

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

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: 01.02.2025

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

INHALT. — Les Tramways de Genève. Avec planche (la planche paraîtra avec le No. 2). — Petition des Vereins schweizerischer Locomotivführer an das Eisenbahn- und Handelsdepartement betreffend die Signalordnung. — Ueber die Centralisation einzelner Verwaltungsabtheilungen der schweizerischen Eisenbahngesellschaften. — Des circonstances qui favorisent les explosions de grisou. — Schweizerische Kunstgegenstände. Die Chorstütze aus der Kathedrale zu Lausanne in der Schlosscapelle von Chillon. Mit 5 Clichés. — Flüssigmachung des Sauerstoffes. — Kleine Mittheilungen. — Personalmeldungen. — Concurrenzen: Monument du général Dufour. Palais de Justice fédéral. — Chronik. — Eisenpreise in England mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz in Winterthur. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich. — Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

TECHNISCHE BEILAGE. — Les Tramways de Genève. Situation, matériel.

Abonnements-Einladung.

Mit Neujahr 1878 hat die „Eisenbahn“ ihren VIII. Band eröffnet und wird, da die Ausführung ihres bisherigen Programmes durch Redactor und Verleger im grossen Ganzen die Zustimmung der Fachleute gefunden hat, in unveränderter Richtung ihre Wirksamkeit fortsetzen. Sie wird also auch künftighin bestrebt sein, ein den Hauptfortschritten sich unmittelbar anschliessendes Bild von der Entwicklung der Technik in der Schweiz, sowie von den manigfachen Beziehungen derselben zum öffentlichen Leben in Staat und Gemeinde zu geben. Im Anschluss an diese Bestrebungen, wird sie wie bisanhin all' ihre Kräfte daran setzen, dem Stande der Technik eine bedeutendere, seinen Leistungen entsprechende Anerkennung in unserem Lande zu verschaffen. Die Zeitschrift verfolgt damit, wie es in ihrer Stellung als Organ der beiden grossen Sammelpunkte schweizerischer Techniker: des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Gesellschaft ehemaliger Zürcher-Polytechniker vollkommen begründet erscheint, allerdings zunächst ein gewisses Sonderinteresse. Wir dürfen aber sofort hinzufügen, dass die Erfahrungen der letzten Jahre, namentlich auf dem Gebiete des Verkehrswesens hinreichend gezeigt haben, wie schwer auch das allgemeine Wohl geschädigt wird, wenn man in technischen Fragen dem eigentlichen Fachmanne nicht den gebührenden Einfluss und eine entscheidende Stimme einräumt.

Zur Durchführung ihrer Aufgabe, bedarf die „Eisenbahn“ der treuen Beihülfe ihrer bisherigen Mitarbeiter, sowie neuer Kräfte, welche die Lücken und Unebenheiten, die immerhin noch in ihrem Programme vorhanden sein mögen, auszufüllen sich bemühen. So ist namentlich die passende Vertheilung des verfügbaren Raumes zwischen Artikeln über Maschinenbau, Ingenieurwesen, Architectur und allgemeinen Inhalts, oder zwischen Artikeln in deutscher und französischer Sprache, oder zwischen Theorie und Praxis nicht von vorneherein zu bestimmen, sondern hängt wesentlich von der activen Unterstützung ab, welche die Fachmänner der verschiedenen Richtungen und Sprachgebiete der Redaction gewähren wollen.

Wenn es immer mehr gelingt, unser Blatt zu einem Vereinigungspunkte sämtlicher Interessen der Technik und der Techniker zu machen, so darf man hoffen, dass es seine Leser auch über den Kreis der zunächst Beteiligten hinaus finden werde. Cantonale und städtische Behörden, die Tag für Tag in technischen Angelegenheiten zu entscheiden haben, Anwälte und Richter, die ja so häufig in diesen Dingen sich ein Urtheil bilden sollen, Staatsmänner, Kaufleute, Industrielle: sie Alle werden durch die „Eisenbahn“ mit der Art und Weise des technischen Denkens und Schaffens vertraut und empfangen aus ihr die manigfachsten Anregungen. Sie werden auch ihrerseits, und darauf legen wir einen grossen Werth, anregend auf die Haltung des Blattes wirken können. Manche Verständigung zwischen Kreisen, die sich bis jetzt fremd und interessenslos gegenüberstanden, würde sich anbahnen lassen und in den vereinigten Kräften würden sich gewiss werthvolle Elemente finden, welche in der Zeit schwerer Krisen, wie sie jetzt auf einer so grossen Zahl schweizerischer industrieller Unternehmungen lasten, helfend und lindernd eingzugreifen berufen wären.

