

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Neuerungen im Bau elektrischer Aufzüge  
**Autor:** Feld, W.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30658>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.02.2026

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

Während bei der Ausstattung der Bureauräume im allgemeinen mehr auf die modernen Anforderungen an Hygiene und Nutzbarkeit Wert gelegt wurde, machte sich immerhin der Wunsch geltend, auch einige spezifisch bündnerisch anmutende Räume zu schaffen, und es wurden deshalb sowohl der Sitzungssaal des Verwaltungsrates, sowie ein Direktionszimmer an Wänden und Decken in naturfarbigem Arvenholz getäfert (Tafel 2 und 3). Das grosse Sitzungszimmer als Repräsentationsraum wurde im ersten Stocke über dem Haupteingange angeordnet, wo seine lange Fensterreihe die Eingangshalle überblickt. Beim Direktionszimmer wurde Anlass genommen, durch tiefe und zu Schränken ausgenützte Fensternischen eine gleichmässige Verteilung der Fenster im Raume zu erreichen (vergl. Abb. 3 und Fussnote S. 6). Bei der Durchbildung der Gänge und des Treppenhauses ist versucht worden, dem ganzen Innern einen behäbigen Charakter zu verleihen (Tafel 4).

Mit grosser Liebe haben sich die beigezogenen Künstler ihren Aufgaben gewidmet. Der leider allzufrüh verstorbene Bildhauer Otto Weber schuf in enger Zusammenarbeit mit seinem Bruder Architekt Emil Weber, Mitarbeiter der Firma N. Hartmann & Cie., die Figuren am Portal, die Leuchter in den beiden Haupträumen und zusammen mit Bildhauer Kappeler den plastischen Schmuck der Fassaden und des Treppenhauses. Kunstmaler Condradin wurde für das Sitzungszimmer ein dekorativer Wandfries, die Entwicklung des Verkehrswesens in Graubünden darstellend, übertragen, den er insbesondere in den Farben dem Arventäfer glücklich angepasst hat (Tafel 2, oben).

Die Bauleitung lag in Händen des Hochbaubureau der Rhätischen Bahn, das den Intentionen der Architekten mit Verständnis und Geschick entgegenkam. Mit besonderem Danke muss zum Schlusse hervorgehoben werden, dass Verwaltungsrat und Direktion der Rhätischen Bahn den Architekten in allen rein architektonischen und geschmacklichen Dingen freie Hand liessen, was deren Liebe und Freude zu dieser Arbeit nicht unerheblich gesteigert hat.“

### Neuerungen im Bau elektrischer Aufzüge.

Von Oberingenieur W. Feld, Seebach-Zürich.

Das Bestreben, die Grundfläche nach Möglichkeit auszunützen, führte zur Notwendigkeit die Bauten soweit es die polizeilichen Vorschriften gestatten, nach der Höhe und Tiefe auszudehnen. Mit dem Wachsen der Gebäudehöhen machte sich gleichzeitig das Verlangen nach zweckmässigen Mitteln geltend, um Lasten sowie Personen in die höhergelegenen Geschosse zu befördern. Als solche kommen in erster Linie die *Aufzüge* in Betracht, da Rolltreppen und ähnliche Anlagen sich für Wohn- oder Geschäftshäuser, infolge ihrer viel zu teuren maschinellen Anlagen, nicht bewährten. Letzgenannte Vorrichtungen trifft man daher nur noch in Ausstellungen oder dort an, wo es

hauptsächlich auf Massenbeförderungen bei verhältnismässig kleinen Förderhöhen ankommt, wie zum Beispiel bei Untergrundbahnen.

Als Vorgänger der jetzt allgemein beliebten elektrischen Aufzüge sind die hydraulischen noch in Erinnerung. Ihre Verwendung geht jedoch von Jahr zu Jahr zurück. Der Wasserverbrauch, der unabhängig von der Belastung stets ein maximaler ist, macht den Betrieb, wenn nicht gerade der Preis für Kraftwasser ein ausnahmsweise niedriger ist, unverhältnismässig teuer. Die Anzahl der Städte, in denen ausschliesslich nur hydr. Aufzüge verwendet werden, ist daher auch eine sehr kleine. Eine genauere Untersuchung der Verhältnisse in solchen Städten lässt meist erkennen, dass die dort bestehenden elektrischen Kraftanlagen entweder zu klein oder nicht zweckentsprechend eingerichtet sind.

