Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **56 (1930)**

Heft 21

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**

56e année 18 octobre 1930 N° 21

# BULLETIN TECHNIQUE
## DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. Demierre, ing. Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES
ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *L'élévateur à traction par chaînes sur plan incliné de la « Sihlpost » à Zurich*, par Maurice Favre, ingénieur. — *Recherches sur les barrages déversoirs*, par M. L. Escande, ingénieur-conseil (suite et fin). — *Concours d'idées pour l'étude d'un projet de nouveau bâtiment aux voyageurs, à Neuchâtel.* — Sociétés : *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.* — Bibliographie.

# L'élévateur à traction par chaînes sur plan incliné
## de la « Sihlpost » à Zurich

par Maurice FAVRE, ingénieur.

Les bâtiments de la nouvelle poste de Zurich, situés en bordure de la Sihl et à proximité immédiate de la gare principale, abritent une quantité d'appareils de manutention intéressants, donnant au siège de cette administration un certain aspect « d'usine » très caractérisé.

Il nous a paru intéressant de donner ici la description d'un de ces appareils, un élévateur établi sur un principe qui a trouvé à l'étranger une application relativement fréquente, mais dont notre pays, dépourvu d'exploitations minières, n'offrait à notre connaissance, jusqu'à ce jour aucun exemple.

Le problème à résoudre consistait dans le transport rapide des chars postaux vides et chargés, du sous-sol dn bâtiment principal au hall d'où s'opère l'expédition des paquets, hall situé dans une annexe dont le sol se trouve au niveau du rez-de-chaussée du bâtiment principal, et vice versa.

La Direction générale des Postes prévoyait l'élévateur sous forme d'un appareil tracteur double à chaînes sans fin, les voies de roulement des chars étant portées par un plan de 23,4 m de longueur incliné de 11° sur l'horizontale, et rachetant, par conséquent, une différence de hauteur de 4,44 m.

Le poids des chars est de 220 kg à vide et de 1200 kg sous charge maximale. Les chars devaient être employés tels quels, c'est-à-dire qu'ayant été construits selon les normes établies par l'Administration des Postes, ils ne devaient subir aucune modification en vue de leur emploi sur le plan incliné. Toutefois, comme on le verra plus loin, il a été indispensable de déroger légèrement à cette partie des prescriptions en modifiant la forme de la barre du frein, qui a dû être cintrée pour ne pas gêner le passage des entraîneurs, et en munissant l'axe arrière d'un plan incliné dont le but sera expliqué plus loin. Les conditions spéciales portaient en outre que les points d'entraînement des chars devaient être espacés de 4 à 5 m, la vitesse de halage ne pas être inférieure à 0,30 m/sec et la marche de chacune des deux chaînes être indépendante de celle de l'autre ; le sens du mouvement de chaque chaîne devait donc pouvoir être renversé à volonté.

Le projet des *Ateliers de Constructions mécaniques de Vevey* ayant été agréé par la Direction générale des Postes,

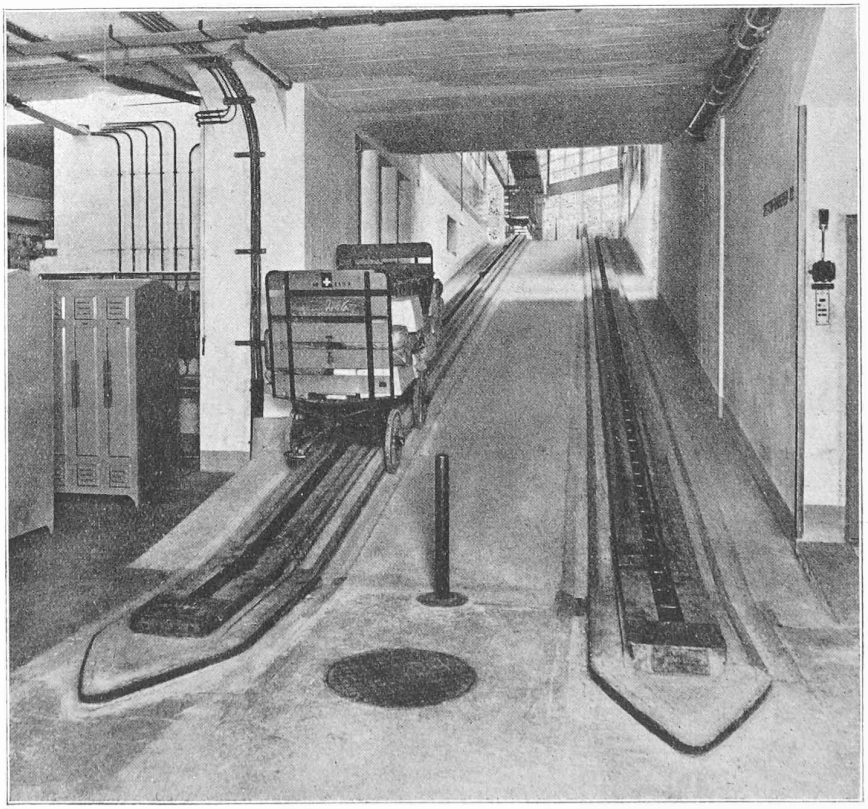

Fig. 6. — Vue de l'ensemble du plan incliné.