

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 52 (1926)  
**Heft:** 14

## Wettbewerbe

### 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

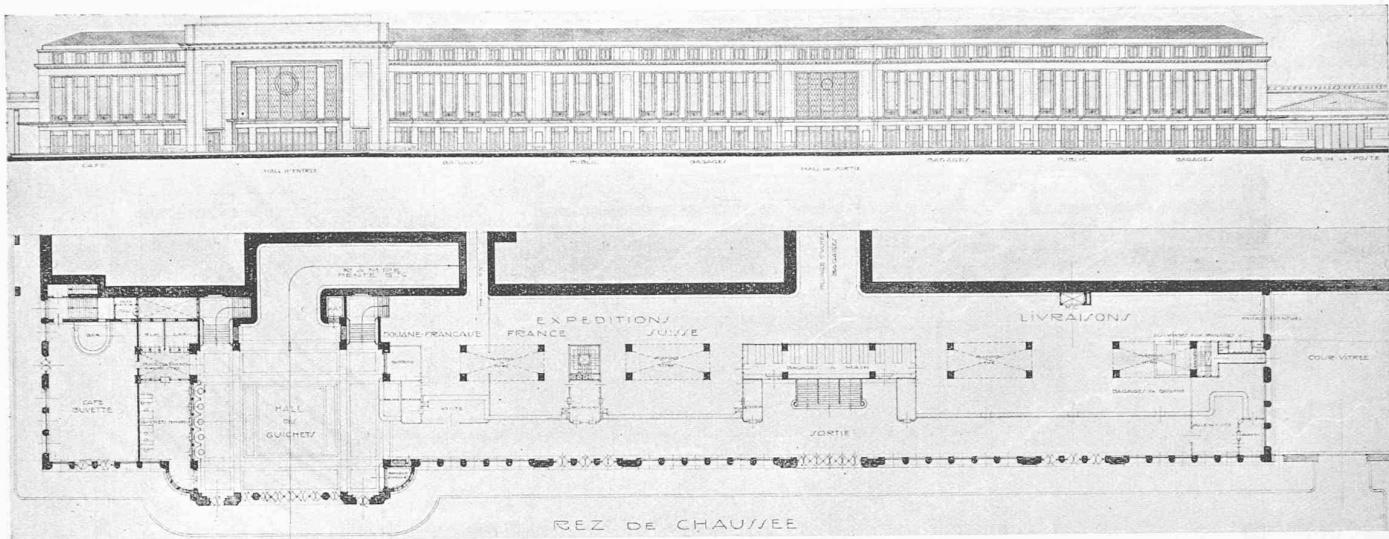
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

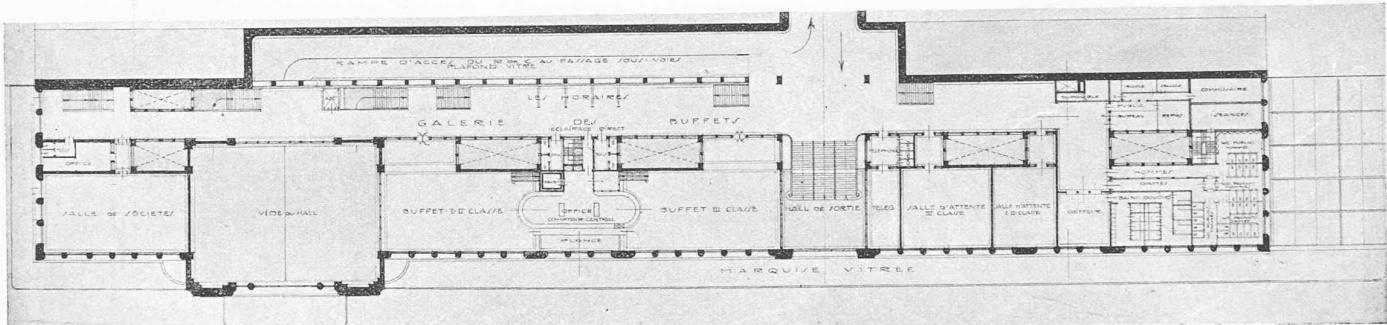
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 19.02.2026