Das Hauptinteresse richtet sich seit Jahren daher auf den Ausbau und die Vervollkommenung der elektrischen Aufzüge und man darf ohne zu übertreiben behaupten, dass diese heute bereits eine hohe Stufe erreicht hat. Ein Vergleich der Aufzüge vor 10 Jahren mit den heutigen lässt deutlich erkennen, welch ausserordentlicher Fortschritt im Bau elektrischer Aufzüge zu verzeichnen ist. Vor 10 Jahren war ein elektrischer Personenaufzug ohne Begleitung eines Führers nicht denkbar, da die Handhabung eine gewisse Fertigkeit bedingte.

Durch die Erfundung der elektrischen Druckknopfsteuerung erst gelang es, die Benutzung der Aufzüge jedermann ohne besonderen Führer zu ermöglichen, sodass selbst Kinder in der Lage sind, einen derartigen Aufzug ohne jede Gefahr zu benützen.

Vor näherer Beschreibung der einzelnen Neuerungen seien zunächst in grossen Zügen die Grundsätze der einzelnen *Steuerungen* erläutert.

Die früher allgemein bekannte Steuerung ist die *Seilsteuerung*; bei dieser wird fast allgemein die gewünschte Bewegung dadurch eingeleitet, dass man im Fahrstuhl selbst in der der Fahrrichtung entgegengesetzten Richtung einen Zug auf das Steuerseil ausübt und hierdurch den Anlassapparat in entsprechender Richtung einschaltet. Das Anhalten bedingt einen Zug in der Fahrrichtung. Neben einem gewissen Kraftaufwand erfordert diese Einrichtung, wie eingangs bereits erwähnt, nicht nur Uebung beim Anhalten in den einzelnen Stockwerken, sondern auch Ruhe und Geistesgegenwart, um die nacheinanderfolgenden Handgriffe in der richtigen Reihenfolge vorzunehmen.

Durch die Erfundung und den Ausbau der *Druckknopfsteuerung* wurde eine Vorrichtung geschaffen, die alle erforderlichen Operationen in richtiger Reihenfolge selbsttätig vornimmt. Diesem Umstände verdankt die Druckknopfsteuerung ihre schnelle Verbreitung. Der Grundgedanke dieser Steuerung ist sehr einfach. In der Kabine sind gleichviel Druckknöpfe vorhanden, als Haltestellen für den Fahrstuhl bestehen; desgleichen ist an jeder Haltestelle ein Druckknopf angebracht, um auch von aussen ein

Das Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn in Chur.

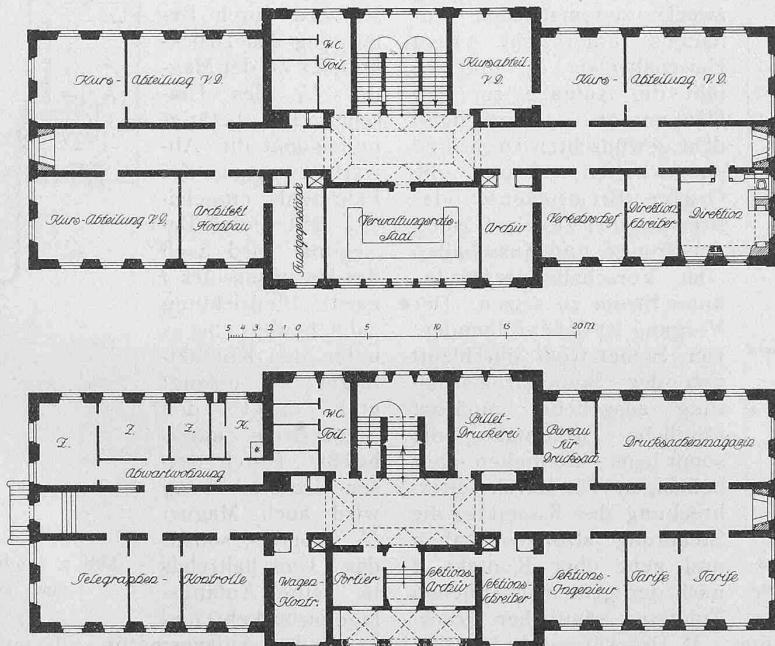


Abb. 2 und 3. Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — Maßstab 1:500.

