

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **39 (1913)**

Heft 23

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://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<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ingénieur.

SOMMAIRE : *Les locomotives du Lœtschberg* (suite et fin). — *Notice sur le Laboratoire d'Electricité Industrielle de l'Ecole d'Ingénieurs de l'Université de Lausanne*, par Jean Landry, professeur (suite). — Nouveau palais fédéral de Justice, à Lausanne. — Navigation intérieure. — *Chronique* : Chemins de fer américains. — Dans l'industrie électrique. — Résultat du concours pour le bâtiment de la Caisse nationale des assurances, à Lucerne. — Programme de concours pour l'étude d'un projet d'Hôtel de la Banque cantonale neuchâteloise, à Neuchâtel. — Programme du concours pour un hôtel de ville, à Soleure. — Société suisse des ingénieurs et des architectes. — Annuaire de l'A.<sup>3</sup>E.<sup>2</sup>I. L.

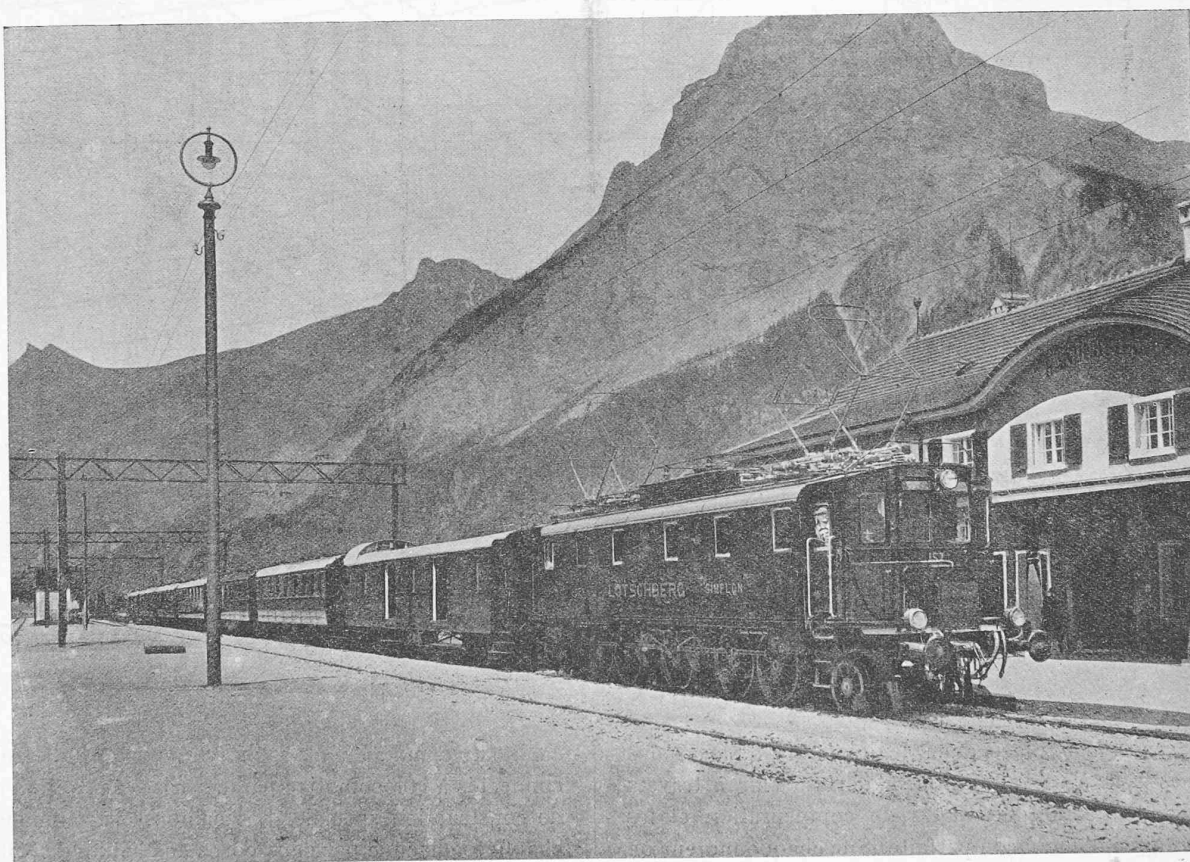


Fig. 11. — Train à la station de Kandersteg.

## Les locomotives du Lœtschberg.

(Suite et fin)<sup>1</sup>.

Les moteurs dont la tension de régime est au maximum de 500 volts absorbent une intensité de 3000 ampères à la plus forte puissance. La ventilation se fait d'elle-même, grâce à la construction particulièrement soignée. Nous avons déjà indiqué ci-dessus quelles étaient les conditions de démarrage et comment le service de manœuvre de la locomotive en était facilité. Un autre avantage du système du moteur est le fait d'être complètement indépendant

<sup>1</sup> Voir N° du 10 novembre 1913, page 245.

d'une vitesse de synchronisme. La vitesse du moteur et l'effort de traction ne dépendent en outre en aucune façon de la tension du fil de ligne, parce que d'une part le transformateur peut grâce à la graduation de la basse tension compenser des chutes de tension de la ligne, et le moteur peut, d'autre part, développer l'effort de traction total même si la tension est le tiers de la tension normale. Il en résulte une très grande faculté de surcharge à la tension normale. Le facteur de puissance ( $\cos \varphi$ ) s'élève pour les vitesses normales à 0,95. Le rendement de la locomotive (transformateur, moteur et engrenages) jusqu'à la jante de la roue a été de 88 % pendant les courses d'essai. Les courbes caractéristiques d'un des moteurs de la locomotive sont données à la fig. 12.