

Zeitschrift: Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins
Herausgeber: Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke
Band: 60 (1969)
Heft: 11

Artikel: Der neue Messwagen der FKH
Autor: Burger, U.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-916147>

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: 03.04.2026

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

BULLETIN

DES SCHWEIZERISCHEN ELEKTROTECHNISCHEN VEREINS

Gemeinsames Publikationsorgan des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins (SEV)
und des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke (VSE)

Der neue Messwagen der FKH ¹⁾ ²⁾

Von U. Burger, Zürich
2874 - 2881

621.317.2 - 182.3

1. Zweck und Notwendigkeit

Das Studium von Ausgleichsvorgängen in Hochspannungsnetzen ist eines der Arbeitsgebiete der Forschungskommission für Hochspannungsfragen. Die Untersuchungen umfassen sowohl die betriebsüblichen Schaltungen als auch Netzstörungen. Neben der betriebsmässigen Prüfung von Hochspannungsapparaten besteht ausserdem, um den Untersuchungsmethoden im Laboratorium eine reelle Grundlage zu geben, die Notwendigkeit, Netzversuche durchzuführen. Nur im Hochspannungsnetz ist das Zusammenspiel von Lichtbogen und Spannungs- bzw. Stromverlauf genau ersichtlich, und nur im Vergleich mit im Netz ausgeführten Messungen kann abgeschätzt werden, inwieweit Vernachlässigungen im Modell oder im vereinfachten Netz (Laboratorium) noch erlaubt sind. Die FKH hat deshalb schon im Jahre 1939 den ersten auch jetzt noch einsatzbereiten Messwagen konstruiert. Entsprechend den damals zur Verfügung stehenden Messapparaten ist dieser als Anhänger ausgeführte Messwagen mit annähernd 7 t recht schwer.

Die heute erhältlichen Oszillographen mit abgeschmolzenen Röhren benötigen keine Vakuumeinrichtung mehr und erlauben daher sowohl eine wesentlich leichtere Konstruktion als auch ein rascheres Arbeiten. Im Bestreben nach grösserer Beweglichkeit wurde daher im Winter 1966/67 mit der Verwirklichung eines neuen Messwagens begonnen. Dieser stand bereits im Herbst 1967 zum ersten Mal im Einsatz, wobei aber noch einige Teile fehlten. Diese Lücken wurden dann bis zum Frühling 1968 ausgefüllt.

2. Mechanischer Aufbau, Einrichtungen

Bei der Anschaffung des neuen Messwagens standen besonders drei Punkte im Vordergrund:

- a) Beweglichkeit;
- b) Fahrbar mit Personenwagen-Ausweis;
- c) Genügend starker Motor, um einen Anhänger von 2 t zu ziehen.

Bei ca. 5 Einsätzen pro Jahr spielten Höchstgeschwindigkeit und Fahrkosten keine Rolle. Die erste Forderung führte

¹⁾ FKH = Forschungskommission des SEV und VSE für Hochspannungsfragen.

²⁾ Vortrag, gehalten an der Mitgliederversammlung der FKH vom 21. November 1968.

zu einem selbstfahrenden kleinen Lastwagen, wobei die zweite Bedingung das Gesamtgewicht auf max. 3,5 t beschränkte. Als Lösung kristallisierte sich ein Lieferungskastenwagen heraus, wobei zu einem sehr günstigen Preis eine Occasion vom Typ Hanomag erworben werden konnte. Dieser mit einem 2,8-l-Dieselmotor ausgerüstete Wagen besitzt eine Motorbremse und hinten Doppelbereifung. Er ist ohne weiteres in der Lage, eine Anhängelast von 2 t zu ziehen, welche eine eventuell später erforderliche Materialtransportmöglichkeit oder Erweiterung umfasst.

Um das stehende Arbeiten im Wageninnern zu ermöglichen, war eine Erhöhung des Daches um 30 cm notwendig. Der Wagen erhielt dadurch das aufgestockte Aussehen, wie es Fig. 1 darstellt. Gleichzeitig wurden die Fenster eingesetzt und der Innenraum ausgekleidet. Der an die Führerkabine anschliessende erste Meter des Laderaums ist durch eine Schiebetüre lichtdicht abgetrennt (Fig. 2). Dieser als Dunkelkammer ausgeführte Teil enthält in Fahrtrichtung links einen Schubladenstock für Photomaterial und rechts ein Doppelabwaschbecken aus Chromstahl. Dazwischen, an die Trenn-



