Lynde's neues Tramway-Pflaster

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-3662

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

dessen Rahmen an den Achsenbüchsen fest gemacht ist. In der Mitte des Rahmens sitzt ein Bolzen, der an einem Gelenke den Kratzer trägt, welcher mittelst Federn in der richtigen Lage erhalten wird.

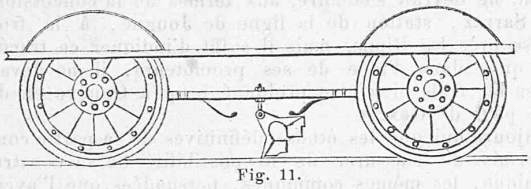


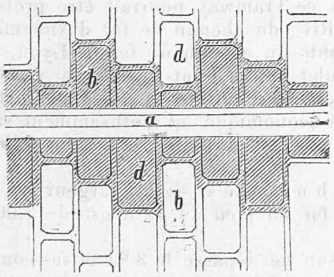
Fig. 11.

Als Resultat der gegebenen Beobachtungen scheint dem Verfasser aus den Experimenten von Murdoch, Trevithick, Hancock, Russel, Thomson und andern hervorzugehen, dass das grösste Hinderniss gegen Verwendung von Dampf für Bewegung von Personenwagen in erster Linie der schlechte Zustand der Strassenoberfläche war, welche zwar seither durch Mc. Adam und andere ganz bedeutend verbessert worden sind. Die Tramway-Gesellschaften haben Alle mit dem grossen Uebelstande zu kämpfen, dass sie ihre Wagen mit Pferden ziehen müssen, wenn nicht bald ein Gesetz gemacht wird, um dieselben in dieser Beziehung besser zu stellen, so werden die Tramway-Unternehmungen in kurzer Zeit der Vergangenheit angehören. Die allgemeine Verwendung von Dampf auf Strassenbahnen würde aber den Ingenieuren ein Feld der Thätigkeit eröffnen, beinahe so gross wie das der Eisenbahnen. Man gibt allgemein zu, dass Strassenbahnen viel ausgiebiger und öconomischer durch Dampf als mit Pferden betrieben werden können; so sind bloss in England viele Millionen zur Construction und Betrieb von Strassenbahnen verwendet und täglich laufen 200 Tramwaywagen, während immer neue Linien entstehen. Bevor aber Dampf auf gewöhnlichen Strassen allgemein zum Gebrauch kommen kann, müssen die bezüglichen Gesetze noch Aenderungen erleiden, welche durch eine besonders hiefür niedergesetzte Commission studirt und vorgeschlagen werden sollten.

Der Verfasser hofft, dass der Dampf zuerst in Grossbritannien allgemein zum Betrieb von Strassenbahnen empfohlen und verwendet werde, was nicht nur zum Wohl des Landes dienen, sondern auch die Rentabilität der Tramway-Gesellschaften bedeutend erhöhen würde.

* * *

Lynde's neues Tramway-Pflaster. Um den Einwürfen gegen das bisherige System von Tramways zu begegnen, Einwürfen, welche hauptsächlich gegen die neben dem Geleise sich bildende Rinne gerichtet sind, schlägt Lynde in Manchester eine neue Art des Unterbaues vor, deren Vortheile in einer innigeren, und zur continuirlichen Verbindung der Schiene mit dem Boden, in geringeren Herstellungskosten, weniger Raum-Inanspruchnahme, grösserer Dauerhaftigkeit bestehen, und wodurch endlich die oberwähnte Rinne, der Ruin der Strassen, vermieden wird.



Ehe die Schiene gelegt wird, entfernt man das Pflaster *d* in der Art, wie es in oben befindlicher Skizze durch die Schraffirung angedeutet ist, und füllt nun den hiedurch gebildeten freien Raum auf 20—25 Centimeter Tiefe mit Beton aus, nach dessen Trocknung eine Lage (*b*) von Val de Travers oder anderem Asphalt darüber gegossen und in welche nun die Schiene eingebettet wird.

Aehnlich verfährt man bei Macadam.

Eine Versuchsstrecke dieser Art wurde vor etwa 3 Monaten in Ancoats-Strasse (Manchester) und kürzlich eine andere in der Duncan-Strasse in Leeds gelegt, in deren letzterer namentlich sehr schweres Fuhrwerk passirt, und haben beide bis jetzt sich sehr günstig gezeigt. (Engineer, 1874.)

