Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **66 (1940)**

Heft 6

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.e-periodica.ch

66e année 23 mars 1940 N° 6

BULLETIN TECHNIQUE
DE LA SUISSE ROMANDE

ABONNEMENTS :
Suisse : 1 an, 12 francs
Etranger : 14 francs
Pour sociétaires :
Suisse : 1 an, 10 francs
Etranger : 12 francs
Prix du numéro :
75 centimes.
Pour les abonnements s'adresser à la librairie F. Rouge & Cie, à Lausanne.

Paraissant tous les 15 jours

Organe de la Société suisse des ingénieurs et des architectes, des Sociétés vaudoise et genevoise des ingénieurs et des architectes, de l'Association des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne et des Groupes romands des anciens élèves de l'Ecole polytechnique fédérale. —

COMITÉ DE PATRONAGE. — Président: R. Neeser, ingénieur, à Genève; Vice-président: M. Imer, à Genève; secrétaire: J. Calame, ingénieur, à Genève. Membres : *Fribourg :* MM. L. Hertling, architecte ; A. Rossier, ingénieur ; *Vaud :* MM. F. Chenaux, ingénieur; E. Elskes, ingénieur ; Epitaux, architecte; E. Jost, architecte; A. Paris, ingénieur; Ch. Thévenaz, architecte; *Genève :* MM. L. Archinard, ingénieur; E. Odier, architecte ; Ch. Weibel, architecte ; *Neuchâtel :* MM. J. Béguin, architecte; R. Guye, ingénieur; A. Méan, ingénieur cantonal ; *Valais :* M. J. Dubuis, ingénieur; A. de Kalbermatten, architecte.

Rédaction : D. Bonnard, ingénieur, Case postale Chauderon 475, Lausanne.

ANNONCES
Le millimètre sur 1 colonne, largeur 47 mm :
20 centimes.
Rabais pour annonces répétées.
Tarif spécial pour fractions de pages.
Fermage des annonces :
Annonces Suisses S. A.
8, Rue Centrale (Pl. Pépinet)
Lausanne

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DU BULLETIN TECHNIQUE
A. Stucky, ingénieur, président ; M. Bridel ; G. Epitaux, architecte ; M. Imer.

SOMMAIRE : *Les trolleybus légers de la Compagnie des tramways de Neuchâtel,* par A. Besson, ingénieur, chef de traction à la Compagnie des tramways de Neuchâtel. — *Questions d'actualité ferroviaire* (suite et fin) *: La sécurité,* par C. Desponds, ingénieur, chef de section au 1er arrondissement des CFF. — *L'enseignement des ingénieurs.* — *Société suisse des ingénieurs et des architectes : Groupe professionnel des architectes pour les relations internationales.* — *Société vaudoise des ingénieurs et des architectes : Assemblée générale.* — Carnet des concours. — Bibliographie. — Service de placement. — Informations diverses.

Les trolleybus légers de la Compagnie des tramways de Neuchâtel

par A. BESSON, ingénieur, chef de traction à la Compagnie des tramways de Neuchâtel.

Au printemps 1939 la *Compagnie des tramways de Neuchâtel* prenait la décision de remplacer la ligne de tramways Neuchâtel-Serrières par une ligne de trolleybus. Le choix de ce nouveau mode de traction peut étonner, si l'on pense qu'il s'agit là d'une petite ligne de 2 km à très faible rampe pour laquelle le maintien du tramway ou l'emploi de l'autobus pourraient paraître plus indiqués. Cependant il faut ajouter que la voie existante arrive à la limite d'usure, la ligne aérienne demanderait elle aussi quelques investissements et la route suivie par le tracé (en bonne partie en simple voie) est très étroite. Dans l'état actuel de la technique, le remplacement du tramway présentait des avantages certains sans causer de frais exagérés puisque, par le renouvellement de la voie, on aurait investi un capital du même ordre de grandeur que celui engagé pour la ligne de trolleybus.

La première solution envisagée fut cependant non le trolleybus mais l'autobus. Un examen plus attentif du tracé montra cependant les inconvénients de ce système dans le cas particulier : la fréquence des arrêts (15 sur 2 km) aurait conduit à une fatigue exagérée du matériel, sans amélioration sensible de la vitesse commerciale. De plus, le trafic réduit dans la journée (en moyenne six à huit personnes par course) avec de fortes pointes aux heures d'entrée et de sortie du travail (jusqu'à environ deux cents personnes entre 11 h. 50 et 12 h. 10), rendait l'emploi de gros cars nécessaire mais onéreux. Le trolleybus, grâce à sa capacité plus grande pour une voiture de mêmes dimensions et sa vitesse commerciale élevée, permettait de tourner les difficultés de façon commode (3 trolleybus faisant à peu près le service de 4 cars). On a choisi un type de voiture plus petit et surtout plus léger que les types normalement en service en Suisse, de façon à ne pas faire de nombreuses courses avec un poids mort inutile. D'autre part, grâce à un moteur relativement puissant par rapport au poids total, à une disposition du châssis et de la carrosserie permettant la surcharge, on a cherché à élever la vitesse commerciale (donc le nombre

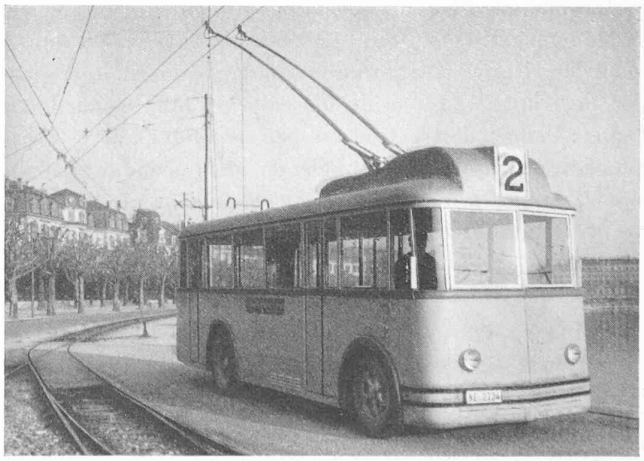

Fig. 1. — Voiture rentrant au dépôt, ligne aérienne avec croisement tramway-trolleybus.