

Objektyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **34 (1908)**

Heft 23

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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>

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES. — Paraissant deux fois par mois.

Rédacteur en chef : P. MANUEL, ingénieur, professeur à l'École d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne.

Secrétaire de la Rédaction : Dr H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Le Chemin de fer de Martigny au Châtelard* (suite et fin), par M. M. Brémond, ingénieur. — *Clochers savoyards*, par M. H. Baudin, architecte. — Concours pour une école supérieure de jeunes filles, à Genève : rapport du jury. — Concours pour un bâtiment scolaire, à Monthey : rapport du jury (suite et fin). — Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : séance du 18 novembre 1908. — *Bibliographie*. — Rectification.

Le chemin de fer de Martigny au Châtelard.

(Ligne du Valais à Chamonix.)

Par M. M. BRÉMOND, ingénieur civil.

(Suite et fin.)¹

Les voitures remorquées sont à 2 bogies. Elles ont une longueur entre tampons de 13^m,65. La distance des bogies d'axe en axe est de 7^m,80 et leur empattement de 1^m,20. Elles comprennent un compartiment de troisième classe de 36 places, un compartiment postal, un à bagages et deux plateformes sur lesquelles des voyageurs peuvent se tenir debout. Leur poids est de 12,2 tonnes. Elles sont munies d'un frein à main et du frein Westinghouse pour adhérence et crémaillère. Le frein à crémaillère agit, par l'intermédiaire de sabots, sur 2 tambours cannelés faisant corps avec une roue dentée folle sur l'essieu aval (côté Martigny). Les 3 voitures remorquées qui correspondent aux automotrices équipées par la C^{ie} de l'Industrie électrique et mécanique sont pourvues de commutateurs pour l'asservissement électrique (fig. 44).

¹ Voir N° du 25 novembre 1908, page 257.

Les automotrices à 2 moteurs marchent par leurs propres moyens à adhérence sur les rampes de 7 ‰. Sur le tronçon à crémaillère elles sont refoulées ou retenues par une locomotive qu'elles peuvent soulager du reste dans une certaine mesure en marchant à adhérence. Elles ne peuvent pas faire de remorque. Leur longueur entre tampons est de 14^m,50. La distance d'axe en axe des bogies est de 8 m. Leur empattement est de 1^m,80. Le poids des voitures équipées est de 23,1 tonnes. Elles comportent un compartiment de deuxième classe à 8 places, un compartiment de troisième à 28 places et un compartiment à bagages avec 4 sièges à 2 places pouvant se rabattre. La carrosserie est traitée comme celle des automotrices à 4 moteurs (fig. 43).

Ces automotrices sont à 2 bogies avec un moteur de 75 HP. par bogie actionnant les essieux extrêmes. Chaque bogie a ses essieux accouplés par des bielles. Les essieux intérieurs portent une roue dentée avec 2 tambours cannelés pour le freinage sur crémaillère, le tout fou sur l'essieu. Les moteurs sont fixés d'un côté sur l'essieu au moyen de 2 paliers et pourvus de l'autre côté d'une suspension à ressorts. Il n'y a pas de manchon à friction limiteur d'effort (fig. 42).

L'engrenage, dont l'amplification est de 13/66, est sim-

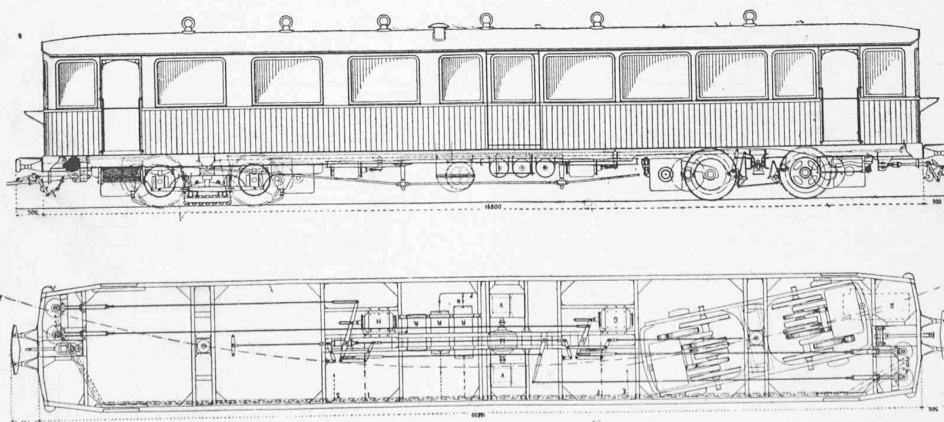


Fig. 41. — Automotrice à quatre moteurs.

LÉGENDE : A = Sabliers. — B = Frein à crémaillère. — C = Frein à adhérence. — D = Mise en marche. — E = Soupape de commande des sabliers. — F = Robinet d'isolement. — G = Frein à adhérence. — V = Ventilateurs. — M = Moteur. — R = Réservoir. — P = Compresseur. — H = Frein à crémaillère. — I = Robinet d'isolement. — S = Soupape de commande des sabliers.