

Elektrische Automobilstrecke mit Oberleitung Modane-Lanslebourg (Savoyen)

Autor(en): **nn.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 23

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82806>

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.

Elektrische Automobilstrecke mit Oberleitung Modane-Lanslebourg (Savoyen).

Trotz schlechter Erfahrungen, die seinerzeit mit „geleislosen Bahnen“, besonders in Oesterreich gemacht worden sind, kamen in neuester Zeit wieder einige elektrische Automobilstrecken mit Oberleitung zur Ausführung, wobei England und vor allem auch Amerika mit wesentlichen Verbesserungen voranging¹⁾. Aus den Erfahrungen der österreichischen Linien ergab sich (1922 war von den vor dem Kriege vorhandenen acht Strecken nur noch eine einzige der Wiener Städtischen Strassenbahn im Betrieb), dass sowohl die Strassen, als auch das Rollmaterial zu sehr hergenommen wurden. Man schrieb diese Uebelstände der besonderen österreichischen Konstruktion, dem sogenannten Radnabenmotor zu. Uebrigens wurde 1911 in der Schweiz eine derartige Bahn nach österreichischem Muster-System Mercedes-Stoll-Blaser von Freiburg über Posieux nach Farvagny gebaut.²⁾ Den zerstörenden Wirkungen der Stösse zwischen dem schweren Radnabenmotor und der Strasse ohne federndes Zwischenglied ausser dem Gummireifen suchten amerikanische Firmen dadurch abzuwehren, dass der Motor im abgedeckten Wagengestell untergebracht wurde und über ein Schnecken- oder Differential-Getriebe die Hinterachsen antrieb. In der Weise werden sowohl die Strasse als auch die schweren Motormassen vor direkten Schlägen verschont. Die städtische Strassenbahn in Leeds (England) verwendet seit kurzer Zeit zweistöckige Omnibusse mit Vorderachs-antrieb, wobei die zwei Motoren mit den Triebrädern direkt gekuppelt, aber nicht in diese eingebaut sind. Diese Neukonstruktion bietet insofern einen Vorteil, als die Hinterachsen frei von allen Antriebs-Elementen sind und so auch für beschränkte Höhenmasse, durch möglichst tiefe Lage des Wagenbodens, zweistöckige Bauart verwendet werden kann.

Eine neue geleislose Bahn ist in der „Revue Générale de l'Electricité“ vom 8. Dezember 1923 eingehend beschrieben. Es ist die im Oktober 1923 in Betrieb genommene 25 km lange Strecke Modane-Lanslebourg in Savoyen. Das Streckenprofil ist unregelmässig, die Strasse weist Steigungen bis 9% auf. Ein in der Nähe gelegenes Kraftwerk liefert Dreiphasenstrom von 10000 Volt Spannung, der durch zwei Unterstationen in Gleichstrom von 550 Volt Spannung umgeformt wird. Jede Station besitzt zwei Gleichrichtergruppen von je 75 kW Dauerleistung, wovon die eine als Reserve dient. Ständige Bedienungsmannschaft ist keine vorgesehen; bei Unterbruch der Stromlieferung wird der Wärter durch ein automatisch wirkendes Signal auf die Störung aufmerksam gemacht. Die doppelpolige Oberleitung besteht aus zwei Kupferdrähten von je 80 mm² Querschnitt.

Das zweiachsige Wagen-gestell trägt in der Mitte zwei vollständig voneinander unabhängige Traktions-motoren, deren Achsen in der Fahrtrichtung liegen. Von jedem Motor aus führt eine Welle zu einem Kegelräderantrieb (der an Stelle einer Schnecke oder eines Differentialtriebs tritt) und von dort je eine Zwischen-welle zu einem Ritzel, das direkt in eine Innenverzahnung des Hinterrades eingreift. Kegelrad und Verzahnung am Hinterrad geben zusammen eine Uebersetzung von 1:10 für die Personen- und von 1:15 für die Güter-wagen. Dadurch, dass jedes

¹⁾ Vergleiche Band 79, Seite 131 (11. März 1922).

²⁾ Näheres hierüber siehe Bd. 56, Seite 261 (12. November 1910) und Bd. 61, Seite 91 (15. Febr. 1913).

