

Luftheizung für Eisenbahn-Fahrzeuge

Autor(en): **Pape, G.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 25

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-8568>

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.

INHALT: Luftheizung für Eisenbahn-Fahrzeuge (mit einer Tafel), mitgetheilt von Maschinen-Ingenieur G. Pape. — Mr. Law's Rapport über die Tay-Brücke (Schluss). — Revue. — Miscellanea. — Necrologie — Vereinsnachrichten.

Luftheizung für Eisenbahn-Fahrzeuge.

(Mit einer Tafel.)

Mitgetheilt von Maschinen-Ingenieur G. Pape.

Nr. 25 der „Eisenbahn“ vom 20. December letzten Jahres brachte die Beschreibung einer Warmluftheizung mit kontinuierlicher Feuerung. Der Verfasser des betreffenden Artikels bemerkte, es sei wünschenswerth, dass die Veröffentlichung von Beobachtungen an derartigen Anlagen weit öfter geschehe, da man nur durch Thatsachen häufig vorkommende entgegenstehende Ansichten aufklären könne.


Die Zweckmässigkeit des Gesagten anerkennend, will ich ebenfalls auf diese Weise versuchen, nicht allein Fachgenossen, sondern auch dem reisenden Publikum eine Einrichtung zu beschreiben, die, im hohen Norden bei jeder Temperatur sich bewährend, in der Schweiz während des letzten Winters mehrfach angegriffen und unrichtig beurtheilt worden ist. Es ist dies die der Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen patentirte Luftheizung für Eisenbahnfahrzeuge. Auf die beigegebene Tafel verweisend, beginne ich mit der

Beschreibung des Heizapparates.

Dieser besteht aus

- a) dem eigentlichen Ofen,
- b) dem Lufterwärmungsraume,
- c) dem Rauchrohre,
- d) den Leitungscanälen, und
- e) den im Inneren der Wagenabtheilungen angebrachten Stellvorrichtungen zum Reguliren des Luftaustrittes.

a) Die Ofen, deren Grösse sich nach den Wagengattungen und der Brenndauer, für die sie bestimmt sind, richtet, haben verschiedene Querschnittsformen.

Es sind aus Gusseisen erstellte Füllöfen, die 7—20 kg Coaks zu fassen vermögen und am obern Theile mit einer Thüre zum Aufgeben des Brennmaterials und unten rechter Hand mit einer weitem zum Reinigen des Rostes von Asche und Schlacken versehen sind. Der obere Thüre gegenüber befindet sich etwa 10 cm über dem Roste gelegen ein Rohransatz von  Querschnitte zur Ableitung der Verbrennungsproducte. Der untere Theil des Rostes ist von einem aus Blech und Winkelleisen angefertigten Kasten (Aschenkasten), dessen Boden bis zur Hälfte bedeckt ist, eingefasst. Die vordere Hälfte desselben kann mit Hilfe des Hebels *h* mittelst der Klappe *k* geschlossen werden. Die in der cylindrischen Einfassung *i* des Aschenkastens, sowie in dem diese umgebenden Schieber *s* angebrachten vier Oeffnungen gestatten während der Fahrt den zur Verbrennung nöthigen Luftzutritt zum Roste. Zur Vermeidung von Wärmeverlusten durch Ausstrahlung des gusseisernen Ofenkörpers wurde derselbe, ausser einer Oeffnung nach dem Kamin zu, ringsum in einem Abstände von ca. 90 mm mit doppelten Eisenwandungen umgeben, welche zur wirksameren Isolirung noch mit Schlackenwolle ausgestampft wurden.

Um der zu beheizenden Luft den Eintritt in diesen Raum zu ermöglichen, wurde zu beiden Seiten des Ofens je eine mit einem Luftfänger versehene Oeffnung *l-l* von 90 × 300 mm Querschnitt angebracht, welche mit dem Schieber *s'* (Luftfangschieber) an den Handhaben *n-n* variabel verstellbar werden können. Der Schieber *s* (Rostschieber) ist mit *s'* gekuppelt und da ersterer eine variable Stellung zulässt, ist es auch möglich, bei Bedarf eine grössere oder geringere Luftmenge unter den Rost zu leiten.

