

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 16

Artikel: Compagnie des Omnibus de Paris
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3768>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

einen beeidigten Notar in der Person des Herrn Schärer mitgenommen.

Dem von Notar und Zeugen unterzeichneten Protocolle entnehmen wir, dass das Gewicht des mit Neolin gefüllten Carburators unmittelbar vor der Abfahrt des Zuges 47 Pfd. ergab. Das Anzünden erfolgte 7½ Uhr Abends, bei eintretender Nacht auf der Station Schmitten, woselbst dem Carburator, dem eigentlichen Lichterzeugungsapparat, ein 1¼ Pfd. an Gewicht betragendes Quantum Neolin entnommen werden musste, da das zugefüllte Neolin einen zu starken Druck auf die comprimire Luft ausübte. Die Beleuchtung geschah durch 5 Flammen. Abends 10½ Uhr wurden dieselben in Lausanne ausgelöscht. Der Notar verschloss und versiegelte den Wagen.

Am 13. ds. Abends 6 Uhr 55 Minuten erfolgte die Rückfahrt in demselben Wagen. Sämmtliche 5 Flammen wurden um 7 Uhr 20 Minuten angezündet. Während der Rückfahrt gewährte man, dass eine Leitungsröhre an drei verschiedenen Orten nicht genügsamen Verschluss hatte, was von der provisorischen Einrichtung herrührte. Sobald dieser Uebelstand gehoben war, verschwand auch jeder üble Geruch, der übrigens bis dahin in keinem erheblichen Grade sich fühlbar gemacht hatte. Um 10 Uhr 30 Minuten gelangte man nach Bern. Die Flammen wurden gelöscht und der Waggon von dem Notar verschlossen.

Die am andern Morgen vor Notar und Zeugen vorgenommene Untersuchung ergab für den Carburator sammt dem Rest des Neolins ein Gewicht von genau 41¾ Pfund. Somit haben die 5 Flammen, die indessen nicht in voller Lichtstärke brannten, während dieser Probefahrt am 12. und 13. ds. in einem Zeitraume von 6 Stunden und 10 Minuten 4 Pfd. Neolin erfordert. Da nun das Neolin per Pfund auf circa 40 Cts. zu stehen kommt, belaufen sich die Kosten auf nicht mehr denn Fr. 1. 60.

Ueber die Beleuchtung selbst können wir als Augenzeugen constatiren: Das Licht war nicht nur ein sehr schönes, helles, sondern trotz der Schwankungen, denen der Waggon ausgesetzt war, ein äusserst ruhiges und dem Auge wohlthuendes. Der Apparat selbst wurde in der auch in weitem Kreise rühmlichst bekannten Werkstätte der Herren Siegrist-Ziegler in Bern construirt und seit der ersten Probefahrt wesentlich verbessert und vereinfacht. Unstreitig wird derselbe noch weitere zweckmässige Abänderungen erleiden. Vor der Hand ist so viel sicher, dass dieses System nicht nur seiner Billigkeit, sondern auch seiner Ungefährlichkeit, wie auch seiner geringen Raumerforderniss wegen alle Aussicht auf Erfolg hat.

In Freiburg und Lausanne wurde der erleuchtete Waggon von zahlreichen Technikern und Sachverständigen untersucht und Jedermann gratulirte den HH. Parody & Comp. zu dem schönen Erfolge ihrer langjährigen Bemühungen. Bereits beschäftigen sich verschiedene Dampfschiffahrts-Verwaltungen mit der Einführung des in Rede stehenden Beleuchtungssystems und zahlreiche Aufträge aus dem In- und Auslande zeugen wohl am Besten für die Lebensfähigkeit desselben. (A. Schw. Z.)

* * *

Gefahrlose Kuppelung. (Patent von Ingenieur Henneberg.) Das Wesentliche bei dem betr. Mechanismus ist etwa Folgendes: Auf der Stange des Zughakens ist eine Hülse verschiebbar, die auf ihrem Umfange mit Schraubengewinde versehen ist. Die zugehörige Mutter hat seitlich 2 Zapfen, welche als Angriffspunkte für die Zugstange dienen. Letztere ist nach Art eines langen Kettengliedes gestaltet, das am vorderen Ende mit einer Rundung, am hinteren dagegen mittels 2 parallel gestellter Bolzen geschlossen ist, welche je 2 Rollen tragen, die zur Führung einer weiterhin zu erwähnenden Kette benutzt werden; für letzteren Zweck ist überdies die Zugstange am hinteren Ende um den Winkel von 90° gekröpft. 1165 m/m vom vorderen Ende der Zugstange entfernt liegen die Oeffnungen, in welche die Drehzapfen der Schraubenmutter eintreten; 120m/m weiter beginnt die Kröpfung und es ist die Zugstange hier nochmals durchlocht, zu dem Zwecke, um den Angriffspunkt eines Hebels zu bilden, mittels dessen die Zugstange ein- und ausgehoben wird. Diese Hebelwirkung wird durch Drehung einer hohlen Welle hervorgerufen, welche parallel der hinteren Wagenachse unter dem Kasten des Wagens gelagert ist. Es stecken nämlich auf dieser Welle 2 Arme, deren obere Enden kurze Ansätze — Nasen — tragen, welche, durch die Enden des Hebels hindurchtretend, sich in die Nuth einer kreisförmigen Nuthscheibe einlegen, die, in fester Verbindung mit einem Kettenrade sich befindend, hinter der oben gedachten Schraubenmutter auf der Schraubenspindel festgekeilt ist; die Nuthscheibe (sammt Kettenrad) werden, vermöge des beschriebenen Arrangements, in dem fixen Abstände von 120 m/m (gleich der Länge des kurzen

