

**Zeitschrift:** Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins  
**Herausgeber:** Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke  
**Band:** 24 (1933)  
**Heft:** 24  
  
**Rubrik:** Elektrische Akkumulatorenfahrzeuge : Bericht über die gemeinsame Diskussionsversammlung des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins (SEV) und des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes (SWV)

### **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:** 13.01.2026

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

# SCHWEIZERISCHER ELEKTROTECHNISCHER VEREIN

# BULLETIN

## REDAKTION:

Generalsekretariat des Schweiz. Elektrotechn. Vereins und des Verbandes Schweiz. Elektrizitätswerke, Zürich 8, Seefeldstr. 301

## VERLAG UND ADMINISTRATION:

Fachschriften-Verlag & Buchdruckerei A.-G., Zürich 4  
Stauffacherquai 36/38

Nachdruck von Text oder Figuren ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit Quellenangabe gestattet

XXIV. Jahrgang

N<sup>o</sup> 24

Mittwoch, 22. November 1933

## Elektrische Akkumulatorenfahrzeuge.

Bericht über die gemeinsame Diskussionsversammlung des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins (SEV) und des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes (SWV)

Samstag, den 29. April 1933, im Auditorium I der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Die gemeinsame Diskussionsversammlung des SEV und des SWV bezweckte, ausser dem konstruktiven Aufbau und der Verwendungsmöglichkeit der Akkumulatorenfahrzeuge namentlich auch ihre betriebstechnische und volkswirtschaftliche Bedeutung als Energiekonsumenten zur Sprache zu bringen.

Auf Einladung der beiden Institutionen sprachen die Herren

C. Chalumeau, Chefingenieur der Stadt Lyon, über den Akkumulatoren-Autobusbetrieb in Lyon, und

W. Rödiger, Ingenieur der Akkumulatoren-Fabrik A.-G., Berlin, über elektrische Akkumulatorenfahrzeuge im allgemeinen.

An die beiden Vorträge schloss sich eine Diskussion an, bei der besonders auch schweizerische Erfahrungen und Konstruktionen zur Sprache kamen.

Auf der Terrasse von der ETH war eine Ausstellung von Akkumulatorfahrzeugen aller Art veranstaltet.

An der Versammlung, die unter dem Vorsitz von Herrn Direktor A. Zaruski, Präsident des SEV, stattfand, nahmen ca. 170 Mitglieder und Gäste der beiden Institutionen teil.

## 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 Elektrobushlinie in Betrieb genommen. Auf Grund der guten Erfahrungen wurde dann der Elektrobushverkehr auf 7 Linien von zusammen 52,4 km Länge ausgedehnt; es stehen heute in Lyon 52 Akkumulatoren-Omnibusse im Betrieb.

Der Autor, Initiator und Leiter dieses Elektrobushbetriebes, beschreibt im folgenden die Konstruktion und den Unterhalt der Fahrzeuge, teilt Versuchsergebnisse 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, des services 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<sup>o</sup> 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