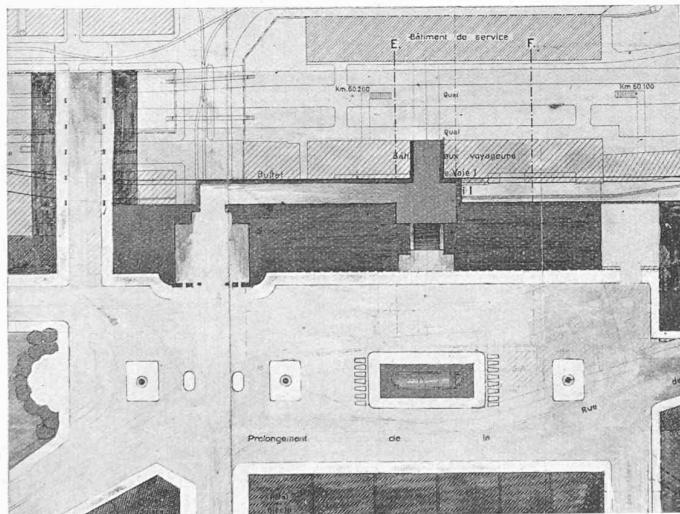
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Façade principale et plan du rez-de-chaussée. — 1 : 1000.



Plan de l'entresol. — 1 : 1000.



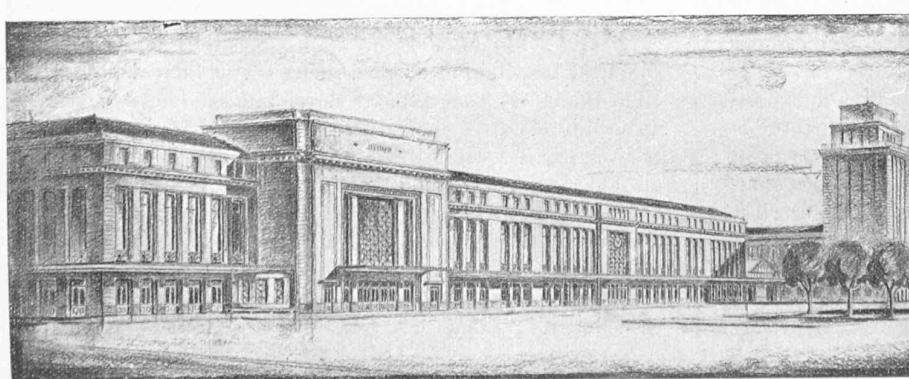
Plan de situation. — 1 : 2500.

**Deuxième concours restreint  
pour l'étude du nouveau bâtiment aux voyageurs  
à Genève-Cornavin.**

(Suite<sup>1</sup>).

N° 26. *La Rampe*. — Bon plan avec hall d'entrée dans l'axe de la rue du Mont-Blanc. Solution de rampe d'accès intéressante et indépendante de la circulation intérieure du bâtiment. Il est regrettable que son départ soit couvert et écrasé par le couloir de l'entresol. Une galerie spéciale bien éclairée dessert les buffets et salles d'attente. Les buffets bien reliés au hall sont heureuses. La rampe et les locaux du rez-de-chaussée sont suffisamment éclairés. L'évacuation des voyageurs à l'arrivée est largement traitée. L'utilisation de la partie flanquant le hall d'entrée à gauche par une buvette au rez-de-chaussée et une salle de société au 1<sup>er</sup> étage, ces deux locaux mal reliés au buffet, est critiquable. Le plan du 2<sup>me</sup> étage est trop découpé du côté