Herbeiholen der Kabine zu ermöglichen. Um das Wesen dieser Steuerung leichter verständlich machen zu können, wollen wir an Hand eines Beispieles die einzelnen notwendigen Handhabungen verfolgen. Will jemand im Erdgeschoss den Fahrstuhl benützen, um in den dritten Stock zu gelangen, so muss zunächst der neben der Schachttüre befindliche Ruf-Knopf betätigt werden, um den Fahrstuhl herzuholen, falls er nicht schon im Erdgeschosse steht. Sobald die Fahrgäste eingestiegen sind und nachdem sowohl Schachttüre als auch Kabinentüre geschlossen sind, wird der Druckknopf mit der Bezeichnung III. Stock niedergedrückt, worauf sich der Aufzug alsbald in Bewegung setzt, um im III. Stock wieder selbsttätig anzuhalten.

Ein allgemeines Schema dieser Druckknopfsteuerung stellt Abb. 1 dar. Seine Hauptelemente bestehen aus den Türkontakten  $Tk_1$ ,  $Tk_2$ ,  $Tk_3$ , dem von Anlasser oder Bremsmagnet betätigten Sicherheitskontakt  $A$ , der nach Betätigung eines beliebigen Druckknopfes die übrigen stromlos macht, ferner den Druckknöpfen  $D_1$ ,  $D_2$ ,  $D_3$ , den Stockwerksrelais  $S_1$ ,  $S_2$ ,  $S_3$ , die nach der Betätigung des Druckknopfes den Steuerstrom geschlossen halten müssen, sowie dem eigentlichen Steuerapparat, der im gegebenen Moment den Steuerstrom zwecks automatischen Anhaltens unterbricht. Dem Umschaltrelais  $U_1$  und  $U_2$  fällt die Aufgabe zu, den Hauptmotor entsprechend dem gewünschten Drehsinne einzuschalten, ferner die Organe (Bremsmagnet oder Bremsmotor) zwecks Lösung der Bremse und Ausschalten der Vorschaltwiderstände unter Strom zu setzen. Der Vorgang ist dabei folgender:

Der Steuerstrom durchläuft von der Steuerstromsicherung ausgehend, zunächst sämtliche Türkkontakte, die somit beim Offenhalten einer beliebigen Tür durch Unterbrechung des Kontaktes die Steuerung stromlos halten und geht über Kontakt  $A$  nach der gemeinschaftlichen Zuleitung sämtlicher Druckknöpfe  $D_1$ ,  $D_2$ ,  $D_3$ . Wird nun z. B. Druckknopf  $D_1$  betätigt, so gelangt der Strom über diesen nach dem Stockwerkrelais  $S_1$ , das er erregt, um dann über Kontaktfinger  $F_1$  und  $u_1$  zur Spule  $U_1$  des Umschaltrelais und von da aus über den Verriegelungskontakt  $K_2$  zur zweiten Steuerstromsicherung zu gelangen. Nachdem das Umschaltrelais infolge Erregung des Magnets  $U_1$  betätigt ist, werden als Folge auch Bremsmagnet und Anlasser, welch letzterer ferner Kontakt  $A$  unterbricht, betätigt, sodass der Motor sich nunmehr in Bewegung setzen kann. Durch die Erregung des Stockwerkrelais  $S_1$  wird der zugehörige Kontakt geschlossen, sodass der Steuerstrom nach dem Durchfließen der Türkkontakte nur noch über den Stockwerkskontakt  $S_1$  direkt zu dessen Magneten gelangen kann, von wo aus er den weiter oben beschriebenen Weg einhält. Die Kontakte  $K_1$  und  $K_2$  dienen als Verriegelungskontakte, um nach einmal eingeleiteter Bewegung des Motors den im entgegengesetzten Sinne wirkenden Magneten stromlos zu halten, bis das Umschaltrelais sich wieder in seiner Nominalstellung befindet.

Wie aus dieser Erläuterung hervorgeht, ist nach Betätigung eines Druckknopfes die Stromzuleitung zu den andern Druckknöpfen unterbrochen, sodass deren allfällige Betätigung wirkungslos bleibt. Der Steuerapparat, bestehend aus einer Scheibe mit zwei Messingsegmenten und

