

Jauge des navires

Autor(en): **Rédaction**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes**

Band (Jahr): **13 (1887)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-13732>

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.

de grands progrès depuis quelques années et en feront encore.

CHEMIN DE FER	DIAMÈTRE		NOMBRE		POIDS par mètre	Charge de rupture par mm ² de section métallique
	du câble	du fil	de torons	de fils		
	mm.	mm.			Kg.	
Lausanne-Ouchy . .	30	2	6	114	3.20	134
Lausanne-Gare . . .	27	1.8	6	114	2.50	108
Giessbach	23	2	5	70	—	107
Territet-Glion	32	1.9	7	133	3.60	145
Lyon-Croix-Rousse	—	2	7	253	—	128

Amarre du câble. — Les wagons du funiculaire Lyon-Croix-Rousse sont amarrés au câble par l'intermédiaire d'une grande pièce en fonte dont la forme rappelle le profil d'une poire. Le câble s'enroule autour du gros bout et est épissé sur lui-même vers l'extrémité pointue de l'amarre. Ce système est solide, mais d'une exécution moins facile que celui que nous avons proposé en 1875 pour le Lausanne-Ouchy. Ce système d'amarre était déjà usité et favorablement connu aux Etats-Unis pour fixer les extrémités des câbles des ponts suspendus. Il a été imité dès lors sur plusieurs chemins funiculaires où il a donné les meilleurs résultats. Un serrurier quelconque peut placer facilement le câble dans la pièce d'amarre, car il suffit de détordre l'extrémité du câble après l'avoir enfilé dans le trou tronconique *ab* (fig. 11) puis de replier les bouts des fils sur eux-mêmes et de les agglutiner ensemble en fondant du plomb ou du zinc. Les Américains y chassent en outre des clous, mais cela n'est pas nécessaire. Cette pièce est soutenue par une chaînette afin d'éviter qu'elle ne butte contre les galets. Elle s'accroche par une forte boucle à l'extrémité de la barre d'attelage qui agit sur le châssis du wagon par l'intermédiaire d'un ressort de traction *t* (fig. 13). Planche 8.

La figure 11 donne la forme et les dimensions de l'amarre du Lausanne-Ouchy.

Epissure. — Lorsqu'un câble vient à se rompre, ses tronçons peuvent être rejoints au moyen d'une épissure. Pour cela on détord les torons des deux extrémités sur six mètres de longueur par exemple; puis on raccourcit le premier toron de 1 m., le second de 2 m. et ainsi de suite, puis on retord les torons ensemble de manière à croiser les joints. Lorsque ce travail est fait par un ouvrier exercé, le câble ne perd rien de sa solidité et son diamètre reste à peu près le même.

A suivre.

CHAUFFAGE DES VAGONS

L'ingénieur Foulis a fait des essais d'un système de chauffage de son invention dans les wagons des chemins de fer de Glasgow et du Sud-Ouest anglais.

Il éclaire les wagons au moyen de becs de gaz au-dessus desquels il dispose une petite chaudière.

En dessous des sièges sont placés deux serpentins dont le diamètre intérieur est d'environ 9 cm.

La chaudière et les serpentins sont réunis par deux tuyaux de 6 mm.

Pour établir la circulation de l'eau, la chaudière est munie d'un tuyau à soupape dans lequel l'eau est comprimée et ne peut redescendre dans la chaudière.

L'air à échauffer suit le serpentin de bas en haut et atteint une chaleur de 27 à 32 degrés centigrades.

Les essais ont été faits dans les mois les plus froids et l'on a éclairé et chauffé complètement un compartiment avec moins de $\frac{3}{100}$ de mètre cube de gaz. La chaleur n'a pas été moindre de 11° centigrades, elle était plutôt entre 13 et 16°.

Pour empêcher le gel de l'eau dans la chaudière et dans les tuyaux lorsque les wagons ne sont pas employés, on ajoute un peu de glycérine.

Ce système a l'avantage de rendre le chauffage du wagon indépendant de la locomotive.

Rédaction.

(Extrait de la *Schweizerische Bauzeitung*, 30 avril 1887.)

LIGNE TÉLÉPHONIQUE SOUTERRAINE

Le numéro du 21 mai de la *Schweizerische Bauzeitung* donne quelques détails sur l'établissement récent d'une ligne souterraine de fils téléphoniques à Zurich.

Les bureaux de Rennweg et de la Kappelergasse sont réunis maintenant par 32 câbles souterrains contenant chacun 27 conducteurs renfermés tous ensemble dans un canal formé de deux fers zorés de 16 cm. de diamètre.

Chaque conducteur est préservé des courants d'induction par une enveloppe en plomb reliée à la terre. Ce tube en plomb est fabriqué sur le conducteur même, au moyen des machines inventées par l'ingénieur Borel de la fabrique de Cortaillod.

Rédaction.

JAUGE DES NAVIRES

Nous extrayons d'une note de l'ingénieur Thurninger, insérée aux annales des Ponts et Chaussées de février 1887, les renseignements suivants sur le jaugeage des bateaux et des navires.

Les bateaux destinés à la navigation intérieure en France sont jaugés d'après le poids maximum du chargement. L'unité de mesure est le tonneau ou tonne de 1000 kilogrammes.

Les navires de mer sont jaugés d'après le volume des marchandises qu'ils peuvent embarquer et dans ce cas l'unité de jauge est le tonneau ou tonne de 100 pieds cubes anglais ou 2^m3 83. C'est le tonneau Moorsom adopté par l'Angleterre et la plupart des nations maritimes. On rencontre encore en France le tonneau Colbert ou tonneau d'encombrement, il a 1^m44.

L'auteur signale les graves inconvénients que présente l'emploi des mots tonne et tonneau pour désigner tantôt un chargement de 1000 kg, tantôt une capacité de 2^m3 83 ou de 1^m44 et indique les méthodes de mensuration usitées en divers pays et à diverses époques.

Rédaction.