

Des méthodes rationnelles activent l'électrification de notre réseau de chemins de fer

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle
Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der
Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - (1945)

Heft 8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-776973>

Nutzungsbedingungen

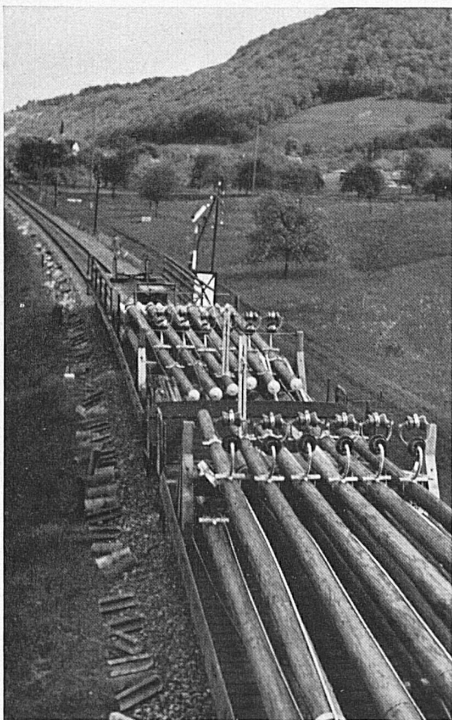
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Des méthodes rationnelles activent l'électrification de notre réseau de chemins de fer

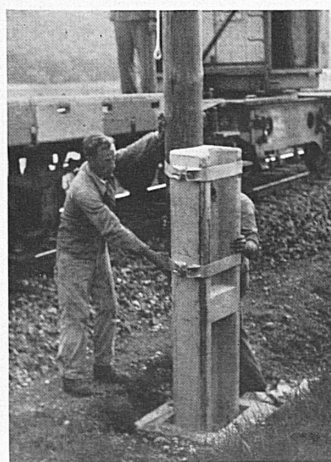
De grands travaux d'électrification sont actuellement en cours dans l'arrondissement III des C.F.F.; en connexion avec la transformation des lignes Stein—Koblenz, dans la vallée du Rhin, Turgi—Koblenz, dans celle de l'Aar, Koblenz—Eglisau et, enfin, Bulach—Winterthour, on prévoit la très prochaine électrification de la ligne Schaffhouse—Romanshorn et de celle de la vallée de la Toess. Il était nécessaire, pour mener ces travaux rapidement à chef, d'établir un plan détaillé, permettant d'économiser du temps. A la suite de diverses expériences, on a renoncé à la méthode pratiquée jusqu'alors, qui consistait à ajuster sur place les isolateurs, les supports, etc., des poteaux, employés en remplacement des pylônes de fer qu'on ne peut plus se procurer. Cette manière de faire entraînait une sérieuse perte de temps. De plus, le montage à l'aide de grappins — outre qu'il était préjudiciable à l'imprégnation des poteaux — présentait certains dangers et n'était pas sans inconvénients. Enfin, les grandes différences entre les fûts, jamais parfaitement ronds ni tout à fait droits, exigeaient que l'on prit des dispositions particulières dans chaque cas. Cet état de choses peu satisfaisant a maintenant cessé. On a aménagé à Zurich une usine centrale avec les perfectionnements les plus modernes et les plus raffinés, équipée avec les machines adéquates, et où l'on travaille selon des méthodes rationnelles. Là, les poteaux sont entièrement montés d'après une liste minutieusement établie par les bureaux de construction sur la base de relevés topographiques. Le pied de chaque poteau est façonné en fonction de son inclinaison



En haut : Les poteaux sont transportés sur des wagons où ils reposent comme sur un râtelier, ceci pour empêcher que les armatures, déjà montées, ne soient endommagées. Le même train transporte également la grue qui servira à décharger les poteaux.

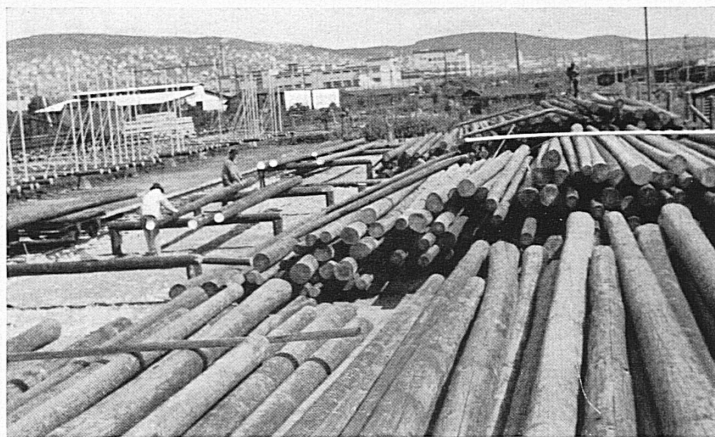
Oben : In dieser Reihenfolge werden die Masten auf die Wagen geladen. Wie Gabeln in einem Rechen liegen Stämme nebeneinander, so daß den bereits montierten Armaturen nichts geschehen kann. Mit dem Zug fährt auch der Kran, der die Masten abladen soll.

