Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

9° *Ateliers.*

La Compagnie construit elle-même tout son matériel de wagons dans ses ateliers qui se trouvent un peu au-dessous du raccordement de Mynfford-Junction; l'outillage de ces ateliers diffère de celui destiné aux lignes à voie normale par suite de la petitesse des poids des pièces à remuer et des petites dimensions des pièces à forger; on n'emploie dans les ateliers de la Compagnie de Festiniog que de simples palans, des forges à main, un très petit marteau à vapeur et des tours de dimensions réduites.

M. Spooner établit actuellement un nouvel atelier où il construira désormais aussi bien ses machines que ses wagons. Les fosses de l'atelier de réparation des machines ont une profondeur de 1 m/ au-dessous du niveau des rails, et ces rails eux-mêmes sont placés sur des longrines qui les élèvent de 0,38 m/ au-dessus du sol grâce à cette disposition; la visite des machines est facile.

Matériel roulant et traction.

Le matériel roulant, locomotives, voitures à voyageurs et wagons à marchandises, est décrit et figuré dans ses moindres détails. Nous nous bornerons ici à en donner un aperçu.

1° *Matériel roulant.*

L'effectif du matériel roulant à voyageurs et à marchandises employé sur le chemin de Festiniog se composait au 1er janvier 1878 de 1191 véhicules.

Les voitures de voyageurs sont de trois types principaux:

1° Voitures à banquettes en long, dans lesquelles les voyageurs sont assis dos à dos, comme sur les impériales des omnibus (volume par voyageur 0,66—0,75 m/○, poids par voyageur 94—110 k/g).

2° Voitures à banquettes en travers, à deux compartiments ayant chacun deux banquettes perpendiculaires à la voie (volume par voyageur 0,47 m/○, poids par voyageur 99 k/g).

3° Voitures mixtes à bogies à banquettes en travers et à sept compartiments (volume par voyageur 0,50—0,82 m/○, poids par voyageur 120 k/g).

On voit que les dimensions sont suffisantes pour la commodité des voyageurs.

Les principaux wagons à marchandises sont:

		Capacité m/○	Poids des wagons k/g	Chargement k/g	Poids mort par tonne k/g
Wagons à ardoises	petits	0,75	660	2030	325
	grands	2,15	860	3045	282
Wagons à charbon	petits	2,70	965	3050	316
	grands	3,75	1350	5600	241
Wagons à marchandises	petits	1,80	915	2510	364
	grands	3,15	1220	3050 à 6100	400 à 200

Le poids mort par tonne des wagons de Festiniog est seulement la moitié de celui des lignes à voie normale d'Angleterre et de France.

2° *Traction.*

Le chemin de fer de Festiniog employe trois types de locomotives:

1° Machines à quatre roues au nombre de	6
2° Machines Fairlie, à deux mécanismes distincts	2
3° Machines Fairlie, à mécanisme unique	1
Nombre total de locomotives	9

On construit actuellement une nouvelle machine du système Fairlie à mécanismes distincts.

* * *

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

56. Sitzung, vom 14. Februar 1879.

Nach Eröffnung der Sitzung wurden dem Vereine Prospecte und Muster vorgelegt über die neuen englischen Silicat-Farben, welche gegenüber den Bleiweissfarben den grossen Vortheil haben, dass selbe giftfrei sind und von den Wasserstoff-Gasen nicht angegriffen werden.

Da Hr. Ingenieur Lauterburg seinen angekündigten Vortrag über die Auffassung der Arbeiterfrage vom Standpunkt des „Baumeisters" wegen Abwesenheit nicht abhalten konnte, brachte Hr. Cantonsingenieur *Ganguillet* einige Mittheilungen über eine durch ihn vor vielen Jahren bei einem Strassenbau ausgeführte Entwässerung, bei welcher nur der untere Theil des im Gleiten begriffenen Abhanges entwässert wurde, um als Stützmauer für den obern zu dienen.