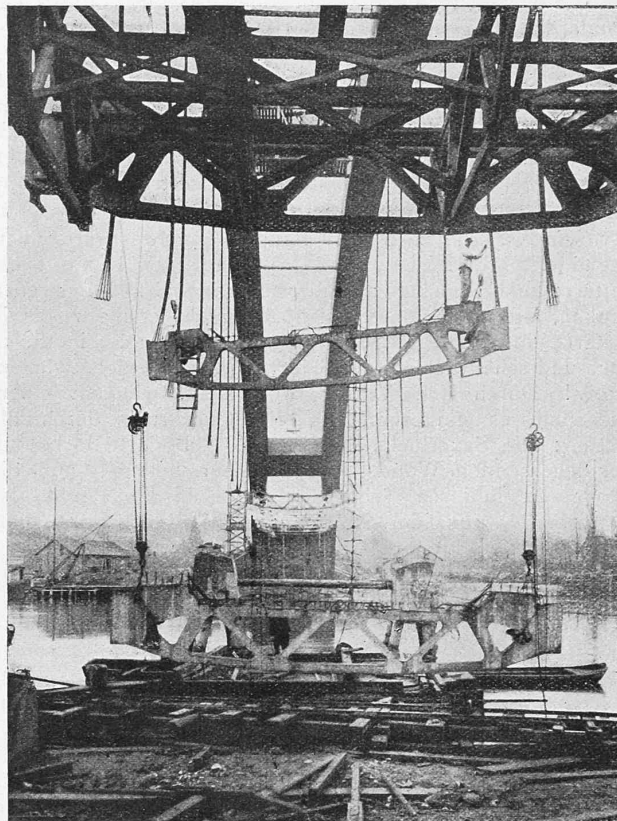


Abb. 2. Einbau der Eisenbeton-Querträger für die Fahrbahn.

Hinterrad unabhängig vom andern seinen eigenen Antriebsmotor besitzt, wirkt die ganze Anordnung infolge der Nachgiebigkeit des Motorankers wie ein Differentialtrieb und die Befahrung der Kurven kann ohne Gefahr erfolgen. Die vierpoligen Motoren leisten bei 500 Volt Spannung je 22 PS. Die Personenwagen bieten 20 Sitz- und 8 Stehplätze und fahren mit einer mittlern Geschwindigkeit

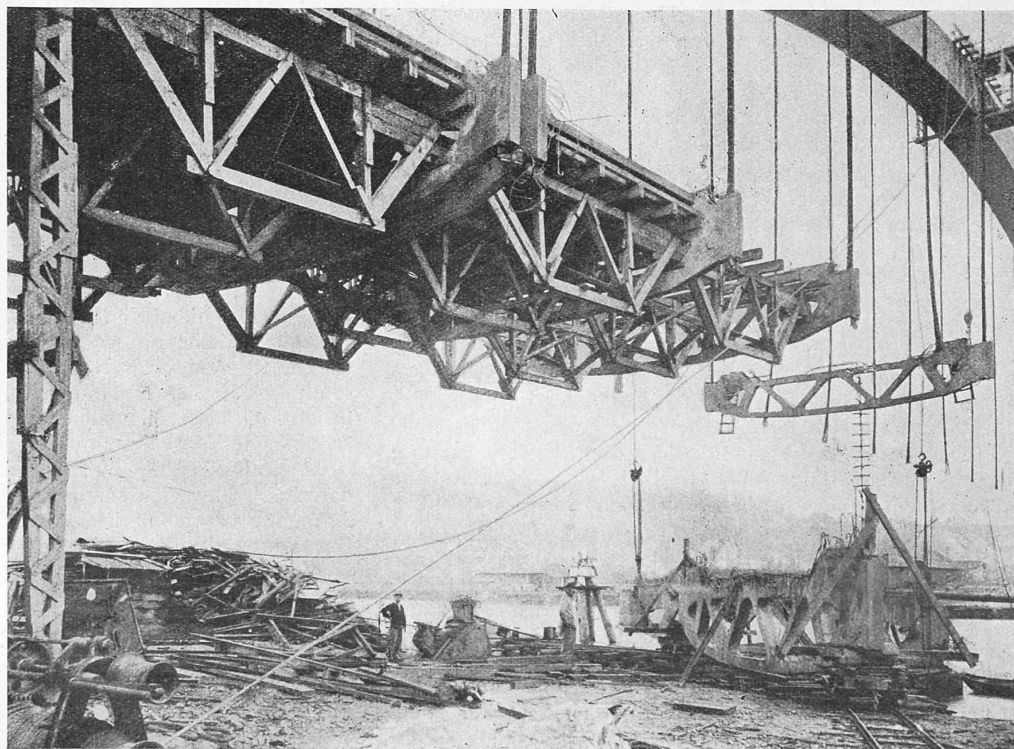


Abb. 3. Einbau der Querträger und Rüstung zum Betonieren der Fahrbahntafel.