Fig. 1
Der neue Messwagen

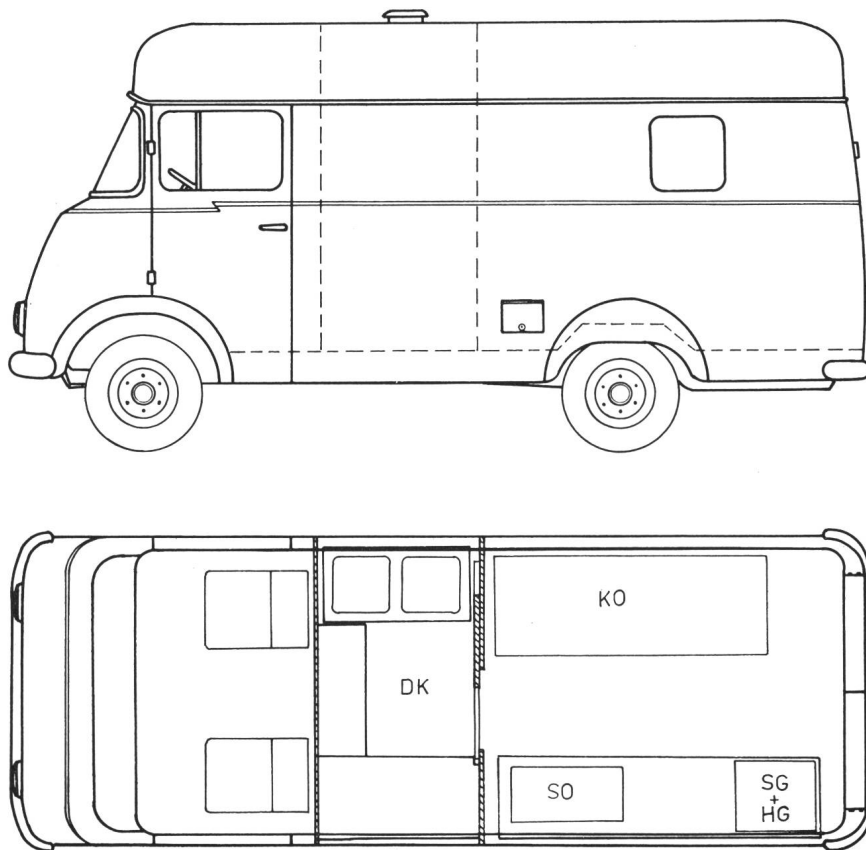


Fig. 2
Raumaufteilung im neuen Messwagen
 Maßstab $\approx 1 : 50$
 DK Dunkelkammer; KO Kathodenstrahloszillograph;
 SO Schleifenzillograph; SG Steuergerät;
 HG Hilfsgerät

baren Teile miteinander verbunden werden. Am einfachsten erfolgt dies über das Wagenblech. Vor dem Anbringen der Innenverkleidung wurden daher an mehreren Stellen Eisenstücke an die Kastenverstärkungen geschweisst. Die nachträglich gebohrten Löcher mit Gewinde dienen nun zugleich als Halterungen sowie als Erdungspunkte.

Das KO-Gehäuse und somit der ganze Wagen sind über die Koaxialkabelmünder mit der Teiler-Erdung verbunden. Um den Wagen nicht noch an einer ganz anderen Stelle zu erden, erfolgt die Energieversorgung über einen für 10 kV isolierten Trenntransformator. Dieser und die ganze Stromverteilung mit Tableau wurde unter dem Arbeitstisch über und neben dem Radkasten angeordnet (Fig. 3). Das Versorgungskabel kommt somit dreipolig von aussen durch die linke seitliche Öffnungsklappe auf einen Steckeranschluss.

wand der Führerkabine anlehnend, ist ein 35 cm breites Verbindungsbrett angeordnet. Auf ihm steht der 1,2 m lange PVC-Trog mit der Entwicklerflüssigkeit. Beim photographischen Arbeiten enthält dann das linke, anschliessende Becken des Abwaschtroges das Wasser und das rechte die Fixierflüssigkeit. Sowohl die Zufuhr von Frischwasser zum Schwenkhahnen in der Mitte des Chromstahlbeckens als auch der Ablauf sind durch den Wagenboden nach aussen geführt. Im Dach der Dunkelkammer sorgt ein Ventilator für die besonders bei geschlossener Schiebetüre notwendige Luftzirkulation.

Im Messraum folgen in Fahrrichtung links (Fig. 3) ein grosser und zwei kleine Schubladenstöcke mit einer Deckplatte, welche Platz für den Schleifenzillographen (SO), die Schaltwalze und weitere Messinstrumente bietet. Rechts steht die 10-Strahl-Registriereinrichtung (Fig. 4).

Für die Einführung von Kabeln in den Messwagen dienen zwei seitlich in Bodenhöhe angebrachte Klappen mit einfachem Schloss. Die Koaxialkabel werden rechts hinten unmittelbar unter den KO-Anschlüssen, die SO-Messkabel und Steuerkabel links vorn vor der Dunkelkammer eingeführt. Die letzteren verlaufen neben dem Arbeitstisch in die Höhe, wo zwei Verteilbretter und der Stromschutz der Schleifen angeordnet sind. Für eventuelle Querverbindungen innerhalb des Wagens dienen zwei an den gegenüberliegenden Seitenwänden befestigte Buchsenbrettchen, welche unter der Wagentauskleidung miteinander verbunden sind.

