

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 17

Artikel: Ein Untergrund-Personen-Transportband
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49037>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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

einen Eindruck von der Uebereinstimmung der Vorgänge im Modell und in der Natur. Die Fortpflanzungs-Geschwindigkeit der Naturkiesbänke betrug z. B. im Jahr 1927 genau 222 m im Mittel, wie im Modell beim Normaljahr, in andern Jahren war sie im allgemeinen eher etwas grösser.

3. Versuche mit abgeändertem Normalprofil.

Solche Versuche wurden sowohl für das einheitliche Geschiebe, als für das Geschiebegemisch durchgeführt.

a) In der Versuchserie 1932 wurde das einheitliche Geschiebe ($1 \div 3$ mm) verwendet; es wurde ferner, der Einfachheit halber und zwecks Sammlung von Erfahrungen in der Versuchstechnik, jeder Versuch mit einer konstanten Wassermenge durchgeführt. Auf besondern Wunsch des Eidg. Oberbauspektratorates, das den Hochwassern eine ausschlaggebende Bedeutung beimisst, wurde dazu die Abflussmenge von $1500 \text{ m}^3/\text{sec}$ gewählt. Es sind deshalb aus diesen Versuchen noch keine endgültigen Schlüsse zu ziehen, weil sie nur die Tendenz angeben, die diese *Hochwassermenge* in Bezug auf die Sohlenausbildung verfolgt. Das Ergebnis kann in folgende Sätze zusammengefasst werden:

Sowohl die Verengung des Mittelgerinnes, verbunden mit einer Wuhrerhöhung um 2 m (Abb. 18, oben), als auch die blosse Wuhrerhöhung um 4 m (Abb. 18, unten) bewirken eine Sohlenabsenkung, jedoch ist die Verengung mehr als doppelt so wirksam, als die blosse Wuhrerhöhung. Beide Lösungen sind in ihrem Effekt sehr stark abhängig vom Wasserspiegel am untern Ende des Modells. Dieser wird aber in der Natur, wie schon bemerkt, durch die Verschotterung der an die Versuchsstrecke anschliessenden Zwischenstrecke erhöht. Wenn schon bei der äusserst seltenen auftretenden Hochwassermenge von 1500 m³/sec die Wirkung der blossen Erhöhung der Wuhre geringer ist als die der Verengung mit Wuhrerhöhung, so ist zu erwarten, dass bei den häufiger auftretenden kleineren Wassermengen ein noch ungünstigeres Bild für die erste Lösung entsteht. Denn während die Verengung auf alle Wassermengen einwirkt, ist dies bei der Erhöhung nur von jenen Wasserständen an der Fall, bei denen die bestehende Wuhre überflutet würden. Ist die Aufgabe gestellt, möglichst wieder die Projektsohle zu erreichen, so tritt diese Ueberflutung aber erst bei etwa 700 m³/sec ein; bei dieser Ueberlegung darf man nicht etwa den heutigen Zustand im Diepoldauer Durchstich heranziehen, wo die Ueberflutung der Vorländer schon bei etwa 300 m³/sec eintritt, denn diesen Zustand will man ja beseitigen. Qualitativ einwandfreie Schlüsse erlauben die Versuche mit variablen Wassermengen.

b) In der Versuchsserie 1933/34 wurde das Geschiebe gemäss den Mischungslinien der Abb. 17 (Sohle entsprechend Summenlinie), die Geschiebemengen nach Abb. 14 gewählt und die Wassermenge nach der Ganglinie des Normaljahres variiert. Eine Zusammenstellung der untersuchten Profile findet sich in Abb. 19. Normalprofil 1 Ausgeführt Normalprofil (zum Vergleich nochmals angeführt).

Normalprofil 2 a Verengung des Mittelgerinnes um 20 m durch Verschieben des linken Wuhres. Erhöhung des alten

Wuhrs rechts und des neuen Wuhrs links um 3 m; Normalprofil 2 b Verengung des Mittelgerinnes um 20 m durch

Vorschieben des linken Wuhrs, das auf der Höhe der heutigen Wuhre gebaut wird. Erhöhung der alten Wuhre um 3 m:

Normalprofil 3 aten Wuhre um 3 m;
Beidseitige Erhöhung der bestehenden Wuhre
um 3 m;

Normalprofil 4 Erhöhung des heutigen rechten Wuhres um 3 m.