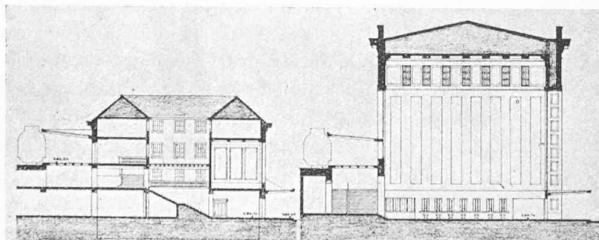
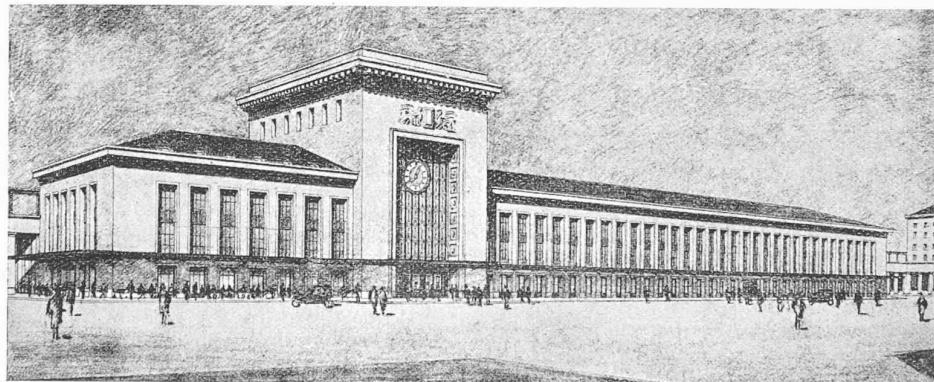
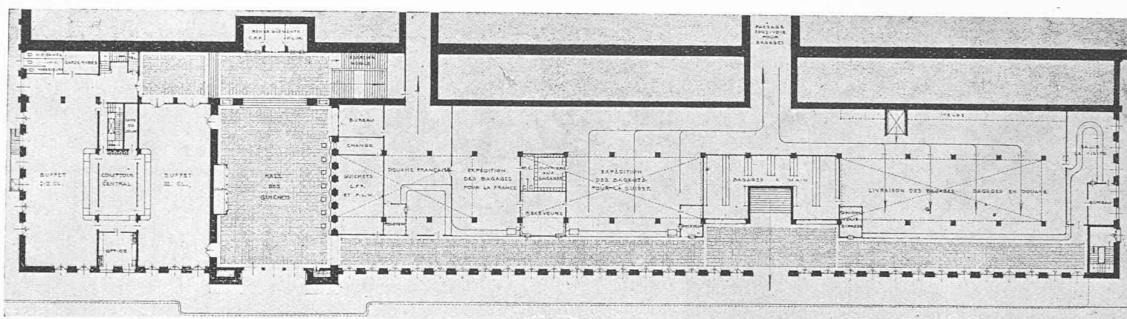
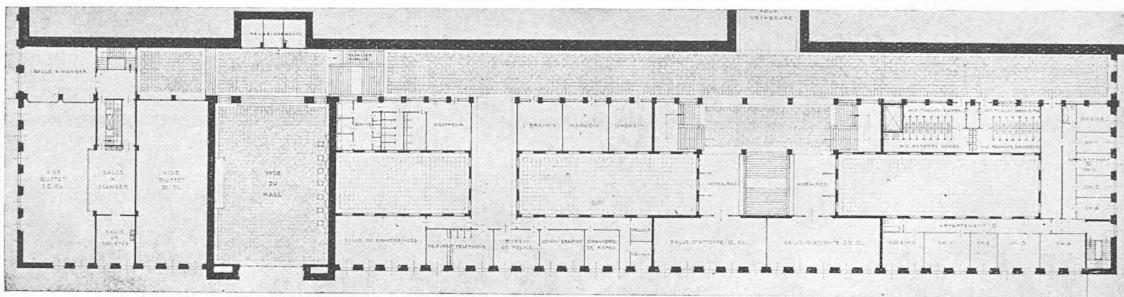
<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 29 juin 1926, page 156.



**II<sup>e</sup> CONCOURS  
POUR LA GARE DE  
GENÈVE-CORNAVIN**

**II<sup>e</sup> rang (non primé) :**  
projet «La rampe», de M. J. Flegenheimer,  
architecte à Genève.

## II<sup>e</sup> CONCOURS POUR LA GARE DE GENÈVE-CORNAVIN



III<sup>e</sup> rang :  
projet « Rue du Mont-Blanc »,  
de MM. *Guyonnet et Torcapel*,  
architectes, à Genève.  
Plans et coupes au 1 : 1000.