Dieser ist über einen 25-A-Schütz (dreipolig) mit dem einphasigen Isoliertransformator verbunden. Bis hier sind die Kabel und Apparate speziell isoliert. Der Trenntransformator ist für 4 kVA ausgelegt und weist primärseitig die Spannungen 400 und 230 V auf. Die vier Sekundärspannungen (210, 220, 230 und 240 V) lassen sich mittels eines Drehschalters einstellen. Ein Schalttafelvoltmeter kontrolliert den

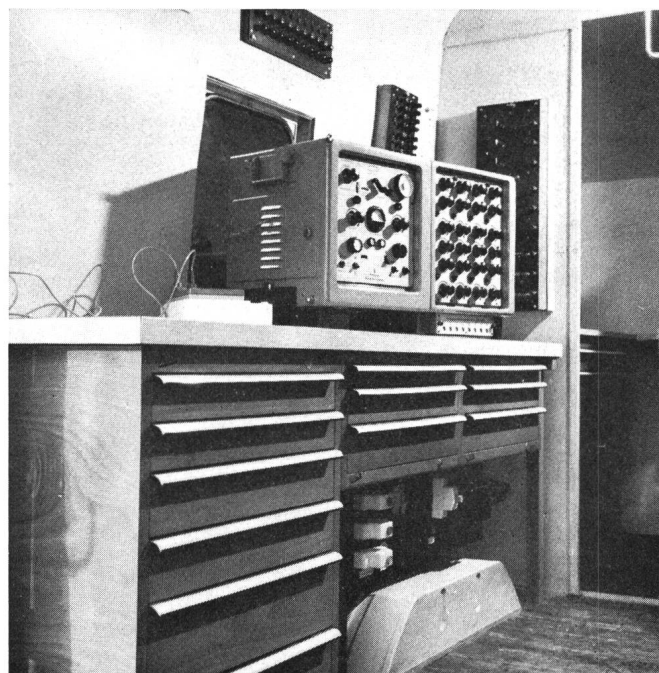


Fig. 3
 Linke Seite des Messraumes

3. Stromversorgung, Erdung, Beleuchtung

Um innerhalb des Wagens keine gefährlichen Spannungsdifferenzen zu erhalten, müssen alle metallischen, berühr-

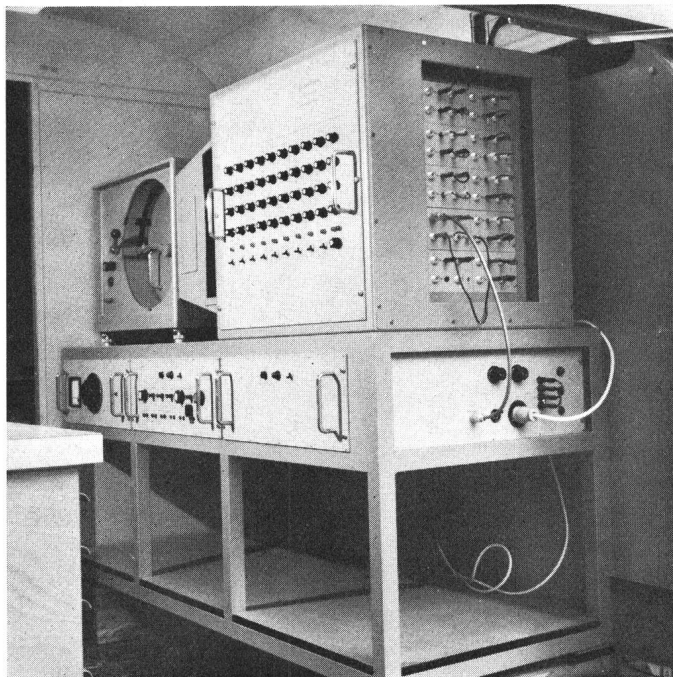


Fig. 4

Rechte Seite des Messraumes mit der 10-Strahl-Registriereinrichtung

gewählten Wert. Die Stromversorgung führt über drei einphasige 10-A-Schütze auf fünf Steckdosen, von denen zwei auf der linken, zwei auf der rechten Seite des Messraumes und eine in der Dunkelkammer angebracht sind. Die Verbindungsleitungen verlaufen unter der Verkleidung und sind doppelt mit PVC isoliert.

