

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 40 (1914)
Heft: 16

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: 01.04.2025

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

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

SOMMAIRE : *Quelques notes sur le chemin de fer de la Furka* (suite). — *Chronique* : Les comptes du Lötschberg. — Les canons de campagne français et allemands. — Société fribourgeoise des ingénieurs et des architectes. — Une nouvelle industrie dans la Suisse romande.

En raison des circonstances actuelles, nous nous voyons obligés de ne faire paraître le "Bulletin", que sur 8 pages, jusqu'à nouvel avis. — Réd.

Quelques notes sur le chemin de fer de la Furka.

(Suite)¹.

Ouvrages d'art.

Le nombre de tunnels est de 12, du même profil que ceux des Chemins de fer Rhétiques, formant une longueur totale de 4185 m.

Le nombre des ouvrages d'art importants, ponts et viaducs, dépasse 50, dont une vingtaine sont d'une longueur supérieure à 50 m., en outre, une quantité d'ouvrages plus petits, tel que ponceaux, aqueducs, et ponts fer et béton.

Voies.

La crémaillère est du système Abt, à double lame. Elle est employée sur une longueur totale de 31,745 m. répartie en 10 tronçons d'une longueur variable.

La voie de fer est constituée par deux files de rails Vignolles du poids de 25 kg. le mètre courant, avec traverses métalliques.

Les tronçons en crémaillère sont pourvus d'arrêts de crémaillère constitués par deux rails noyés dans un massif de béton, distant de 70 m.

Voir N° du 25 juillet 1914, page 161.

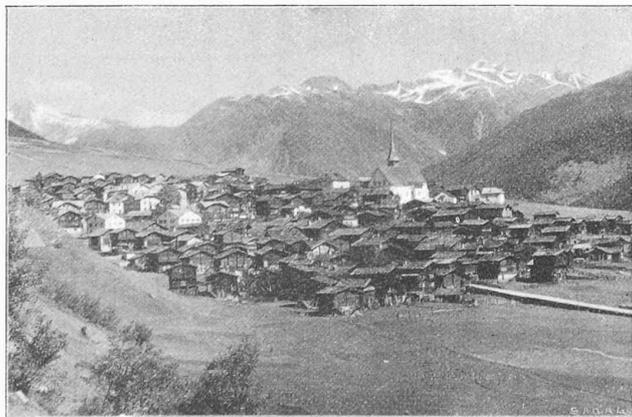


Fig. 8. — Münster.

Photos Schnegg.

Locomotives à crémaillère.

Les locomotives à adhérence et à crémaillère fournies en 1913 et 1914 en 10 exemplaires par la *Société suisse pour la construction de locomotives et de machines à Winterthur*, sont d'une puissance suffisante pour remorquer des trains de 60 t. (non compris le poids de la locomotive) :

a) sur les sections à adhérence (rampe maximum 40 ‰) à une vitesse maximum de 40 km/heure.

b) sur les sections à crémaillère (rampes de 60 à 110 ‰) à des vitesses de 10 à 20 km/heure.

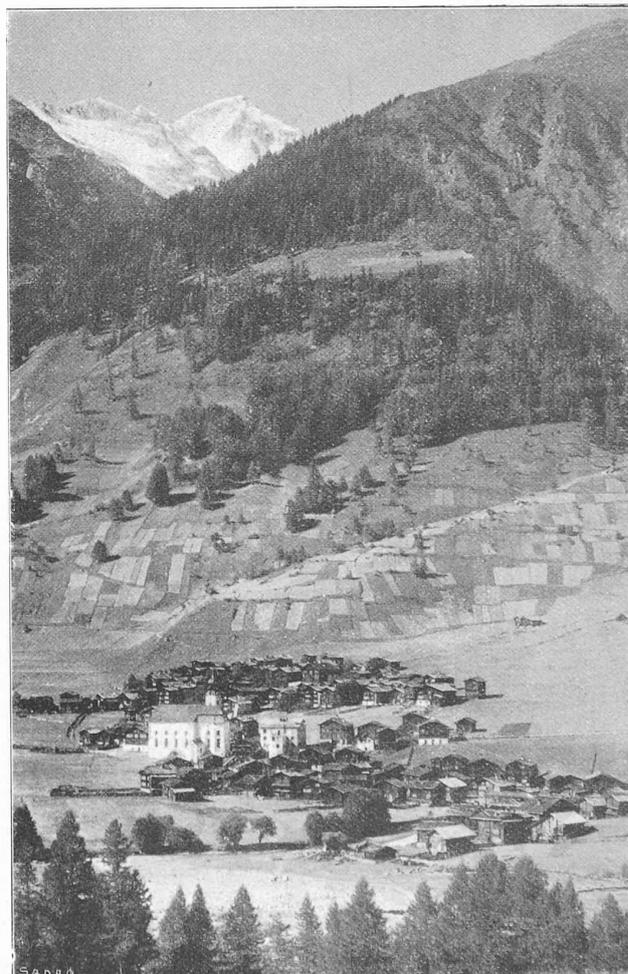


Fig. 9. — Reckingen.