Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.e-periodica.ch

INHALT: Betriebsneuerungen auf dem Netze der Genfer Strassenbahn-Gesellschaft. — Wettbewerb für die neue Chirurgische Klinik am Kantonspital Zürich. — Die Lorraine-Brücke über die Aare in Bern. — Mitteilungen: Eidgenössische Technische Hochschule. Schweizerische Motormäher und Kleinschlepper. Die Elektronen-Orgel. Basler Rheinhafenverkehr. Ein Kongress „Strasse und Brücke". Deutsche Gesellschaft für Bauwesen. — Wettbewerbe: Schlachthaus Aarau. — Literatur: Untersuchungen über den Luftwiderstand, Ergebnisse von Versuchen an Eisenbahnzügen in Tunneln. Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie. Eingegangene Werke. „Schweizerische Bauzeitung". — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 97 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 2

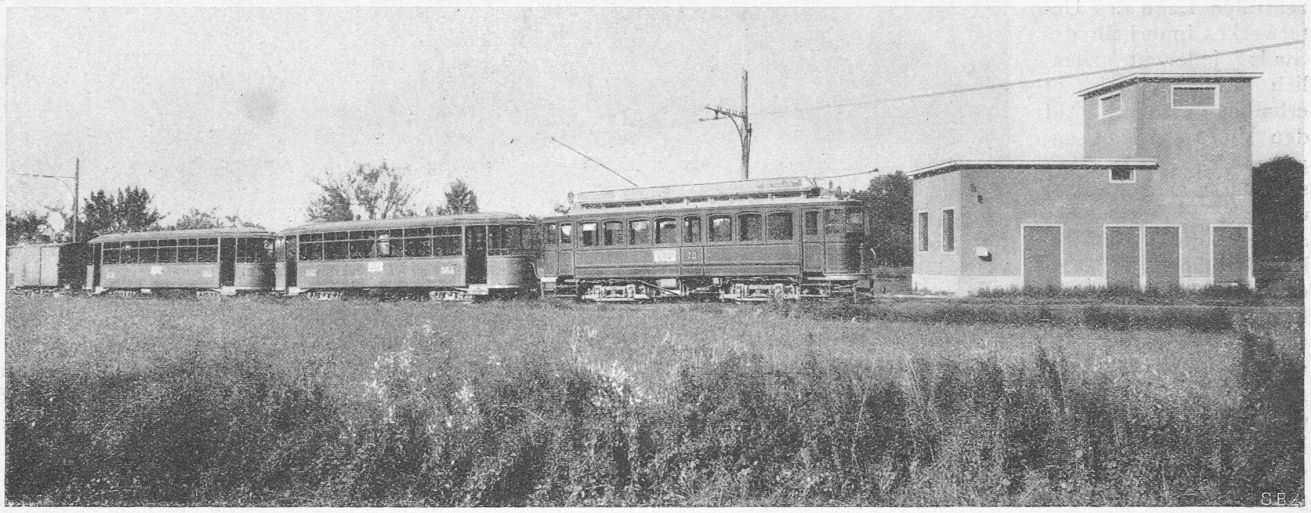

Abb. 3. Vierwagenzug auf einer Ueberlandlinie der Genfer Strassenbahn. Rechts das neue Gleichrichterwerk Collonge.

Betriebsneuerungen auf dem Netze der Genfer Strassenbahn-Gesellschaft.

Von Dipl. Ing. N. v. KOTSCHUBEY, Zürich.

Die „Compagnie genevoise des Tramways" hat im Laufe der letzten Jahre verschiedene Aenderungen durchgeführt, zum Zwecke, ihren Betrieb den veränderten Anforderungen des Verkehrs anzupassen. Es handelte sich darum, den Betrieb der Strassenbahn überall da, wo er wirtschaftlich sein kann, aufrecht zu erhalten und zu vervollständigen. Dieses Bestreben nach weitgehender Verbesserung der Betriebsführung bedingte aber einerseits eine Umgestaltung des Bahnnetzes sowie die teilweise Einführung des Autobusverkehrs, anderseits die Verstärkung des Stromversorgungsnetzes.