Die Beleuchtung des Arbeitsraumes erfolgt durch eine 1,3 m lange, an der Decke befestigte Doppelfluoreszenzröhre. Die Dunkelkammer weist an der Rückwand der Füh-

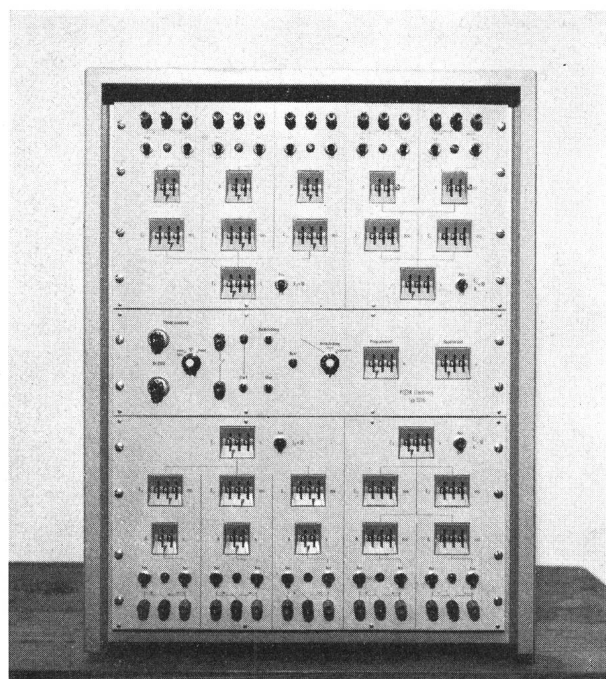


Fig. 5

Elektronisches Steuergerät

rerkabine eine normale und eine Rotlampe auf. Über dem Chromstahlbecken ist noch eine weitere Rotlampe angeordnet.

4. Registriereinrichtungen

4.1 Schleifenoszillograph (Fig. 3)

Der im Jahre 1955 angeschaffte Schleifenoszillograph fand bereits im alten Messwagen Anwendung. Die acht Schleifen, angeschlossen an Strom- und Spannungswandlern, dienen zur Registrierung des generellen Verhaltens. Die oberste Messfrequenz mit dem Amplitudenfehler von 10 % liegt je nach Schleifentyp zwischen 1...4 kHz. Die maximale Ablaufgeschwindigkeit des 12 cm breiten Photopapiers beträgt 15 m/s.

Dieser Oszillograph arbeitet auch heute noch zu voller Zufriedenheit. Bei grösseren Netzversuchen genügt jedoch die zur Verfügung stehende Anzahl Meßschleifen nicht. In diesen Fällen war es bisher möglich, einen weiteren Schleifenoszillographen von der ETH leihweise zu bekommen.

4.2 Kathodenstrahloszillograph (Fig. 4)

Diese für die Aufzeichnung von raschen Netzvorgängen geeignete Registriereinrichtung besteht im wesentlichen aus zehn abgeschmolzenen Einstrahlröhren und einer Trommelkamera. Der Unterschied gegenüber den normalerweise in Laboratorien verwendeten Kathodenstrahloszillographen

