

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.06.2024**

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>

INHALT: Kraftgasanlagen und Versuche an der Dowsongas-Motorenanlage der Centralen Zürichbergbahn. II. (Fortsetzung.) — Ueber den «Speziellen Fall von Kniefestigkeit des Ing. H. Streuli». — Verordnung betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweiz. Gewässern. — Miscellanea: Aufschritte der Sibirischen Eisenbahn. Anlagen der Millenniums-Ausstellung in Budapest 1896. Elektr. betriebene Baggermaschine. Elektr. Beleuchtung der Berliner Gewerbeausstellung 1896. Elektr. Walzwerksbetrieb.

Kraftgasanlagen und Versuche an der Dowsongas-Motorenanlage der Centralen Zürichbergbahn.

Von E. Meyer, Privatdozent am eidg. Polytechnikum.

II. (Fortsetzung.)

2. Beschreibung der untersuchten Anlage und der Versuchseinrichtung. Bezüglich der Beschreibung der Anlage kann der Hauptsache nach auf die Aufsätze in Bd. XXV Nr. 8 und in Bd. XXVII Nr. 1 und 2 verwiesen werden. Nur das Folgende sei hervorgehoben:

Die Gasmaschinen sind von der Firma Crossley Brothers in London in solider und kräftiger Bauart erstellt und wie die Generatoranlage von der Firma Stirnemann & Weissenbach in Zürich geliefert. Sie sind nach dem System Otto gebaut, besitzen gesteuertes Gaseinlass-, Gemischeinlass- und Austrittsventil. Die Zündung geschieht mittels eines Porzellan-glührohres, das von einer Dowsongasflamme beheizt und mit Hilfe eines gesteuerten Zündventils zur rechten Zeit für den Eintritt des frischen Gemisches geöffnet wird. Die Regulierung besorgt ein Schwungkugelregulator in bekannter Weise, indem er die Gaszufuhr aussetzt.

Die Motoren können durch eine selbstthätige Anlassvorrichtung in Bewegung gesetzt werden. Mittels einer Handpumpe werden in einen gusseisernen Behälter (dessen Inhalt etwa gleich dem Hubvolumen ist), Luft und Dowsongas in richtigem Verhältnis gefördert und auf $2-2\frac{1}{2}$ Atm. Ueberdruck komprimiert. Hierbei ist die Verbindung mit der Maschine abgeschlossen mit Ausnahme der ersten Kolbenhübe, wo bei offenem Verbindungshahn die Luft im Cylinder durch brennbares Gemisch ersetzt wird. Hierauf wird der Kolben des Motors durch Drehen am Schwungrad auf Anlassstellung gebracht, wobei die Kurbel um wenig über die Totpunktlage des Explosionshubes hinausgedreht und der Zugang vom Kompressionsraum zum Glührohr geöffnet ist. Wird nun plötzlich die Verbindung zwischen dem gusseisernen Behälter und dem Cylinder hergestellt, so tritt das dort komprimierte Gemisch mit grosser Geschwindigkeit in den Cylinder und entzündet sich am Glührohr, wodurch ein heftiger Explosionsstoss entsteht. Dieser genügt, um dem Schwungrade soviel lebendige Kraft zu erteilen, dass nunmehr der Motor sich selbst überlassen werden kann.

Die Hauptabmessungen der Maschine sind die folgenden:

Cylinderdurchmesser	429 mm
Hub	607 „
Min.-Umdr.	160.

Die von Heinr. Hirzel in Leipzig gebaute Generatoranlage ist in Fig. 3 und 4 dargestellt. Der Dampfkessel A, welcher den zur Erzeugung des Dowsongases nötigen Dampf liefert, hat $4 m^2$ Heizfläche und 6 Atm. Ueberdruck. Er genügt, um mehr als einen Generator mit Dampf zu speisen. Die Generatoren B, deren Prinzip oben beschrieben wurde, besitzen einen Schachtdurchmesser von 750 mm und haben eine Höhe von 2,1 m über dem Rost. Ein jeder vermag bei grösster Beanspruchung ungefähr $300 m^3/Std.$ Gas zu liefern und etwa 120 PS_e zu leisten. Der gesättigte Dampf tritt durch das Rohr a bei b in die Ueberhitzerschlange des Generators, welche er bei c verlässt. Bei d tritt die Luft aus dem Mantelraum des Generators, in dem sie vorgewärmt wird, um sich in dem Dampfstrahlgebläse e mit dem Dampfe zu vereinigen und mit diesem durch f unter den Rost des Gaserzeugers geführt zu werden. g ist ein Drosselventil, das die Menge und den Druck des Dampfes regelt, um die Gaserzeugung dem Verbrauch des Motors anzupassen. C ist der Schornstein des Generators, der in bekannter Weise beim Anfeuern zum Austritt der Verbrennungsprodukte und