Phot. : E. Symmer.



A l'extérieur, à gauche : La grue soulève le poteau. L'enlève du wagon et les monteurs le reçoivent pour le fixer (à gauche) dans la cavité bétonnée.

Links außen : Der Kran hebt den fertigen Mast vom Wagen hoch, setzt ihn über Bord, und Monteur nehmen ihn in Empfang, um ihn (links) vorschriftsgemäß in das bereitstehende Betonloch einzusetzen. Phot. : E. Symmer.



En haut : Une partie de la gare aux marchandises de Zurich s'est transformée en chantier où les charpentiers taillent les troncs d'arbre pour en faire des pylônes. — En bas : La préparation soignée de ces poteaux permet un montage plus rapide. S'ils sont bien adaptés, ils auront une meilleure assise dans le socle de béton.

Oben : Ein Areal des Zürcher Güterbahnhofes ist zum Werkplatz der Zimmerleute geworden, wo Leitungsmasten und schlanke Stämme zugerichtet werden. — Unten : Sorgfältiges Zuschneiden und Herrichten der Masten ist Voraussetzung für die rasche Montage. Wird der Mast richtig angepaßt, dann steht er auch fest und senkrecht im Betonsoclel.

Phot. : E. Symmer.



et du poids qu'il aura à supporter afin de pouvoir être très fortement fixé dans son assise de béton. Les socles de béton, d'un poids de 350 kilos, sont disposés sur les wagons de manière qu'il n'y ait pas besoin de les bouger pendant les travaux. On escompte pouvoir ainsi mettre en place 200 poteaux par semaine, alors que durant la transformation de la ligne Koblenz—Eglisau il fallut plus de trois semaines pour atteindre le même résultat. Le chargement s'effectue directement à l'usine, sur des wagons à bords surbaissés, qui servaient jadis au transport des automobiles à travers le Gothard. De dix à douze poteaux, entièrement équipés et déjà enchâssés dans leurs socles, peuvent être chargés par wagon; on les dispose dans l'ordre inverse de leur mise en place, afin d'éviter là encore une perte de temps.

Quant à la mise en place, elle s'effectue avec une rapidité incroyable. Il ne s'écoule pas plus de trois minutes entre le moment où la grue soulève sa charge et celui où le contremaître donne le signal que tout est en ordre. Ce dernier contrôle en effet que le poteau soit bien droit et que chacune de ses parties occupe la position qui lui est assignée. Pendant que le tracteur tire la rame plus loin, on fixe déjà le poteau suivant au crochet de la grue, de façon à pouvoir le décharger sitôt le train arrêté. S'il était possible de travailler sans interruption, il ne faudrait peut-être guère plus d'une semaine jusqu'à ce que tous les poteaux se trouvent en place. Mais l'horaire de la ligne doit être tenu, et cela oblige les monteurs à suspendre leur besogne, le temps de conduire la rame dans la gare la plus proche afin de laisser la voie libre. Mais là encore on ne perd pas une minute; pendant cet arrêt forcé, on fixe à nouveau les supports qui avaient dû être déboulonnés parce qu'ils dépassaient le profil.

Il n'est aujourd'hui pas encore possible de dire exactement quelle est l'économie de temps et d'argent réalisée. Elle est en tout cas importante, car tous les préparatifs pour un montage rapide ont pu être faits en hiver, alors qu'il n'était pas encore possible de travailler sur la voie. La « production » de poteaux — cette expression de l'industrie est ici tout à fait adéquate — est conforme au plan, et la mise en place s'effectue plus rapidement qu'on ne l'avait escompté. De plus, on a réalisé de notables économies de main-d'œuvre, de matériel roulant et de carburant, aussi n'est-il pas douteux que, quoiqu'il arrive, les mises de fonds pour les travaux préparatoires, et elles ne furent certes pas petites, seront largement compensées.

FLS