

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Gasbeleuchtung für Eisenbahnwagen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-9434>

### **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:** 16.03.2025

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

verlustes auf das theoretisch erreichbare Maass nicht darbietet; dagegen steigen die Ausgaben durch die unabweisliche Vergrößerung des Querschnittes der Stromleiter mit der Länge in einem directen Verhältnisse, und es ergibt sich aus diesem ökonomischen Grunde das Bedürfniss, ein Mittel zur Verfügung zu haben, durch welches auf andere Weise als die erörterte Querschnittsveränderung, das richtige Verhältniss zwischen dem Leitungswiderstande der äusseren Stromleiter und demjenigen der Maschinen hergestellt werden kann. Dieses Mittel ist auch gegeben in der Vergrößerung des letzteren durch Verwendung grösserer Drahtquantitäten oder dünnerer Drähte zur Herstellung der Electromagnete und der Inductionsspiralen, welchem alsdann äussere Stromleiter von geringerer Leitungsfähigkeit, also namentlich geringerm Querschnitte gegenüberstehen. Auf diese Weise ist die Frage, welche Stromleiter bei Projectirung einer electrischen Bahnanlage zur Verwendung kommen sollen, mehr eine ökonomische als eine electro-technische. Uebersehen darf hierbei allerdings nicht werden, dass electrische Ströme, welche geeignet sind, grössere Leitungswiderstände zu überwinden, auch einen höheren Grad von Isolation erheischen, als z. B. den Schienen der Lichterfelder Bahn zu Theil geworden ist, deren Isolation einfach vernachlässigt worden ist, weil sie die ausserordentliche Einfachheit des Oberbaues und die geringen electro-technischen Ansprüche einer auf Säulen errichteten Bahn veranschaulichen soll. Die Lichterfelder Anlage arbeitet mit einem beträchtlichen, durch Rechnung und Versuche zum Voraus bekannten Stromverluste, welcher namentlich aus dem im Niveau der Strasse vor dem Kadettenhause verlegten Stücke des Geleises resultirt, woselbst der Strom namentlich bei feuchtem Wetter von der einen Schiene durch den Sand zur anderen Schiene bezw. zur Erde geht.

(Fortsetzung folgt.)

## Gasbeleuchtung für Eisenbahnwagen.

(Mit einer Doppeltafel.)\*

Wie uns mitgetheilt wird, beabsichtigt die Gotthardbahngesellschaft in ihren sämtlichen Personenwagen die Gasbeleuchtung einzuführen. Dem reisenden Publikum in der Schweiz wird somit in nicht sehr langer Zeit Gelegenheit geboten, die Vortheile dieser Beleuchtungsart gegenüber der bei uns noch durchweg bestehenden Oelbeleuchtung kennen zu lernen. Wer je die Annehmlichkeit genossen hat, während eines langen Winterabends in dem comfortabel erleuchteten Coupé einer englischen oder deutschen Eisenbahn zu fahren, wenn er die mit Oel beleuchteten Wagen unserer schweizerischen Eisenbahnen sieht, constatiren müssen, dass in dieser Hinsicht noch Vieles zu thun übrig bleibt. Immerhin sei nicht unerwähnt, dass auch bei uns, trotz des Fehlens der Gasbeleuchtung, durch Vervollkommnung der Lampen schon sehr lobenswerthe Fortschritte im Beleuchtungswesen der Eisenbahnwagen gemacht worden sind, so dass beispielsweise die neuen Waggonen der Nordostbahn, sowie auch zum Theil diejenigen der Vereinigten Schweizerbahnen, mit Rücksicht auf die gebotenen Mittel als mustergültig betrachtet werden können.

Die Beleuchtung der Eisenbahnwagen mit Gas bietet dem reisenden Publikum nicht nur die Annehmlichkeit eines gut erleuchteten Raumes, sondern sie bildet, einmal eingeführt, für die Eisenbahngesellschaften eine Quelle namhafter Ersparnisse. Zudem entfernt sie mancherlei Unannehmlichkeiten, welche mit der Oelbeleuchtung verbunden sind und von denen wir hier nur die häufige Reparaturbedürftigkeit der Lampen, den grossen Verbrauch an Cylindern, die Schwierigkeit der genauen Controle über das verwendete Oel etc. erwähnen wollen.

