Zeitschrift: Bulletin de l'Association suisse des électriciens

Herausgeber: Association suisse des électriciens

Band: 24 (1933)

Heft: 24

Rubrik: Véhicules à accumulateurs électriques

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: 22.08.2025

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

ASSOCIATION SUISSE DES ÉLECTRICIENS

BULLETIN

RÉDACTION:
Secrétariat général de l'Association Suisse des Electriciens et de l'Union de Centrales Suisses d'électricité, Zurich 8

EDITEUR ET ADMINISTRATION:
Fachschriften-Verlag & Buchdruckerei S. A., Zurich 4
Stauffacherquai 36/38

Reproduction interdite sans l'assentiment de la rédaction et sans indication des sources

XXIVe Année | N° 24 | Vendredi, 24 Novembre 1933

Véhicules à accumulateurs électriques.

Compte-rendu de l'Assemblée de discussion commune de l'Association Suisse des Electriciens (ASE) et de l'Association Suisse pour l'Aménagement des Eaux (ASAE),

le samedi, 29 avril 1933, à l'auditoire I de l'Ecole Polytechnique Fédérale à Zurich.

L'assemblée de discussion commune de l'ASE et de l'ASAE avait pour but un échange de vues sur la construction des véhicules à accumulateurs électriques, sur leurs diverses applications et surtout sur leur importance comme consommateurs d'énergie, tant au point de vue de l'exploitation qu'à celui de l'économie nationale. Sur l'invitation des deux associations, les deux orateurs suivants ont exposé leurs idées:

M. C. Chalumeau, ingénieur en chef de la Ville de Lyon, sur le service des autobus à accumulateurs de Lyon, et

M. W. Rödiger, ingénieur de la «Akkumulatorenfabrik A.-G., Berlin», sur les véhicules à accumulateurs électriques en général.

Au cours de la discussion qui suivit, l'attention fut portée plus spécialement sur les expériences faites en Suisse et sur les constructions des fabricants suisses.

Une exposition de véhicules à accumulateurs de toutes sortes avait été également organisée sur la terrasse de l'EPF.

L'assemblée, présidée par M. A. Zaruski, directeur, président de l'ASE, compta environ 170 participants, membres et hôtes des deux associations.

Les véhicules à accumulateurs électriques de la Ville de Lyon.

Conférence donnée par M. *C. Chalumeau*, Ingénieur en chef de la Ville de Lyon.

621.33.033.46 : 629.113.65

Die Stadt Lyon hat nach sorgfältigem Studium der technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Ende 1924 die erste Elektrobuslinie in Betrieb genommen. Auf Grund der guten Erfahrungen wurde dann der Elektrobusverkehr auf 7 Linien von zusammen 52,4 km Länge ausgedehnt; es stehen heute in Lyon 52 Akkumulatoren-Omnibusse im Betrieb.

Der Autor, Initiant und Leiter dieses Elektrobusbetriebes, beschreibt im folgenden die Konstruktion und den Unterhalt der Fahrzeuge, teilt Versuchsresultate mit und geht auf eine grosse Zahl anderer Anwendungen der Akkumulatorenfahrzeuge ein. Zum Schluss betont er den hohen Wert der Akkumulatorenfahrzeuge für die Ausnützung der Elektrizitätswerke und die ganze Volkswirtschaft.

Après une étude approfondie des conditions techniques et économiques, la Ville de Lyon a mis en service vers la fin de 1924 une première ligne d'électrobus. L'expérience ayant donné des résultats favorables, le service d'électrobus fut étendu à 7 lignes dont le parcours total est de 52,4 km, desservies actuellement par 52 omnibus à accumulateurs.

L'auteur, qui a créé et dirige le service des électrobus, expose dans les lignes qui suivent la construction des véhicules, décrit leur entretien et communique les résultats de nombreux essais. Après s'être arrêté sur les multiples autres applications des véhicules à accumulateurs, l'auteur termine en appuyant sur l'importance considérable de ce mode de traction pour l'économie nationale et pour l'amélioration du rendement des centrales d'électricité.

I° Introduction.

Pour répondre au désir qu'ont bien voulu m'exprimer les représentants de vos deux associations, je vais m'efforcer de vous exposer la situation actuelle à *Lyon* de la traction électrique sur route au moyen de véhicules à accumulateurs électriques.

Je ne vous rappellerai pas l'historique de la traction électrique qui fit ses débuts en *France* en 1880. L'essai déjà remarquable de ce mode de traction vers 1900 fut bientôt entravé par le développement du véhicule à essence, qui, à cette date profita avec une rapidité prodigieuse d'inventions nouvelles et de perfectionnements divers. Disons tout de suite que chez nous, dans la période 1900 à 1906, on a commis une erreur considérable en demandant au véhicule électrique de réaliser des performances de vitesse et de distance qui étaient nettement au-dessus des possibilités d'alors. Aux *Etats-Unis*, en *Angleterre*, en *Allemagne*, en *Italie* les expériences relatives à la traction électrique furent continuées mais en se limitant avec juste raison aux possibilités réellement pratiques et économiques de ce mode de traction.

A *Lyon*, j'ai cru devoir préconiser en 1922 la reprise du problème de la traction électrique sur route pour un service urbain. La situation locale était la suivante: La Ville de Lyon, ainsi que vous le savez vraisemblablement, est dotée d'un réseau