

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **113/114 (1939)**

Heft 1

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

INHALT: Trains légers, séries BCFZe 4/6 et CFZe 2/6, de la Cie. du chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon (BLS). — Wettbewerb für ein Bezirksgebäude in Meilen. — Zum Ausbau der schweiz. Alpenstrassen. — Mitteilungen: 25 Jahre Lötschbergbahn. Zur Erhaltung des Freuler-

Palastes. Eidg. Technische Hochschule. Elektrischer Gross-Heisswasserspeicher. Feuersicherheit von Stahlskelettbauten. — Nekrologe: Jos. Stockmann. Edmund Gams. — Wettbewerbe: Saalbau im Casinoareal Schaffhausen. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Vortrags-Kalender.

Band 113

Der S.I.A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

Nr. 1

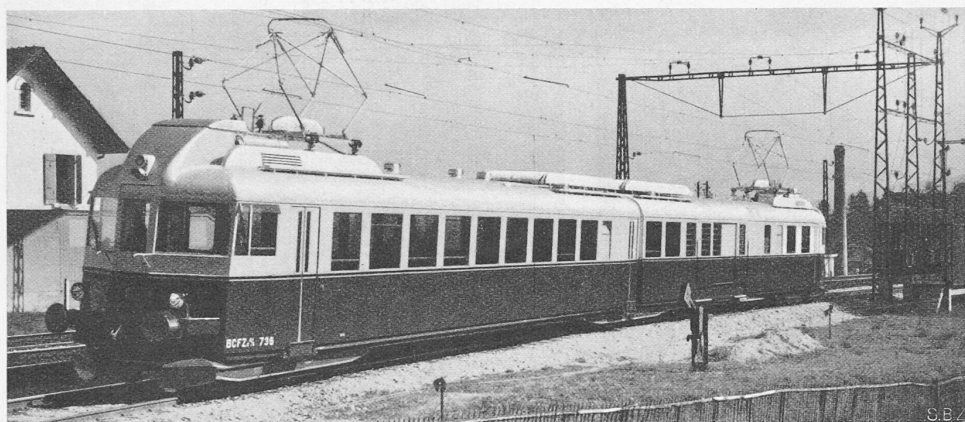


Fig. 2. Train léger BCFZe 4/6 736 en gare de Versoix

Trains légers, séries BCFZe 4/6 et CFZe 2/6, de la Cie. du chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon (BLS)

Par L. LEYVRAZ, Ingénieur-Chef de la Traction, Berne

La Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises (BLS) avait mis en service, dans la seconde moitié de l'année 1935, cinq automotrices légères, série Ce $\frac{2}{4}$, afin de diminuer le poids mort des trains sur les lignes secondaires et d'arriver en même temps à certaines économies dans les frais d'exploitation. Ces automotrices légères ont été décrites dans la presse technique¹⁾. Elles étaient construites, non pas pour circuler seules sur les lignes auxquelles elles étaient attribuées, mais il avait été prévu que pour certaines relations, elles pourraient avoir à remorquer des charges allant jusqu'à 40 t, poids brut.

De suite après leur mise en service, les exigences de l'exploitation montrèrent que plusieurs trains desservis par ces véhicules devraient être composés comme suit: 1°) l'automotrice légère, 2°) une remorque mixte de 2^{me} et 3^{me} classe, 3°) un fourgon à bagages et ambulant postal. Une pareille composition de train, d'un poids remorqué d'environ 35 t, et d'un poids total d'environ 75 t (dont environ 40 t pour le poids brut de l'automotrice) ne pouvait toutefois circuler, eu égard à l'échauffement des moteurs, que sur les lignes n'ayant pas de rampes

¹⁾ «Bulletin de l'Ass. internat. du Congrès des chemins de fer», octobre 1937. — «Gewichtersparnis im Transportwesen», octobre 1936. — «Traction électrique», octobre 1937. — «Schweiz. Bauzeitung», Bd. 107, S. 188* (25. April 1936).

