Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **49 (1923)**

Heft 26

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Caractéristiques des locomotives électriques de la ligne de Culoz à Modane.

Constructeurs	Société Alsacienne	Batignolles et Œrlikon	Fives-Lille	Thomson-Houston, Schneider et Jeumont		Electro-mécanique et Fives-Lille	Constructions électriques de France et Société alsacienne
Nombre de locomotives	1	1	1	1	10	10	10
Catégorie	Express	Express	Express	Express	Marchandises	Marchandises	Marchandises
Nombre d'essieux moteurs	4	4	4	6		6	6
Nombre d'essieux porteurs	4	4	6	2		2	2
Diamètre des roues motrices	1m,600	1m,600	1m,650	1m,250		1m,400	1m,400
Diamètre des roues porteuses	1m,000	1m,000	1m,000	0m,915		1m,000	0m,900
Empattement rigide maximum	2m,700	2m,800	3m,800	2m,940		4m,800	4m,500
Empattement total	17m,500	17m,000	18m,450	17m,430		17m,800	17m,900
Longueur hors tampons	21m,000	20m,000	22m,650	20m,580		21m,600	21m,200
Poids adhérent	72 t	72 t	72 t	96 t		96 t	96 t
Poids total	120 t	118 t	156 t	114 t		114 t	116 t
Nombre de moteurs	4 doubles	4 doubles	2	6		6	6
Rapport d'engrenage	93/24	82/21	»	61/25	68/18	87/20	76/17
Puissance unihoraire [1]	2.200	2.300	3.000	2.000	2.000	2.200	2.000
Puissance continue [1]	1.850	1.900	3.000	1.750	1.750	1.750	1.700

[1] Puissance utile à la jante en chevaux-vapeur, pour une tension de 1.500 volts à la prise de courant, dans les conditions et avec les degrés d'échauffement prévus par les règles américaines.

usines de la Société *E. E. L. M.* et ses réseaux de distribution — échange d'énergie entre les usines de la Durance et celles de la Tinée.

» Toutes les artères de ce réseau seront constituées par des lignes doubles. Une première artère recueillera l'énergie des usines de la Tinée pour aboutir à un poste situé près de Nice. Une deuxième artère, partant de ce poste, desservira toutes les sous-stations de la Compagnie *P. L. M.* aménagées en postes de coupure sur ladite artère. Une troisième artère reliera la précédente à Sainte-Tulle [1] et, par suite, à toutes les usines de la Durance. Enfin une dernière artère formera jonction directe entre les usines de la Durance et celles de la Tinée. On construira ainsi une *immense boucle* de lignes de 120 000 ou 150 000 volts, pouvant transporter dans d'excellentes conditions l'énergie provenant de toutes les usines de la Société *E. E. L. M.* et donnant, en particulier, *les meilleures garanties pour l'alimentation de nos sous-stations.* »

« La solution adoptée par la Compagnie *P. L. M.* pour l'alimentation des sous-stations de sa ligne du Littoral, conclut M. Japiot, représente un nouveau pas en avant dans la voie de la *coopération avec l'industrie privée pour l'électrification des chemins de fer* puisque la Compagnie *P. L. M.* a non seulement laissé à l'industrie privée le soin de *produire l'énergie* comme elle l'avait déjà fait pour la ligne de Culoz à Modane, mais lui en a encore *confié le transport* jusqu'à ses sous-stations de traction. Il n'est pas douteux que les deux parties, chemin de fer et industrie, doivent trouver dans cette coopération les plus grands avantages. »

Voir dans le tableau ci-dessus les principales caractéristiques des locomotives pour le service de la ligne de Culoz à Modane qui, comme d'ailleurs les lignes de la région de Nice sera électrifiée en courant continu à 1500 volts, avec prise de courant par troisième rail à « contact supérieur ».

Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes.

Assemblée générale, salle du restaurant Noverraz, 14, Grand-Chêne, Lausanne, le samedi 12 janvier 1924 à 17 heures, avec l'ordre du jour suivant :

[1] Voir la description des turbines de cette usine dans le numéro du 13 octobre dernier du *Bulletin technique*.

1° Communications du Comité. — 2° Candidatures de MM. E.-L. Paillard ; R. Bron ; T. Chevalley ; E. Lob ; A. Neukomm et R. Steinmann. — 3° Réception de M. P. Schmidhauser, ingénieur. — 4° Rapport du Comité. — 5° Présentation des comptes. — 6° Nominations statutaires. — 7° Rapport de la Commission du *Collecteur de fumée, système Ziegler*. — 8° Communications relatives au « *Cinquantenaire de la Société* ». — 9° Propositions individuelles.

N. B. — Après la séance un souper en commun aura lieu dans le même local.

Résolution.

La *Société Vaudoise des Ingénieurs et des Architectes*, dans sa séance du 24 novembre 1923, au Palais de Rumine, a exprimé le vœu, qu'en ce qui concerne les travaux d'établissement de la conduite haute tension de Puidoux au Dézaley, l'aspect d'un des plus beaux paysages de la Suisse soit sauvegardé.

A. E. I. L.

Sous la présidence de M. *E. Gaillard*, heureusement rétabli d'une grave maladie, une centaine de membres de l'Association ont pris part à la réunion du 15 décembre dont le programme était de qualité exceptionnelle, grâce à M. *Pillionel*, Directeur du 1er Arrondissement des télégraphes, et de ses chefs de service, qui ont initié leurs visiteurs aux mystères de la téléphonie automatique ; grâce à M. *E. Savary* qui a exposé, avec beaucoup de clarté et démontré, sur les machines mêmes, le fonctionnement des locomotives électriques type Sécheron ; grâce enfin à M. *W. Martin* qui a fait, sur l'aménagement des forces de Barberine, une savante conférence, à l'aide de nombreux plans et de magnifiques photographies dont beaucoup projetées sur l'écran.

CARNET DES CONCOURS D'ARCHITECTURE

Concours pour le Collège de Blonay.

1er prix (Fr. 1600) : M. *C. Thévenaz*, à Lausanne. — IIe prix (Fr. 1200) : M. *H. Baudin*, à Genève. — IIIe prix (Fr. 700) : MM. *Gilliard et Godet*, à Lausanne.

Lausanne. — Imprimerie La Concorde.