einem dazwischen befindlichen Isolationsstück ist durch Zahnrädergetriebe oder Gelenkkette derart mit der Welle der Windentrommel verbunden, dass die Steuertrommel nicht mehr als eine halbe Umdrehung machen kann. Es wird somit das Isolationsstück  $J$  in verjüngtem Masse die Bewegung des Fahrstuhles mitmachen. Die Kontaktfinger  $F_1$ ,  $F_2$ ,  $F_3$  werden derart eingestellt, dass sie sich jeweils auf dem Isolationsstück befinden, wenn der Fahrstuhl im zugehörigen Stockwerk steht. Mit dieser Vorrichtung wird jeweils der Kontaktfinger je nach der Stellung des Fahrstuhls entweder mit  $U_1$  oder mit  $U_2$  verbunden, sodass der Druckknopf in Abhängigkeit von der Fahrstuhl-Lage stets automatisch in richtigem Sinne mit dem Umschaltrelais verbunden ist. Befindet sich nun in vorliegendem Beispiel der Fahrstuhl im I. Stock, so wird durch Betätigung des Druckknopfes  $D_1$  der Magnet  $U_1$  des Umschaltrelais betätigt und somit die Abwärtsbewegung des Fahrstuhls eingeleitet. Mit dieser Bewegung wird auch das Isolationsstück  $J$  nach Pfeilrichtung „ab“ bewegt, bis es unter den Kontaktfinger  $F_1$  gelangt und damit den Steuerstrom unterbricht. Durch dessen Unterbrechung wird auch Magnet  $U_1$  stromlos, sodass das Umschaltrelais in seine Anfangslage zurückkehrt und damit den Aufzugsmotor stillsetzt.

Um die Genauigkeit des Anhaltens vom toten Gang der ebenerwähnten grossen Uebersetzung zwischen Winde und Steuerapparat möglichst wenig abhängig zu machen, sind von den Erbauern der verschiedenen Aufzugsysteme besondere Ausschaltvorrichtungen konstruiert worden; es würde hier aber zu weit führen, diese verschiedenen Systeme genauer zu beschreiben. Unsere Abb. 2 stellt ein vollständiges Schaltungsschema eines Personenaufzuges mit Steuerung von aussen und von der Kabine aus dar.

Selbstverständlich sind bei einem derartigen Selbstfahrer, wie kurzweg diejenigen Anlagen genannt werden, die vom Publikum selbst bedient werden können, eine gewisse Anzahl Sicherheitsvorrichtungen notwendig, um den Fahrgästen den grösstmöglichen Schutz gegen Unfälle zu gewähren. Gegenüber den bereits in dem Aufsatze „Elektrisch betriebene Aufzüge“ in Band XL Jahrgang 1901, Nr. 1, 3 und 4 der Schweizerischen Bauzeitung erwähnten Sicherheitsvorrichtungen hat sich die Art und speziell die Ausführung derselben in den letzten 10 Jahren wesentlich verändert. Als wichtigste kommen heute folgende Vorrichtungen hauptsächlich in Frage. Bevor wir auf deren Beschreibung im Einzelnen eintreten, seien die Hauptverhältnisse eines modernen Personenaufzuges an einem Beispiel kurz erläutert.

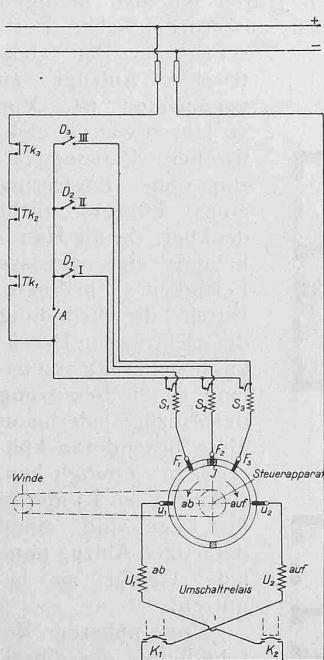


Abb. 1. Allgemeines Schaltungsschema einer Druckknopfsteuerung.

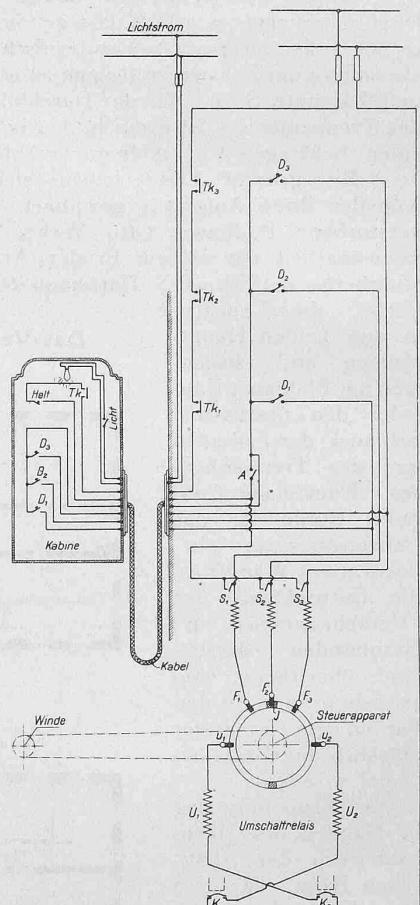


Abb. 2. Vollständiges Schaltungsschema einer Druckknopfsteuerung.

