

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 52 (1926)
Heft: 13

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

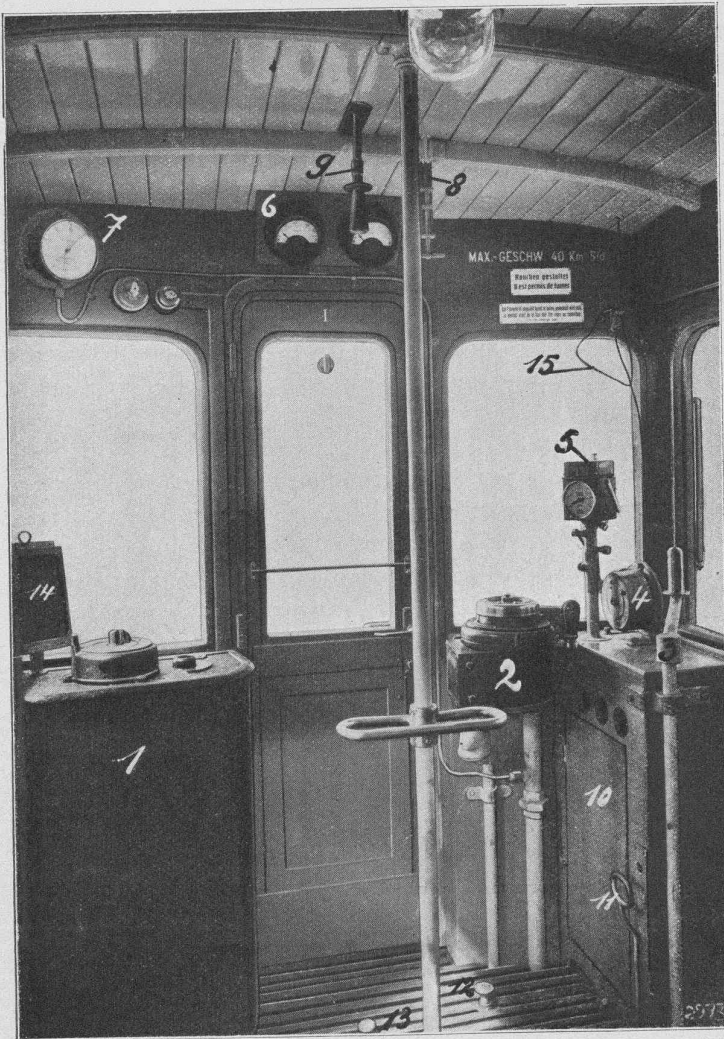


Fig. 17. — Cabine de commande de l'automotrice du B. W. B., installée pour service par un seul agent.

Légende : 1 = Combinateur. — 2 = Contrôleur auxiliaire du frein à vide. — 3 = Frein à main. — 4 = Enrouleur automatique de la corde du pantographe. — 5 = Tachymètre. — 6 = Instruments de mesure. — 7 = Vacuummètre pour le frein Hardy. — 8 = Poignée de commande du sifflet. — 9 = Levier de commande du disjoncteur principal. — 10 = Caisse d'appareils. — 11 = Levier de commande pour le relèvement des marche-pieds. — 12 = Sablier. — 13 = Cloche d'alarme. — 14 = Porte-horaire. — 15 = Commande à corde de la prise de courant.