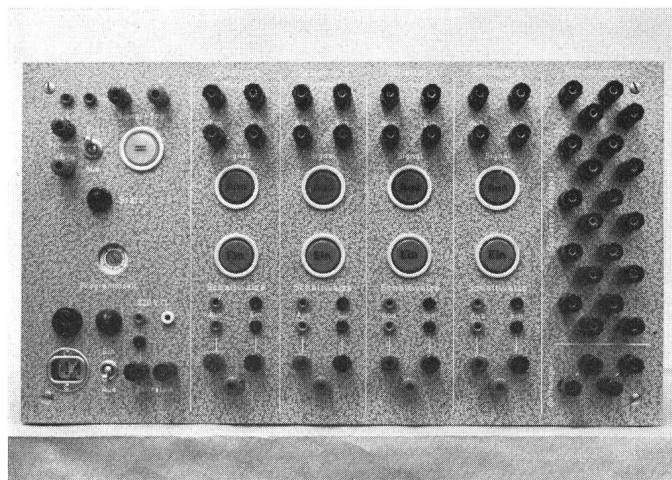
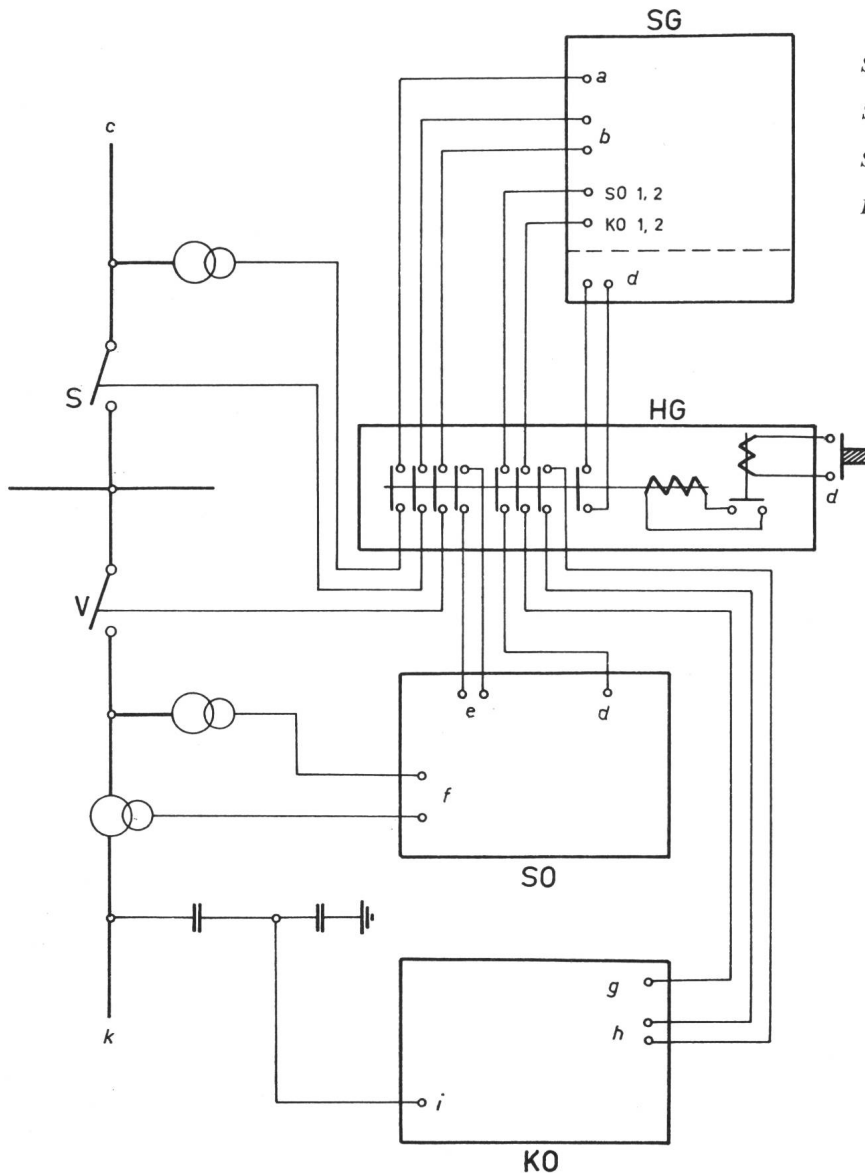


Fig. 6
Hilfsgerät

liegt darin, dass sowohl Verstärker wie auch elektrische Zeitablenkung fehlen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass gerade diese Teile besonders empfindlich gegen magnetische und elektrische Felder sind. Sowohl in Stoss- als auch in Kurzschlussversuchen treten oft Erscheinungen auf wie unregelmässige Ablenkung des Strahles in der Zeitachse und Schwingungen, die auf ungenügendes Abschirmen dieser Teile des KO zurückzuführen sind. Aufwendige Massnahmen helfen oft im Laboratorium weiter, sind aber im Feldversuch zu zeitraubend. Diese Probleme sind hier mit dem direkten Plateneingang ohne elektronisch gesteuerte Zeitablenkung umgangen. Zugleich lassen sich auch Vorgänge als Differenzspannung zwischen zwei erdfremden Klemmen messen.



Die Röhren mit der Beschleunigungsspannung von 6 kV erlauben eine Schreibgeschwindigkeit von 100 km/s. Eine der Röhren kann mit Hilfe eines Umschalters intern mit einem Quarzgenerator zur Zeiteichung verbunden werden.

Die Trommelkamera mit einer maximalen Umfangsgeschwindigkeit von 100 m/s bewirkt die zeitliche Auflösung des Vorganges. 100 kHz sind damit noch gut auswertbar. Zwischen der Röhre und dem Film hat jeder Strahl sein Objektiv, das das Bild im Verhältnis 3 : 2 verkleinert. Bei einer Spannung von 210 V erscheint auf dem Film ein Ausschlag von ≈ 20 mm (beide Werte «peak-peak» gemessen). Für die Aufnahme des gewünschten Vorganges können die Strahlen elektronisch für eine bestimmte Zeitdauer aufgehellt werden.

Im weiteren erlaubt eine Automatik die Strahlen auch nur für einen Umgang des 1,15 m langen Photostreifens aufzuhellen. Dies ist besonders für die Aufnahme von periodischen Vorgängen gedacht.

Auch dieses Gerät ist mit einem Isoliertransformator am Eingang versehen. Solange der KO im Messwagen steht, ist dieser Trenntransformator überflüssig; bei der Verwendung

Fig. 7
Schaltschema der Steuerung eines Netzversuches
S Sicherheitsschalter, *V* Versuchsschalter, *c* Speisung,
k zu schaltendes Objekt
SG Steuergerät, *a* Synchronisierschaltung, *b* Schalter
HG Hilfsgerät
SO Schleifenoszillograph, *e* Lampenaufhellung, *f* Schleifen 1...8
KO Kathodenstrahloszillograph, *g* Strahlauhhellung,
h Verschlussöffnung, *i* Strahl 1...10
d Start des betr. Gerätes

des KO ausserhalb des Wagens kann er sich jedoch recht nützlich erweisen.