b) Der Lufterwärmungsraum (L),

welcher unmittelbar an die hintere Oeffnung der Ofenumhüllung anschliesst, ist gewöhnlich 1 m lang und aus 1,5 mm starkem Eisenblech erstellt. Da nun die zum Erwärmen des Wagens dienende Luft vorzugsweise in diesem Raume beheizt wird, war es nöthig, auch hier Vorkehrungen zu treffen, um eine merkliche Wärmeabgabe zu verhindern. Auf welche Weise dieses mit Erfolg geschehen, ist aus der Zeichnung zu ersehen.

c) Das Rauchrohr (R)

liegt auf circa 1 m Länge mit rechteckigem Querschnitte im Lufterwärmungsraume und ist aus 2 mm starkem Eisenbleche angefertigt. Die Verbindung mit dem Ofen geschieht mittelst des an denselben angegossenen und vorhin schon erwähnten Rohransatzes.

Fig. *f* zeigt dieses Rohr im Schnitt 260 mm breit und 125 mm hoch mit der Einrichtung, dass die Rauchgase vor- und rückwärts ziehen müssen, bevor sie in das eigentliche Kamin gelangen können. Beim Verlassen des Lufterwärmungsraumes ist der Querschnitt des Rohres cylindrisch, und es behält denselben dann auch in der Regel bis zum Kaminaufsatz bei, wenn nicht die Beschaffenheit der Wagenconstruction einen rechteckigen oder anders geformten Abzugs canal für die Gase bedingt. Zur grösseren Feuersicherheit sind diese 1½ mm starken Blechrohre in ihrer ganzen Länge von einem zweiten Rohre umgeben und der hiedurch gebildete Zwischenraum mit Asbest oder Schlackenwolle ausgefüllt.

d) Die Leitungscanäle (E—E)

zweigen nach rechts und links vom Lufterwärmungsraume ab und haben, da sie die warme Luft durch Oeffnungen in den Fussböden in die Coupés zu leiten haben, je nach der Anzahl der Wagenabtheilungen und deren Rauminhalte, verschiedene Dimensionen. Als Querschnittsform derselben wurde die kreisrunde gewählt, weil diese für die Ausstrahlung die kleinste Fläche darbietet. Uebrigens sind auch diese Rohre aus doppelten Eisenwandungen angefertigt und der Zwischenraum wieder mit Schlackenwolle ausgestopft, wodurch die Wärmeverluste in bescheidenen Grenzen gehalten werden.

e) Zum Reguliren des Luftesintrittes in die Coupés

dienen verschiedene Vorrichtungen. Während bei einigen einheimischen Bahnen die ältern Einrichtungen noch benützt werden, bei welchen man sich der am Fussboden in den Gängen angebrachten Klappen bedient, um der warmen Luft entweder den Eintritt in den Raum zu gestatten, oder ganz zu versagen, wurden in den letzten Jahren zweckmässiger Constructionen ausgeführt, die dem reisenden Publicum eine beliebige Regulirung ermöglichen. Im Allgemeinen empfiehlt es sich, die warme Luft nicht allein unter den Sitzen austreten zu lassen, sondern die Einrichtung auch so zu treffen, dass die Passagiere weder durch zu warme Sitze, noch durch merklichen Luftzug belästigt werden.

Bedingung einer guten Functionirung derartiger Anlagen ist selbstverständlich die sachgemässe

Behandlung des Heizapparates.

Im Allgemeinen hat nach sorgfältiger Reinigung des Rostes etc. das Anzünden des Ofens ungefähr 1½ Stunden vor Abgang des Zuges zu geschehen. Auf trockene Tannenhobelspäähne und klein gemachtes Tannenholz sind, nachdem dieselben gehörig in Brand gebracht, etwas trockene Coaks von der Grösse einer Wallnuss aufzuschütten. Dabei muss auf eine richtige Stellung des Luftfangschiebers *s'* und der Klappe *k* Bedacht genommen werden. Nachheriges wiederholtes Beschieken mit wallnussgrossen trockenen Coaks und öfteres Revidiren des Ofens ist zu empfehlen. Ist der Wagen an seinem Bestimmungsorte angelangt und soll derselbe nach wenigen Stunden wieder in Betrieb gesetzt werden, so wird es vortheilhaft sein, das Feuer nicht auslöschen zu lassen.