Ateliers de Sécheron et la Fabrique suisse de locomotives, à Winterthur (voir articles mentionnés plus haut), et à créer de la sorte un train léger de deux voitures (fig. 1 et 2). Aux deux bouts de la première voiture se trouvent des plateformes d'accès; une troisième plateforme est disposée à côté du compartiment de 2^e classe. Enfin, aux deux extrémités du train sont les postes de mécanicien. Chaque poste contient deux places de 2^e, resp. de 3^e classe; ces places sont très demandées, car elles offrent une vue illimitée sur la voie et le paysage.

Comme le montre la fig. 1, le train léger BCFZe $\frac{4}{6}$ a une longueur totale hors tampons de 41,500 m; chaque caisse a une longueur de 20,250 m. Les plateformes aux extrémités des deux caisses ont une longueur de 2,450 m, resp. 1,820 m, resp. 0,925 m. Les deux caisses reposent sur trois bogies, dont les deux extrêmes

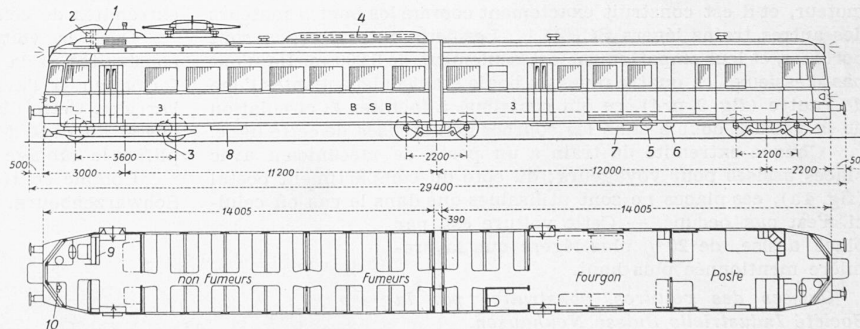


Fig. 3. Train léger CFZe 2/6 681 du BSB. 1: 250. — 101 places assises, 39 pl. debout. Poids en service 42,8 t. 1 Transf. à gradins, 2 Contact. méc.-pn. de graduation, 3 Moteur de traction, 4 Résistances de freinage, 5 Moteur-compresseur, 6 Moteur-générateur, 7 Batterie d'accumulateurs, 8 Shunt pr. mot. de traction, 9 Tableau de distribution, 10 Coupleur-inverseur

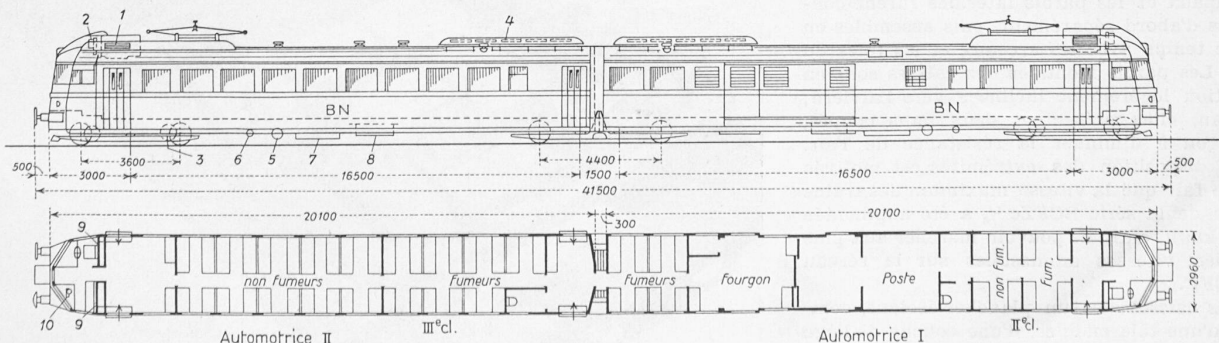


Fig. 1. Croquis d'encombrement du train léger BCFZe 4/6 BLS/BN — 1: 250. — 139 places assises, 41 pl. debout. Poids en service 68 t. 1 Transformateur à gradins, 2 Contacteurs méc.-pn. de grad., 3 Moteur de traction, 4 Résistances de freinage, 5 Moteur-compresseur, 6 Moteur-générateur, 7 Batterie d'accumulateurs, 8 Shunt pr. moteur de traction, 9 Tableau de distribution, 10 Coupleur-inverseur