

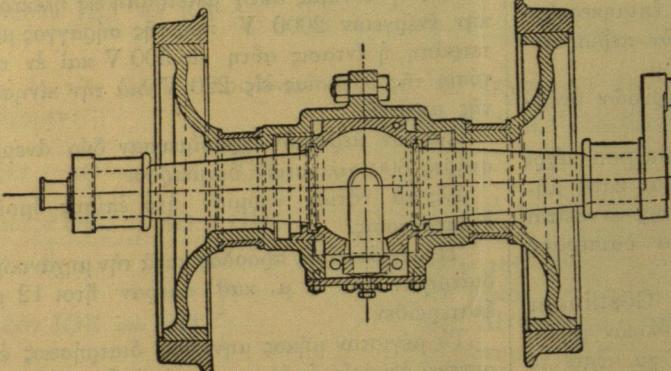
Τὸ ἔργον τοῦτο ἐμελετήθη, τοῦ F. Berger διευθυντοῦ τῆς τεχνικῆς ὑπηρεσίας τοῦ δήμου Βιέννης ἔχοντος τὴν ἀνωτέραν ἐπίβλεψιν, ἀπ' ἀρχῆς μέχρι τέλους καὶ ἐν πάσαις ταῖς λεπτομερείαις ὑπὸ τοῦ Dor K. Kinzer, τοῦ ὑπὸ τῆς Ἐδν. Τραπέζης ὡς γνωστὸν μετακληθέντος διὰ τὴν μελέτην τῆς μεταφορᾶς τῶν ὑδάτων τῆς Στυμφαλίας εἰς Ἀθήνας. Αἱ προμελέται τοῦ ἔργου διήρκεσαν ἐπὶ μίαν συνεχῆ δεκαετηρίδα ἥ δὲ κατασκευὴ ἀρξαμένη ὡς ἐλέχθη κατὰ τὸ 1899 περίτον θέλει διαρκέσει ἄλλην μίαν δεκαετηρίδα. Ἡ κατασκευὴ τοῦ ὑδραγωγείου γίνεται ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐπίβλεψιν τοῦ Dor K. Kinzer, περὶ τοῦ ὅποιου λέγει ὁ καθηγητὴς Oelwein ἐν διαλέξει του εἰς τὸν Σύλλογον τῶν Αὐστριακῶν μηχανικῶν ὅτι ὑπῆρξεν τὸ spiritus rector ὅλων τῶν προμελετῶν τοῦ ἔργου καὶ τοῦ μετὰ ταύτας λεπτομεροῦς ὑπολογισμοῦ, ἐπιμέσας ἐπ' αὐτοῦ τὴν σφραγίδα τῆς ἐμβριθοῦς ἔργασίας του.

A. ΒΛΑΤΣΙΩΤΗΣ

ΠΟΙΚΙΛΑ

Ατμάμαξαι τῆς «Matheran Railway».

Ἡ «Matheran Railway» ἐν Ἰνδίαις είνει μικρὰ δρεινὴ γραμμὴ ἀνοίγματος 0,61 ἡτοὺς ἀπὸ Βομβάρης ἀναχωροῦσα περατοῦται μετὰ 19,3 χιλιόμετρα. Ἡ ἀρχὴ τῆς γραμμῆς κεῖται εἰς ὕψ. 40 μ. ἀ. τ. θ. τὸ δὲ πέρας αὐτῆς εἰς (Matheran) 760,5 μ. Ἡ μεγίστη κλίσις φθάνει 50 χιλ. ἀνὰ τρ. μ. Διὰ τὴν ἔλειν τοῦ συρμοῦ



ἐπὶ τῆς γραμμῆς ταύτης τὰ ἔργοστάσια Orenstein καὶ Koppel κατεσκεύασαν ἀτμαμάξας Ἰδίας διατάξεως: "Ἄξονες τρεῖς συνεζευγμένοι διάμ. τροχ. 0,762· οἱ τροχοὶ ἀντὶ νὰ είνε ἐσφρηνωμένοι ἀπ' εὐθείας ἐπὶ τῶν ἀξόνων, ὡς συνήθως γίνεται, στερεοῦνται ἐπὶ κυλίνδρων κοί-

λων οὓς οἱ ἄξονες διαπερῶσιν· ἡ κίνητα διίδεται διὰ τροχίσκων τοποθετημένων τὸ μέσον. Τὸ σχῆμα δεικνύει λεπτομερέτην διάταξιν.

"Οταν αἱ ἀτμάμαξαι αὗται παρεδόησαν ἐφωδιασμέναι διὰ τοῦ ἐπιβρανδόργανου ἀντιπιέσεως, τοῦ γνωστοῦ ὄνομα τοῦ συστήματος Riegenbach· ἡ διάταξις αὕτη δὲν ἔδωκεν ἴκανον ποιητικού τελέσματα, διὸ καὶ ἀντεκαταστάθη διμάτου τροχοπέδης κενοῦ.

Αἱ παραπλευροὶ δεξαμεναὶ ἡσαν χωτητοῖς 2050 λιτρῶν, ἀλλὰ μὴ οὐσῆς ἐπιτῆς ποσότητος ταύτης ἡναγκάσθησαν σιθέσωσιν ἐφοδιοφόρους. Βάρος δικυδώματος ἐν ὑπηρεσίᾳ 17,6 τόν.

'Ιδού καὶ ἄλλα τινα στοιχεῖα:

Διάμ. κυλίνδρων: 300 χιλ. — Διαδρόμων 350 χιλ. — Μῆκος κυλινδρικοῦ σ. 2,4 μ. — Διάμ. λέβ. 0,565 μ. — Επιθερμανούμενη 41,99 □ μ. — Εμβαδὸν 0,65 □ μ. — Επίσημα 12,3 κχρ.

Railway and Locomotive Engineering

Ἡ ἡλεκτροκίνησις τῶν Σ/μων ἐν Σ

Ἡ Σονηδικὴ Κυβέρνησις ἀσχολεῖται σοβαρῶς καὶ λαμβάνει τὰ κατάλληλα διὰ νὰ ἐφαρμόσῃ τὴν ἡλεκτροκίνησιν τοὺς Σονηδικοὺς Σ/μους. Πρὸς τοῦτο σειρὰν πτώσεων ὑδατος ἐν Trollha Eltkar leby, ἐπίσης τὰς πτώσεις τοῦ Svartor Karre, καὶ Kammarby:

γίζουσιν διτὶ θὰ δαπανήσουν 85,000,000 φράγκων ἐγκατάστασιν τῶν ἀνδιατοληκτρικῶν ἔργων. Πρὸς τὸ παρὸν γίνονται οράματα ἡλεκτρικῆς ἐταξὶν Stockholm Tedor· ἐξ ἄλλου ἡ γραμματικὴ σταθμὸς τοῦ Stockholm ταξὶν Stockholm καὶ εἶναι ὑπὸ ἡλεκτρικήν λευσιν κατὰ νέον ἡλεκτροκινήσεως. Εἰχανικὸς διωρίσθη διετήσῃ τὴν γενικήν

κίνησιν τοῦ δικτύου τῶν Σονηδικῶν καὶ κατήρτισε ἡδη τὴν μελέτην του γίνεται ἐφαρμογὴ τῆς ἡλεκτρικῆς ἐμονοφασικοῦ ρεύματος εἰς μῆκος γραμμῆς 15 χιλιομέτρων.