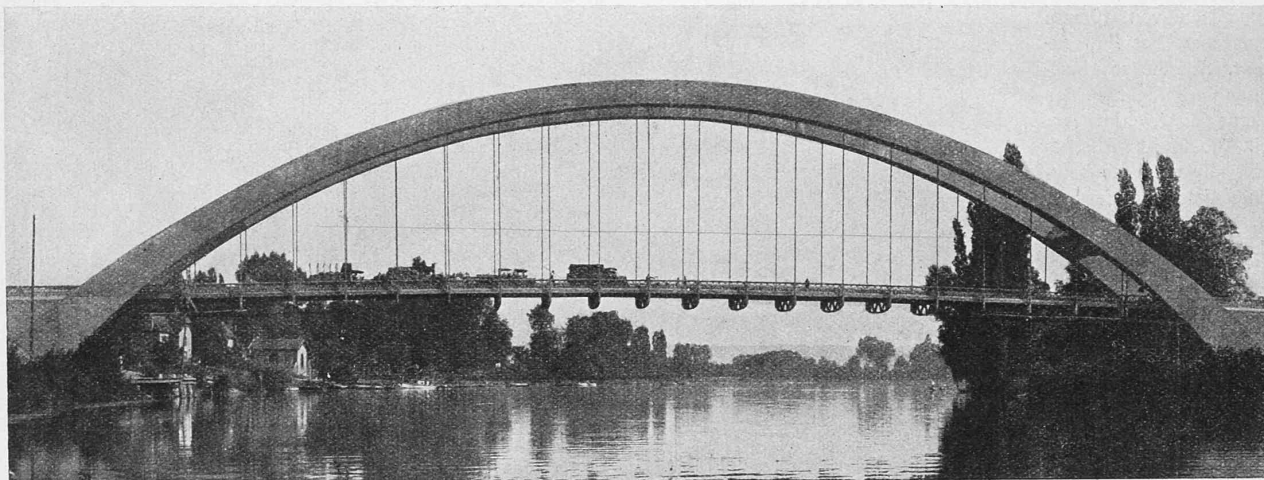


Abb. 1. Eisenbeton-Bogenbrücke über die Seine bei St. Pierre-du-Vauvray, erbaut von Limousin & Cie., Paris. Lichtweite 131,8 m.

von 20 km/h. Die Güterwagen sind für eine Maximalnutzlast von 3,5 t bestimmt und können ausserdem einen Anhängewagen von 3 t Nutzlast schleppen.

Als Stromabnehmer sind zwei Typen in Verwendung, die eine mit nur einer Stange und zwei isolierten Rollen, die andere mit zwei Stangen und je einer Rolle. Ein schwieriges Problem war die Einrichtung zum Ueberfahren eines 35 m breiten Strassenübergangs der Mont-Cenis-Linie bei Modane. Eine Oberleitung konnte wegen der bereits bestehenden 3600 Volt Drehstrom Fahrleitung der Italienischen Staatsbahn nicht verlegt werden. Man fand zwei Ersatz-Lösungen und brachte auch beide zur Ausführung. Einerseits kann hinter dem Fahrzeug ein kleiner Wagen mit einer Akkumulatoren-Batterie von 100 Volt angehängt werden, was zum Ueberqueren des Ueberganges mit verringerter Geschwindigkeit genügt. Andererseits wurde auf beiden Seiten des Bahnübergangs je ein auf einer Guss-trommel aufgerolltes elektrisches Kabel angeordnet, das für diese kurze Strecke am Fahrzeug angesteckt wird. Ist dieses drüben angekommen, wird das Kabel gelöst und wickelt sich automatisch wieder auf die Gussrolle auf.

Neue Eisenbeton-Bogenbrücke über die Seine bei Saint-Pierre-du-Vauvray (Eure).

Im Oktober 1923 ist diese zurzeit weitestgespannte Eisenbeton-Bogenbrücke dem Verkehr übergeben worden. Rücksichten auf die Flusschiffahrt und eine spätere Verbreiterung des Flussbettes führten zur Wahl einer Lichtweite von 131,8 m. Die nachstehende Beschreibung stützt sich auf die Angaben des „Génie Civil“ vom 3. November 1923, die Photographien stellte die Firma Limousin & Cie., die Erbauerin der Brücke, in freundlicher Weise zur Verfügung.

