

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 39/40 (1902)  
**Heft:** 3

## **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:** 14.03.2025

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

INHALT: Elektrisch betriebene Aufzüge. II. (Forts. statt Schluss.) — Aus der schweizerischen Eisenbahnstatistik. — Das neue schweizerische Bundeshaus. I. — Der Campanile von San Marco in Venedig. — Literatur: Illustrierter Katalog über die für den Klein- und Grossbetrieb der Sandziegel-Fabrikation notwendigen Maschinen und Apparate u. s. w. Eingeg-

angene literarische Neuigkeiten. — Konkurrenzen: Schulhaus in Oerlikon. — Nekrologie: † Viktor Koller. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: 27. Generalversammlung.

Hiezu eine Tafel: Neues schweizerisches Bundeshaus in Bern.

### Elektrisch betriebene Aufzüge.

Von S. Herzog.

#### II. (Fortsetzung statt Schluss.)

Neuere Bestrebungen gehen dahin, den Fahrstuhl mit solchen Steuerungsvorrichtungen zu versehen, die selbsttätiges Steuern zulassen, ohne dass ein Führer mitzufahren braucht. Eine derartige elektrisch wirkende, selbsttätige Stockwerk-Einstellvorrichtung wird nach dem Schaltungsschema in Abb. 7 von der E.-A.-G. vorm. Schuckert & Co. ausgeführt.  $s_1$   $s_2$   $s_3$  sind durch den ganzen Schacht gehende Kontaktschienen und  $c$   $c_1$   $c_2$  kurze, in der Höhe der Zwischenetagen angeordnete Schienen. Die Schiene  $s_3$  ist direkt mit dem einen

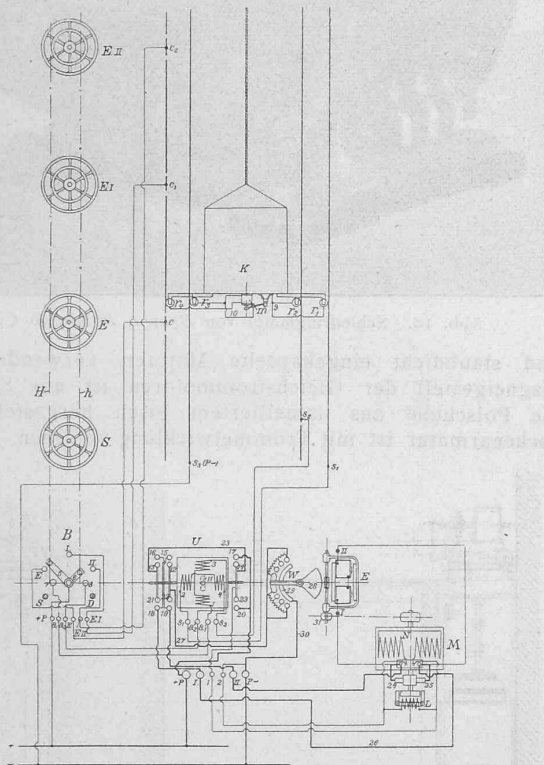


Abb. 7. Schema der selbsttätigen Stockwerk-Einstellvorrichtung der Elektrizitäts-A.-G. Schuckert & Cie.

Pol der Stromquelle,  $s_1$  und  $s_2$  sind mit den Magnetspulen 1 und 2 eines automatischen Umschalters und die Kontaktschienen  $c$ ,  $c_1$  mit entsprechenden Kontaktstücken des Schaltapparates  $B$  verbunden. Letzterer hat zwei unabhängig von einander bewegliche Hebel 5 und 6, von denen 5 die Verbindung mit den Kontaktstücken  $c$ ,  $c_1$ , dagegen 6 die Verbindung mit den Magnetspulenenden 3 und 4 herstellt. Die Bedienung des Schaltapparates  $B$  erfolgt durch die in jeder Etage angebrachten, unter sich und mit den beiden Schalthebeln des Apparates  $B$  zwangsläufig verbundenen Handseile  $H$  und  $h$ . Der selbsttätig wirkende Anlassapparat  $W$ , der vom Motor mittels Riemenübertragung eingeschaltet und durch Federkraft ausgeschaltet wird, steht mit den übrigen Apparaten nur durch Leitungen in Verbindung. Für den Aufzugsmotor  $M$  ist noch eine elektrische Bremse  $L$ , deren Magnete parallel zu den Magneten  $N$  des Motors geschaltet sind, vorgesehen. Unter der Bodenfläche der Kabine  $K$  ist ein Kontaktapparat angebracht, der aus den Stromabnehmerrollen  $r_1$   $r_2$   $r_3$   $r_4$  und einem automatischen Ausschalter  $g$  besteht. Letzterer unterbricht im Momente der

Erregung seines Magneten die Stromzuleitung zu den Kontakttrollen  $r_1$   $r_2$ .

