

*Chemin de fer à voie étroite de Reschitza.* — La Compagnie I. R. P. des chemins de fer de l'État a exposé, indépendamment des travaux que nous avons mentionnés plus haut, les dessins et la description du chemin de fer industriel dont la plate-forme n'a que 2 mètres de largeur, et la voie 95 centimètres.

Ce chemin, avec un embranchement qui s'y relie, a une longueur d'environ 29 kilomètres. Il est établi sur une route ordinaire et présente des courbes de 28<sup>m</sup>,40 seulement de rayons et des déclivités de 12 à 48 millièmes. Les rails pèsent 17 kilogrammes par mètre courant. Ils ont 7 mètres de longueur et sont posés sur des traverses en chêne de 1<sup>m</sup>,60 de longueur, de 11 centimètres sur 14 d'équarrissage, et qui sont espacées de 63 centimètres. L'exploitation est faite par des locomotives-tenders à deux roues couplées pesant à charge 11,600 kilogrammes. Les wagons pèsent à vide de 1,200 à 1,750 kilogrammes, et peuvent porter un chargement de 3,000 à 3,500 kilogrammes. D'après les renseignements qui nous ont été donnés, une locomotive remorquerait dix wagons sur les rampes de 0,020 à 0,048. Elle traînerait jusqu'à vingt wagons sur les autres parties, où la vitesse atteindrait 33 kilomètres à l'heure. Lorsque les rails sont humides et boueux, on y jette d'ailleurs un peu de sable. Les frais d'établissement reviennent à 17,700 francs par kilomètre, et, en comprenant le matériel roulant, la dépense s'est élevée à 19,650 francs par kilomètre. Cette entreprise a très-bien réussi.

*Exposition de la Compagnie I. R. P. du Nord.* — Cette compagnie a exposé dans le groupe XIII (Machines et matériel des chemins de fer) une collection des divers objets de son matériel, des documents statistiques et un compte rendu très-intéressant des expériences faites de 1855 à 1871 sur l'usure des rails de différents profils et dans les diverses conditions d'établissement de la voie, des déclivités, des courbes, du poids des trains.

Ces expériences, dont nous ne sommes pas en mesure d'analyser les résultats, ont été entreprises et dirigées par M. F. Stockert, inspecteur central.

*Appareil pour fondations à l'air comprimé de MM. Klein-Schmoll et Gartner.* — Ces entrepreneurs, qui ont exécuté les fondations de plusieurs grands ponts, notamment de ceux par lesquels les chemins de fer du Nord-Ouest et du Nord traversent le lit régularisé du Danube devant Vienne, ont exposé un nouvel appareil pour fondations à l'air comprimé. Cet appareil, dont il serait impossible de donner la description sans figures, est disposé