

Objektyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **37 (1911)**

Heft 21

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.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 : *Chemin de fer Neuchâtel-Chaumont, tramway et funiculaire*, par Philippe Tripet (suite). — *La perte de charge dans les conduites*. — Crédit foncier vaudois (pl. 7). — Programme de concours pour l'élaboration des plans d'une maison d'école primaire et ceux d'un bâtiment à l'usage de halle de gymnastique avec grande salle de réunion, à Peseux. — Société suisse des ingénieurs et architectes: Circulaire du Comité central. — Cours sur la traction électrique organisé par la Société suisse des ingénieurs et architectes avec le concours du Polytechnicum et de ses professeurs.

Chemin de fer Neuchâtel-Chaumont Tramway et Funiculaire.

(Suite¹).

Par Philippe TRIPET, ingénieur.

4. Bâtiments, installations mécaniques et électriques, câble.

Section du tramway. — La section du tramway de La Coudre ne comporte pas d'installations centrales pour la distribution de la force électrique, ni de bâtiments d'ate-

¹ Voir N° du 25 octobre 1911, page 231.

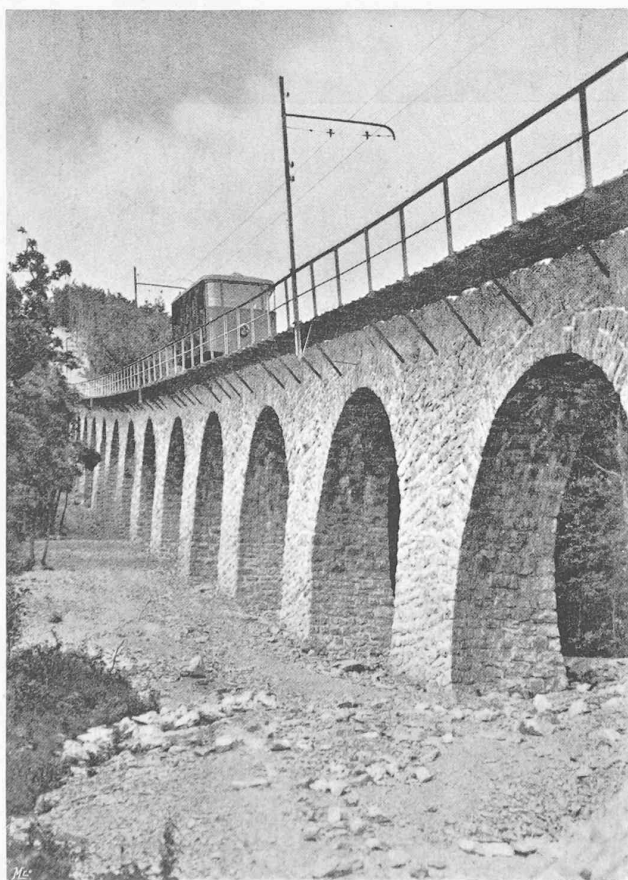


Fig. 7. — Le grand viaduc.

liers et de remise pour les voitures. Le matériel roulant est fourni par la Compagnie des tramways, qui exploite la ligne à forfait, pour tout ce qui concerne le service du mouvement, y compris la fourniture du courant nécessaire à la traction.

Les lignes électriques de contact, montées sur consoles, sont construites en double fil de 9 mm. de diamètre (130 mm² de section), supportées par des pylones en fer et par des poteaux en bois. Les poteaux du tramway portent en outre une ligne de téléphone de service, reliant les stations de La Coudre et de Chaumont avec les établissements centraux de la Compagnie des tramways.

Section du funiculaire. — La *station inférieure* du funiculaire, à *La Coudre*, devant le perron de laquelle viennent s'arrêter les voitures du tramway, est aménagée pour faciliter le plus possible le transbordement des voyageurs, qui passent presque du palier de l'une des voitures dans l'autre. Elle est coquettement installée et contient les différents locaux nécessaires au service des voyageurs et des marchandises. Un employé loge à l'étage pour assurer en tout temps l'ordre dans le bâtiment. A côté de la station s'élève un buffet très confortable, ouvrant ses portes aux promeneurs qui ne veulent pas se rendre à Chaumont (fig. 8).

La *station de Chaumont*, qui comporte les mêmes locaux de service que celle de La Coudre, loge aussi le chef machiniste du funiculaire. Les deux stations sont construites avec un quai-escalier unilatéral (fig. 9).

Les voyageurs ont accès aux voitures du côté gauche et les marchandises sont chargées par le côté droit, de sorte qu'il ne peut y avoir de confusion sur les quais de départ.

L'exécution des gares a été confiée à M. Gust. Chable, architecte, à Neuchâtel.

La *machinerie du funiculaire* est installée au sous-sol de la station. Le treuil, actionné par un moteur électrique de 80 HP., attaque la grande roue motrice de 3,50 m. de diamètre par un pignon à dents droites rabotées. Le câble, enroulé en forme de 8, passe trois fois dans les rainures de cette grande roue, qui marche à la vitesse périphérique de 2 m. à la seconde. Les données du moteur sont les suivantes (fig. 10) :

Force : 80 HP. avec couple de 160 HP. au démarrage.

Courant : Triphasé 525 volts 50 périodes.

Nombre de tours : 1000 tours à la minute.