Um zu beweisen, dass man in einem mit der beschriebenen Luftheizung versehenen Eisenbahnwagen nicht zu frieren braucht, wenn die Unterhaltung und Bedienung der Anlage eine sachgemässe ist, seien hier die Resultate einer im December 1876

vorgenommenen Probefahrt mitgetheilt. Dieselben sollen mit den Ergebnissen des im September v. J. aufgenommenen Diagrammes (Fig. 1 beifolgender Tafel) verglichen werden.

Bemerkt sei noch, dass beide Heizapparate in allen Theilen gleich construirt waren und dass das Diagramm von dem in der Fabrik Neuhausen aufgestellten Versuchsapparate genommen wurde. Die Probefahrt wurde auf eine Strecke von 130 km ausgedehnt und diese mit Aufenthalt von 35 Minuten in 5 1/2 Stunden zurückgelegt. Die äussere Temperatur war + 4° C. und der Consum an Brennmaterial (feuchte Gascoaks) betrug bei nicht geschürtem Feuer pro Stunde 2,75 kg. In diesem Zeitraume wurden pro Stunde im Mittel 400 m³ auf 47° C. erwärmte Luft mit einer Geschwindigkeit von 3,4 m per Secunde in den Wagen befördert und hiedurch die drei Abtheilungen im Mittel auf + 22° C. erwärmt.

Aus dem Diagramm, Fig. 1, ist nun zu entnehmen, dass bei einer mittlern äussern Temperatur von + 18° C. stündlich 1,4 kg Coaks verbrannt wurden. Die Geschwindigkeit der die Leitungscanäle verlassenden, auf 106° C. beheizten Luft betrug 1,7 m und da die Summe der Querschnitte beider Leitungsröhren = 0,0354 m² ist, so berechnet sich das beheizte Luftquantum auf 216 m³ pro Stunde.

Um nun diese Werthe mit den entsprechenden Ergebnissen der Probefahrt leichter vergleichen zu können, setze ich dieselben unter einander:

	Mittlere äussere Temperatur	Brennmaterialverbrauch	Ein-geführtes Luftquantum	Mittlere Geschwindigkeit d. Luft	Mittlere Temperatur d. beheizten Luft
Es ist bei der Probefahrt	+ 4° C.	2,75 kg	400 m ³	3,4 m	+ 47° C.
b. d. Diagramm	+ 18° C.	1,4 „	216 „	1,7 „	+ 106° C.

Nimmt man die äusseren Temperaturen gleich gross an, so gelten die Werthe

bei d. Probefahrt	+ 4° C.	2,75 kg	400 m ³	3,4 m	+ 47° C.
„ „ Diagramm	+ 4° C.	1,4 „	216 „	1,7 „	+ 92° C.

Diese Zahlen sagen nun, dass der Brennmaterialverbrauch während der Fahrt das Doppelte beträgt, dass dafür aber auch ferner das in den Wagen eingeführte Luftquantum doppelt so gross ist, wie beim Stillstande des Wagens. Dieser Umstand ist eine nicht zu unterschätzende Empfehlung der Heizung, da durch die grosse Lüfterneuerung den sanitarischen Anforderungen an gute Luft vollkommen entsprochen ist. Pro Kopf und Stunde wird nämlich in einem Eisenbahnwagen ein Luftwechsel von mindestens 20 m³ verlangt. Da nun der qu. Wagen, mit dem die Probefahrt gemacht wurde, 30 Sitzplätze enthält, von welchen in der Regel jedoch nur 40 % besetzt sind, so benöthigt man für den vorliegenden Fall 20 × 12 = 240 m³ und hat jedoch über 400 m³ zu verfügen.

Dass ferner die Geschwindigkeit der beheizten Luft, dem eingeführten Quantum entsprechend, ebenfalls die doppelte sein muss, ist aus der vorletzten Zahlenreihe zu entnehmen. Vergleicht man noch den Werth der letzten Colonne mit dem der dritten, so ergibt sich, dass, während man bei der Fahrt über das doppelte Luftquantum zu verfügen hat, beim Stationiren des Wagens annähernd die doppelte Anzahl Wärmegrade zur Beheizung der Räume nöthig sind. Die Resultate lassen aber auch nicht bezweifeln, dass der Apparat bei -15° seine Schuldigkeit gethan haben würde, wenn das Brennmaterial gut und die Bedienung eine aufmerksamere gewesen wäre. Als Beweis des eben Gesagten mögen das Diagramm Fig. 3 und die Aussage eines schweizerischen Betriebsingenieurs gelten, laut welcher die Heizvorrichtungen selbst bei -20° sich zur Befriedigung des reisenden Publikums bewährt haben.