5. Programmsteuerung

5.1 Elektronisches Steuergerät (Fig. 5)

Bis heute diente eine mechanische Schaltwalze zur Steuerung des gewünschten Programmablaufes. Diese besteht aus mehreren auf einer drehbaren Achse angeordneten Scheiben, die mit Nocken versehen im Verlaufe der Umdrehung Kontakte schliessen und öffnen. Als Ersatz dieses recht schweren und zudem nicht synchronisierbaren Gerätes wurde gleichzeitig mit dem Bau des neuen Messwagens ein elektronisches Steuergerät in Auftrag gegeben. Eine Firma erklärte sich bereit, nach einem von der FKH entworfenen Blockschema das gewünschte Gerät zu bauen. Das Prinzip der Zeitsteuerung beruht auf dem Zählen von Halbwellen, bis eine bestimmte, vorher eingestellte Anzahl erreicht ist. Diese Halbwellen können umschaltbar intern vom 50-Hz-Netz oder über einen Transformator extern von einer Spannungsquelle (10...250 V, 50 Hz...1 kHz) kommen.

Beim Starten des Gerätes durch Druckknopf oder externen Schliesskontakt beginnen die Zählleinheiten nach dem ersten positiv ansteigenden Nulldurchgang der Steuerspannung mit der Zählung der Halbwellen. Damit ist bereits die gewünschte Synchronisierung der Zähler mit der Steuerspannung erreicht. Bei einem Einsatz im 50-Hz-Netz beträgt somit die Zeiteinheit 10 ms, d. h. eine erste, im folgenden als Grobzeit bezeichnete Dauer ist in Hundertstelsekunden wählbar. Die Vorwahl einer gewünschten Anzahl Halbwellen erfolgt mit Hilfe von Multiswitchs. Diese in der Frontplatte angeordneten Organe bestehen aus drehbaren Scheiben, die auf ihrem Umfang die Zahlen 0...9 aufweisen, in ihrem Innern aber Kontakte umschalten. Die Zählleinheiten, d. h. die Flip-Flop, sind nun über Dioden mit diesem Multiswitch verbunden. Stimmt im Verlauf der Zählung der Halbwellen die Stellung der Flip-Flop mit derjenigen des Multiswitch überein, so geht ein Impuls weiter. Dieser öffnet ein Tor, das einen 100-kHz-Quarzgenerator freigibt. Dessen Frequenz wird zuerst auf 10 kHz untersetzt. Die folgenden Zählleinheiten der Feinzeitstufe zählen nun die Perioden dieser Frequenz. Auch hier geht dann ein Impuls weiter, wenn die Stellung der Flip-



Fig.8
Transport des Messwagens mit der Luftseilbahn zur Zentrale Robiei (Maggia-Kraftwerk)

Flop-Zähler mit der im Multiswitch gewählten übereinstimmt. Eine angestossene Kippstufe betätigt nun das mit dem zu steuernden Objekt verbundene Quecksilber-Relais.

Die feinste einstellbare Zeiteinheit beträgt 0,1 ms mit einer Streuung von $\pm 5 \mu\text{s}$. Mit einem Quarz von 1 MHz anstelle der 100 kHz wäre es möglich gewesen, diesen Wert um eine weitere Zehnerpotenz zu senken. Dies lohnte sich jedoch nicht, da die Quecksilber-Relais selbst eine Streuung von einigen μs aufweisen.

Das Steuergerät umfasst 10 Kanäle, die sowohl Ein- wie Ausbefehle erteilen können. Aus Ersparnisgründen sind die Kanäle in vier Gruppen aufgeteilt, von denen jede eine gemeinsame von 0,01...9,99 s regulierbare Grobzeit aufweist. Die Feinzeit pro Kanal hat ihrerseits eine Dauer von 0,1...100 ms. Sie kann mit Hilfe eines Umschalters um eine Dekade verschoben werden (1...1000 ms). Die Rückstellung aller Zählleinheiten, Tore und Kippstufen in ihre Ausgangslage ist sowohl von Hand mit Drucktaste als auch automatisch nach einer einstellbaren Programmzeit möglich. Für Modelluntersuchungen wurde als weitere Variante eine wählbare Repetierzeit vorgesehen. Der KO zeigt dann ein stehendes Bild des Vorganges.

