



ГАЗЕТНЫЕ СООБЩЕНИЯ

Пробные поезда на подземной электрической ж.д. в Будапеште.— Для этой цели были пущены в движение вагоны двух систем. В первой системе устроена передача движения от моторов к осям, во второй моторы поставлены непосредственно на осях колёс. В обоих случаях вагоны двигались со скоростью 20—25 км в час, причём оказалось, что скорость эта может быть легко доведена до 40 км в час. Особенный интерес в этих опытах представило то обстоятельство, что как остановка вагонов, так и трогания их с места происходили без всяких заметных толчков. Это следует приписать вполне применению весьма остроумно устроенного выключательного аппарата фирмы Сименса и Гальске, который делает возможным автоматическое постепенное увеличение силы тяги от начала хода вагона до достижения им желаемой скорости (Zeitg. d. V. D. E. V. 1895 г., № 92).

(Железнодорожное дело.— № 3—4.— 1896.— С. 31)

Превращение силы тяготения в электрическую энергию.— Электрическая железная дорога, получающая свою двигательную силу от движения своих же вагонов, представила бы едва ли не давно отыскиваемое *perpetuum mobile*, и дорога именно такого типа существует в Сев. Америке, в штате Мичиган в железном руднике. Копи находятся на высокой горе, добытая там руда перевозится по железной дороге в долину, порожние же вагоны должны быть подняты опять наверх, на гору. Обыкновенно в таких случаях применяется система ж.д. дорог с бесконечным проволочным канатом, здесь это невозможно, так как приходится поднимать порожние вагоны с противоположной стороны.

Прибегли к помощи электричества нижеописанным оригинальным способом. Вместо того чтобы терять или уничтожать, как всегда делается, значительную живую силу спускающихся вагонов посредством тормозов, поставили в один из вагонов динамо-машину, в которой вращением осей вагонов и помещёнными на этих осях возбуждающими якорями производится

электрический ток, в который, следовательно, превращается здесь сила тяжести или энергия притягательной силы земли. Обыкновенно на электрических дорогах динамо-машина получает двигательную силу прикосновением к проволочному проводу, в данном же случае, наоборот, машина передаёт двигательную силу проводу, направляющему её к аккумуляторам, которыми она передаётся машине поднимающегося на гору поезда с порожними вагонами; таким образом последние поднимаются без особого для этого, во всяком случае недешёвого, приспособления. Доставка вагонов на гору срочная; иногда перед этим они нагружаются, конечно, всеми нужными материалами, и большею частью имеется тут постоянно запас накопленной двигательной силы, которая применима ещё и для других целей по хозяйству рудников (Petersbur. Zeitung Industrielle Beilalage, № 14).

(Железнодорожное дело.— № 33—34.— 1896.— С. 284)

Прошение об урегулировании движения вагонов городских жел. дорог.— Один из жителей Филадельфии подал в суд курьёзное прошение об урегулировании движения вагонов компании электрической тяги. Трудно себе представить, каким образом суд может удовлетворить просителя, не прекращая совершенно движения вагонов. Дети просителя бегают обыкновенно по улице, с разными поручениями и «развлекаются невинными играми, необходимыми для удовольствия и для сохранения здоровья». Вопрос об урегулировании хода вагонов так, чтобы дети могли безопасно играть на самой колее,— нелёгкий вопрос. Проситель обвиняет всю вагонную службу вообще за то, что скорость слишком велика и что не имеется настоящего вида спасательных приборов, а кроме того заявляет, что «часто вагоны на ходу качаются из стороны в сторону и беспрерывным звоном колокольчиков производят такой шум, что наносят, по мнению просителя, вред, как самим себе, так в особенности в ночное время обывателям, не давая им заснуть по причине шума». Проси-

тель ходатайствует об устранении вреда, но как это сделать, в жалобе не говорится (Str. Ry Gaz. 1895 г., № 22).