Wie aus Abbildung 1 hervorgeht, wurden gelenklose Bogen-träger mit angehängter Fahrbahn als Haupttragsystem gewählt, wobei das Lehrgerüst nach Erstellung der Bogenträger wieder entfernt werden konnte, sodass die Hinderung der Flusschiffahrt nach Möglichkeit eingeschränkt werden konnte. Der Axabstand der zwei Parallelbogen beträgt 8,90 m, d. h. rund $\frac{1}{15}$ l, die Pfeilhöhe 25 m, d. i. rund $\frac{1}{6}$ l. Die beiden Gewölberippen haben rechteckförmigen, geschlossenen Kastenquerschnitt. Während die Querschnittbreite auf der ganzen Länge konstant 2,50 m beträgt, nimmt die Querschnittshöhe von 2,50 m im Scheitel auf 4,10 m im Kämpfer zu. Die Stärke der vertikalen Seitenwände des Kastenquerschnittes beträgt auf dem grössten Teil der Bogenlänge 20 cm, und steigt in unmittelbarer Nähe der Kämpfer auf 30 cm an; die Stärke der Decke sowie des Bodens des Kastenquerschnittes variiert von 33 bis 60 cm. Die Wahl dieses Kastenquerschnittes ermöglichte die Erzielung der nötigen Steifigkeit ohne zu grosse Gewichtsvermehrung. In den Aufhängepunkten der Fahrbahn, d. h. in rund 5,24 m Abstand, sind die Kastenquerschnitte im Innern durch Querwände ausgesteift. Mit Ausnahme der aus Abbildung 2 ersichtlichen, an den Brückenenden angeordneten, ebenfalls kastenförmigen Querriegel besitzen die zwei Bogenrippen über der Fahrbahn keinerlei Querverbindung.

Die Fahrbahnbreite beträgt 5,35 m, wozu noch beidseitig je 1,345 m breite Gehwege kommen. Die fachwerkförmigen Querträger wurden am Ufer hergestellt, auf einem Ponton (vergl. Abb. 2) unter die Brücke gefahren, hochgezogen, und an den vorerwähnten Hänge-

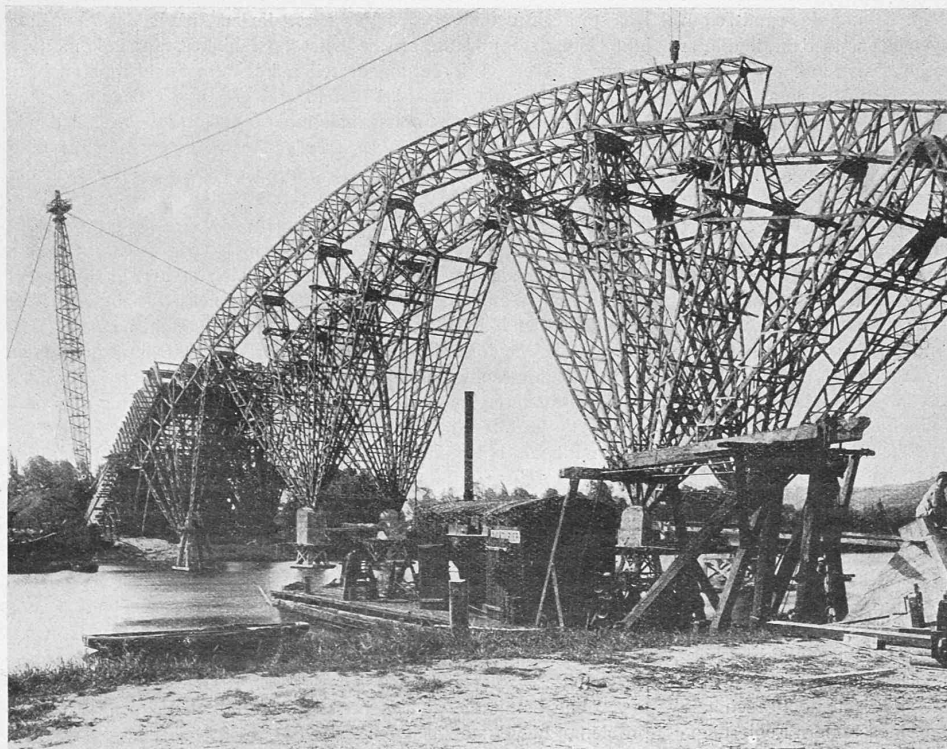


Abb. 4. Fächerförmiges Lehrgerüst aus vernagelten Holzlamellen-Elementen.