

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 41/42 (1903)  
**Heft:** 12

## 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:** 17.11.2024

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

INHALT: Elektr. Zugsbeleuchtung. — Die Wildstrubel- und die Lötschbergbahn. — XL. Jahresversammlung des Schweiz. Ing.- u. Arch.-Vereins in Chur: Protokoll und Festbericht (Schluss). — Miscellanea: Ward Leonardsche Einphasen-Wechselstrom-Bahnsystem. Dampfüberhitzungsanlage auf einem Rheinschlepp-Dampfboot. Ausstellung für christliche Kunst in Bellinzona. VI. Internat. Architekten-Kongress in Madrid. Erweiterung

des «British Museum» in London. Renovation des Mannheimer Schlosses. Stadttheater in Halberstadt. — Literatur: Festschrift zur XL. Generalversammlung des schweiz. Ing.- u. Arch.-Vereins in Chur. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Bündner, Ingenieur- und Architekten-Verein, Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

**Elektrische Zugsbeleuchtung.**

Auf den schweizerischen Bundesbahnen ist neben den bereits in Bd. XLI S. 85 dieser Zeitschrift beschriebenen Systemen neuerdings ein weiteres Dynamosystem für Zugsbeleuchtung probe- weise dem Betrieb übergeben worden: Nämlich das von der *Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth* in Münchenstein-Basel ausgeführte System *C. Vicarino*. Vorläufig ist mit demselben ein AB-Wagen (enthaltend I. und II. Klasse) ausgerüstet worden.

Nachstehend soll dieses System näher beschrieben werden, wobei vorausgeschickt sei, dass die bisher angestellten kurzen Ver- suche zur besten Befriedigung ausgefallen sind, wenn auch genaue Betriebsergebnisse zur Zeit noch nicht angegeben werden können.

Die Einrichtung der Zugsbeleuchtung nach System Vicarino besteht aus:

1. Einer Dynamomaschine besonderer Kon- struktion, die vermittels Riemen von der Wa- genachse aus angetrieben wird;
2. einer oder mehrerer Akkumulatoren- Batterien;
3. einem Hilfsapparat, der gleichzeitig als Ab- und Zuschalter von Dynamo und Bat- terie und als Spannungsregulator dient.

Die zweipolige Dynamo besitzt einen Nutenanker; ihr Magnetgestell besteht aus Stahlguss und hat die Form eines viereckigen Gehäuses, das mit zwei sich seitlich öffnenden Deckeln versehen ist, sodass man leicht zu den Bürsten

sowie nach dem vorher bestimmten Uebersetzungsverhältnis, d. h. nach der Grösse der Riemenscheiben.

Mit der Fahrrichtung ändert sich ebenfalls der Rota- tionssinn des Ankers. Es ist jedoch eine automatisch wirkende Anordnung vorhanden, vermittels der die Richtung

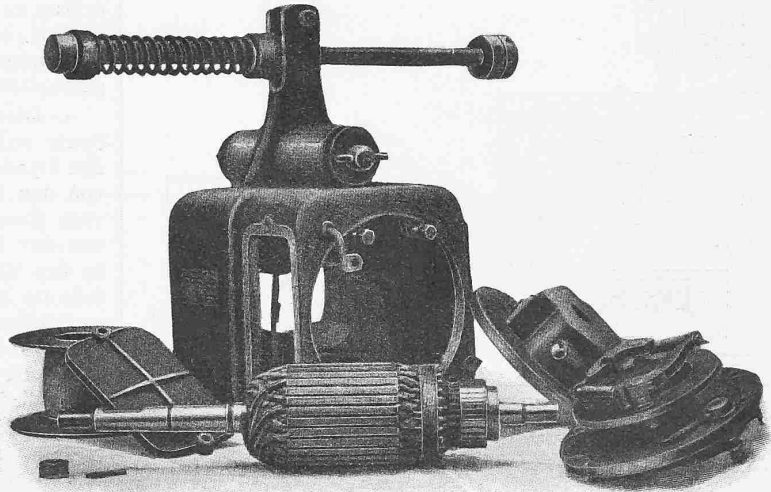


Abb. 1. Demontierte Dynamo für Zugsbeleuchtung, System Vicarino.

