Verbesserung an Schmiergefässen der Excenter, Leit- und Kuppelstangen der Locomotiven

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-4886

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Verbesserung an Schmiergefässen der Excenter, Leit- und Kuppelstangen der Locomotiven.

(Patent F. A. Schulz von Straznizky und Carl Brendl.)

Es ist eine bekannte Thatsache, dass der Verbrauch von Schmieröl für die Oelung der sich bewegenden Maschinentheile bei den bestehenden Constructionen der Schmiergefässe eine sehr bedeutender ist.

Fig. 1.

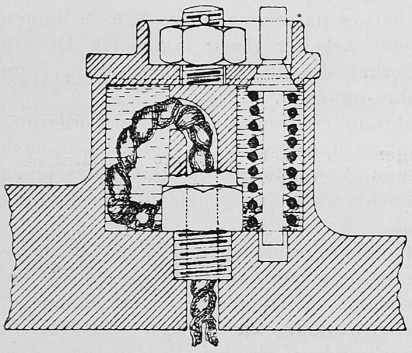


Fig. 2.

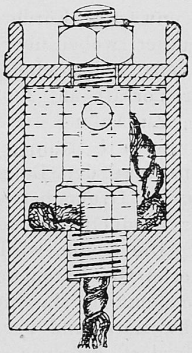


Fig. 1 und 2 zeigt eine der gebräuchlichsten Constructionen der Schmiergefässe, welche aber folgende Nachtheile an sich trägt:

1. Der Docht liegt beständig im Oele; demzufolge wird auch fortwährend durch die Saugkraft des Dochtes Oel angesogen und zu dem sich bewegenden Theile geführt, ob nun die Maschine stille steht, sich langsam oder schnell bewegt.
2. Der Verschluss mit dem Druckventil, welches die Feder am Deckel andrückt, wird bald wie jeder Federverschluss durch oftmaligen Gebrauch undicht, wodurch einerseits abermals ein grosser Oelverlust herbeigeführt, anderseits das noch vorhandene Oel durch Staub etc. verunreinigt wird.
3. Das Maschinenpersonal muss nach je einer Fahrstunde, ja in den meisten Fällen noch früher das gänzlich verloren gegangene Oel durch Nachgiessen ersetzen, was bei den geringen Aufenthalten und noch anderen Arbeiten stets mit einer derartigen Hast geschieht, dass hiebei ein Verschütten von Oel unvermeidlich ist.
4. Durch Herausschleudern des Oeles bei bereits schlechtem Verschluss während der Bewegung der Maschine wird diese, sowie auch die nachfolgenden Fahrobjecte mit Oel bespritzt, wodurch die Reinerhaltung erschwert und öftere Reinigung bedingt wird.

Die in Fig. 3 und 4 dargestellte verbesserte Construction der Schmiergefässe besteht darin, dass der Deckel mit einem Ansatz versehen wird, welcher innen parabolisch ausgedreht ist.

In Folge dieser parabolischen Form und des hiedurch verengten Querschnittes wird das Oel bei der geringsten Bewegung an den Wänden aufsteigend zum Dochte geführt und benetzt das Oel den Docht nach Massgabe der Bewegung.

Das Schmiergefäss selbst bleibt unverändert.

Der Bolzen, in welchem der Docht, wie Fig. 1 zeigt, eingezogen wird, ist ganz durchbohrt. Die hervorragenden Theile des Dochtes kommen unter die seitliche Einfüllöffnung zu stehen.

Das Gefäss wird bis zum Dochte mit Oel einmal gefüllt. Der Verschluss der Einfüllöffnung mittelst der Schraube und der kleinen Lederscheibe ist vollkommen dicht.

Die Vortheile dieser verbesserten Schmiergefässe sind:

1. Die Oelung der sich bewegenden Maschinentheile erfolgt dem Gange der Maschine entsprechend. Beim Stillstande tropft kein Oel durch.
2. Durch den guten Verschluss wird das Herausschleudern sowie die Verunreinigung des Oeles verhindert.
3. Das Maschinenpersonal braucht während einer Fahrzeit von 8 bis 9 Stunden sich um die bewegenden Maschinentheile, bei welchen diese verbesserten Schmierapparate angebracht sind, in Hinsicht der Schmierung, gar nicht zu kümmern, indem ein Nachgiessen von Oel erst nach Verbrauch des letzten Tropfens nöthig ist.
4. Die Maschine sowie die nachfolgenden Fahrobjecte und die Stelle, wo die Locomotive geschmiert wird, werden gar nicht verunreinigt.

Fig. 3.

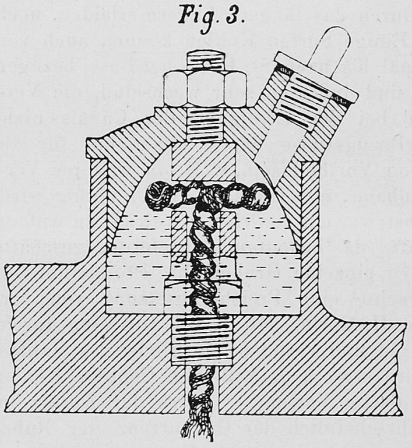
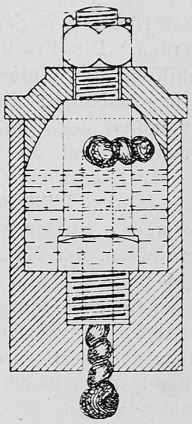


Fig. 4.



Die Erfahrung an den vielen Maschinen, welche mit diesen verbesserten Schmiergefässen schon versehen sind, hat gelehrt, dass die Ersparniss an Oel 60—75 % ausmacht.

Diese Verbesserung, welche den Zugförderungsbeamten der Kaiserin Elisabeth-Bahn, F. A. Schulz von Straznizki und Carl Brendl in Oesterreich, patentirt worden, wurde bereits bei 9 Maschinen der Kaiserin Elisabeth-Bahn eingeführt, und ist die Einführung bei den andern Maschinen im Zuge.

Nachschrift: Aehnlich wie bei Locomotiven kann man dieselbe Construction bei Stabil- und Schiffsmaschinen anwenden.

* * *

Verbesserte Nitroglycerin-Verbindung.

von

R. Gottheil, Berlin.

(Rheinische Dynamit-Fabriks-Gesellschaft in Opladen)

Die Verbesserung besteht im Zusatze eines Kohlenwasserstoffes, z. B. Naphtalins, von welch' letzterem man zwei bis drei Theile auf 100 Nitroglycerin nimmt. Es werden zwei Mischungsvorschriften gegeben:

	I.	II.
Infusorienerde	23 %	20 %
Kreide	2 %	3 %
Obenerwähnte Lösung von Naphtalin in Nitroglycerin	15 %	70 %
Schwerspath	—	7 %

* * *