Um der oben schon erwähnten Tatsache Rechnung zu tragen, dass sich der Wasserspiegel seit 1926 am untern Ende

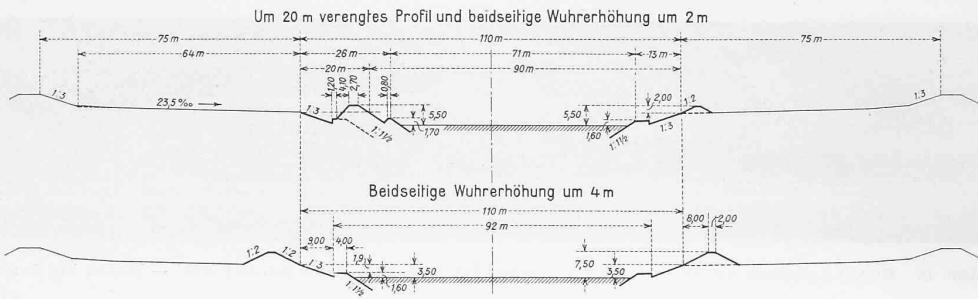


Abb. 18. Abgeänderte Normalprofile der 1. Versuchserie der Versuchsanstalt für Wasserbau an der E. T. H.

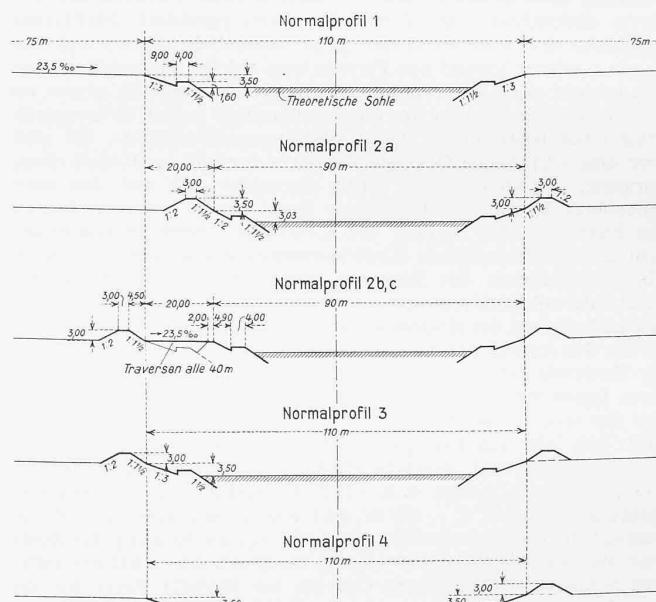


Abb. 19. Abgeänderte Normalprofile der 2. Versuchserie — 1 : 2000

des Diepoldsauer Durchstichs bis 1933 wesentlich gehoben hat, wurden die Versuche jeweils mit zwei verschiedenen Wasserständen am untern Modellende ausgeführt. Der eine Zustand wurde mit «Wasserspiegel 1926», der andere mit «Wasserspiegel 1933» bezeichnet. Die Ergebnisse zeigt untenstehende Tabelle.

Obschon es sich, wie mehrmals gesagt, um qualitative Versuche handelt, war es notwendig, die in obiger Tabelle enthaltenen Zahlen anzugeben, um die einzelnen Lösungen miteinander vergleichen zu können. Der Vergleich gibt folgendes:

Die Normalprofile 3 und 4 mit beidseitiger oder blos einerseitiger Wuhrerhöhung sind praktisch unwirksam. Eine Sohlenenkung dagegen kann von den Normalprofilen 2a. oder 2b erwartet werden. Von ganz wesentlicher Bedeutung ist aber, dass der Wasserspiegel in der Zwischenstrecke ebenfalls wieder herabgesetzt wird.

gesetzt wird.
Die Sanierung des Diepoldsaer Durchstichs darf deshalb nicht aus dem Zusammenhang mit den unten anschliessenden Strecken herausgerissen und für sich allein behandelt werden. Das Problem ist vom Bodensee ausgehend als *Ganzes* zu studieren.

Das Problem ist vom Bodensee ausgelingt als Sumpf zu starren. Man könnte ohne Verengung des heutigen Normalprofils des Mittelgerinnes die Projektsohle nur dann annähernd wieder erreichen, wenn es gelingen würde, durch eine intensive Wildbachverbauung die Geschiebezuflüsse der Rheinzuflüsse erheblich zu vermindern, oder durch fortlaufende Baggerungen. (Schluss folgt.)

