

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 40 (1914)
Heft: 18

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 — PARRAISANT DEUX FOIS PAR MOIS

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

SOMMAIRE : Locomotives à accumulateurs pour la construction du II^e tunnel du Simplon. — Concours restreint ouvert par la Société immobilière de l'ancienne Poste, à Lausanne, pour l'utilisation des terrains de l'ancienne Poste. — Nécrologie : Henri Lavanchy. — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — Société fribourgeoise des Ingénieurs et des Architectes. — Bibliographie. — Service de placement de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.

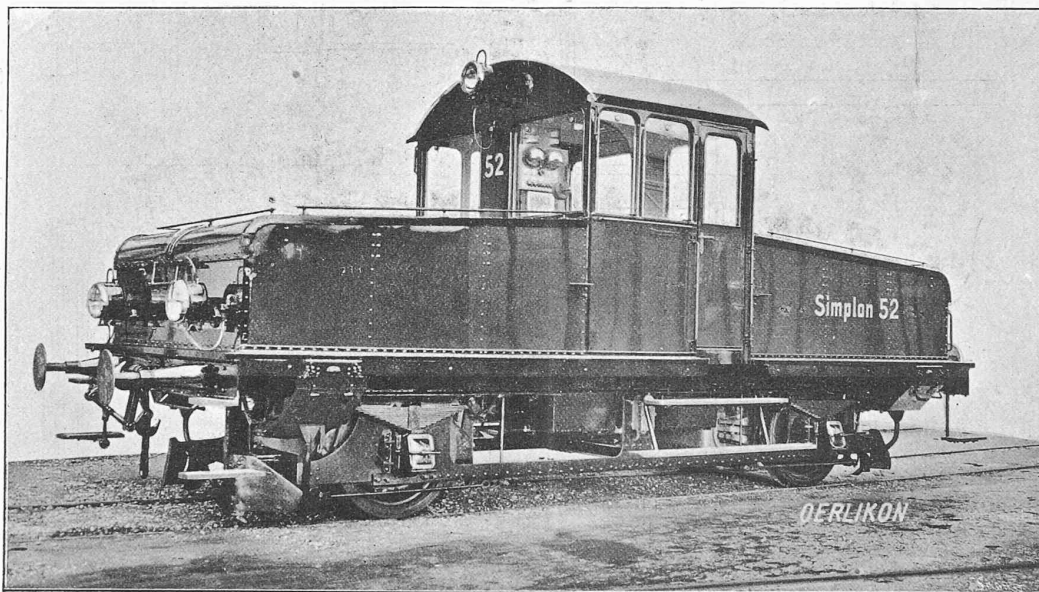


Fig. 1. — Vue de la locomotive à accumulateurs.

Locomotives à accumulateurs pour la construction du II^e tunnel du Simplon.

Ces locomotives dont la fourniture a été confiée aux Ateliers d'Oerlikon, devaient satisfaire au programme suivant :

Les transports de matériaux pour la construction du tunnel exigent quotidiennement, au maximum, 5 entrées et 5 sorties, avec une charge remorquée de 200 tonnes environ, sur la voie posée définitivement de 45 kg. par m. La distance à franchir est de 2×10 km. au maximum. La résistance à la traction sur voie en palier et en alignement est admise de 4 kg./t. La pente dans le tunnel est de 2‰ et la voie toujours en alignement ; hors du tunnel, à la station de Brigue, la voie est en palier et, à l'exception des courbes provoquées par les aiguilles normales, il n'y a qu'une courbe notable : celle de 400 m. de rayon à l'entrée du tunnel.

Le nombre de courses mentionné plus haut s'effectue dans un laps de 18 heures et une pose est intercalée entre deux courses successives correspondant à la durée d'une course intercalaire d'une autre locomotive. Ces poses et l'interruption de 6 heures sont utilisées pour le chargement de la batterie.

Les garanties suivantes ont été exigées pour l'équipement moteur :

pour $v = 10$ km./h., un effort de traction au crochet :

$$z = 2750 - G(6 \pm s) \text{ kg.}$$

pour $v = 20$ km./h., un effort de traction au crochet :

$$z = 1500 - G(6 \pm s) \text{ kg.}$$

où G est le poids de la locomotive en tonnes et s la déclivité en ‰ . Après l'achèvement du tunnel ces locomotives seront employées au service des manœuvres dans les gares et, à cet effet, le rapport de réduction des engrenages sera modifié pour obtenir les forces de traction plus élevées qui sont nécessaires. L'effort exigé après cette modification est de

$$z = 3750 - G(6 \pm s) \text{ pour une vitesse } v \text{ de } 10 \text{ km./h.}$$

La force maximum de 6500 kg. au démarrage doit en outre être garantie.