In diesem Sinne bitten wir ferner um zahlreiche Abonnementserklärungen und zeichnen

achtungsvoll

Das Redactions-Comité.

Les Tramways de Genève.

(Avec planche *)

La banlieue de Genève possédait autrefois deux lignes de tramways, celle de la Place Neuve au haut de Carouge, concédée en 1861, celle de la rue de Rive à l'entrée de Chêne, concédée en 1863. La première était construite dans le système de rails spéciaux à ornière posés sur longuerines, la seconde dans le système de rails plats pour les roues porteuses avec un fer médian à ornière guidant une roue directrice mobile que le conducteur pouvait à volonté abaisser ou relever.

En suite d'un arrêté pris par l'Assemblée fédérale le 30 novembre 1874, l'Etat et la Ville de Genève accordèrent à MM. Philippart & Févat, en date du 7 décembre 1875, une concession pour établissement et exploitation de tramways sur les routes et rues appartenant au domaine public cantonal et communal. Cette concession comprenait la reconstruction des deux anciennes lignes, leur raccordement par l'intérieur de la ville, et divers prolongements.

MM. Philippart & Févat firent apport de leur concession à la Compagnie des Tramways de Genève qu'ils avaient constituée pour l'exploiter.

Les lignes aujourd'hui construites et exploitées sont les suivantes:

1. Ancienne ligne de la Place Neuve en haut de Carouge, reconstruite	2550 ^m
2. Ancienne ligne de la sortie de la rue de Rive à l'entrée de Chêne, reconstruite	2850 "
3. Nouvelle ligne de la Place Neuve à la sortie de la rue de Rive, passant par la Corraterie, les rues des Allemands, du Marché de la Croix d'or et de Rive	1050 "
4. Nouvelle ligne de la place du Molard à la gare, passant par le pont et la rue du Mont-Blanc	1050 "
Total	7500 ^m

Une nouvelle ligne, de Chêne à Moillesulaz, mesurant environ 1500 ^m, est décidée mais pas encore exécutée.

Divers prolongements plus ou moins éventuels, dans les directions de Bernex, St. Julien, Ferney et Vandœuvres, sont à l'étude.

Les lignes sont à double voie, excepté dans plusieurs rues où la largeur ne permet que la simple voie.

Les tracés des lignes construites sont figurés sur le plan ci-joint (fig. 1).

La voie, établie d'après le système des tramways de Lille, est formée de rails et contre-rails posés sur traverses, sans longuerines, par l'intermédiaire de coussinets fort élevés.

Les rails (v. fig. 2) participent par leur forme à la fois du rail à patin et du rail à champignons inégaux, car le patin, très-étroit et ramassé, masqué en projection par le champignon qui est plus large, donne plutôt l'idée d'un champignon aplati. Les contre-rails, placés à l'intérieur, diffèrent des rails uniquement en ce que le champignon est dissymétrique (v. fig. 3): du côté de l'intérieur de la voie il est arrasé suivant le plan de l'âme. L'intervalle entre les champignons du rail et du contre-rail forme comme une rainure ou ornière où passe le mentonnet des roues. La voie a 1^m,445 dans œuvre. Les traverses sont placées à 1^m,50 d'axe en axe. La longueur des rails et celle des contre-rails, sont de 6 ^m en alignement. Les joints des rails et ceux des contre-rails alternent entre eux. Les uns et les autres sont sur traverses (v. fig. 4).

Les joints sont consolidés par des éclisses placées en dehors du rail et des contre-éclisses en simple fer plat placées en dedans du contre-rail.

Les coussinets présentent, entre les surfaces planes qui doivent recevoir les bases des patins du rail et du contre-rail, une partie saillante contre laquelle ceux-ci s'appuient et qui forme comme une fourrure faisant corps avec le coussinet. A mi-distance entre les traverses, il y a aussi entre le rail et le contre-rail une fourrure indépendante.

Les fourrures faisant corps avec les coussinets qui ne cor-

*) La planche paraîtra avec le No. 2.