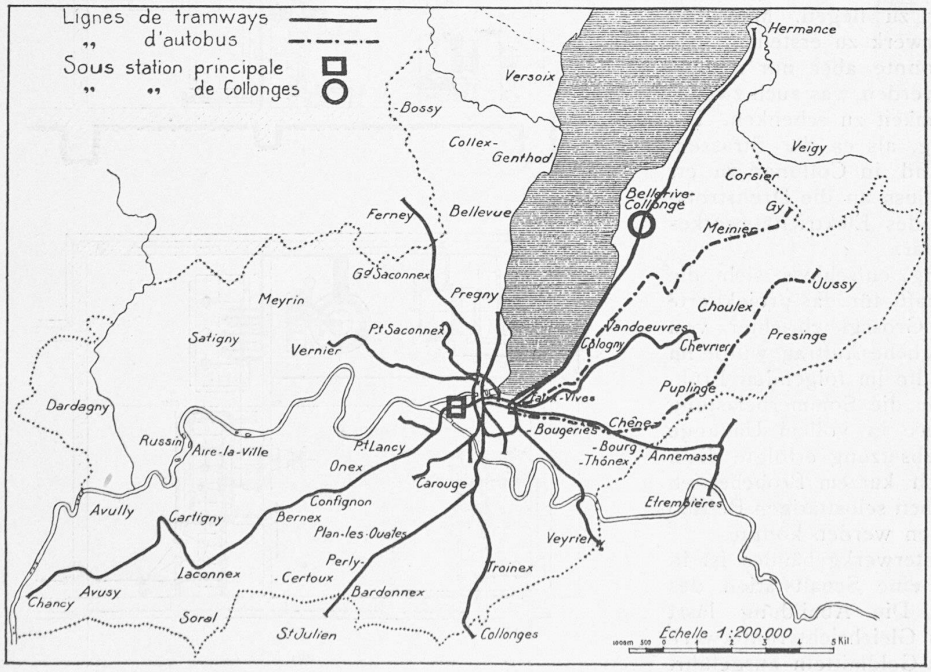

Abb. 1. Uebersichtsplan des Strassenbahn- und Autobus-Netzes der Stadt Genf. — Masstab 1 : 200 000.

Das heutige Strassenbahnnetz zusammen mit jenem der Genf-Veyrier-Bahn umfasst 108 km, die durch die Motorwagen der Strassenbahngesellschaft befahren werden. Der Autobusverkehr erstreckt sich auf 23,2 km und zwar zwischen Eaux-Vives-Gy und Eaux-Vives-Jussy (Abb. 1). Von den in Betrieb behaltenen Tramlinien haben die Vorortstrecken, die durch schwere Strassenbahnzüge befahren werden, eine Gesamtlänge von etwa 75 km. Auf diesen Strecken verkehren die Züge in Zeitabständen von 1 bis 2 h. Die Verkehrsfrequenz ist bei diesen Zügen keine grosse, was seitens der Bahngesellschaft bedeutende Geldopfer erfordert. Auch aus diesem Grunde wurde teilweise der schon erwähnte Autobusbetrieb eingeführt.

Ausser dem Personenverkehr, der in dem Jahre 1929 21 200 000 Personen umfasste, wird durch die Strassenbahngesellschaft in grossem Umfange Warentransport bewältigt. Er erfolgt unter Anwendung von eigenen, der Gesellschaft gehörenden Güterwagen, oder durch Zuziehung sogen. Rollschemel, die die Beförderung von Normalspurwagen auf dem Geleisenetz der Gesellschaft gestatten (Abb. 2).

Das Bahnnetz der Gesellschaft wird mit Gleichstrom von 600 Volt betrieben. Die Stromversorgung erfolgte bis vor kurzem aus einem in den „Usines thermiques de la ville de Genève" eingerichteten Unterwerk, umfassend zwei Asynchronmotor-Generatoren zu je 600 kW. Ausser diesen Umformern besitzt die Stadt Genf in dem Werke zwei Dieselgeneratoren zu je 3000 PS, die im Falle einer Unterbrechung der Hochspannungszuführung die Motor-Generatoren mit Drehstrom zu versorgen haben. Der Strom wird dem Unterwerk bei 600 Volt mittels 15 unterirdischer Kabel mit einer Totallänge von 34,67 km