Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 26 (1900)

Heft: 7

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

ques répartis à raison de un pour trente wagonnets.

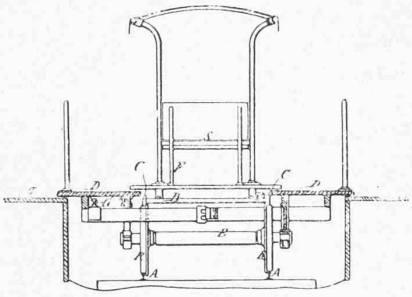

Plate-forme de Chicago, système Schmidt & Silsbée.

A voie inférieure ; *R* roues porteuses et entraîneuses ; *B* châssis portant inférieurement les rails *C C* ; *D* plate-forme d'accès à petite vitesse entraînée directement par les essieux *E* ; *F* wagonnet portant les sièges *S* entraîné par le châssis *B* à grande vitesse ; *G* barre de prise du courant électrique ; *T* trottoirs fixes.

L'Electro-Métropolitain de MM. Faure et Casalonga, 1894. — A la même époque, utilisant le principe de la plate-forme de Chicago, MM. Faure et Casalonga, ingénieurs civils, proposèrent, sous le nom de l'*Electro-Métropolitain* parisien, un système de transport comportant plusieurs voies mobiles et parallèles tournant de préférence dans le même sens, mais à des vitesses différentes. Ces voies mobiles, constituées comme la plate-forme américaine, devaient circuler dans des galeries creusées sous le sol de Paris et être mises en mouvement au moyen de dynamos animées par des courants électriques polyphasés provenant d'une usine centrale.

Trottoir roulant à l'Exposition de 1900, système Blot, Guyenet et de Mocomble. (Voir planche n° 12). — Comme à Chicago, le trottoir roulant consiste essentiellement en une plate-forme formée de deux planchers mobiles et parallèles animés d'un mouvement de translation avec des vitesses doubles l'une de l'autre.

Ces deux planchers, composés d'éléments s'emboîtant les uns dans les autres, sont assujettis à des trucks articulés reposant en grande partie par l'intermédiaire de la poutre axiale sur des galets de friction mus électriquement. Pour plus de stabilité, ces trucks sont, de deux en deux, munis de deux paires de roulettes, à double boudin, montées sur des essieux courts suspendus élastiquement et circulant sur des rails latéraux fixés à l'infrastructure, sorte de viaduc, qui maintient toute la plate-forme à une hauteur de 2,50 m. environ au-dessus du sol. C'est dans les caissons métalliques composant cette infrastructure que sont logés et répartis les engins de propulsion avec leurs dynamos moteurs, dans des conditions qui en permettent facilement la surveillance et la réparation.

Le trottoir roulant a été établi sous la direction de M. Maréchal, directeur de la Compagnie des Transports électriques, et constitue actuellement l'une des plus curieuses attractions de l'Exposition.

Il se développe sur un parcours de 3400 mètres qui embrasse le quadrilatère formé par la rue Fabert, partant de l'Esplanade des Invalides, le quai d'Orsay, l'avenue de la Bourdonnais et l'avenue de la Motte-Piquet revenant sur l'Esplanade des Invalides. Il est suspendu à une hauteur de 7 mètres au-dessus d'une ossature métallique supportée par des charpentes en bois ou palées assujetties au sol. Les voyageurs y ont accès à l'aide d'escaliers ordinaires et de deux rampes mobiles, sur neuf endroits qui par un élargissement du trottoir fixe constituent de véritables stations.

La partie mécanique de la plate-forme, trucks et treuils électriques, a été spécialement étudiée par M. de Mocomble.

Les trucks ont été exécutés par M. Schmidt qui a construit également les palées en bois et les planchers. Les treuils électriques sortent de la maison Piat et fils, et l'ossature métallique de l'usine de Levallois, calculée principalement par M. Kœchlin, l'un des auteur de la Tour Eiffel, et à qui a été également confié la construction du viaduc métallique du chemin de fer électrique.

Les voies ferrées ont été posées par M. Massicard sous la direction de M. Tripier, ingénieur de la Compagnie. Les 172 dynamo-moteurs qui mettent en mouvement la plate-forme sont en partie du type Allioth, en partie du type Westinghouse.

Etant donnée la vitesse de 8 kilomètres pour le grand trottoir qui a une largeur de 2 mètres, si l'on suppose 4 voyageurs par mètre courant on voit qu'il peut passer, par heure, en chaque point, près de 32,000 personnes et cela en admettant qu'elles fassent un tour complet. Mais sur le parcours de 3400 mètres on peut très bien supposer que les visiteurs ne feront que 2 à 2 1/2 kilomètres, laissant libres les places supplémentaires dans la proportion de 40 o/o à 30 o/o. De là résulte la possibilité pour la plate-forme de véhiculer très facilement 50,000 personnes par heure; il n'y a pas de système de tramway ou de chemin de fer comparable à la locomotion par entraînement pour donner un pareil rendement.

CHRONIQUE

Exposition cantonale vaudoise. — Le comité central de l'Exposition cantonale de 1901 a lancé une circulaire pour la constitution du fonds de garantie fixé à 100.000 fr. Ce capital sera représenté par 2.000 bons de 50 fr. qui, si les circonstances financières le permettent, comme on a tout lieu de le croire, à en juger par ce qui s'est passé à l'exposition d'Yverdon, seront remboursés à la clôture de l'exposition. Le comité central espère que le public réservera un bon accueil à son appel et assurera promptement les ressources nécessaires à la bonne marche de cette entreprise.

— Le Grand Conseil vaudois a voté un projet de décret accordant un subside de 40.000 fr. à l'exposition.

— L'emprunt de 2.300.000 francs au 4 1/2 °/₀ contracté par la collectivité des communes constituant le *Service communal des eaux de Vevey-Montreux*, soit : Corseaux, Corsier, Vevey, La Tour-de-Peilz, Le Châtelard, les Planches et Veytaux, dans le but de payer le prix d'achat des sources et installations des Eaux des Avants, que ces communes viennent d'acquérir et dont elles ont pris le service dès le 1er janvier 1900, a eu un plein succès. Il a été souscrit, dans les maisons de banque du canton, plus de 9 millions de francs.

Construction, travaux publics. — Une société par actions s'est constituée dans le but d'édifier un grand restaurant avec *hôtel* près de la gare de *Gryon*.

IMPRIMERIE SUISSE, rue du Commerce, 6, GENÈVE