

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 22

Inhaltsverzeichnis

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: 04.02.2026

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

INHALT: Nouvelles voitures motrices et de remorque de la Cie. Genevoise des Tramways Electriques. — Ein Landhaus in Rüschlikon. — Vollbahn-Elektrifizierung und Wahl der Stromart in England. — Die Systemfrage der elektrischen Zugförderung in Frankreich. — Miscellanea: Ein eigenartiger Eisenbahnunfall. Schwebefähren über den Riachuelo in Buenos Aires. Simplon-Tunnel II. Eine zweistöckige Verkehrsstrasse in Chicago. Ein Stromwandler für höchste Stromstärken. Eidgenössische Technische

Hochschule. — Nekrologie: Th. Rumelin. — Konkurrenzen: „Zähringerbrücke“ in Freiburg. Zahnärztliches Institut in Genf. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender; Stellenvermittlung. — Abonnements-Einladung.

Tafeln 5 bis 8: Ein Landhaus in Rüschlikon.

Band 76.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 22.

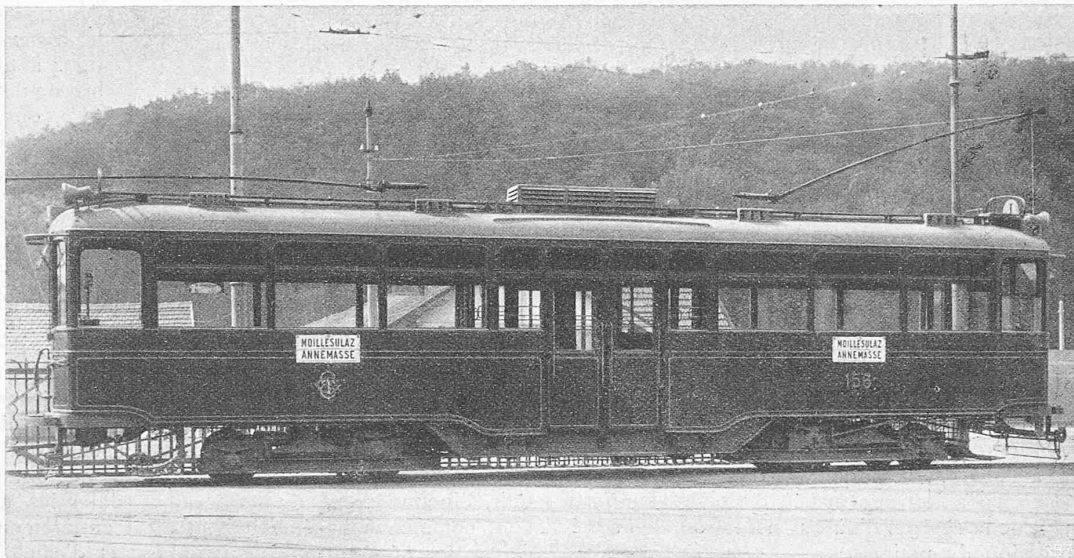


Fig. 1. Voiture motrice à quatre essieux, avec entrée centrale, de la Cie. Genevoise des Tramways Electriques. Construite par la Fabrique Suisse de Wagons à Schlieren et équipée par la S. A. des Ateliers de Sécheron à Genève.

Nouvelles voitures motrices et de remorque de la Cie. Genevoise des Tramways Electriques

par F. Favarger, Ingénieur, Neuchâtel.

Dans le but de compléter son parc, devenu insuffisant du fait de l'augmentation toujours croissante du trafic, la Cie. Genevoise des Tramways Electriques décida, dans le courant de l'année 1918, d'acquérir 20 nouvelles voitures motrices et 10 remorques. L'exécution de ce matériel fut confié, pour la partie mécanique, à la Fabrique Suisse de Wagons à Schlieren et à la Société Industrielle Suisse de Neuchâten, tandis que les équipements électriques au complet étaient commandés à la S. A. des Ateliers de Sécheron à Genève.

Les automotrices, dont les premières viennent d'être livrées et ont subi avec succès les essais de réception, sont construites par série de dix voitures, établies suivant deux types différant totalement entre eux. Les unes sont des voitures à deux bogies d'une puissance unihoraire à la jante de 2×50 chevaux, avec entrée centrale, et pouvant transporter chacune 54 voyageurs, tandis que les autres, plus petites, montées sur un châssis rigide à deux essieux, muni de deux moteurs d'une puissance unihoraire de 35 chevaux chacun, sont pourvues d'entrées latérales et peuvent contenir 38 voyageurs. Nous ne parlerons ici que des automotrices de 2×50 chevaux (fig. 1) qui sont particulièrement

intéressantes par leurs grandes dimensions et par la disposition centrale de l'entrée peu appliquée encore jusqu'ici dans notre pays.

1. Automotrices à bogies avec entrée centrale.

Ainsi que l'indique la figure 2, la voiture mesure, entre tampons, une longueur totale de 14,39 mètres; elle pèse à vide 19,8 tonnes. La caisse proprement dite comporte en son milieu un vestibule pouvant recevoir 18 personnes debout. Ce vestibule (fig. 3) donne accès à deux

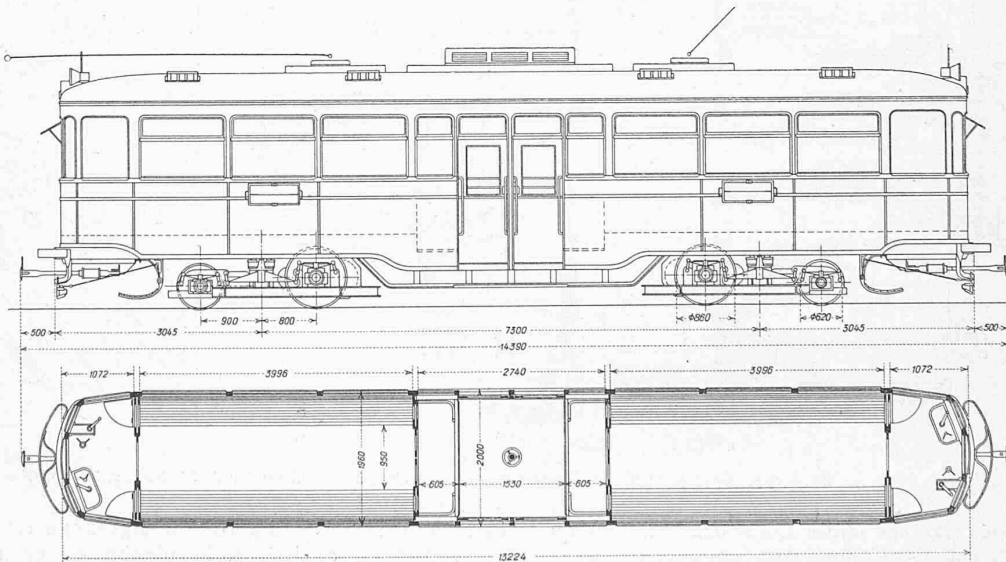


Fig. 2. Elévation et plan de la voiture motrice à quatre essieux, avec entrée centrale. — Echelle de 1:100.

compartiments fermés, contenant chacun 18 places assises et dans lesquels on accède par deux portes à coulisse. Aux extrémités de la caisse se trouvent les deux cabines du wattman, qui, elles aussi, sont séparées des compartiments fermés par des portes à coulisse. La cabine avant est fermée au public, tandis que la cabine arrière, mise à