Hebelarmes) von einander erhalten. Bei dem Längenverhältniss der Hebelarme von 120 : 1165 bedarf es zum Aus- und Einheben bezw. Senken der Zugstange nur der geringen Verschiebung der Nasen in den Nuthen von etwa 13 m/m, so dass schädliche Klemmungen der Nasen in der Nuth der Scheibe, selbst bei den extremen Stellungen der letzteren, nicht zu fürchten sind. — Was das Spannen und Lösen der Kuppelung betrifft, so dient hierzu im Besonderen die mehrfach erwähnte, auf die Stange des Zughakens geschobene Schraube. Die Drehung derselben wird durch eine Kettenradbewegung bewirkt, wozu das eine der Kettenräder (wie schon erwähnt, fest verbunden mit einer Nuthscheibe und aufgekeilt) auf der Schraubenspindel, das zweite Rad aber auf einer massiven Welle steckt, welche in der Höhlung der für das Ein- und Ausheben der Zugstange dienenden hohlen Welle gelagert ist. Die Kettenführung muss bei der um 90° gegeneinander verschobenen Stellung der beiden Kettenräder mit einer ebenso grossen Ablenkung der Richtung geschehen, welche Ablenkung mittels der 4 Rollen, die auf den beiden Bolzen am hinteren Ende der Zugstange stecken, bewirkt wird; jede der beiden ineinander geschobenen Wellen trägt für die Vornahme der betr. Manipulationen auf ihren beiden Enden einen besonderen Kurbelarm. (D. B.)

* * *

Compagnie des Omnibus de Paris. Assemblée générale du 31 mars. M. Berthier présidait cette réunion. Pendant l'exercice 1874, l'exploitation a pris un grand développement; les voitures ont transporté 113,294,020 voyageurs au lieu de 111,035,901 en 1873; mais l'augmentation des fourrages a diminué considérablement les bénéfices de la Compagnie. Elle a à nourrir, en effet, 8,604 chevaux par jour.

Au 31 décembre 1874, le compte capital se chiffrait ainsi:

Recettes totales	fr. 45,751,379
Dépenses	„ 40,428,831
Solde	fr. 5,322,548

Les dépenses de l'exercice 1874 ne figurent dans ces chiffres que pour 831,000 fr. Le compte de l'exploitation s'établit de la manière suivante:

Recettes	fr. 23,565,150
Dépenses	„ 22,024,147
Bénéfice	fr. 1,541,003

Ces résultats, comparés à ceux de l'exercice 1873, font ressortir les augmentations suivantes: 470,803 fr. sur les recettes et 986,764 fr. sur les dépenses, et une diminution de 515,961 fr. sur le bénéfice net.

Sur la somme de 1,541,003 fr., il a été prélevé 77,050 fr. pour la réserve statutaire, et 164,500 fr. pour l'amortissement des actions. Le reste est distribué aux actionnaires.

Le rapport s'étend longuement sur la question des tramways. La Compagnie n'a voulu garder que les lignes de l'Etoile à la Villette et à la barrière du Trône. Elle a cédé les autres lignes aux Sociétés des Tramways Nord et Tramways Sud, moyennant une redevance variant entre 6,000 et 4,000 fr. par kilomètre.

L'assemblée a approuvé les comptes et fixé le dividende à 40 fr. Un à-compte de 25 fr. ayant été payé en janvier, il reste 15 fr. qui seront distribués en janvier prochain.

MM. Bella et Santerre ont été réélus administrateurs. M. Moreau, démissionnaire et nommé administrateur honoraire, a été remplacé par M. Tavernier, secrétaire général de la Compagnie.

* * *

Schule höherer Eisenbahnbeamter. Der Eisenbahncours an der Handelshochschule der Wiener Handels-Academie, ein Theil der an dieser Lehranstalt bestehenden Fachschule für Communicationswesen, zählt auch in diesem Winter eine wahrhaft enorme Anzahl von Besuchern, so dass selbst die grössten Localitäten der Academie kaum zur Unterbringung der Zuhörer ausreichen. Wie die äusserliche Theilnahme Seitens der Zuhörer, so lässt auch die Disciplin derselben, welche zumeist dem reifen Mannesalter angehören, übereinstimmenden Berichten zufolge, nichts zu wünschen übrig. Demnach lässt sich erwarten, dass auch in diesem Schuljahre die strengen Schlussprüfungen, an welchen bekanntlich hohe Bahnbeamte und Vertreter der Regierung als Commissäre theilnehmen, ein günstiges Resultat ergeben dürften. In den Kreisen der Bahnverwaltungen hat sich die Erkenntniss Bahn gebrochen, dass nur geschulte Beamte wahrhaft förderlich den commerciellen Dienst versehen können. Aus diesem Grunde erscheint die von den Bahnverwaltungen der Handels-Academie geleistete Gesamt-Subvention im Betrag von 6000 fl. vollkommen gerechtfertigt und mit Rücksicht auf den Umstand, dass diese