

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97/98 (1931)
Heft: 2

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: 01.04.2025

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

INHALT: Betriebsneuerungen auf dem Netze der Genfer Strassenbahn-Gesellschaft. — Wettbewerb für die neue Chirurgische Klinik am Kantonsspital 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

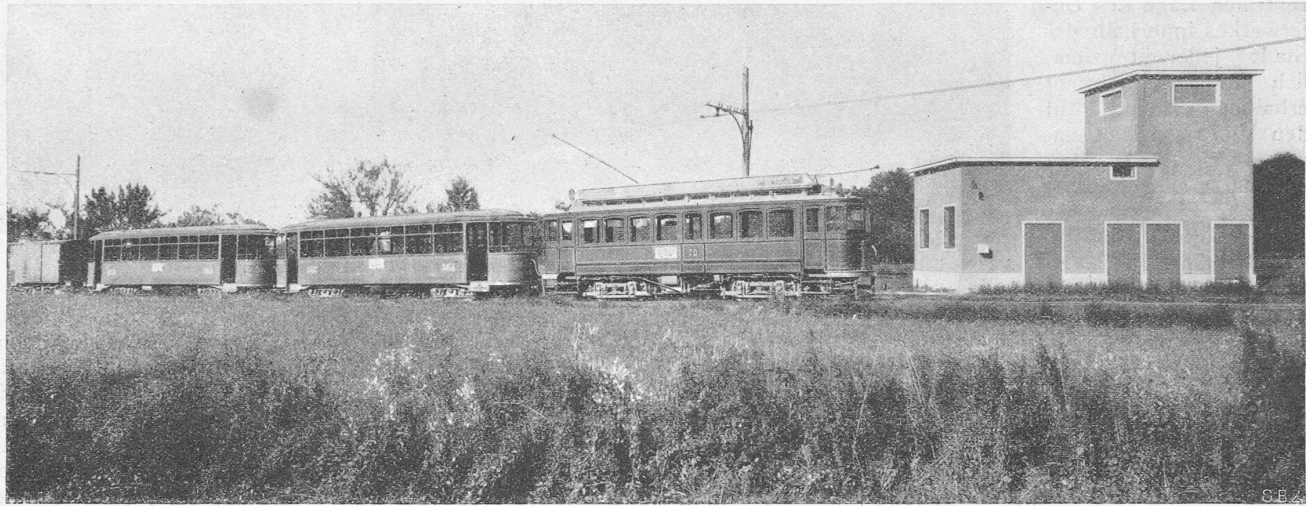


Abb. 3. Vierwagenzug auf einer Ueberlandlinie der Genfer Strassenbahn. Rechts das neue Gleichrichterwerk Collonge.

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, andererseits die Verstärkung des Stromversorgungsnetzes.

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 gehaltenen Tramlinien haben die Vortortrecken, 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 Dieselsingeneratoren 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 Totlänge von 34,67 km

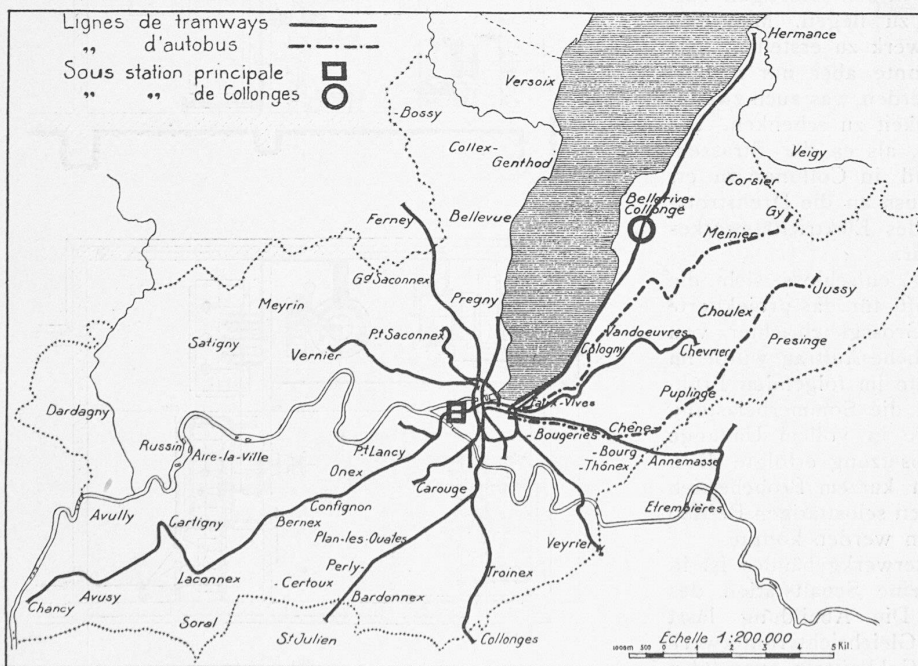


Abb. 1. Uebersichtsplan des Strassenbahn- und Autobus-Netzes der Stadt Genf. — Masstab 1 : 200 000.