(Clichés de la *Schweizer. Bauzeitung*.)

des voies et la disposition des locaux de cet étage, trop compliquée. Le local N° 15 sans accès du public ; les N°s 23 et 25 sombres ; l'accès au N° 38 excentrique ; il manque de garde-robe au N° 44 ; le 45 et le 46 sans communication directe ; le N° 77 un peu trop éloigné du buffet ; le N° 99 trop petit et mal éclairé. Les élévations manquent de franchise dans les solutions architecturales adoptées. La variante est meilleure. En général façades insuffisamment étudiées et indécises. L'étude de la place de la gare est trop sommaire. En résumé plan ingénieux et bien étudié pour le rez-de-chaussée et l'entresol. Cube trop élevé.

N<sup>o</sup> 6. *Rue du Mont-Blanc.* — Composition des plans très simple et très claire. Le hall de départ dans l'axe de la rue du Mont-Blanc est exagérément développé en hauteur. Bonne disposition d'entrée et de sortie avec locaux des bagages bien éclairés par des cours intérieures. Le Buffet, placé à gauche du hall au rez-de-chaussée, est séparé des salles d'attente se trouvant à l'entresol, ce qui est désavantageux. Les proportions des buffets ne sont pas très bonnes. Celui de III<sup>e</sup> classe est mal éclairé. Le bureau de renseignements trop loin de l'entrée est trop petit, pas éclairé. Les salles d'attente trop en dehors du passage sous voie ; les horaires sont trop loin du

hall des guichets. Le local N° 4 manque ; les N°s 56 et 59 trop loin des 55 et 58. Bonne tenue générale des façades, mais motif du hall hors d'échelle. La sortie des voyageurs pourrait être mieux indiquée en façades. La liaison entre le bâtiment de la gare et celui de la future poste est critiquable. La place est assez bien disposée. Projet remarquable par sa très grande simplicité, sa clarté et sa bonne ordonnance. (A suivre.)

## La nouvelle automotrice à un seul agent, du chemin de fer Berne-Worb.

Par A.-E. MULLER, ingénieur, à Genève.

(Suite et fin<sup>1</sup>.)

### Circuits auxiliaires.

Nous avons déjà mentionné que la voiture est pourvue d'un *frein à vide* système Hardy. Le vide nécessaire est produit par une pompe à vide, actionnée par un moteur électrique, connecté directement à la tension de ligne et manœuvré au moyen d'un controller de frein prévu dans chaque cabine de commande (voir figure 16). Une résistance insérée dans le circuit et qui est court-circuitée lors du passage à la tension de 550 volts, permet d'obtenir les mêmes vitesses de la pompe à vide pour les deux tensions de 550 et 750 volts.

L'installation d'éclairage de la voiture est alimentée directement par le courant de ligne. Les deux circuits séparés comportent chacun six lampes connectées en série, comprenant trois lampes du compartiment à voyageurs, qui brûlent en permanence, tandis que les trois autres lampes (phares et lampes de cabine) peuvent être connectées à volonté au moyen de commutateurs (voir fig. 19). Chacun des circuits d'éclairage comporte une résistance auxiliaire, mise en ou hors circuit par un relais pos. 22, quand l'automotrice passe d'une tension de ligne à l'autre. Le relais est réglé de façon à introduire les résistances dans le circuit lorsque la tension dépasse 660 volts. De cette manière la tension par lampe ne tombe pas au-dessous de 80 volts, ni ne dépasse 114 volts. Les interrupteurs, commutateurs et coupe-circuits du circuit d'éclairage sont disposés sur un tableau, fixé à la paroi postérieure de la cabine I et protégé par une caisse fermée. L'éclairage des remorques est

alimenté également par le courant de ligne. Des accouplements à fiche et des perches de prise de courant en assurent les connexions.

Le circuit de chauffage comprend deux circuits de six radiateurs de 700 watts et 250 volts chacun. Chaque circuit comporte deux groupes de trois radiateurs en série, connectés en parallèle (voir fig. 19). Cette disposition permet d'obtenir deux degrés de chauffage correspondant à 125 watts/m<sup>3</sup> (1 circuit) et 250 watts/m<sup>3</sup> (2 circuits).

Chaque cabine de commande est pourvue d'un chauffe-pieds de 200 watts et 750 volts. Les interrupteurs et coupe-circuits du circuit de chauffage sont réunis sur un tableau, placé dans la cabine II. Le courant de chauffage est transmis dans les remorques au moyen des accouplements cités plus haut.