Eine wesentliche Verbesserung des Heizapparates wurde durch die Construction des auf beil. Tafel, Fig. f, im Schnitte abgebildeten Rauchrohres erzielt. Die Beobachtungen sind bei einem im September v. J. stattgehabten Versuche mit dem neuen Rauchrohre auf beifolg. Tafel, Fig. 2, graphisch dargestellt. Der bessern Uebersicht wegen sollen die Ergebnisse unter die entsprechenden Werthe des Diagrammes, Fig. 1, gesetzt werden.

Anfangs-Temperatur	Temperatur der beheizten Luft	Geschwindigkeit der beheizten Luft	Geschwindigkeit d. abziehenden Gase	Temperatur der Rauchgase	Brenndauer d. Coaks	Quantität Coaks
+ 18°	+ 106°	1,7	1,9	+ 150°	5 Std.	7 kg
+ 18°	+ 106°	1,7	1,2	+ 86°	6 1/2 „	7 „

Hieraus ergibt sich nun, dass die Geschwindigkeit der abziehenden Rauchgase geringer ist und aus diesem Umstande folgt die bedeutend niedrigere Temperatur derselben, sowie die 1 1/2 Stunden längere Brennzeit bei gleichem Brennmaterialverbrauch.

Die Benützung des neuen Rauchrohres empfiehlt sich deshalb ohne weitere Anpreisung, können doch täglich bei Benützung desselben 30 % Coaks gespart werden! Ein weiterer nicht zu unterschätzender Vortheil dieses Rauchrohres ist die langsame Verbrennung der Coaks, wodurch die gleichmässige Erwärmung der Wagenräume wesentlich erleichtert wird.

Das erwähnte Diagramm (Fig. 3) wurde ebenfalls mit Benützung des neuen Rauchrohres im Februar l. J. bei -14° C. genommen, dabei will ich nicht unerwähnt lassen, dass bei diesem Heizversuche das Feuer anfangs einiger grösserer Stücke Holz wegen, die mit Coaks bedeckt waren, nicht recht brennen wollte. Im Uebrigen hatte der Versuch einen ganz normalen Verlauf.

Die Geschwindigkeit der den Leitungscanälen entströmenden warmen Luft betrug dies Mal im Mittel 1,8 m. Die Summe der Querschnitte beider Canäle war 0,0354 m²; die in einer Stunde erwärmte Luftmenge ist deshalb = 230 m³. Da jedoch diese Luft bei einer mittleren Aussentemperatur von -12° C. auf 110° erwärmt worden, so war das Luftquantum vor der Erwärmung = 127 m³. Die Wärme, welche die im Innern der Wagen angebrachten Rauchröhren ausstrahlen und die ebenfalls zur Beheizung benützt wird, würde zur Erwärmung von 19 m³ Luft auf 110° genügen. Man hat demnach 127 + 19 = 146 m³, welche, um auf 110° C. erwärmt werden zu können, 122.0.25.146 = 4453 Calorien erfordern. Der Nutzeffect dieses verbesserten Heizapparates beträgt demnach 68 %.

Mr. Law's Rapport über die Tay-Brücke.

(Schluss.)

Nachdem ich nun eine allgemeine Beschreibung des Theils der Brücke gegeben, der eingestürzt ist, will ich die Beanspruchungen betrachten, denen die einzelnen Theile unter verschiedenen Umständen ausgesetzt waren und wie weit die ganze Structur im Stande war, diesen Beanspruchungen zu widerstehen. Um jedoch diesen Rapport so kurz als möglich zu fassen, werde ich mich hier nur auf die Resultate beschränken, doch habe ich für Ihre eigene Information die Art und Weise, wie ich zu den Resultaten gelangt, in einem Anhang zusammengestellt.

Die vier Einwirkungen, denen die Structur ausgesetzt war, waren diejenige des Temperaturwechsels, des Gewichtes der Structur selbst, des Gewichtes eines passirenden Zuges und der Horizontaldruck des Windes.