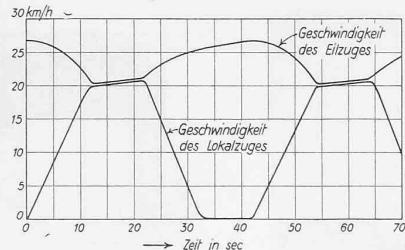
Ein Untergrund-Personen-Transportband

Dem Besucher von New York fällt der Gegensatz auf zwischen dem vorzüglich ausgebildeten Transportssystem in vertikaler Richtung durch eine Batterie von Express- und Lokal-Aufzügen in jedem Wolkenkratzer, und der Unzulänglichkeit der Beförderungsmittel zu ebener Erde, soweit es sich um mittlere Strecken handelt, die man in Zürich oder Genf gerne im Tram zurücklegt, im Geschäftszentrum von New York zu belebteren Zeiten, wo sich die Automobile gegenseitig »auf die Räder treten», am schnellsten zu Fuss. Um diesen Uebeln übermässiger Verkehrs konzentration abzuhelpen, wird von N. W. Storer im Dez.-Heft 1935 von «Electr. Engineering» (dem die beigefügten Abbildungen entnommen sind) ein «Biway» genanntes Untergrund-Transport band System eingesetzt.

Sohlenlage nach Erreichung eines Beharrungszustandes					
	Wasserspiegel 1926		Wasserspiegel 1933		
Normalprofil	Mittl. Höhenlage über Projekt	Mittl. Gefälle %	Mittl. Höhenlage über Projekt	Mittl. Gefälle %	
	m	%	m	%	
1	+ 0,46	1,60	—	—	
2 a	— 0,05	1,39	+ 0,94	+ 1,39	
2 b	— 0,05	1,45	+ 0,93	1,55	
3	+ 0,54	1,56	+ 1,85	1,71	
4	—		+ 1,80	1,78	

**Untergrundbahn
für kontinuierliche
Personenförderung
„Biway“
System Storer.**

Abb. 1. Geschwindigkeits-Diagramme.



Laufende Trottoirs («tapis roulants») sind schon an verschiedenen Weltausstellungen verwendet worden, so an der Pariser Ausstellung von 1900 eines von 3 km Länge. In einer 1925 in New Jersey City von H. S. Putnam betriebenen Versuchsanlage liefen drei solche Bänder mit 4,8, 9,6 und 14,5 km/h Geschwindigkeit nebeneinander her, um dem Fußgänger ein stufenweises Erreichen der höchsten Geschwindigkeit zu gestalten. Das «Biway-System» Storers kommt nun mit zwei endlosen Laufbändern aus. Das eine, der «Lokalzug», läuft nach Abb. 1 periodisch, z. B. alle 42 sec, von Ruhe mit rd. 0,46 m/sec² Beschleunigung auf 20,1 km/h an, um nach rd. 10 sec langsam Verharren auf dieser Geschwindigkeit sich wieder bis zum Stillstand zu verzögern und nach 10 sec Ruhe den Zyklus aufs neue zu beginnen. Das andere Laufband, der «Eilzug», hat eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 24,2 km/h, die im gleichen Rhythmus wie jene des Lokalzugs zwischen 20,1 und 26,6 km/h pendelt, sodass während der 10 sec gleicher Geschwindigkeit der beiden Bänder ein Umsteigen zwischen dem Lokal- und dem Eilzug bequem möglich ist, ebenso während 10 sec das Wechseln zwischen dem Lokalzug und dem seiner ganzen Länge entlang geführten Bahnsteig.