Les instruments de mesure suivants sont montés dans chacune des cabines de commande : 1 ampèremètre, 1 voltmètre et 1 indicateur de vide pour le frein Hardy ; par contre il n'y a qu'un seul tachymètre système « Tel » mais il peut être installé indifféremment dans l'une ou l'autre des deux cabines.

### Premiers résultats d'exploitation.

La nouvelle automotrice a été mise en service et réceptionnée officiellement par l'Administration le 5 juin 1925. Depuis cette date la voiture parcourt journallement 100 km. en moyenne sous la conduite d'un seul agent et environ 20 km. comme automotrice ordinaire avec remorques. Le personnel de service ainsi que le public voyageur se sont habitués très rapidement à ce nouveau mode d'exploitation et l'on peut prévoir que la Compagnie du *BWB* en retirera des avantages très nets.

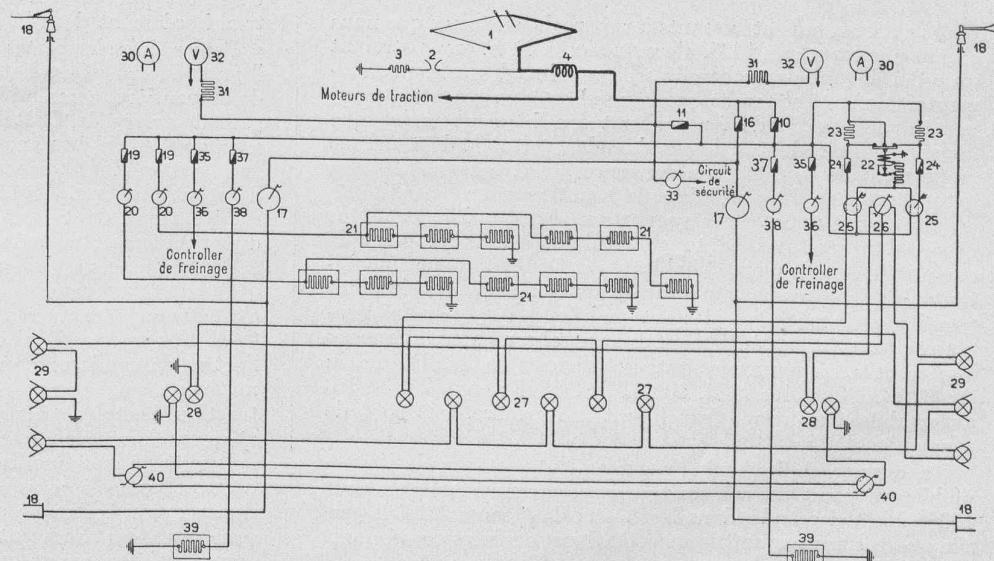


Fig. 19. — Schéma des connexions du circuit d'éclairage et de chauffage.

**Légende :** 1 = Prise de courant. — 2 = Parafoudre à cornes. — 3 = Résistance. — 4 = Bobine de self. — 5 = Coupe-circuit des services auxiliaires. — 6 = Coupe-circuit du circuit de sécurité et du voltmètre. — 7 = Interrupteur des accouplements de chauffage et d'éclairage des remorques. — 8 = Interrupteur des accouplements de chauffage et d'éclairage pour les remorques. — 9 = Coupe-circuit de chauffage de l'automotrice. — 10 = Interrupteur de chauffage et d'éclairage pour les remorques. — 11 = Radiateur électrique. — 12 = Relais d'éclairage. — 13 = Résistance de protection du circuit d'éclairage. — 14 = Coupe-circuit d'éclairage de l'automotrice. — 15 = Interrupteur d'éclairage de l'automotrice. — 16 = Ampèremètre. — 17 = Résistance de protection pour le voltmètre. — 18 = Voltmètre. — 19 = Interrupteur du circuit de sécurité. — 20 = Coupe-circuit du groupe moto-pompe. — 21 = Interrupteur du groupe moto-pompe. — 22 = Commutateur des phares. — 23 = Plafonnier. — 24 = Lampe de cabine. — 25 = Phare. — 26 = Interrupteur pour les chauffe-pieds. — 27 = Chauffe-pieds. — 28 = Commutateur pour les lampes de cabine.

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 19 mai 1926, page 151.