

Wintermonaten der Fall ist, sowie als Reserve stehen zwei Locomobilen von je 15 Pferdestärken zur Verfügung, so dass man bei schwächerem Verkehre die beiden Locomobilen, eventuell — wie im Laufe dieses Winters — auch nur Eine davon (und ebenso auch nur eine primäre Dynamo-Maschine) in Betrieb setzen kann.

In jedem elektrischen Wagen (Fig. 1) ist in der Mitte zwischen den beiden Wagenaxen eine secundäre Maschine derart angebracht, dass die Pole derselben mit denen der primären Maschine durch gutleitende Drähte verbunden und ebenso von einander wieder getrennt werden können. Im ersten Falle findet die Rotation des Ankers A_2 statt (Fig. 2). Mit der Ankeraxe ist an dem einen Ende ein Zahnrad fest verbunden, das durch Vermittlung weiterer Zahnräder die Wagenaxen und somit den ganzen Wagen in Bewegung setzt. Soll der Wagen durch den elektrischen Strom fortwährend getrieben werden, so müssen die Pole der primären mit denen der secundären Maschine im Wagen auch fortwährend verbunden bleiben, d. h. der Stromkreis muss von jedem Punkte der Bahn aus durch den Wagen geschlossen bleiben. Diese Bedingung wird dadurch erfüllt, dass von jedem Pole der Wagenmaschine ein Kupferdraht ausgeht, welcher am Wagendache in eine starke Metallspitze endigt. Auf diese Metallspitzen sind nun die Contact-Aufsätze C_1 und C_2 (Fig. 1)