

Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 14

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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>

le personnel du train de refermer les valves et de desserrer ainsi les freins.

L'expérience faite a fourni la preuve que ce frein à vide automatique, dont la simplicité fait le principal mérite, peut satisfaire en ce qui concerne la rapidité des arrêts et la sécurité du service à toutes les exigences d'un trafic important.

Description du pont de Wylam sur la rivière Tyne (Institution of civil Engineers, vol. LVI). Ce pont est construit en arc avec tablier suspendu franchissant la rivière par une seule travée de 73,20 m. de portée. L'arche du pont est formée de trois arcs en treillis, la flèche totale est de 14,65 m. La plateforme à deux voies repose sur 19 poutres transversales espacées de 3,65 m., celles de chaque extrémité sont rivées directement aux arcs, les autres sont rattachées aux intrados des arcs par des tiges de suspension verticales.

Ce pont, dont tous les détails de construction et de montage sont indiqués dans les nombreux dessins joints au résumé de ce travail présenté à la Société des Ingénieurs civils de Londres, par M. Laws, a absorbé 3 t. de fonte, 283 t. de fer et a coûté :

maçonnerie des culées	137 500 fr.
superstructure	262 500 „

Total 400 000 fr.

Les épreuves auxquelles ce pont a été soumis montrent que l'on peut arriver à donner à ce type de ponts à tablier suspendu sous arcs une rigidité et une stabilité remarquables tout en conservant à l'ouvrage une grande légèreté.

Renseignements sur l'entretien et le rendement des locomotives, résumé d'un rapport présenté à l'Association des maîtres-mécaniciens d'Amérique réunie à Richmond en mai 1879.

Presque tous les ingénieurs se sont prononcés pour l'emploi de la tôle d'acier doux dans la construction du corps cylindrique. — Pour prévenir la corrosion des tôles on recommande un lavage fréquent et énergique des chaudières. M. Hayes, ingénieur du Central Illinois Railway, employe de l'eau à sept atmosphères environ de pression et estime que par les soins donnés au lavage on réalise des économies importantes dans l'entretien des chaudières. Le rendement des machines américaines est résumé dans un tableau composé d'après les renseignements fournis par la *Railroad Gazette* des 26 juin, 4 et 11 juillet 1879.

Analyse du rapport du Board of Trade sur les accidents arrivés en 1878 sur les Chemins du Royaume-uni de Grande-Bretagne et d'Irlande.

Le coefficient de sécurité, c'est-à-dire le nombre de voyageurs transportés pour un voyageur tué sans qu'il y eût faute de la part des voyageurs, présente depuis 1847 les variations suivantes :

1847—1849	4 782 188	1870—1873	11 196 570
1856—1859	8 708 411	1874—1877	13 650 000
1866—1869	12 941 170	1878	23 540 000

Suivent classés par nature les accidents survenus depuis 1872 à 1878, puis un tableau donnant depuis 1872 à 1878 la longueur des lignes en exploitation, le parcours kilométrique, les accidents subis par les trains de voyageurs et leurs causes, rencontres, déraillements, fausses aiguilles, vitesse excessive dans les gares, par les trains de marchandises, puis les accidents ayant d'autres causes, soit des avaries aux matériels roulants, à la voie, etc., enfin le nombre des tués et blessés.

Pour prévenir les accidents le rapport recommande :

- 1° L'extension du blocksystem et des signaux conjugués.
- 2° La construction de passages supérieurs ou inférieurs pour éviter le croisement à niveau des routes par les voies à grande circulation.
- 3° L'emploi des marche-pieds continus empêchant les voyageurs qui montent ou descendent de trains encore en marche d'être jetés sous les roues.
- 4° L'emploi des freins continus automatiques.

Miscellanea.

Ecole polytechnique in Paris. — Wir haben s. Z. berichtet, dass die Cantonsregierungen der französischen Schweiz den Bundesrath ersuchten, bei der Regierung von Frankreich seine Verwendung dafür eintreten zu lassen, dass die vor dem Jahre 1851 für Schweizer bestandene Vergünstigung zum Besuche der polytechnischen Schule von Paris wiederum möchte eingeräumt werden. Nachdem der Bundesrath durch die schweiz. Gesandtschaft in Paris

bereitwillig die nöthigen Schritte gethan hat, sind wir nun heute in der Lage, mittheilen zu können, dass das französische Ministerium, soweit dies möglich, unsern Landsleuten gerne als Externe Zutritt zum Pariser Polytechnikum gestatten will, dass es sich aber ausser Stande sieht, Ausländern als Internen der Schule Aufnahme zu gewähren. Dem französischen Ministerium sind diesbezüglich durch eine ganz präzise Gesetzesbestimmung aus dem Jahre 1850 die Hände gebunden, welche also lautet: „à partir de 1851 ne pourront se présenter que des Français âgés de 16 ans au moins et de 20 ans au plus.“