Die Abbildungen 3 und 4 veranschaulichen eine von der „Aufzüge- und Räderfabrik Seebach“ erstellte Personenaufzugsanlage im offenen Treppenhaus des Kaspar Escher-Hauses an der Stampfenbachstrasse in Zürich. Diese ist für eine Tragkraft von 6 Personen bzw. 450 kg bei einer Geschwindigkeit von 0,60 m/sec gebaut. Das Windwerk, bestehend aus einer Schneckenradwinde mit direkt gekuppeltem Drehstromschleifringmotor, ist im Untergeschoss direkt unterhalb des Aufzugsschachtes untergebracht. Diese durchaus praktische Anordnung gestattet ohne weiteres eine wirksame Isolierung des Maschinenfundamentes gegen die Fundamentmauern, auf dessen Wichtigkeit noch hingewiesen wird. Wie aus dem Aufrisse und Seitenriss ersichtlich, werden die Kabinenseile direkt, d. h. ohne Ablenkung in den Fahrtschacht geleitet, was in Anbetracht der Seilabnützung als günstigste Lösung betrachtet werden darf. Die zwei Gegengewichtsseile, die auf gleicher Trommel, jedoch in entgegengesetztem Sinne aufgewickelt werden, sind über eine seitlich wandernde zweirillig geschnittene Ableitrolle auf der gegenüberliegenden Seite des Aufzugsschachtes emporgeführt. Auch hier wurde auf die Lebensdauer des Seiles Rücksicht genommen, indem die Abbie-

#### Neuerungen im Bau elektrischer Aufzüge.

Abb. 3.

Allgemeine Anordnung eines Personen-Aufzuges in einem offenen Treppenhaus.

Masstab 1 : 100.

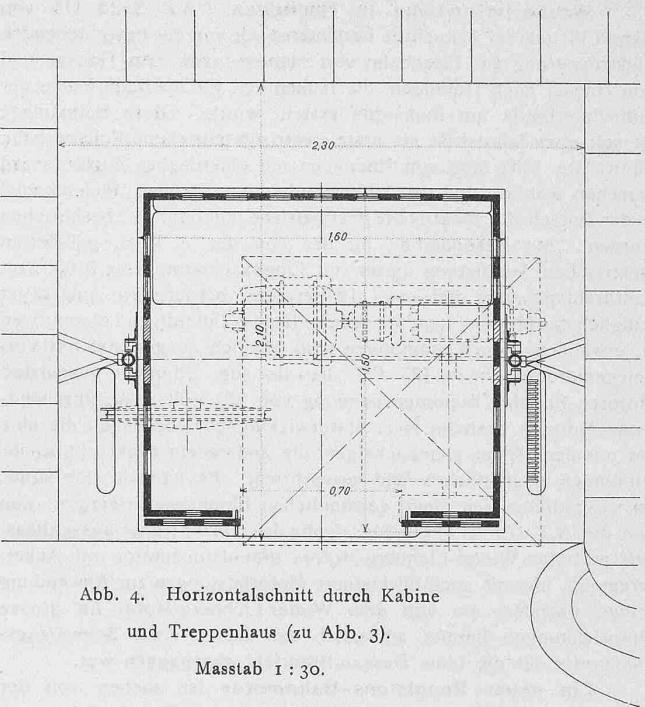
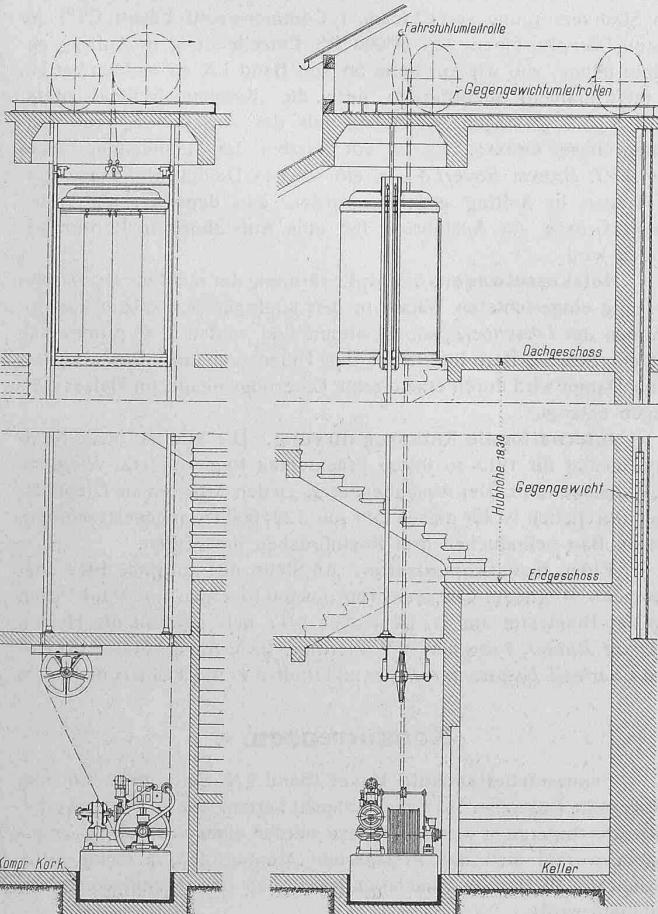