Anknüpfend an diese Mittheilungen wurden durch mehrere der Anwesenden verschiedene, besonders beim Eisenbahnbau vorgekommene Fälle von „Rutschungen" und Entwässerungen erwähnt. *A.*

* * *

Section Neuchâteloise des Ingénieurs et Architectes.

La section neuchâteloise des ingénieurs et architectes a procédé dans sa dernière réunion au renouvellement de son bureau qu'elle a composé comme suit:

Président: Gve. de Pury, ingénieur.
Vice-Président: Alfred Rychner, architecte.
Secrétaire: Antoine Hotz, ingénieur.

Elle s'est en outre occupée de l'organisation de la réunion suisse qui doit avoir lieu cette année et a chargé une commission de 5 membres d'un premier travail préparatoire. Nos collègues devront s'attendre à une réception simple en rapport avec les ressources limitées de la localité et du petit nombre d'ingénieurs et architectes qui composent la section neuchâteloise. Nous comptons malgré cela sur une participation nombreuse.

* * *

Submissionsanzeiger.

Termin 24. Februar. — Bezeichnung: *Börsenbau Zürich.* Eingaben für Glaser-Schreiner-, Gypser- und Schlosserarbeiten an Hrn. Commandant *Bürkli*, Präsident der Kaufmännischen Gesellschaft in Zürich, Sihlstrasse 16.

Termin 25. Fêbruar. — Bezeichnung: *Angebot für Schulbanklieferung* an das städtische Bauamt, Hrn. J. Dürler in Luzern. 60 zweiplätzige Bänke. Muster und Lieferungsvorschriften dortselbst.

Termin 25. Februar. — Bezeichnung: *Angebot für Malerarbeiten* an das Baudepartement in Basel. — Accordbedingungen und Zeichnungen auf dem Baubureau im Bischofshof.

Termin 26. Februar. — Bezeichnung: *Angebote für Maurer-, Steinhauer-Zimmermanns-, Gypser-, Spengler-, Schlosser-* und *Schreinerarbeiten für den Wiederaufbau der „Kirche Metzerlen"* und die *Lieferung eines eisernen Glockenstuhles* an Hrn. J. Marti, Actuar der Baucommission. Ebendaselbst sind Pläne, Bauvorschriften und Voranschlag zur Einsicht aufgelegt.

Termin 28. Februar. — Renovationsarbeit am Kornhausgebäude in Rorschach.
1. Neue Blechbedachungen auf zwei Vorhallen.
2. Renovation des Hauptportals nebst Plattenbelag.
Eingaben an das Bauinspectorat des Cantons St. Gallen. Auskunft dortselbst.

Termin 28. Februar. — Reparaturen an der Cavalleriecaserne und Nebengebäude in St. Gallen. Eingabe an das Bauinspectorat des Cantons St. Gallen. Auskunft dortselbst.

Termin 28. Februar. — Reparaturen an dem Wohnhause auf der Staatsdomäne Espenmoos. Eingaben an das Bauinspectorat des Cantons St. Gallen. Auskunft dortselbst.

Termin 1. März. — Bezeichnung: *Angebot für Erd- und Chaussirungsarbeiten.* Pläne etc. liegen beim Secretariat des Baudepartements Basel offen.

Termin 1. März. — Bezeichnung: *Thurbrückenbaute Gutighausen* an Gemeindrathspräsident Weber in Ossingen (Ct. Thurgau). Eiserne Brücke. Spannweite 66 m/. Breite der Fahrbahn 3,2—3,6 m/. Pläne etc. dortselbst.

Termin 7. März. — Bezeichnung: *Angebot für Schulbanklieferung* an die Einwohnerkanzlei in Zug. 14 dreiplätzige Bänke. Lieferungszeit bis 30. Mai l. Js. Bedingungen und Muster etc. dortselbst.

Termin 8. März. — Bezeichnung: *Angebot für eiserne Dächer* an das Baudepartement in Basel. — Accordbedingungen etc. dortselbst.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 31,50 m/, Airolo 7,90 m/, Total 39,40 m/, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 5,63 m/.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an
John E. Icely, Ingenieur, Zürich.

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.