

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 34 (1908)  
**Heft:** 23

## 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:** 22.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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.)<sup>1</sup>

Les voitures remorquées sont à 2 bogies. Elles ont une longueur entre tampons de 13<sup>m</sup>,65. La distance des bogies d'axe en axe est de 7<sup>m</sup>,80 et leur empattement de 1<sup>m</sup>,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 Cie de l'Industrie électrique et mécanique sont pourvues de commutateurs pour l'asservissement électrique (fig. 44).

<sup>1</sup> 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<sup>m</sup>,50. La distance d'axe en axe des bogies est de 8 m. Leur empattement est de 1<sup>m</sup>,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-

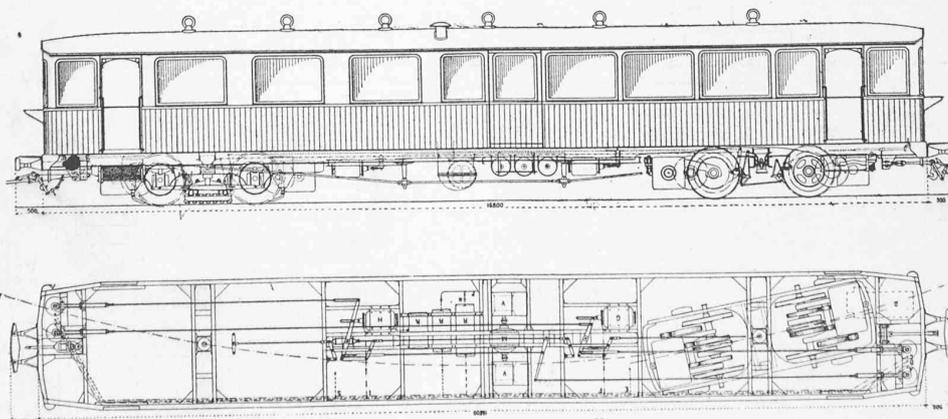


Fig. 41. — Automotrice à quatre moteurs.

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.