

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 59 (1933)
Heft: 5

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Rédaction : H. DEMIERRE et
J. PEITREQUIN, ingénieurs.

Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Locomotives Diesel-Sulzer de grande puissance pour trains rapides et trains de marchandises. — Concours d'architecture pour l'étude urbanistique et architectonique de l'ancien Evêché, à Lausanne (suite).* — *La crise des chemins de fer fédéraux et la concurrence de la route en Suisse*, par M. André-E. SAYOUS. — CHRONIQUE : *Assainissement financier des C. F. F. ; Le franc suisse.* — *Série de conférences sur la construction des routes et la circulation routière.* — BIBLIOGRAPHIE.

Locomotives Diesel-Sulzer de grande puissance pour trains rapides et trains de marchandises

Beaucoup d'administrations de chemins de fer estiment encore aujourd'hui que la traction par moteurs Diesel n'est pas sortie du stade des expériences et que pour le moment on ne peut songer à l'appliquer sur une vaste échelle. Cette manière de voir était, certes, justifiée il y a cinq ou six ans ; mais depuis quelque temps, la question a pris un aspect tout à fait différent. Les bons résultats obtenus dans plusieurs pays avec des véhicules Diesel, dont certains marchent déjà depuis dix ans, ont amené ces derniers temps plusieurs entreprises de chemins de fer à adopter la traction Diesel pour une partie notable de leur service. A citer d'abord les Etats-Unis, où environ 130 locomotives Diesel sont employées pour les manœuvres, tant dans des entreprises industrielles que sur les réseaux des chemins de fer, puis le Ferrocarril del Sud, Buenos-Ayres, les Royal State Railways of Siam et les Chemins de fer de l'Etat danois, ainsi que le Commissariat du peuple pour les communications en U.R.S.S. ; toutes ces administrations ont adopté la traction Diesel dans une large mesure au cours des dernières années. En outre, le Chemin de fer du Reich en Allemagne fait des essais sur une grande échelle avec des voitures automotrices de puissance moyenne ; la même administration a aussi adopté avec succès le moteur Diesel pour les petites locomotives de manœuvre de 40 à 60 ch. La South Manchuria Railway Co et la Société du port de Rosario (Argentine) ont récemment fait l'acquisition de plusieurs véhicules Diesel.

Il faut toutefois reconnaître que le moteur Diesel est loin d'avoir trouvé jusqu'à présent, dans le domaine de la traction sur rails, une application aussi étendue que la machine à vapeur ou le moteur électrique. Actuellement il est utilisé surtout sur les véhicules suivants :

a) Locomotives de manœuvre de 300 à 330 ch. (type normal aux Etats-Unis d'Amérique ; employées aussi

dans les ports de Rosario et de Buenos-Ayres) ; idem de 600 ch (type normal aux Etats-Unis et en France) ; idem, de 750 à 1000 ch (Mandchourie méridionale, France, Etats-Unis).

b) Voitures automotrices et locomotives, pour chemins de fer secondaires ou pour embranchements de grandes lignes, de types divers, jusqu'à 150 ch ; on en trouve également de 250, 300, 400 et 450 ch, généralement avec transmission électrique. En Amérique circulent un grand nombre d'automotrices de 400 à 1000 ch, qui, à défaut de moteurs Diesel légers, sont équipées de moteurs à essence.

c) La mise en service normal d'une série de locomotives Diesel de puissance moyenne ne s'est faite jusqu'à présent qu'en Argentine (locomotives et centrales roulantes de 1200 et 1700 ch sur le Ferrocarril del Sud, Buenos-Ayres) et au Siam (locomotives de 450 et de 900 ch). Au Siam, les locomotives de 450 ch assurent le service des trains légers de voyageurs, de marchandises ou mixtes et les manœuvres, tandis que les unités plus puissantes sont utilisées pour les trains rapides ; les trains de marchandises lourds sont remorqués par une locomotive Diesel d'essai ou par des locomotives à vapeur qui assurent encore une bonne partie du service. A Buenos-Ayres, la plus grande partie des véhicules sont affectés au service de banlieue régulier ; une locomotive Diesel d'essai est affectée au trafic des trains lourds, assuré principalement par des locomotives à vapeur.

Tandis que les champs d'application de la traction à vapeur et de la traction électrique sont distincts, en premier lieu, pour des raisons d'ordre économique et pour des motifs inhérents à la technique de l'exploitation, l'utilisation des véhicules Diesel s'est limitée jusqu'à présent, sauf quelques rares exceptions, à des cas spéciaux, ce qui s'explique par les difficultés techniques que présente la construction des grosses unités. Les obstacles qui se sont dressés contre le développement de la locomotive Diesel provenaient en premier lieu de la difficulté d'arriver à un poids par cheval suffisamment réduit. Les progrès accomplis dans la construction des machines ont fait disparaître en partie cette entrave. Dans beaucoup de cas, du reste, cette infériorité sera plus que