

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **39 (1913)**

Heft 21

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

Bulletin technique de la Suisse romande

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES — PARAISSANT DEUX FOIS PAR MOIS

RÉDACTION : Lausanne, 2, rue du Valentin : D^r H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Les locomotives du Lötschberg* (planche 19). — *Hospice de l'enfance de Lausanne*. — *Chronique*. — *Nécrologie* : Henri Golliet. — Alexis Chessex, ingénieur. — Société suisse des ingénieurs et des architectes. — *Bibliographie*. — Association amicale des anciens élèves de l'École d'ingénieurs de l'Université de Lausanne (demande d'emploi).

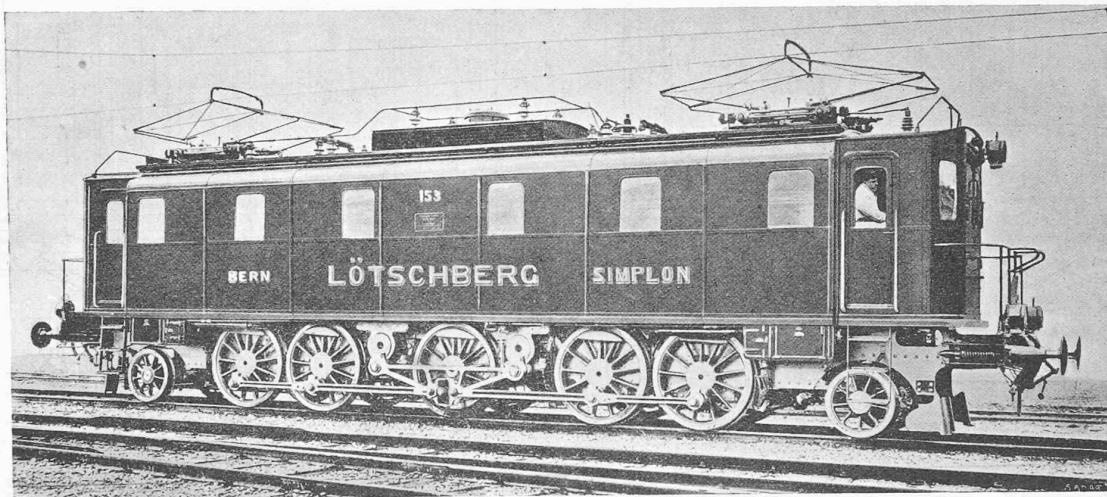


Fig. 1. — Locomotive de 2500 chevaux des Ateliers d'Oerlikon.

Les locomotives du Lötschberg.

(PLANCHE 19).

I. Généralités.

La Société du Chemin de fer des Alpes bernoises, Berne-Lötschberg-Simplon, a chargé en 1908, sur la proposition de son ingénieur-conseil, M. L. Thormann, à Berne, les Ateliers de Construction Oerlikon, de l'exécution d'une locomotive d'essai de 2000 chevaux destinée à l'exploitation du tronçon Spiez-Frutigen. D'autres maisons de constructions ont été appelées à cette époque à concourir et ont également livré des locomotives d'essai. Celle des Ateliers de Construction Oerlikon s'est distinguée dès le début et a donné toute satisfaction pendant le service qui a suivi. A la suite de cette expérience, la Société se décida alors, en 1911, à commander aux Ateliers de Construction Oerlikon treize locomotives du même système, mais de puissance plus forte, pour le service complet des voyageurs et des marchandises sur la ligne de Spiez à Brigue.

La commande a été donnée à la condition que les équipements électriques de toutes ces locomotives soient exécutés d'après les projets et plans des Ateliers de Construction Oerlikon (les moteurs, d'après un brevet appartenant à cette maison). Six de ces équipements furent ainsi exécutés et livrés par la S. A. Brown Boveri, à Baden. La

partie mécanique des locomotives sort des ateliers de la Société Suisse pour la Construction de Locomotives et de Machines, à Winterthour.

La locomotive de 2000 chevaux, livrée en 1910, pour le chemin de fer du Lötschberg a fourni, après plus de deux années de service régulier, la preuve que le système à courant alternatif monophasé présente sur les autres systèmes, notamment lorsqu'il s'agit de traction sur chemin de fer de grande communication à fort tonnage dans des régions montagneuses, des avantages sérieux et qu'il ne cède en rien au courant continu au point de vue de la sûreté du fonctionnement. Les résultats obtenus avec les nouvelles locomotives des Ateliers de Construction Oerlikon pour le trafic complet sur la ligne Berne-Lötschberg-Brigue sont de leur côté de nature à pouvoir considérer comme résolu le problème de la traction électrique sur les grandes voies de communication et nous pensons que ce résultat encouragera l'électrification générale des chemins de fer à voie normale.

Les nouvelles locomotives du chemin de fer du Lötschberg (fig. 2) sont dimensionnées pour une puissance de 2500 chevaux pendant une heure et demie et une vitesse de 50 km. à l'heure, elles sont exécutées d'après le type I E-I avec 5 essieux-moteurs couplés et 2 essieux porteurs. Elles développent à la vitesse normale un effort de traction de 10 000 kg. au crochet et peuvent donc remorquer sur une pente de 27‰ un train de 310 tonnes. L'effort de