Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 26 (1946)
Heft: 2

Artikel: Une performance de l'industrie suisse
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888727

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

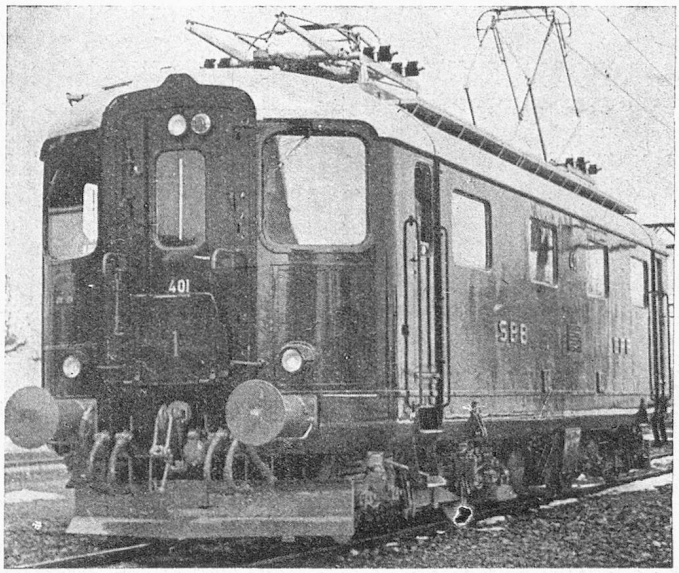
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

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

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 Winterthour, Brown Boveri et Cie S. A. à Baden, les ateliers de construction Oerlikon et la Société anonyme des ateliers de Sécheron à Genève, en étroit contact avec la Direction générale des Chemins de fer fédéraux à Berne.