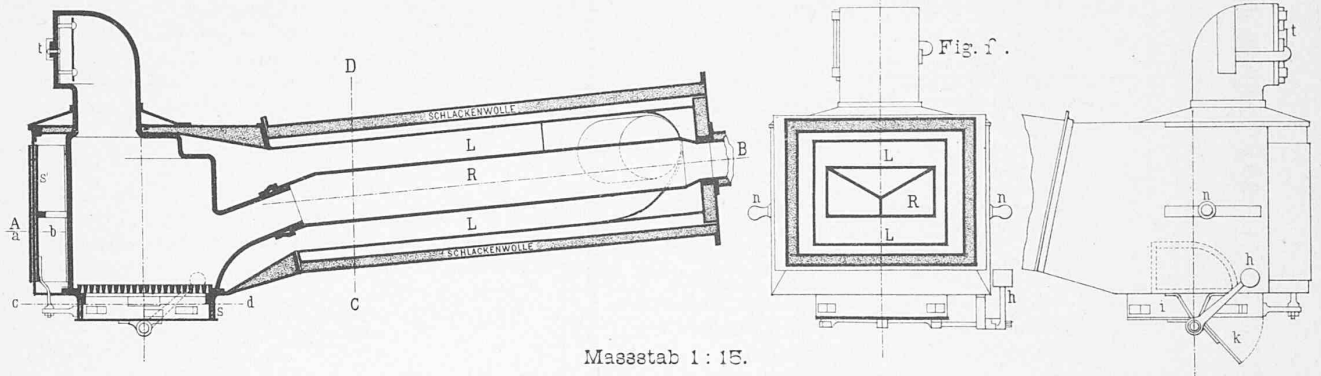
Für unsern gegenwärtigen Fall kann die Beanspruchung durch Temperaturwechsel vernachlässigt werden; die entweder aus dem Gewicht der Structur selbst oder wenn mit einem Zuge belastet Resultirende, ist sehr leicht festzustellen. Aus den früher angeführten Gründen nehme ich an, dass keine additionalen Beanspruchung in Folge der fortlaufenden Träger auf irgend einen Pfeiler stattfand und ferner, dass ein Zug von dem Gewichte desjenigen, der mit der Brücke gestürzt ist (circa 120 t, Passagiere eingerechnet), über einen Pfeiler in der Art placirt wäre, dass er den grössten Druck ausüben würde; hieraus finde ich, dass die Structur allein auf die 18 Zoll Säulen eine compressive Beanspruchung von 1,47 t per Quadrat Zoll (2,3 kg per Quadratmillimeter) und auf die 15 Zoll Säulen 1,06 t per Quadrat Zoll (1,6 kg per Quadratmillimeter) ausüben würde. Mit einem Eisenbahnzug über dem Pfeiler würde die Beanspruchung 1,84 t per Quadrat Zoll (2,9 kg per Quadratmillimeter) und 1,30 t per Quadrat Zoll (2,05 kg per Quadratmillimeter) für die 15 Zoll Säulen betragen.

Da soviel zweifelhafte Elemente vorhanden sind, deren Werth bei dem Versuche, die Beanspruchung der Pfeiler bei einem

LUFTHEIZUNG FÜR EISENBAHNFahrzeuge.

Patent der Schweiz: Industriegesellschaft in Neuhausen.

Schnitt C-D.



Maßstab 1:15.

Schnitt A-B.

Schnitt a-b-c-d.

Schnitt a-b-c-d.