Das Schwanken der Geschwindigkeit des Eilzugs ergibt sich aus dem angewandten Grundsatz möglichst konstanten Leistungsbezugs: Die dem Eilzug aus dem Netz zugeführte elektrische Energie dient zur Deckung der Verluste, während der Eilzug gleichsam als Schwinggrad abwechselnd durch Abgabe von kinetischer Energie den Lokalzug beschleunigt und durch Rücknahme solcher Energie wieder bremst. Ausser den am Gleichstrom-Netz hängenden Antriebsmotoren M_1 des Eilzugs (Abb. 2) ist dieser mit ebensovielen Gleichstrom-Motor-Generatoren MG bestückt, die zu zweit auf je zwei gleiche Motor-Generatoren M_2 des Lokalzugs arbeiten. Durch Feldregulierung wirkt einmal die eine Hälfte dieser Motor-Generator-Gruppen als Generatoren, die andere als Motoren, dann umgekehrt, wodurch der geschilderte periodische Energieaustausch zustandekommt. Mechanische Bremsen sind keine vorgesehen; zur Notbremsung werden die Motoren als Generatoren über elektrische Widerstände geschaltet.

Jeder Zug ist eine Kette von aneinander gekuppelten zweirädrigen Plattformen von 2,4–3,6 m Länge. Die Achse jedes Räderpaars trägt eine in Geleismitte parallel zu den Fahrerschienen verlaufende Antriebschiene von T-Profil, die sich mittelst einer Kugelgelenk-Kupplung auf die Antriebschiene der nächsten Plattform aufstützt. Unter den beiden Fahrbändern sind in Abständen von rd. 150 m die in Abb. 2 skizzierten Gruppen von zwei, bzw. vier vertikalachsen Gleichstrom-Maschinen aufgestellt: je zwei Motor-Generatoren unter dem Lokalzug, je zwei solche und zwei Motoren unter dem Eilzug (Abb. 3 und 4). Je ein Motor-Generator M_2 , bzw. je ein solcher MG und ein Motor M_1 sind durch Getriebe in Verbindung mit einer der um stationäre vertikale Achsen rotierenden Antriebscheiben, die beidseitig an dem vertikalen Flansch der T-Schiene abrollen, gegen diese zur Erzeugung der nötigen Adhäsion mit Druckluft angepresst.¹⁾ Diese konstruktive Trennung von Zug und Motor hat augenfällige Vorteile: Die einzelnen Glieder, aus denen sich jede Zugschleife zusammensetzt, werden leicht, gleich und in Massenfabrikation herstellbar. Antriebschiene und Kupplung jeder Rollplatte sind, wie auch diese selbst, bequem auszuwechseln; Revisionen an den Motoren, von denen eine Ueberzahl vorgesehen ist, sind während des Betriebes möglich.

Das skizzierte System ermöglicht dem Benutzer das Betreten des Lokalzuges von irgend einem Punkt des festen Bahnsteigs aus. Innert eines Bruchteils einer Minute kann er den Lokalzug, wo nur Stehplätze vorgesehen sind, mit einem der über die ganze Länge des Eilzuges verteilten Sitzplätzen vertauschen. In ununterbrochener Fahrt setzt er seine Reise mit 24 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit bis in die Nähe seines durch Signale angekündigten Bestimmungsortes fort. Die nächste Gelegenheit zur Rückkehr auf den Lokalzug benützend, wählt er unter dessen Halten den passendsten aus, um innert 60–90 m Entfernung vom gewünschten Ziel wieder festen Boden zu gewinnen. Die Bahnschleife folgt unterirdisch den Hauptverkehrsadern. Es

¹⁾ Das «System Hanscotte», wie es seinerzeit für die Furkabahn vorgeschlagen wurde (vergl. Bd. 68, 1916, S. 177), sah gleichfalls (an Stelle einer Zahnstange) eine mittlere Reibungsschiene vor, nur war diese dort stationär, die Achsen der (seitlich und paarweise an die Reibungsschiene angepressten) Antriebräder mit der Lokomotive solidarisch gedacht. Eine entsprechende Anordnung, aber für Rampen bis 480‰, zeigt die Pilatusbahn mit Zwillingszahnstange und horizontalem Eingriff der Antriebräder (vergl. Bd. 7, S. 55*, 1886). Ähnlich System H. H. Peter in Bd. 71, S. 7* ff. (1918).

