

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 22

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Nouvelles voitures motrices et de remorque de la Cie. Genevoise des Tramways Electriques. — Ein Landhaus in Rüslikon. — 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 Rüslikon.

Band 76.

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

Nr. 22.

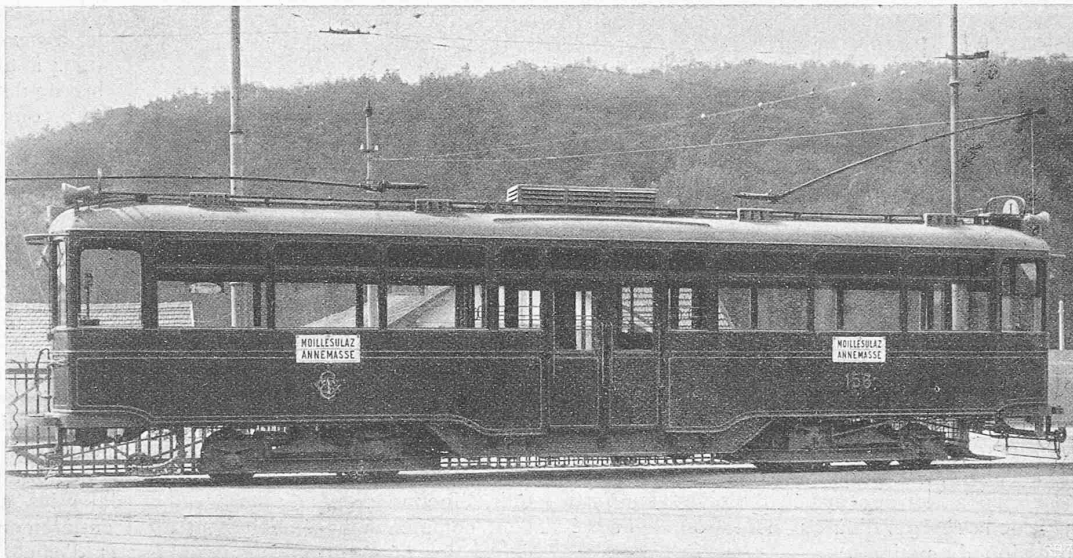


Fig. 1. Voiture motrice à quatre essieux, avec entrée centrale, de la Cie. Genevoise des Tramways Electriques. Construite par la Fabrique Suisse de Wagons à Schlieren et équipée par la S. A. des Ateliers de Sécheron à Genève.

## 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 Neuchâtel, 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  $2 \times 50$  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  $2 \times 50$  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

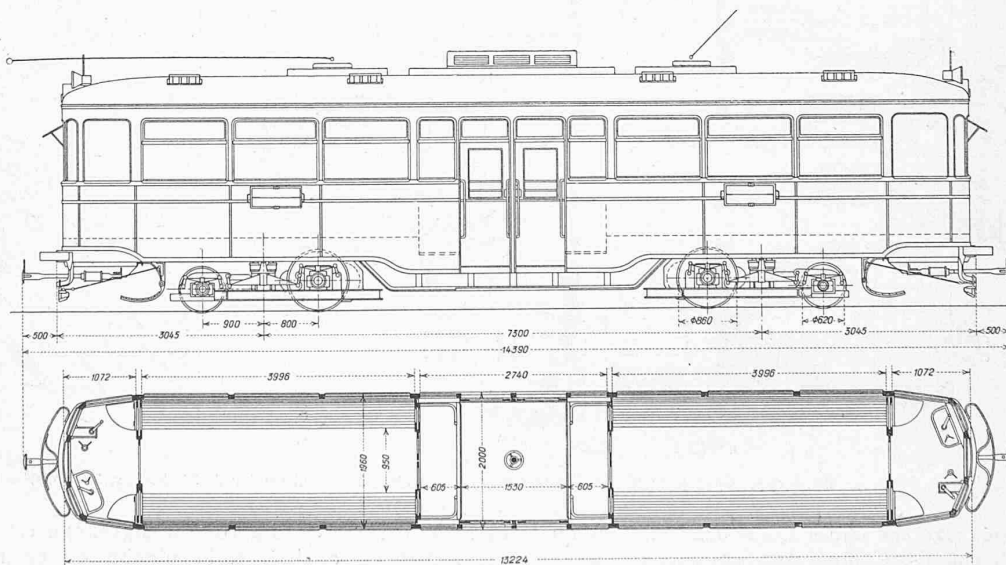


Fig. 2. Elévation et plan de la voiture motrice à quatre essieux, avec entrée centrale. — Echelle de 1 : 100.

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