Preiserhöhung für Cement. — Eine kürzlich in Cöln stattgefundene Versammlung von mittel- und süddeutschen Cementfabricanten hat eine Preiserhöhung ihres Fabricates um 75 Pf. pro Tonne beschlossen. Die Erhöhung an sich ist nicht von Belang, aber es weist der Beschluss immerhin darauf hin, dass in dem Absatzgebiete der betreffenden Etablissements die Bau-thätigkeit im Zunehmen ist.

Die Einmündung der Londoner Cloaken in die Themse hat zu einem Rechtsstreit Veranlassung gegeben, der schon seit längerer Zeit zwischen den „Conservators of the River“ und dem „Metropolitan Board of Works“ geführt wird. Gegenwärtig liegt einem von beiden Theilen erwählten Schiedsgerichte die Frage zur Entscheidung vor, ob die schifffahrthinderlichen Anlandungen in der Themse aus den Canälen entstammen und demnach das Board of Works die Wegschaffung derselben zu besorgen habe.

Eidg. Polytechnikum. — Zur bevorstehenden Feier des 25-jährigen Jubiläums dieser Anstalt hat der Bundesrath dem eidg. Schulrath einen Beitrag von 4000 Fr. bewilligt.

Im Process Hellweg hat das Schiedsgericht am 30. März seine letzte Sitzung gehalten und das von Hrn. alt Bundesrichter Niggeler redigirte motivirte Urtheil angenommen.

Arlbergbahn. — Der „Bauunternehmer“ vernimmt, dass Herr Oberingenieur Hellweg täglich in den Bureaux der Bauleitung der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen verkehre, und glaubt hieraus seine bevorstehende Ernennung zum Bauleiter des Tunnels ableiten zu sollen.

Literatur.

Die Seilbahn am Giessbach, von Roman Abt, Ingenieur, mit vier lith. Tafeln, und *Warmluftheizung mit continuirlicher Feuerung*, von G. Lasius, Prof. am eidg. Polytechnikum, mit einer lith. Tafel.

Zwei als 16. und 18. Heft der „Technischen Mittheilungen des schweiz. Ingenieure- und Architekten-Vereins“ bei Orell Füssli & Co. in Zürich erschienene Reproduktionen von im letzten Jahrgang der „Eisenbahn“ erschienenen Abhandlungen, auf welche wir unsere zahlreichen, in diesem Jahre zu den Abonnenten der „Eisenbahn“ neu hinzugekommenen Leser nur kurz aufmerksam machen wollen. Jedes Heft wird einzeln verkauft.

Redaction: A. WALDNER.
Brunngasse (Wellenberg) Nr. 2, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Technischer Verein in Winterthur.

Donnerstag den 12. Februar 1880.

Herr Heyder, Maschinen-Ingenieur, macht interessante Mittheilungen über seinen Aufenthalt in Bombay, woselbst er als Ingenieur der HH. Geb. Sulzer die Montage einer Eismaschinen-Anlage zu leiten hatte. Beschreibung über Land und Leute, deren Sitten und Gebräuche. — Herr J. J. Reifer, Maschinen-Ingenieur, berichtet über eine neue, in England eingeführte Seiltransmission, wo die Hanfseile durch keilförmige Lederseile, aus je fünf mit einander verbundenen Lederriemen bestehend, ersetzt sind; und über eine Combination zweier Gasflammen, wodurch ein bedeutend grösserer Lichteffect erzielt werden kann. — Herr Bosshard, Maschinen-Ingenieur, macht Mittheilung über: „die Schrift und der Mensch“, ein Thema, welches mit allerhand amüsanten Anekdoten ausgestattet wird.

Donnerstag den 26. Februar.

Vortrag von Hrn. Lichti, Maschinen-Ingenieur, über Feuerlösch-Einrichtungen, mit specieller Berücksichtigung der Feuerwehr-Ausstellung in Schaffhausen (1879) und deren Resultate.

Donnerstag den 11. März.

Mittheilungen von Hrn. Caspar Zublin, Maschinen-Ingenieur, über den Vesuv und dessen Thätigkeit; Erklärung der seismographischen Apparate in dem Observatorium auf dem Vesuv und Vorzeigen von Photographien, Zeichnungen und gesammelten Steinen und Aschen.

* * *