Es ist desshalb sehr naheliegend, dass schon längst Versuche gemacht wurden, die anerkannten Vortheile, welche die Gasbeleuchtung überhaupt hat und welche ihr zur Beleuchtung der Strassen und Wohnhäuser so raschen Eingang verschaffte, auch dem Fahrpark der Eisenbahnen zugänglich zu machen. Die Versuche, welche in dieser Richtung namentlich in England angestellt wurden, scheiterten aber trotz der daran gewandten Mühe und Kosten vorzugsweise daran, dass das Steinkohlengas bei verschiedenen Compressionsverhältnissen in der Leuchtkraft ausserordentlich variierte, dass

ferner ein Apparat fehlte, welcher geeignet war, die Spannung des Gases derart zu reguliren, dass es den Brennern stets unter gleichem Drucke zugeführt werden konnte, dass auch die Verbindung der einzelnen Wagen eines Zuges nicht einfach und solide genug herzustellen war, damit sowohl während der Fahrt, als hauptsächlich beim Rangiren, Aussetzen von Wagen auf Zwischenstationen und anderen ähnlichen Veranlassungen die Verluste an Gas nicht zu erhebliche Dimensionen annahmen.

Erst seitdem von dem gewöhnlichen Steinkohlengas abgegangen und comprimirtes Fettgas angewendet und seitdem gutwirkende Gasregulatoren in die Leitung eingeschaltet wurden, führten die Versuche zu wirklich günstigen Resultaten.

Unter diesen nach langjähriger Probezeit mit vielfachen Versuchen als practisch anerkannten Beleuchtungssystemen nimmt das von *Julius Pintsch* in Berlin erfundene schon wegen seiner grossartigen Ausdehnung über beinahe alle Länder Europa's einen hervorragenden Rang ein. Dasselbe hat sich überall so vortheilhaft bewährt, dass eine nähere Beschreibung der betreffenden Anlagen wohl gerechtfertigt sein dürfte.

Pintsch verwendet zu seiner Waggonbeleuchtung ein in besonderm Retortenofen hergestelltes auf circa 10 kg pro  $cm^2$  comprimirtes Fettgas, das in besonderm Recipienten von jedem einzelnen Wagen mitgeführt wird. Da dieses Fettgas eine ungefähr dreiundeinhalbmal so grosse Leuchtkraft pro Volumeneinheit besitzt, als das Steinkohlengas, und da es sich ohne Beeinträchtigung der Leuchtkraft stark comprimiren lässt, so können die Recipienten auf verhältnissmässig kleine Dimensionen beschränkt und leicht an den Untergestellen der Wagen angebracht werden.

Die Recipienten sind aus circa 5 mm starkem Eisenblech mit doppelten Nietreihen und eingeschraubten gewölbten Böden gefertigt und haben in den meisten Fällen eine Länge von circa 1,850 m und einen Durchmesser von 420 bis 520 mm. Zur sichern Dichtung sind dieselben aussen und innen verzinkt und verlöthet. Dieselben werden, wie aus Fig. 1 und 2 beifolgender Tafel hervorgeht, gewöhnlich rechtwinklich zur Längsachse der Wagen befestigt. Die Zahl der Recipienten hängt selbstverständlich von der Anzahl der zu speisenden Flammen ab. So werden beispielsweise nothwendig für:

6 Flammen	2 Recipienten	von ca. 380 l Inhalt
5 "	2 "	" " 310 l "
4 "	2 "	" " 250 l "
3 "	1 Recipient	" " 380 l "
2 "	1 "	" " 250 l "
1 Flamme	1 "	" " 140 l "

Alles unter der Voraussetzung, dass der Inhalt für 33 bis 40 Brennstunden ausreiche.