Die elektronische Schaltwalze ist nicht wie eine mechanische rasch überblick- und kontrollierbar. Sie besitzt nicht eine kleine Zahl von Scheiben, sondern ihr Eingeweide besteht aus ca. 120 Bausteinen, sog. Flip-Flop (4 pro Zähldekade), die alle richtig stehen müssen, um den gewünschten Ablauf zu garantieren. Beim Drehen des Knopfes zur Wahl der Rückstellungsart können einzelne Flip-Flop kippen. Das Programm muss probeweise einmal abgespielt werden, worauf alle Flip-Flop elektrisch fixiert sind. Eine beliebige Anzahl Wiederholungen erfolgen dann fehlerfrei. Der elektronische Aufbau erfordert nun bestimmte Vorsichtsmaßnahmen. Für die Steuerungen in Hochspannungsanlagen wurde

daher zusätzlich ein Hilfsgerät gebaut, das Sicherheitsfunktionen übernimmt.

5.2 Hilfsgerät zum Steuergerät (Fig. 6)

Das Hilfsgerät enthält vier Schütze mit je 6 Kontaktpaaren. Alle Befehle des Steuergerätes sind über diese Kontakte geführt, die im Ruhezustand offen sind. Das elektronische Steuergerät kann jetzt beliebig oft betätigt werden, ohne dass die Befehle nach aussen gehen. Ein Zeitrelais mit einer von 1...5 s verstellbaren Haltedauer steuert die vier Schütze. Erst nach dem Auslösen dieses Relais mit Hilfe eines Druckknopfes wird das Steuergerät mit den zu steuernden Apparaten verbunden und dies nur für die Zeit von einigen Sekunden. Dem Hilfsgerät kommt somit die Aufgabe zu, das Steuergerät und die zu steuernden Anlageteile in Ruhezustand voneinander zu trennen.

Dieses Hilfsgerät enthält zudem Leuchttasten, die das Ein- bzw. Ausschalten von vier Hochspannungsschaltern gestatten und die Schalterstellungen signalisieren. Für Funktionen wie Lampenaufhellung des SO, Verschlussöffnen des KO stehen noch freie Kontaktpaare zur Verfügung, das Hilfsgerät wird hier zum Steuergerät.

5.3 Steuerung eines Netzversuches

In Fig. 7 ist das prinzipielle Schaltschema der Steuerung eines Netzversuches dargestellt. Wie eine Barriere trennt das Hilfsgerät (HG) das elektronische Schaltgerät von allen übrigen Apparaten und Geräten. Solange der Weg nicht freigegeben wird, darf das Steuergerät beliebig oft gestartet und kontrolliert werden. Ebenso verhindert das Zeitrelais ein Repetieren des Programms.

Beim Anschliessen der Netz- und Steuergeräte wird von der Seite der FKH immer Wert darauf gelegt, dass soweit wie möglich dieser Eingriff in die Anlage die normalen Schutzeinrichtungen weder stört noch ausser Betrieb setzt. Die Anlage behält dadurch ihre normale Funktionsweise bei, das heisst, bei allfälligem Bedarf kann sie innerhalb kurzer Zeit dem Betrieb wieder übergeben werden.

Die beschriebene Steuerung hat sich bereits in drei Netzversuchen bestens bewährt.

6. Einsatzmöglichkeiten

Auf Grund der Ausrüstung an Oszillographen und Schaltgeräten ist der neue Messwagen besonders zur Erfassung nicht-periodischer Vorgänge, wie sie bei Schaltungen im Netz auftreten, geeignet. Aus der Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten sind als Beispiele zu nennen:

- a) Schalten von induktiven Lasten (Transformatoren, Drosseln, Motoren);
- b) Schalten von kapazitiven Lasten (Kondensatoren, Freileitungen, Kabel);
- c) Schalten von Kurzschlüssen;
- d) Schalten von induktiven und kapazitiven Wandlern; Kontrolle der Abbildungstreue;
- e) Schalten von Gleichrichteranlagen und Lichtbogenöfen zur Ermittlung der Netzbeeinflussung;
- f) Erdungsmessungen unter Kurzschlussbedingungen.

Der neue Messwagen hat bereits in verschiedenen Versuchsserien seine Tauglichkeit unter Beweis gestellt. Selbst

eine Luftseilbahnfahrt auf fast 2000 m Höhe (Zentrale Robiei) hat er gut überstanden (Fig. 8). Ziel der Versuche war es immer, Aufschluss über besondere Vorkommnisse im Zusammenhang mit den betriebsüblichen und betriebsmäßigen Schaltungen oder mit Netzfehlern zu erhalten.

