

Une performance de l'industrie suisse

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **26 (1946)**

Heft 2

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888727>

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.

UNE PERFORMANCE DE L'INDUSTRIE SUISSE

La nouvelle locomotive Re 4/4 pour trains légers des Chemins de fer fédéraux est un chef-d'œuvre de l'industrie mécanique suisse. Son poids ne dépasse pas 56 tonnes pour une puissance horaire de 2.240 cv. Le progrès réalisé est considérable puisque les locomotives Ae 3/6 qui remorquent actuellement les trains légers ont une puissance horaire de 2.100 cv. et pèsent 95 tonnes. L'énorme réduction de poids de 45 à 25 kg./cv. par unité de puissance et la possibilité qui s'ensuit de supprimer complètement les essieux porteurs, par conséquent le poids mort, illustre bien le succès des efforts accomplis depuis vingt ans.

Les voitures légères en acier des Chemins de fer fédéraux avaient déjà fait l'admiration générale. Il ne manquait plus qu'une locomotive spécialement affectée à leur traction pour amener les trains légers à leur plus haut point de perfection.

La première de ces locomotives a commencé ses essais le 22 janvier 1946. 15 autres exemplaires sont actuellement en construction et seront mis en service dans le courant de cette année. Une nouvelle commande de 10 machines permettra de remorquer d'ici la fin de l'année la plupart des trains légers au moyen de locomotives Re 4/4.

Les progrès réalisés grâce à cette nouvelle locomotive sont surprenants. Elle permet de remorquer 10 voitures légères en acier totalisant 300 à 350 tonnes, à une vitesse maximum de

125 km./h; mais on s'est surtout attaché à augmenter la vitesse commerciale des trains par une amélioration de la « tenue de route » qui permet d'élever considérablement la rapidité dans les courbes. C'est ainsi que la vitesse peut être portée de 65 à 75 km./h. dans les courbes les plus fortes de la ligne du Saint-Gothard et à 125 km./h.

dans les courbes d'un rayon supérieur à 830 mètres.

Le temps de parcours se trouve ainsi réduit de 21 minutes sur une distance de 159 km. séparant Berne de Genève, de près de 40 minutes entre Zurich et Genève. Le train de démonstration a relié Berne à Genève en 100 minutes malgré un arrêt de 2 minutes à Lausanne, ce qui représente une vitesse commerciale de 95,4 km./h. Les

60 kilomètres séparant Lausanne de Genève furent parcourus en 34 minutes, soit à 106 km./h. en moyenne.

Une telle performance sur un réseau aussi sinueux que celui des Chemins de fer fédéraux témoigne en faveur de la qualité de cette nouvelle locomotive. Le travail a été accompli en commun par la Société suisse pour la construction de locomotives et de machines à Winterthur, Brown Boveri et Cie S. A. à Baden, les ateliers de construction Oerlikon et la Société anonyme des ateliers de Sécheron à Genève, en étroite contact avec la Direction générale des Chemins de fer fédéraux à Berne.