* * *

Mémoire à l'appui de la demande de concession d'un tronçon de chemin de fer de La Sarraz à Echallens.

Exposé. — Les communes concessionnaires * du chemin de fer projeté de La Sarraz à la frontière française, près de la Rippe, ont déjà fait connaître, en demandant la substitution du tracé Moiry-La Sarraz à celui Moiry-Croy, qui vient de leur être accordée par les Chambres fédérales, leur intention de prolonger leurs rails jusqu'à Echallens pour s'y raccorder au chemin de fer à voie étroite reliant cette localité à Lausanne. La présente demande de concession a pour but la réalisation de ce projet.

L'avantage de ce raccordement ne saurait échapper à personne, car bien que l'on s'éxagère généralement les inconvénients et le coût des transbordements, on ne saurait nier que, dans le cas actuel, il y ait tout avantage, vu la facilité d'établissement des 13 kilomètres que ce tronçon comporte, à permettre l'arrivée des trains du Jura jusqu'à Lausanne qu'ils approvisionneront de bois de chauffage et de charpente et d'excellentes pierres à bâtir que, dans l'état présent des choses, cette ville doit tirer à grands frais de Meillerie, de l'autre côté du lac.

En outre, il faut noter qu'Echallens doit être le point de départ d'une autre ligne à voie etroite se dirigeant sur Cugy, station du chemin de fer de Payerne à Yverdon, avec embranchement sur Moudon, aussi serait-il peu logique d'en isoler le réseau du Jura.

La construction d'un tronçon de La Sarraz à Echallens lequelle complétera la ligne à voie étroite qui établira une nouvelle communication non interrompue entre Genève et Lausanne est donc parfaitement justifiée et ne nous paraît pas devoir soulever d'objections.

Tracé. — Le tracé de la section dont la concession est demandée, et dont le développement est de 13,400 mètres, part de La Sarraz dont la station serait commune au chemin de fer du Jura vaudois et à la ligne de Jougne; de là il cotoie celle-ci jusqu'à son point de jonction avec la Suisse-Occidentale, mais avec des pentes différentes pour en éviter les travaux d'art. C'est à 200 m. après ce point de jonction, qui est naturellement l'objet d'une surveillance spéciale, que les rails du Jura couperaient, par une traversée de voie, ceux de la Suisse-Occidentale.

Nous projetons une station de transbordement dans cette localité, laquelle servira, nécessairement, non seulement aux relations du Jura avec la Suisse-Occidentale, mais aussi à celles de cette dernière avec la ligne de Jougne, l'état de choses actuel, qui fait opérer les transbordements à Cossonay, ne pouvant être indéfiniment maintenu, car le rebroussement jusqu'à cette station des voyageurs et des marchandises leur cause une perte de temps sans profit pour la Compagnie qui ne peut leur faire payer les 10 kilomètres qu'elle leur fait ainsi parcourir sans nécessité. Au surplus, cette nouvelle station permettrait de supprimer, sans nuire à aucun intérêt, celle d'Eclépens, si mal placée dans les rochers du Mauremont.

De la station de jonction des trois lignes, le tracé se dirige à mi-côte sur Daillens, au nord duquel une station serait établie, puis sur Bettens dont la station servirait aussi aux villages d'Oulens, de St-Barthélemy-Bretigny et de Bioley-Orjulaz. Enfin, après avoir passé entre ces deux dernières localités, le tracé aboutit à Echallens où il se soude, dans la gare de ce bourg, à la ligne qui relie déjà celui-ci à Lausanne.

Quant aux déclivités générales de la ligne projetée, on peut observer qu'elle s'abaisse dès La Sarraz jusqu'à la station de jonction, pour, de celle-ci, remonter jusqu'à Echallens. Voici les altitudes et les distances des stations :

	Distances m.	Altitudes m.
Station de La Sarraz		483,70
	3,500	
„ de jonction		448,40
	2,500	
„ de Daillens		519,15
	3,325	
„ de Bettens		591,95
	4,125	
Gare d'Echallens		619,00

Conditions techniques. — Le tronçon dont la concession est demandée sera naturellement à voie étroite, de 1,00 m. entre rails, comme le chemin de fer du pied du

* Les communes, les mêmes qui formulent la présente demande de concession, sont celles de l'Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Bière, Saubraz, Gimel, Aubonne, St-Oyens, St-Georges, Longirod, Marchissy, Bassins et Gingins.