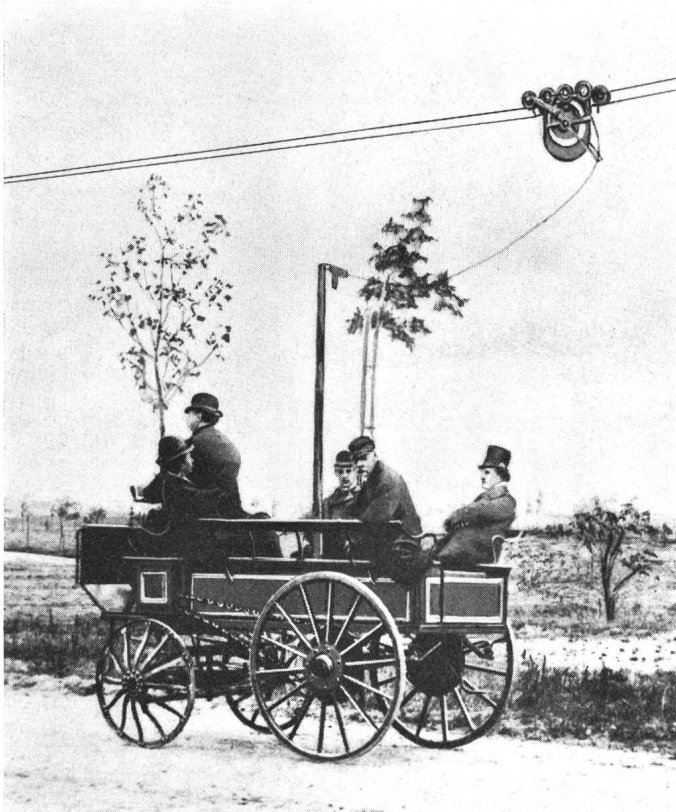
Adresse des Autors:

Dr. U. Burger, dipl. Elektroingenieur, Forschungskommission des SEV und VSE für Hochspannungsfragen, Seefeldstrasse 301, 8008 Zürich.

EIN BLICK ZURÜCK

Der erste Oberleitungs-Omnibus, 1882

2764



Siemens AG, München

In vielen Ländern der Welt hat sich der «Obus», der Trolleybus oder Filobus und wie er sonst noch genannt wird, dank seinen verschiedenen Einsatzmöglichkeiten bewährt. Wenn er trotzdem aus manchem Stadtbild wie z. B. Berlin oder London verschwunden ist, so ist das nur ein Abschnitt mehr in seiner recht wechselhaften Geschichte. Denn die Voraussetzungen, unter denen seine Verwendung verkehrstechnisch und wirtschaftlich am günstigsten ist, ändern sich im Laufe der Zeit. Er ist zwar an eine Fahrleitung gebunden, aber nicht in so starrer Weise wie die Strassenbahn und kann deshalb eine grössere Wendigkeit entwickeln. Bei engen Strassen, die die Verlegung von Geleisen nicht erlauben, bietet sich der «Obus» an, ebenso wie bei starken Steigungen innerhalb einer Stadt. Es ist daher interessant, vom heutigen Stand zurückzublicken auf die Situation der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts.

Werner von Siemens¹⁾, dessen Idee es war, den Elektromotor in den Bahnbetrieb einzuführen, setzte sich für die Entlastung des Strassenverkehrs ein. Dies wollte er durch den Bau von «Säulenbahnen» (Hochbahnen) und Untergrundbahnen erreichen. Beiden Projekten standen jedoch damals unüberwindliche Hindernisse gesetzlicher und technischer Art entgegen. So war es naheliegend, sich zunächst mit der Verbesserung von Pferdebahnen bzw. -wagen zu befassen. Am 29. April 1882 waren dann die Vorbereitungen bei Siemens & Halske soweit abgeschlossen, dass der Versuchsbetrieb mit einem durch Elektrizität gezogenen Wagen, «Elektromote», beginnen konnte.

Auf der Joachim-Friedrich- und Johann-Georg-Strasse (quer zum heutigen Kurfürstendamm) in Berlin fiel ein jagdwagenähnliches Gefährt auf, das nicht mit Pferden bespannt war und sich trotzdem fortbewegte. Entlang der 540 m langen Versuchsstrecke waren Telegraphenmasten aufgestellt, die zwei Leitungen trugen. Auf diesen lief ein Kontaktwagen mit acht Rädern, wobei die gegenüberliegenden voneinander isoliert waren. Sie vermittelten über ein leichtes Kabel die Verbindung zwischen der Oberleitung und den unter dem Führersitz befindlichen Motoren. Es waren dies zwei Gleichstrom-Reihenschlussmotoren von je 3 PS, die bei einer Betriebsspannung von 500 V liefen. Der Wagen selbst erreichte eine Geschwindigkeit von ca. 12 km/h.

Die Versuche wurden am 12. Juni 1882 beendet und wie es heisst, «mit vollständigem technischen Erfolge». Dass dieser Anlage nicht noch weitere folgten, liegt wohl einmal an der stürmisch einsetzenden Elektrifizierung von Pferdebahnen, aber auch am schlechten Zustand der damaligen Strassen, wie am Stand der Wagenbautechnik, die noch keine Gummibereifung kannte. Doch das Grundprinzip des Oberleitungs-Omnibusses war festgelegt und darauf konnte die später einsetzende Weiterentwicklung aufbauen.

G. Weidringer

¹⁾ s. Bull. SEV 57(1966)12, S. 537.