

Traction électrique

La Nature N° 656 – 26 Décembre 1885.

LA TRACTION ÉLECTRIQUE SUR LE CHEMIN DE FER AÉRIEN DE NEW-YORK

La traction électrique présente de nombreux avantages sur la traction ordinaire par la vapeur dans les villes, et si le développement n'en est pas plus rapide, il faut l'attribuer d'une part à certaines difficultés techniques qui n'ont pas encore reçu de solution complète au point de vue pratique, et, d'autre part, à la question économique qui joue, chaque fois que le transport de force motrice à distance entre en jeu, un rôle important, souvent exclusif. Trois systèmes sont en présence : le système à accumulateurs qui convient plus spécialement à la traction des tramways existants, puisqu'il ne demande aucune modification de la voie ; le système à conducteurs aériens dont on a pu voir un spécimen à l'Exposition d'électricité en 1881, et enfin le système à rail-conducteur spécial, dont le premier type a fonctionné en 1879 à l'Exposition de Berlin. C'est à ce dernier type de chemin de fer électrique qu'il convient de s'adresser chaque fois qu'on dispose d'une ligne spéciale, réservée uniquement à l'exploitation du chemin de fer, comme c'est le cas du chemin de fer aérien de New-York.

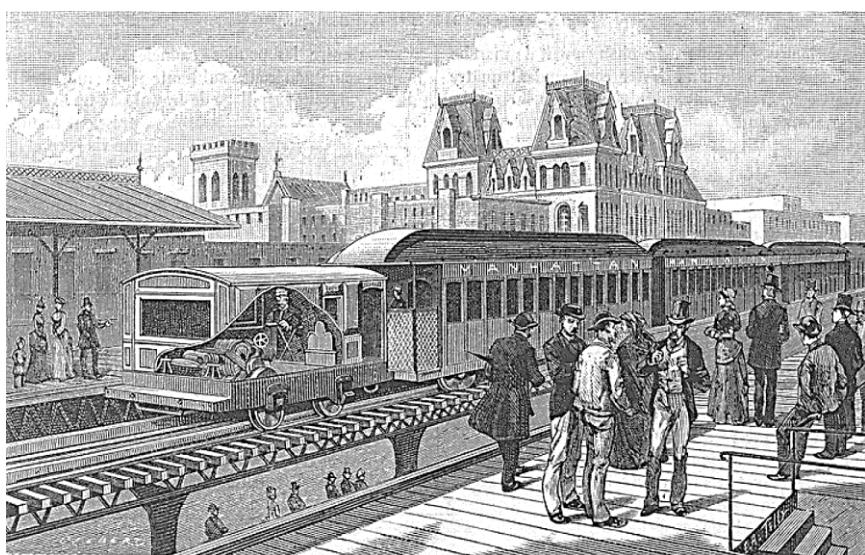


Fig. 1. Vue d'ensemble de la station et du train électrique de l'Elevated Railroad, à New-York.

[...] La locomotive électrique qui a fonctionné pour la première fois sur la ligne, le 26 août 1885, porte le nom de Benjamin Franklin. [...]

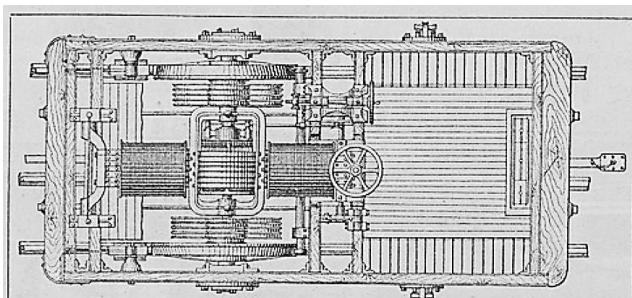


Fig. 2. — Elévation de la locomotive électrique.

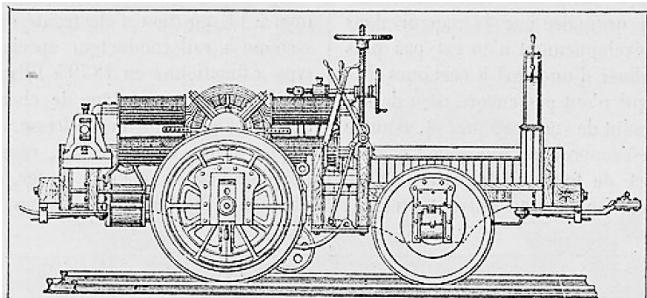


Fig. 3. Plan de la locomotive électrique.

[...] Sans faire beaucoup de bruit, on voit que les Américains savent faire de bonne besogne, et n'attendent pas les conseils de la vieille Europe pour entreprendre de grandes expériences et surtout d'utiles applications. Nous ne perdrons rien à les imiter, en abordant les questions électriques par le côté pratique et non par le côté spéculatif. E. H.