Soll z. B. vom Kellergeschoss in das I. Stockwerk gefahren werden, so wird ein Kontakthebel auf I. St., der andere auf Kontakt 8 (Aufwärtsfahren) gestellt. Hierdurch wird vom +Pol über Kontakthebel 6 und Kontakt 8 nach  $a_2$  über die Magnetspulen 4 und 2 nach  $s_1$ , von hier über Rolle  $r_1$  über den Kohlenausschalter und Rolle  $r_3$  nach  $s_3$  und dem -Pol Stromschluss hergestellt. Der sich wagrecht stellende Eisenanker 11 des selbsttätigen Umschalters  $U$  bringt die Kohlenstifte 14, 12 und 13 mit den Kohlenstiften 17, bzw. 15, oder 16 in Kontakt, wodurch zwei Nebenschlüsse hergestellt werden und zwar: 1. Vom +Pol über Kontakt 17 um die Motormagnete  $N$  und den Bremsmagneten  $L$  nach dem -Pol (sodass der Motor erregt und die Bremse abgehoben wird), 2. durch Leitung 23, Kontakte 13, 16, 19, Bürste 24 nach dem Motoranker, durch Bürste 25, Leitung 26, Kontakt 18, 15, 12 und Leitung 27 nach dem Anlasswiderstand  $W$ , endlich durch Kontakthebel 28, Schiene 29 und Leitung 30 nach dem -Pol. Sobald nun der Motor eine gewisse Umdrehungsgeschwindigkeit erreicht hat, werden die zum Motoranker parallel geschalteten Elektromagnete  $E$  des Anlasswiderstandes so stark erregt, dass sie ihren Anker anziehen und dadurch die vom Motor angetriebene Schneckenspindel des Anlassapparates  $W$  in das mit dem Schalthebel verbundene Schneckenradsegment hineindrücken, sodass jetzt der Motor selbst seinen Anlasswiderstand allmählich kurzschliesst, bis am Kurzschlusskontakt die Riemenscheibe 31 von der Spindel automatisch losgekuppelt wird und damit der Schalthebel 28 zur Ruhe

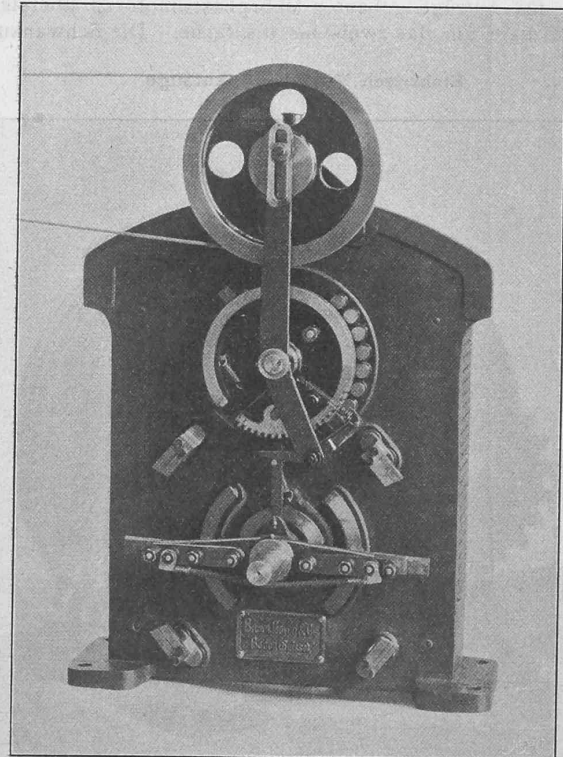


Abb. 8. Selbsttätiger Umkehranlasser für Personen- und Lastenaufzüge von Brown, Boveri & Cie.

kommt. Ist die Kabine  $K$  in dem I. Stockwerk angekommen, so berührt die Rolle  $r_4$  das Kontaktstück  $c_1$  und es erfolgt Stromschluss vom +Pol über Hebel 5 des Schaltapparates, Kontakt I nach  $c_1$ , weiter über Rolle  $r_4$  um den Magneten