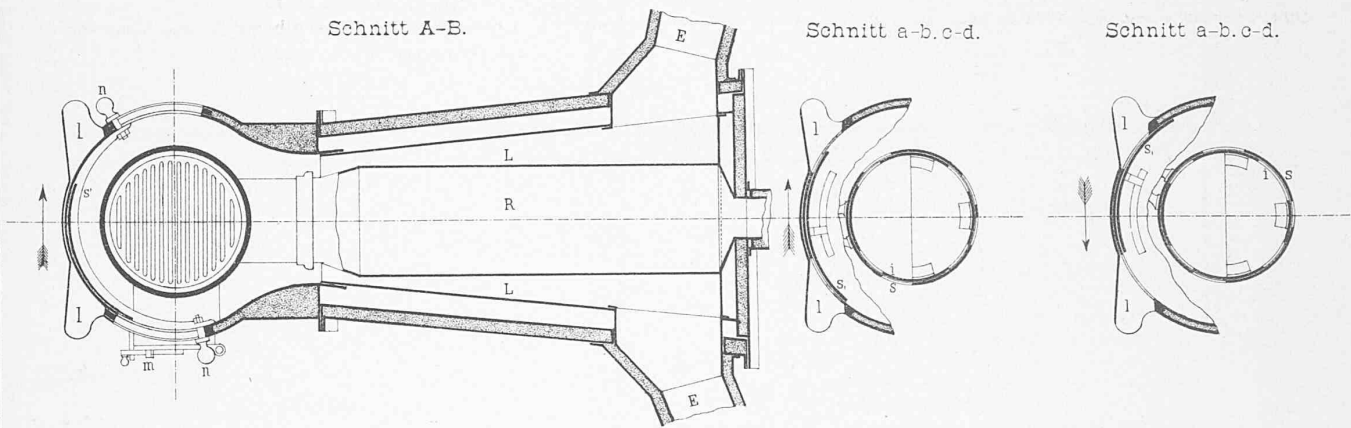


Fig. 1.

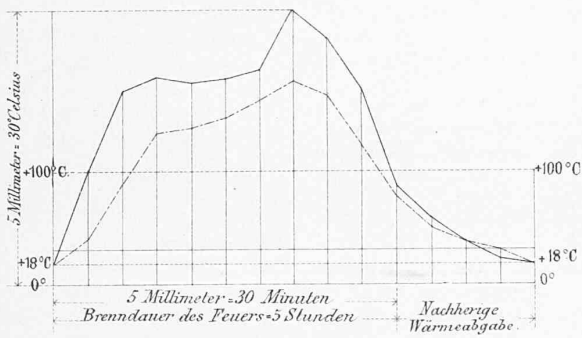


Fig. 3.

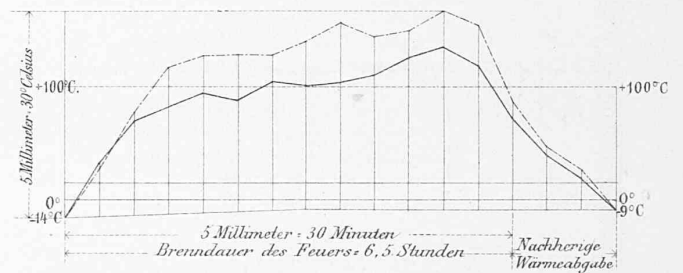
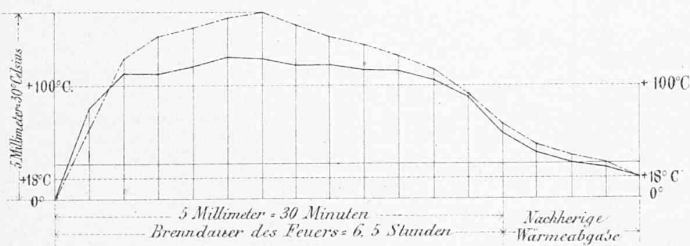


Fig. 2.



Anmerkungen.

zu Fig. 1	--- Wärmeleit. am Leitkanal	Mittlere Temperatur = 106 °C.
	--- Wärmeleit. am Kamin	Mittlere Temperatur = 150 °C.
		Geschwindigkeit = 1,7 m p. Sec.
		Geschwindigkeit = 1,9 m p. Sec.
zu Fig. 2	--- Wärmeleit. am Leitkanal	Mittlere Temperatur = 106 °C.
	--- Wärmeleit. am Kamin	Mittlere Temperatur = 85 °C.
		Geschwindigkeit = 1,7 m p. Sec.
		Geschwindigkeit = 1,2 m p. Sec.
zu Fig. 3	--- Wärmeleit. am Leitkanal	Mittlere Temperatur = 110 °C.
	--- Wärmeleit. am Kamin	Mittlere Temperatur = 85 °C.
		Geschwindigkeit = 1,8 m p. Sec.
		Geschwindigkeit = 1,2 m p. Sec.

P. Balzer aut.