des Stromes in jeder Fahrrichtung dieselbe bleibt, was bei der gewöhnlichen Dynamokonstruktion nicht der Fall wäre. Die automatische Vorrichtung besteht darin, dass die Bürsten je nach der Drehrichtung um 180° verschoben werden. Hierzu sind die an zwei Zapfen befestigten Kohlenbürsten an einer Gusscheibe angebracht, welche letztere sich auf einer konzentrisch zum Lager, zwischen diesem und dem Kollektor befestigten Hülse frei bewegen kann. Die Scheibe ist gut ausbalanciert und wird durch die Reibung der Bürsten auf dem Kollektor in der Drehrichtung mit- genommen. Durch zwei Anschläge werden Scheibe und Bürsten nach erfolgter Drehung um 180° festgehalten und bleiben nun so lange in derselben Stellung, bis sich die Drehrichtung des Ankers ändert. Durch zwei biegsame, gut isolierte Kupferkabel sind die Bürsten mit den Anschlus- sklemmen der Dynamo verbunden. Die Dynamo ist drehbar am Wagengestell aufgehängt und die Riemenspannung wird durch das Eigengewicht der Maschine und eine ziemlich kräftige Spiralfeder bewirkt. (Abb. 1 und 2.)

Die Eigenart des Systems C. Vicarino besteht in der Spannungsregulierung des von der Dynamo erzeugten und den Lampen zufließenden Stromes, wodurch jederzeit eine konstante Beleuchtung gesichert wird. Abbildung 3 zeigt eine in genanntem Versuchswagen aufgenommene Kurve der Lampenspannung.

Die Magnetwicklung der Dynamo ist für zwei getrennte

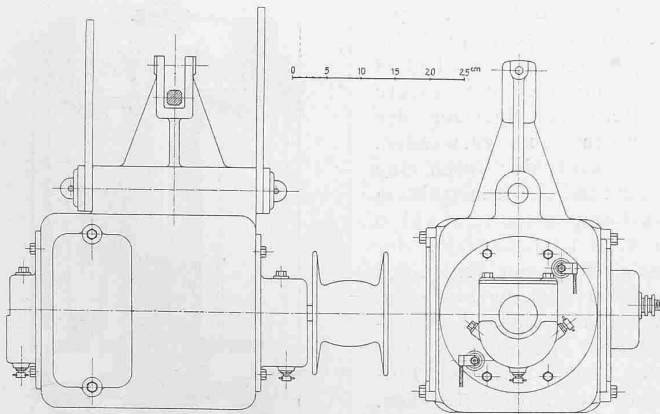


Abb. 2. Dynamo für Zugsbeleuchtung, System Vicarino.

und zum Kollektor gelangen kann. Die Umdrehungszahl dieser Dynamo ist vollständig veränderlich und richtet sich ganz nach dem mehr oder weniger raschen Gang des Wagens,

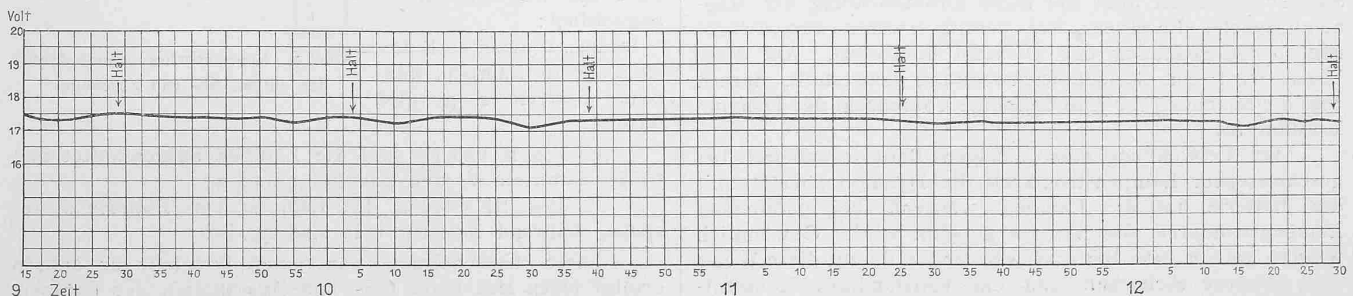


Abb. 3. Kurve der Lampenspannungen, aufgenommen an dem nach System Vicarino ausgerüsteten Personenwagen.