

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 17/18 (1891)
Heft: 25

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: 18.05.2025

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

INHALT: Die Ladestation für electriche Accumulatoren zur Zugsbeleuchtung der J.-S.-Bahn in Freiburg. Das neue Stadttheater in Zürich. — Correspondenz. — Miscellanea: Brückeneinsturz in Mönchenstein. Schweizerischer Bundesrath. Electriche Centrale in Christiania.

Schweizerische Eisenbahnen. — Nekrologie: † Baudirektor Alphan. — Concurreren: Evangelische Kirche zu Johann an der Saar. Lutherkirche in Breslau. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung.

Die Ladestation für electriche Accumulatoren zur Zugsbeleuchtung der J.-S.-Bahn in Freiburg.

Zur Füllung der für die electriche Zugsbeleuchtung dienenden Sammlerbatterien der J.-S.-Bahn (vide „Schweiz. Bauzeitung“ Nr. 20 vom 14. Nov. d. J.) besteht seit dem Frühling dieses Jahres in Freiburg eine specielle Anlage, die mit der dortigen Bahnhofbeleuchtung in Verbindung gebracht ist und vielleicht die erste dieser Art sein dürfte.

Die Anlage bezieht ihren Kraftbedarf von der electriche Licht- und Arbeitsvertheilung, welche die „Société des Eaux et Forêts“ in Freiburg errichtete und die ebenfalls dieses Jahr in Betrieb kam. Deren Maschinenstation befindet sich in dem vielen Lesern der „Schweiz. Bauztg.“

wol bekannten Turbinenhaus an der Saane, von welchem aus auch die grosse Drahtseiltransmission hinaufführt nach der ehemaligen Wagenfabrik und Säge, sowie weiter bis gegen den Bahnhof hin nach der chem. Düngfabrik. Trotz der verhältnissmässig grossen Distanz bis zur Stadt haben die Erbauer der electriche Centralen für die Stadt die directe Stromvertheilung mittels Gleichstrom gewählt. Eien

Hauptspeiseleitung führt als Luftlinie mit drei Leitern in möglichst gerader Linie ins Centrum der Stadt mit 2.150 Volt Spannung, für die Beleuchtung dienend. Von derselben

Primärdynamo aus führt eine zweite Speiseleitung, jedoch mit nur zwei Leitern und der ganzen Spannung von 300 Volt, direct in die Gegend des Bahnhofes, um in dem dort befindlichen Industriezentrum Strom abzugeben für den Betrieb einiger grösseren Electromotoren.

Dieser Strom wurde in der zu beschreibenden Ladestation nicht direct verwendet, sondern dient auch hier zunächst nur zum Betrieb von Electromotoren.

Diese Anordnung wurde gewählt, weil auch die Reparaturwerkstätte der Bahn mittels Electromotor betrieben werden, andererseits aber mit der dort disponibel werdenden Dampfmaschine eine Reservekraft für den Betrieb der Accumulatorenladung in Nothfällen geschaffen werden sollte. Die Anordnung ist folgende:

Die Station ist in einem besonderen, bei der Reparaturwerkstätte und neben der Geleisanlage des Bahnhofes errichteten Gebäude untergebracht. Dieses Gebäude enthält ausser dem eigentlichen Maschinenraum und einer Wagenremise eine kleine Werkstätte, ein Zimmer für den Wärter und einen für eine stationäre Batterie disponibeln Raum.

Im Maschinenraum, von welchem Fig. 1 eine Ansicht gibt, endigt (in der Figur auf der rechten Seite) eine von der Reparaturwerkstätte kommende unterirdische Transmission. Auf dieses Wellenende treibt mittels Riemen ein in der Figur rechts sichtbarer 15pferdiger Electromotor mit 800 Touren pro Minute. Ein zweiter Electromotor von

35 P. S., in der Figur die mittlere sichtbare Maschine (sechspolig), treibt ebenfalls mittels Riemen auf eine unter dem Boden befindliche Welle, deren Achse und Tourenzahl (250 p. Minute) zwar mit der vorigen zusammenfällt, die jedoch für gewöhnlich von der erstern getrennt ist. Der 15 P. S.-Motor betreibt daher für gewöhnlich die Werkstätten, während der 35 P. S.-Motor eine in der Figur links stehende, den Strom für die Bahnhofbeleuchtung und Accumulatorenladung liefernde Dynamo mittels Riemen, Voll- und Leerrolle, antreibt.

Vermittels einer in der Figur nicht sichtbaren, zwischen den beiden Wellenenden gelegenen Frictionskuppelung können indessen ohne Betriebsunterbrechung die beiden Wellen gekuppelt und dadurch während der Zeit, da die Werkstätte nicht arbeitet, also namentlich Nachts, die Leistung des 15 P. S.-Motors ebenfalls auf die Dynamo

übertragen werden. Die Haupttransmission der Werkstätte kann dabei innerhalb der letztern ausgekehrt werden. In Fällen einer Betriebsstörung an der electriche Kraftübertragung könnte dagegen die Dampfmaschine der Werkstätte wieder in Betrieb genommen und in den Arbeitspausen damit zur Noth die Dynamo für einen kleineren Strombedarf noch betrieben werden. Es ist damit eine für den Werkstätten-, Licht- und Accumulatorenbetrieb vortheilhafte gegenseitige Ergänzung gewonnen.

Es ist ausserdem ein Raum für die einstmalige Aufstellung einer

grössern stationären Accumulatorenbatterie vorhanden, durch welche s. Z. eine weitere, werthvolle Reserve sowol für Strom- als auch Kraftabgabe in Nothfällen erhalten werden wird.

Für eine spätere Erweiterung bietet der Maschinenraum Platz und enthält bereits die Fundamente für die Aufstellung eines weitem grössern Electromotors und einer Dynamo, die in gleicher Weise wie die andern mit der Transmission verbunden würden.

Die Electromotoren sind von den Erbauern der electriche Centrale Freiburg, dem Hause Cuénod, Sautter & Cie. in Genf, erstellt. Es sind Nebenschlussmotoren (der grössere mit 500 Touren per Minute) des bekannten Systems Thury, welche bei Betrieb mit constanter Spannung mit genügender Genauigkeit sich selbst auf gleiche Tourenzahl reguliren. Sie sind mit Vorschaltwiderstand für das Anlaufenlassen und Shunt-Widerstand versehen; automatische Ausschalter verhüten zu starke Beanspruchung. Die bezüglichen Apparate sind je auf einem Schaltbrett vereinigt, welche sich in der Figur hinter den betr. Motoren zeigen. Die zugehörigen Widerstände befinden sich über den Schaltbrettern. Auf den letztern befinden sich auch Stromzähler, System Aaron, da die Vergütung für die gelieferte Arbeit durch Zählung der Ampèrestunden bei constanter Spannung, unter Multiplication mit einem mittlern Nutzeffectcoefficienten, berechnet wird.

Fig. 1. Maschinenraum der Ladestation für electr. Accumulatoren in Freiburg.