Kant. Technikum in Burgdorf. Elektrizitätswerk beim Château des Clés. Techn. Inspektorat des schweiz. Eisenbahndepartements. Die Baugewerkschule zu Stuttgart. — Konkurrenzen: Turmbau zur Kirche in St. Moritz. Vereinshaus in Prag. Bebauung des Platzes um den Wasserturm in Mannheim. Gymnasialbau in Mähr. Schöneburg. — Litteratur: Manuale di Fognatura Cittadina (Ing. D. Spataro). Igiene delle Abitazioni. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ing. u. Arch.-Verein. Société fribourgeoise des ing. et arch. Zürcher Ing.- u. Arch.-Verein. G. e. P.: Generalversammlung. XXVII. Adressverzeichnis.

zum Ausblasen von schlechtem Gas dient. Das gute Gas tritt in die Wasservorlage D und von hier in den 5 m hohen Coakswäscher E, dessen Durchmesser 1 m beträgt. Vor dem Eintritt in die 4 m im Durchmesser haltende Gasglocke G durchströmt es noch den Reiniger F. In diesem befindet sich, in Horden aufgefüllt, eine Reinigungsmasse aus Sägespänen, die mit Petroleum getränkt sind. Sie muss alle zwei Monate erneuert werden. Im Anfang, wo die geeignete Kohle noch nicht gefunden war, machte die genügende Reinigung einige Schwierigkeiten; man hatte unter anderem auch Lamésche Reinigungsmasse angewandt. Seit aber die

Generator-Anlage der Centralen Zürichberg-Bahn.

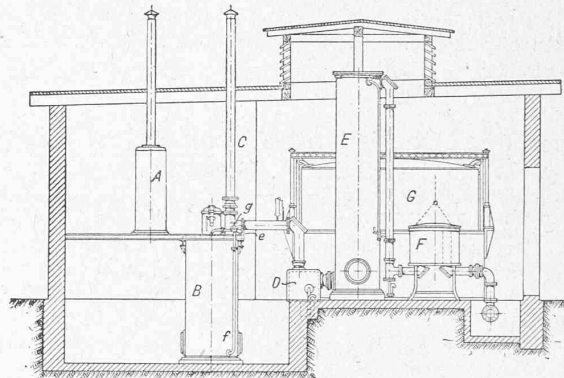


Fig. 3. Schnitt. — Masstab 1:150.

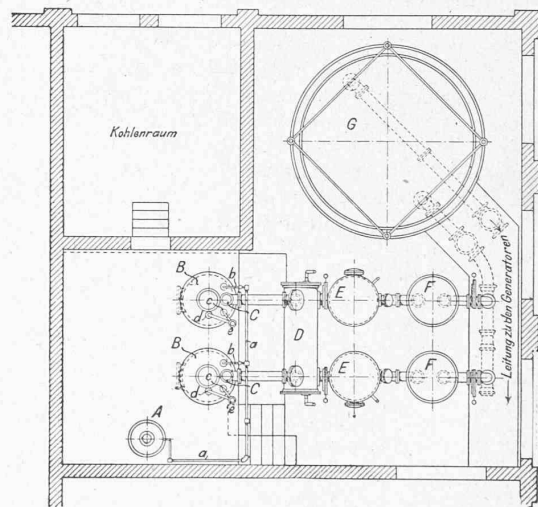


Fig. 4. Grundriss. — Masstab 1:150.

entsprechende Kohle benutzt wird, hat man über Verschmutzen der Motoren nicht mehr zu klagen.

Der Gasdruck im Gasbehälter beträgt etwa 40 mm Wassersäule, die Temperatur des Gases etwas über $20^{\circ} C.$

Die Versuche fanden an dem von der Generatorenhalle entfernter stehenden Motor am 18. und 19. Juni und am 29. Juli 1895 statt. Die Versuche I am 18. Juni und III am 29. Juli dienten dazu, die Verhältnisse im normalen Betriebe der Strassenbahn kennen zu lernen, der Versuch II am 19. Juni galt der Bestimmung der grössten Leistung des Motors. Eine Bremse konnte natürlich während des Betriebes nicht aufgesetzt werden, aus der indizierten und der elektrischen Arbeit war man aber im stande, ziemlich sichere Schlüsse auf die Nutzleistung des Motors zu machen. Zur Bestimmung der von der Dynamo gelieferten elektrischen