

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 13

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: 15.03.2025

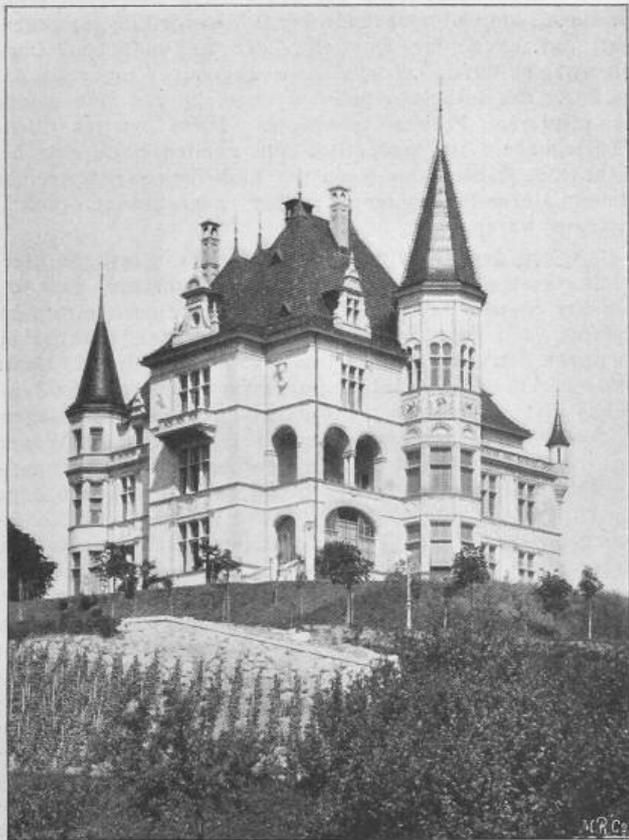
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Dicks elektrische Zugsbeleuchtung. — Die neuen Bauten der Westbahn in Paris und Umgebung. — Villa des Herrn A. Hürlimann in Enge-Zürich. — Miscellanea: Zeichnungs-Ausstellung am eidg. Polytechnikum. Die neue Strassenbrücke über den Rhein bei Worms. Praktische Vorbildung der Maschineningenieure. Neue schweizerische Bergbahnen.

Berner Strassenbahnen. — Nekrologie: † Arthur Jeanrenaud. — Konkurrenzen: Konviktsgebäude und Gesangsaal für die Kantonschule in Chur. Fontana-Denkmal in Chur. Architektonische Ausgestaltung der Münchner Strasse in Dresden. — Litteratur: Berliner Architekturwelt. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ing.- u. Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Villa des Herrn A. Hürlimann in Enge-Zürich.

Architekt: *Albert Müller* in Zürich.



Aufnahme von *A. Waldner*.



Aetzung von *Meisenbach, Riffarth & Cie.* in München.

Perspektivische Ansichten.

Dicks elektrische Zugsbeleuchtung.

Von *L. Kohlfürst*.

Die *Dick'sche* Beleuchtungsmethode, über welche in Nr. 16 Bd. XXXIV dieses Blattes berichtet wurde, und die, wie gemeldet, seit 11. Dezember 1897 bei einem täglich fahrplanmässig verkehrenden Zuge der k. k. österreichischen Staatsbahnen in tadelloser praktischer Verwendung steht, ist im Laufe dieser Versuchsperiode unausgesetzt der aufmerksamsten fachmännischen Beobachtung unterzogen worden; hiebei nahm der Konstrukteur die Gelegenheit wahr, allen etwaigen Schwächen der Anordnung nachzugehen und dieselben zu beseitigen. Von den auf diesem Wege zustande gekommenen Abänderungen der ursprünglichen Einrichtung sind als wesentlich die Beigabe eines zweiten Kontaktes beim automatischen Ein- und Ausschalter, ferner die Zwischenschaltung zweier verstellbarer Widerstände in dem Reguliernsystem der Wagendynamo und schliesslich die Vermehrung der längs dem ganzen Zuge hinlaufenden Leitungen von zwei auf drei hervorzuheben. Durch diese Neuerungen wurde es möglich, das Gesamtschema der Anlage vorteilhaft zu vereinfachen, die Leistungsfähigkeit des Beleuchtungswagens der jeweiligen Zuglänge, d. h. der Wagenzahl, bezw. Lampenmenge durch eine einzige Kurbelbewegung anpassen zu können und die laufende Bedienung durch das Zugspersonal aufs blosse „Anzünden“ und „Ablöschen“ herabzumindern, das die Schaffner mit ihrem Lichtschlüssel in jedem Wagen des Zuges an einem

Umschalter vorzunehmen haben. Alles Uebrige vollzieht sich automatisch. Dass diese Verbesserungen mit einer Vermehrung der durchlaufenden Leitungen Hand in Hand gehen, ist nur scheinbar eine Schattenseite, denn die mehr oder weniger gerechtfertigten Bedenken gegen die Leitungskuppelungen, welche von Wagen zu Wagen vorhanden sein müssen, werden so eigentlich durch die in Rede stehende Leitungsvermehrung nicht erhöht, weil die Kuppelung a priori eine Anordnung besitzen muss, vermöge welcher die Leitungsverbindung beim Zusammenstellen der Wagen mit einem einzigen Handgriff durchgeführt werden kann. Ob nun mit diesem Handgriffe eine, zwei oder drei Leitungen gleichzeitig gekuppelt werden, bleibt vom eisenbahnbetriebstechnischen Standpunkte aus ganz gleich. Nichtsdestoweniger bildet die von Wagen zu Wagen erforderliche Kuppelung der Leitungen für das ganze System den wunden Punkt, und es lag nahe, dass dieser Umstand Anlass geworden ist, das System auch für die *Einzelwagen-Beleuchtung* zurecht zu legen, worüber späterhin noch des Näheren berichtet werden wird.

Was bei den Beobachtungen des Versuchszuges noch festgestellt werden konnte, ist eine Reihe von positiven Unterlagen, aus welchen sich die Kosten der *Dick'schen* Zugsbeleuchtung (Akkumulatorenfabrik *Wüste & Rupprecht* in Baden und Wien) laut einem im elektrotechnischen Vereine in Wien gehaltenen Vortrage in nachfolgender Weise ermitteln:

Wird eine Zugsgarnitur von 10 Wagen und ein mittlerer Beleuchtungsaufwand von acht Lampen mit 100 N. K. pro