Abb. 4. Horizontalschnitt durch Kabine und Treppenhaus (zu Abb. 3).

Masstab 1 : 30.

gung des Seiles in gleichem Sinne erfolgt wie auf der Trommel. Als Führungsschienen für den Fahrstuhl sind im vorliegenden Falle gezogene Stahlrohre verwendet worden, deren Vorteile in der Folge erläutert werden. Das Gegengewicht ist in einem besonderen Schachte in gezogenen T-Eisenschienen geführt. Die Steuerung erfolgt vermittelst der beschriebenen elektrischen Druckknopfsteuerung. Im übrigen ist die Anlage mit allen Neuerungen versehen, die von einer modernen elektr. Aufzugsanlage verlangt werden können. (Forts. folgt.)

#### Miscellanea.

**Gasheizung für Kirchen.** Bei dem sehr scharfen Wettbewerb, der in deutschen Städten und Landbezirken zwischen Gaswerken und Elektrizitätswerken besteht, machen neuerdings die Gaswerke Anstrengungen, das Gebiet der Kirchenbeheizung, in dem die elektrische Wärmeerzeugung bereits namhafte Erfolge erzielt hat, zurückzuerobern. Einem Vortrage von Direktor Fr. Meurer, Cossebaude, der im „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung“ vor kurzem veröffentlicht wurde, ist zu entnehmen, dass die Kirchenheizung durch Steinkohlengas bereits Mitte des vorigen Jahrhunderts eingeführt und für verhältnismässig grosse Anlagen angewendet wurde. Da man damals jedoch die Verbrennungsprodukte frei in den zu beheizenden Raum ausströmen liess, zudem in der Konstruktion der Gasheizöfen Fehler beging und auch nur ungenügend berücksichtigte, dass für vorübergehende Raumheizung andere Regeln zu befolgen sind, als für die Dauerbeheizung von Räumen, so kam damals die Gasheizung für Kirchen rasch und gründlich in Verruf und konnte keinen Aufschwung erlangen. Gerade für die Lieferung des Wärmebedarfs eines nur selten zu beheizenden Raumes ist indessen die Gasheizung — wie übrigens auch die elektrische Heizung — besonders zweckmässig und einer Zentralheizungsanlage, wegen deren grosser Zeitdauer der Anheizperiode und einer während dieser Periode besonders unproduktiven erheblichen Wärmeabgabe an die Wandungen des zu beheizenden Raumes bedeutend überlegen. Für eine allen Ansprüchen genügende Lösung der Gasheizung in Kirchen gibt Meurer in seinem Vortrage die erforderlichen Anhaltspunkte. Er empfiehlt das Einleiten der Verbrennungsprodukte der Gasheizung in den Dachboden der Kirche, was auch in der „Anleitung zur Aufstellung von Gasheizapparaten“ von der Heizkommission des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern befürwortet wird, da hier vollständiger Schutz vor schädlicher Einwirkung von übergrossem Zug und Fallwinden usw. gewährleistet wird.