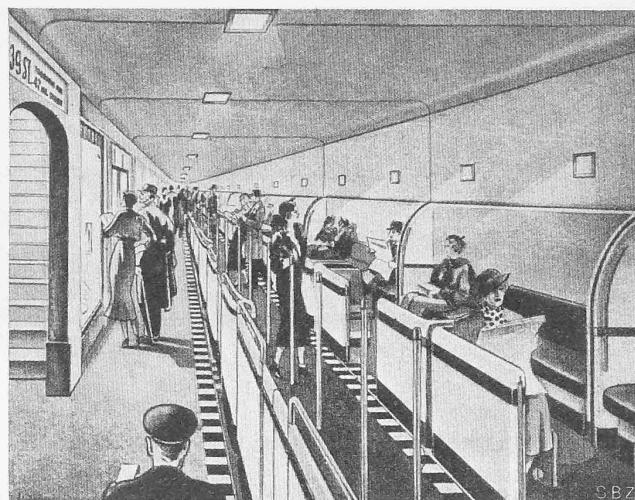


Abb. 4. Schaubild des «Biway»-Systems von N. W. Storer für ein Untergrund-Personen-Transportband.

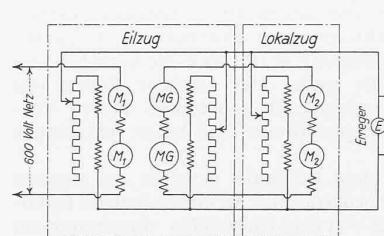


Abb. 2. Schema der Motorenschaltung.

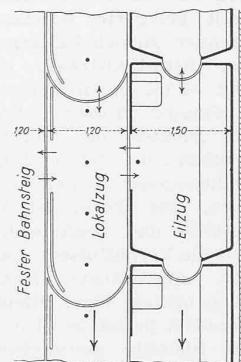
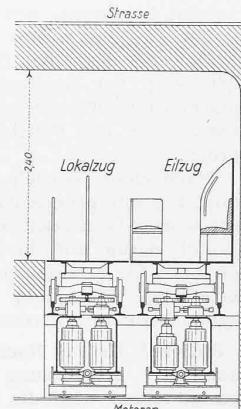


Abb. 3. Schnitt und Grundriss, 1 : 100.

sind 2500 Sitzplätze pro km Eilzuglänge vorgesehen, sodass pro Stunde 60 000 sitzende Reisende einen Tunnelquerschnitt passieren können. Auf jedem km Lokalzug ist außerdem Platz für etwa 3400 stehende Reisende vorhanden. Zur Ausnutzung der längs der ganzen Bahnlänge überall gegebenen Ein- und Aussteigemöglichkeit kann der Tunnel in beliebigen und verschiedenen grossen Abständen durch Zugänge mit dem Strassen-niveau verbunden werden.

Die abwechselnde Feld-Schwächung und Verstärkung der Motor-Generatoren MG und M_2 wird für jede Motorengruppe durch ein eigenes, von je einem Synchronmotor angetriebenes Kontrollsysteem geregelt, das außerdem das periodische, durch Signale vorbereitete Öffnen und Schliessen der beiden Gitter zwischen Lokalzug und Perron bzw. Eilzug besorgt. Der Synchronismus aller Motorengruppen wird durch die Speisung sämtlicher Synchronmotoren von dem gleichen Wechselstrom-Generator der Zentrale aus gesichert. Die Zentrale beherrscht so den ganzen mit diesem Transportsystem zu bewältigenden Personenverkehr in seinem Rhythmus durch Drehzahlregulierung des taktgebenden Wechselstrom-Generators, hinsichtlich der Zugsgeschwindigkeiten durch Regelung der Gleichstrom-Spannung.

Vergleicht man die von Storer für sein «Biway»-System für kontinuierliche Personenbeförderung (am «laufenden Band») berechneten Leistungen hinsichtlich der Reisezeiten mit den hierzulande gewohnten, z. B. mit denen der Strassenbahn, so tritt der Unterschied deutlich hervor. Die Zürcher Städtische Strassenbahn, die auf Außenstrecken bis 40 km/h fährt, erzielt folgende mittlern Werte: Mittlere Fahrgeschwindigkeiten zwischen 16 und 18,7 km/h, im Durchschnitt aller Linien 17,3 km/h; mittlere Reisegeschwindigkeit (einschl. der Haltezeiten) zwischen 14,2 und 16,1 km/h, bzw. im Durchschnitt aller Linien rd. 15 km/h. Wenn demgegenüber Storer für den «Biway» eine Reisegeschwindigkeit von etwa 24,2 km/h errechnet, so erscheint seine Idee der kontinuierlichen Förderung als interessanter Vorschlag einer intensiven Personenbeförderung im grossstädtischen Verkehr.