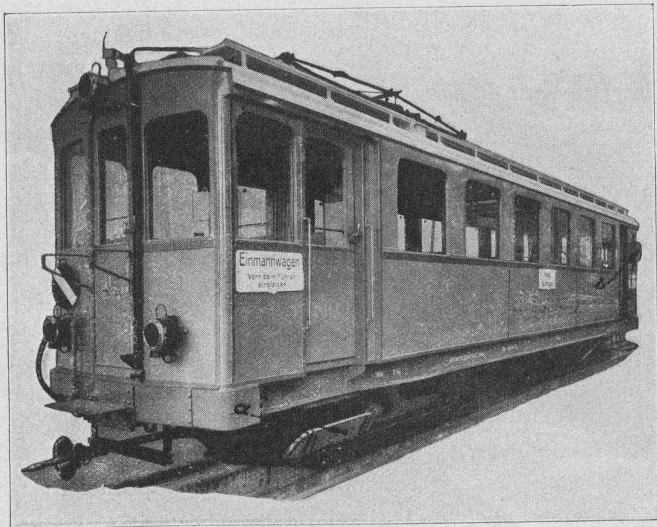


Fig. 18. — Voiture à un seul agent du B. W. B. Les portes arrière sont fermées et leurs marche-pieds *a* relevés. Le miroir *b* placé à l'extérieur de la cabine avant est visible.

qui ont été prises pour faciliter le service par un seul agent. Les portes arrière sont fermées et leurs marche-pieds relevés par un dispositif approprié (fig. 18). Une plaque placée à l'extérieur de la cabine fermée porte l'inscription : « Voiture à un seul agent. Entrée à l'avant ». Un écriteau placé à côté de la porte d'entrée rappelle au voyageur qu'il faut tout d'abord « laisser descendre ». Les billets doivent être pris aux stations et le contrôle a lieu par le wattman lui-même à l'entrée dans la voiture. Le wattman ne délivre de billets qu'aux haltes. Des inscriptions placées bien en vue à l'intérieur de la voiture invitent le voyageur à préparer le montant exact de son billet et à ne pas oublier d'avertir à temps l'agent de son intention de descendre au prochain arrêt. Un miroir placé à l'extérieur, du côté droit de la cabine desservie, permet à l'agent de surveiller l'extérieur de la voiture. Dans la cabine arrière un petit coffret renferme la clé des portes fermées. Les portes frontales ne sont jamais fermées à clé pour des raisons de sécurité. Enfin les voyageurs peuvent actionner eux-mêmes le frein d'alarme au moyen des poignées déjà mentionnées, situées dans les deux cabines ; aucune poignée d'alarme n'est prévue à l'intérieur de la voiture.

Au terminus, dès que la voiture est vide, l'agent relève les marche-pieds de la cabine qu'il quitte, déplace les écriteaux extérieurs abaisse les marche-pieds de la cabine qu'il occupera pour le retour et dans laquelle il fera dans ce sens le contrôle des billets. (A suivre.)

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

Les conditions de ce deuxième concours diffèrent de celles du premier surtout en ceci que le passage sous voie de la rue du Mont-Blanc, qui limitait le bâtiment à l'ouest, était supprimé et que le terrain disponible était agrandi à l'ouest par l'inclusion de l'Hôtel des Voyageurs (acheté par les C.F.F.) dans le périmètre visé par le concours¹.

Extrait du rapport du jury.

Le jury est composé de MM. L. Bonnier, architecte-conseil du P.-L.-M. à Paris ; Ed. Fatio, architecte à Genève ; A. Leclerc, architecte à Genève ; O. Pflighard, architecte à Zurich ; J. Taillens, architecte à Paris ; E. Paschoud, ingénieur en chef à Veytaux ; T. Nager, architecte de la Direction Générale à Berne.

Suppléants : MM. E. Labhardt, ingénieur en chef de la Direction Générale à Berne, et L. Boyy, architecte à Genève.

Ledit jury, sous la présidence de M. Bonnier, s'est réuni les 8, 9 et 10 mars 1926 à Berne. Il a eu à examiner trente projets répondant tous aux conditions du programme.

Le jury procède par élimination. Au premier tour, par suite d'insuffisance de qualités générales et de dispositions défavorables, cinq projets sont écartés.

Au deuxième tour, en serrant la critique de plus près et pour des raisons analogues, six autres projets sont éliminés.

Dans l'étude plus approfondie des projets, le jury décide de

¹ Voir la reproduction des projets primés au premier concours, dans les numéros 15, 16, 17 et 18 du *Bulletin technique*, année 1925.

