

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 27/28 (1896)
Heft: 8

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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

INHALT: Les locomotives pour trains de voyageurs du chemin de fer Ottoman Jonction Salonique-Constantinople. — Miscellanea: Elektrische Bahnen in Wien. Elektrische Strassenbahn in Hannover. Internationaler Verband für die Materialprüfungen der Technik. Beleuchtung von Eisenbahnzügen mit Acetylengas. Die XIX. Generalversammlung des Vereins deutscher Portland-Cement-Fabrikanten. Allgemeine Elektricitäts-

Gesellschaft Basel. Die 37. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure. — Konkurrenzen: Turmbau zur Kirche in St. Moritz. Bürger-spitälgebäude in Laibach. — Preisausschreiben: Internationaler Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Jungfraubahn. — Nekrologie: † Gaspard André, † Alfred Rodieux. — Vereinsnachrichten: Basler Ing.- und Arch.-Verein, Zürcher Ing.- und Arch.-Verein, Stellenvermittlung.

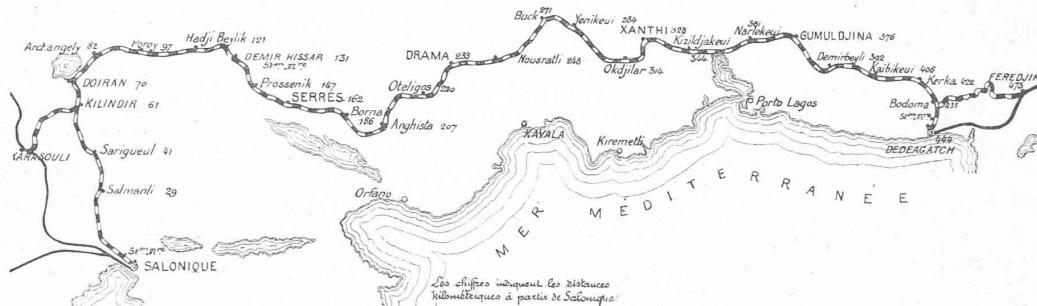
Les locomotives pour trains de voyageurs du chemin de fer Ottoman Jonction Salonique-Constantinople.

La ligne de jonction Salonique-Constantinople a été construite pour relier directement la Macédoine et l'Albanie

de Salonique à Féredjik . . .	473 km
de Karasouli à Kilindir . . .	27 "
de Bodoma à Dédéagatch . . .	9 "

Les locomotives à voyageurs construites pour ce chemin de fer ont été étudiées pour franchir la distance de 473 km en 11 à 12 heures, avec arrêt dans les 26 stations ou haltes intermédiaires. L'emploi du système Compound à quatre cylindres semblait tout indiqué pour ces

Chemin de fer Ottoman, Jonction Salonique-Constantinople.



Tracé. — Echelle 1 mm = 2,5 km.

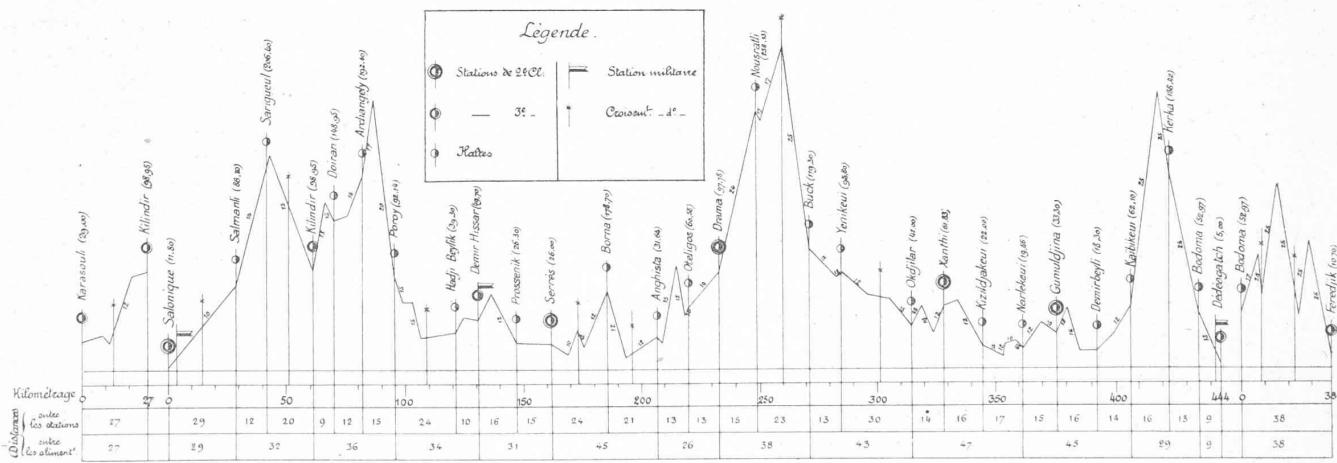
Dispositions générales: Ligne à une voie. Expropriation pour deux voies. Rayon minimum 300 m. Déclivité maxima 25⁰/oo.

Longueurs: Salonique-Dédagatsch 444 km., Karasouli-Féredjik 439 km., Salonique-Kilindir 61 km., Karasouli-Kilindir 27 km., Bodoma-Féredjik 38 km., Bodoma-Dédagatsch 0 km., Longueur totale du réseau 500 km.

Voie : Rails en acier 30 kg jusqu'à 18 mm, 34 kg au dessus. Traverses en acier 50 kg. Poids d'un kilomètre de voie 30 kg : 126 t, 34 kg : 134 t.

à Constantinople sans passer par la Serbie et la Bulgarie. Cette ligne d'une longueur totale de 509 km a été exécutée en trois années par une société française d'entreprises; la construction a présenté de nombreuses difficultés: on y rencontre 34 tunnels et environ 900 ponts et pontceaux métalliques, non compris les ponts et aqueducs maçonnés.

locomotives; on a dû y renoncer parce qu'il aurait alourdi les locomotives, dont les essieux accouplés ne devaient pas porter plus de 13 t; le système Compound aurait, en effet, probablement, conduit à un poids de 15 t sur l'essieu moteur. Les locomotives sont à trois essieux accouplés avec bogie à l'avant; aux essais on a facilement atteint avec ces loco-



Profil en long. — Echelle 1 mm = 2,85 km, pour les hauteurs 1 mm = 6,7 m.

Les chiffres accompagnant les noms des stations indiquent leur altitudes, ceux qui sont inscrits suivant le profil du tracé donnent la déclivité maxima.

Stations: De seconde classe 5, de troisième classe 6, haltes 10, stations militaires 3, croisements 10. Total général 43.

Le croquis ci-joint indique en plan et en profil les dispositions générales d'établissement du chemin de fer; la ligne traverse quatre faîtes principaux et pour les franchir les rampes de 25 % sont très fréquentes; des courbes de 300 m de rayon concordent souvent avec ces rampes.

La longueur de 509 km se divise comme suit:

motives des vitesses de marche de 95 km à l'heure; le mouvement était en même temps très doux, et les trépidations sur la plate-forme étaient presque nulles. Les locomotives peuvent remorquer à l'arrière du tender les charges indiquées dans le tableau ci-dessous, en supposant l'adhérence au $\frac{1}{6}$.