(Железнодорожное дело. — № 8. — 1896. — С. 79)

Лондонские туманы и железные дороги. — Во что обходятся лондонские туманы обществам железных дорог, — на этот вопрос отвечает один из лондонских специальных журналов. Эти туманы уже давно пользуются всемирной славой. Благодаря им, железные дороги должны содержать целые армии так называемых fogman (людей на случай тумана). Эти сторожа распределены на каждом шагу линий и должны давать сигналы об опасности. Эти сигналы — не фонари, так как в тумане их совсем не видно, а петарды, которые fogman раскладывают на рельсах. Когда паровоз проходит по ним, петарды взрываются, и машинист знает, что грозит опасность. Таких fogman во время одного тумана компания North-western-Railway должна была нанять 2402, а компания Midland-Railway — 4000 чел. Кроме подённой платы нужно принять во внимание расходы на петарды, которые хотя и обходятся дешёво, но все же ввиду громадного количества дают для всех железных дорог очень и очень крупную сумму: только за ноябрь и декабрь 1890 г. компания Southwestern-Railway истратила 118760 таких петард («Биржевые Ведомости», № 261).

Тропическая дорога по проекту Eugen Langen. (См. «Жел.-дор. дело». 1891 г., стр. 124). — После того как Германия, благодаря своим колониям, утвердилась в Африке, ей необходимо было позаботиться о культуре и цивилизации своих владений. Главное условие успеха миссии Германии — устройство путей сообщения и не только в должном количестве, но также таких, которые точно соответствовали бы топографическим условиям колоний. Тропическая дорога по патенту Eugen Langen, как кажется, вполне соответствует своему назначению: насколько возможно облегчить пионерскую службу немцев в Африке. На берлинской промышленной выставке обществом «Continental Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg» выставлена модель подобной дороги. Вес поезда такой дороги 4000 кг, и она достаточна для значительного движения; для колониальных же целей годится и более лёгкая дорога. На самой лёгкой дороге вес железа на каждый метр сооружения 70 кг, вес

каждого вагона 800 кг, вместимость вагона 1200 кг. Таким образом, поезд, состоящий из паровоза и трёх вагонов, может перевозить 3600 кг груза.

В журнале «Verkers-Zeitung», № 25 с.г., было уже сообщено об удачном исходе пробной поездки. Эта небольшая висячая дорога имеет перед обыкновенными узкоколейными дорогами огромные преимущества. Если на обыкновенных дорогах с 60 см ширины пути сход с рельсов не является редким фактом, то на висячей дороге он почти невозможен, даже при поломке осей или колёс. При подобной безопасности возможно сообщать вагонам значительную скорость. Возможность на этой дороге, при гладких рельсах, преодолевать подъёмы, что до сих пор достигалось только при помощи канатов или зубчаток, также значительное преимущество. Кроме того, при такой дороге допускаемы закругления с радиусом до 8 м, без малейшей опасности для движения. Но что, кроме упомянутых преимуществ, делает висячую дорогу особенно пригодной для тропических стран, это то, что на ней невозможны нечаянные заносы, засорения дренажных труб и, кроме того, она не требует почти никаких земляных работ. Эти три пункта делали сооружения дорог в Африке слишком дорогими, а подчас даже и невозможными. Наводнения также не могут препятствовать движению.

Поезда будут приводиться в движение электричеством. Электрические станции будут расположены друг от друга на расстоянии 25–50 километров и будут снабжены керосиновыми двигателями, соединёнными непосредственно с динамо-машинами. Проводник, прикреплённый около рельса, будет питать электромотор поезда, самый же рельс служить для обратного хода тока. Где имеется в распоряжении водяная сила, то она будет применена для добывания электрического тока.

Устройство станций и товарных магазинов замечательно просто. Достоинна примечания также замечательная дешевизна устройства этой дороги. Расход по сооружению тропической дороги — 25000 марок за км, включая локомотивы, вагоны, электрические станции, провода и остановочные пункты.

(Железнодорожное дело. — № 38–39. — 1896. — С. 326) ●

Редакция выражает благодарность персоналу библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