Das Gas wird unter einem Drucke von 6 kg pro  $cm$  in die Recipienten übergeführt. Damit man bequem an jeder Langseite des Wagens füllen kann, ist stets auf jeder Seite ein Füllventil angebracht, welches durch ein verschliessbares Gehäuse gegen äussere Einflüsse, wie Staub, Schmutz und dergleichen, geschützt ist. Sind mehrere Recipienten unter einem Wagen vorhanden, so sind dieselben unter sich durch ein 7 mm weites, starkwandiges Eisenrohr verbunden, von welchem ein 5 mm weites Rohr zum Regulator führt.

(Schluss folgt.)

## Mittheilungen aus der eidg. Anstalt zur Prüfung von Baumaterialien.

Von Prof. L. Tetmajer.

In folgender Zusammenstellung bezeichnet:

$d$ den Drahtdurchmesser,	$\beta$ den Bruchmodul pro $cm^2$ ,
$d'$ den Seildurchmesser,	$\lambda$ die Dehnung beim Bruch,
$F$ den Seilquerschnitt,	$\varphi$ beiläufige Contraction der
$B$ die Bruchkraft.	einzelnen Drähte.

### Resultate der Festigkeitsversuche mit Drahtseilen.

*Drahtseile der Lausanne - Ouchy-, Lausanne - Gare- und Giessbachbahn.*

Geprüft im Auftrage des techn. Inspectorats schweiz. Eisenbahnen.

Fabrikant: Stein in Danjoutin bei Belfort. Material: engl. Tiegelguss-Stahl.

\*) Folgt in nächster Nummer.

# Gasbeleuchtung für Eisenbahnwagen System Pintsch

Fig. 1.

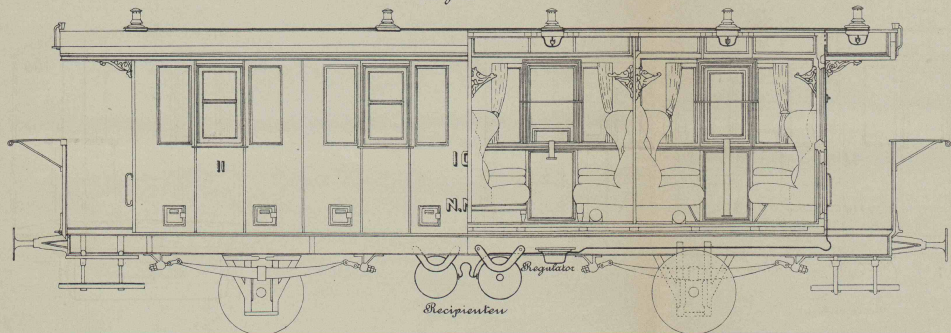


Fig. 2.

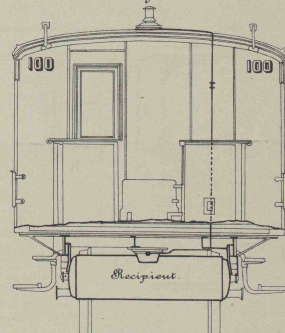


Fig. 4.

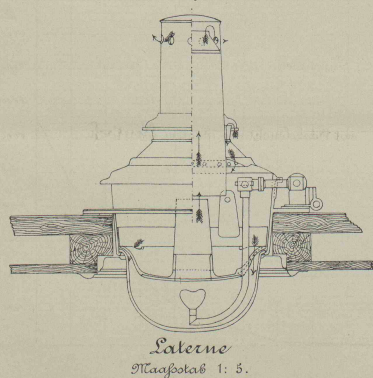


Fig. 3.

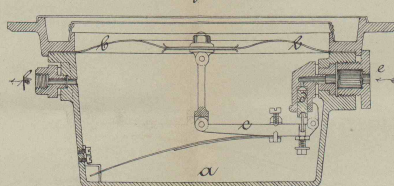


Fig. 5.

