

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 2

Artikel: Schmierapparat für Dampfzylinder
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10277>

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: 17.02.2026

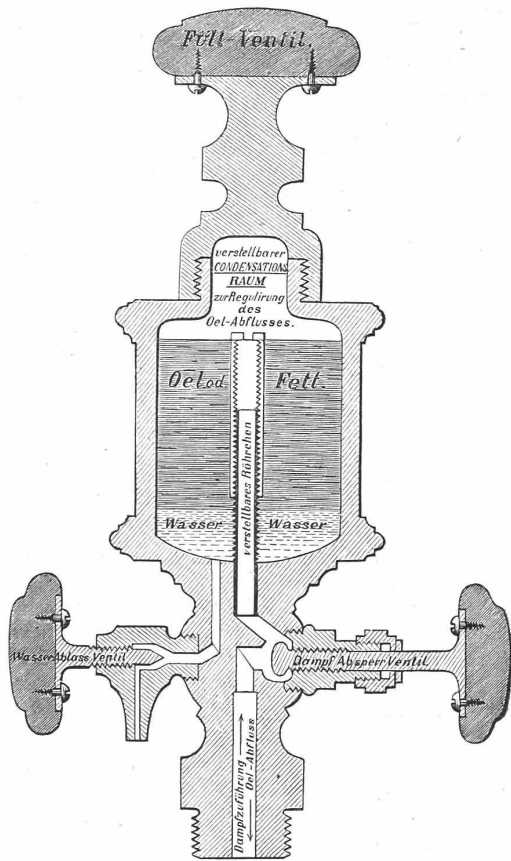
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Schmierapparat für Dampfzylinder. — Die Concurrenz für Entwürfe zum Hause des deutschen Reichstags. — Ueber den Einfluss der Luftlöcher bei Girard-Turbinen. Von Albert Fliegner, Professor der theor. Maschinenlehre am eidg. Polytechnikum. — Miscellanea: Verein deutscher Locomotivführer. Stadtbahn in Neapel. Berliner Stadtbahn. Internationale Ausstellung für Hygiene in Genf. Arlbergbahn. Theaterbrände. Ueber die Anwendung des Telephons bei Localbahnen. Galizische Transversalbahn. — Vereinsnachrichten: Technischer Verein Winterthur. — Stellenvermittlung. — Culmann-Denkmal und -Stiftung.

Schmierapparat für Dampfzylinder.

Die von Fritz Holtschmit in Düsseldorf erfundene und in allen grösseren Staaten patentirte regulirbare und selbstthätige Schmiervorrichtung für Dampfzylinder verdient in Folge ihrer sinnreichen Construction und der dadurch erzielten Oelersparniss die Beachtung der Besitzer von Dampfmaschinen.

Die Schmiervorrichtung besteht aus einem Oelgefäss, dessen Boden zwei Durchbohrungen hat. Die eine Oeffnung steht mit der atmosphärischen Luft, die andere mit dem Dampf im Cylinder in Verbindung. Beide sind durch die auf beifolgender Zeichnung angegebenen Ventile verschliessbar. In die Dampföffnung ist ein



Röhrechen mit Schraubengewinde fest eingelöthet, um welches ein zweites Röhrechen eingeschraubt ist, das nach Belieben hoch oder tief gestellt werden kann. Wird die Vorrichtung auf ein Dampfrohr geschraubt, werden dann die Ventile geschlossen, das Gefäss bis zur Oberkante des Röhrechens mit Oel gefüllt, darauf der Deckel geschraubt und endlich das Dampfabsperrentil wieder geöffnet, so steigt der Wasserdampf in dem Condensationsraum und schlägt sich hier als Wasser nieder. Dieses sinkt zu Boden und das dadurch verdrängte Oel fiesst oben durch das Röhrechen in das Dampfrohr ab. Je tiefer das Röhrechen geschraubt wird, desto grösser wird der Condensationsraum, desto mehr Dampf schlägt sich nieder und desto mehr Oel fiesst ab. Nachdem das Oel verbraucht ist, lässt man das Wasser ab und füllt das Oelgefäss auf's Neue. Ein Wasserstands-

zeiger gibt den jeweiligen Stand des Condensationswassers im Gefäss an. Sobald der Oelabfluss durch die Grösse des Condensationsraumes einmal geregelt ist, tritt er bei jedem Anlassen der Maschine wieder von selbst ein; er richtet sich dann nur noch nach dem mehr oder minder schnellen Gang der Maschine d. h. nach der Anzahl der Kolbenhübe. Selbstverständlich kann der Apparat nicht nur für Oel, sondern auch für Fett gebraucht werden.

Die Concurrenz für Entwürfe zum Hause des deutschen Reichstages.

I.

Mit einer ganz ausserordentlichen Spannung ist in den theiligten Kreisen der Ausfall dieser Concurrenz erwartet worden; ist sie doch einer Aufgabe gewidmet gewesen, wie sie kaum alle Jahrhunderte je einmal wiederkehrt und die, wie keine andere, den vorwärtsstrebenden Elementen Gelegenheit bot, sich in den weitesten Kreisen bekannt zu machen und Lorbeeren zu erobern. Und diese strebenden Elemente sind ausserordentlich zahlreich, davon gibt die Ausstellung der 189 Projecte mit mehr als 2000 Blatt Zeichnungen einen deutlichen Beweis (5 Arbeiten mussten als zu spät eingegangen zurückgewiesen werden). Wie stark war aber auch die Anregung gewesen? Ganz abgesehen von den ausgesetzten Preisen von nahezu 100 000 Mark, handelte es sich darum, auf jeden Fall die Leistungen der im Jahr 1872 zum selben Zweck ausgeschriebenen Concurrenz zu überbieten und, wenn möglich, die damals Prämiirten zu übertreffen; dass dieselben aber alle Kräfte anstrengen würden, ihren Platz zu behaupten, lag auf der Hand. Ueberdies fiel aber diese Concurrenz in eine Zeit der Umwälzung der architektonischen Traditionen der weitverbreiteten Berliner Schule, eine Zeit also, wo so wie so schon die Neuerer ihre Kräfte auf's Aeusserste anstrengen, um zum Durchbruch zu kommen und ein gegenseitiges Ueberbieten zur Tagesordnung gehört.

Diese Concurrenz kann denn auch als ein vollständiger Sieg der seit etwa 10 Jahren in Scene gesetzten Bestrebungen gelten. So vollständig ist dieser Sieg, dass nicht einmal ein schüchterner Versuch gemacht worden ist, die alte Richtung auch nur auf den Kampfplatz treten zu lassen. Wie rasch aber vorwärts gedrängt wird, erhellt aus dem Umstand, der aus der Ausstellung deutlich hervorgeht, dass auch die deutsche Renaissance schon zu den überwundenen Standpunkten gehört oder doch wenigstens für grössere Aufgaben als unzureichend erkannt worden ist, allerdings nicht ohne erhebliche Spuren ihres Einflusses hinterlassen zu haben. In diesem Einfluss dürfte übrigens das Originelle der neuen Richtung zu suchen sein, welche, auf der italienischen Hochrenaissance fussend, mit den französischen Bestrebungen das Gemeinsame hat, dass sie grössten Reichtum in Gruppierung, Farbe und Detail anstrebt.

Dass die Gothik nicht stark vertreten sein würde, liess sich voraussehen; so sind denn auch bloss etwa drei bessere Arbeiten, die sich dieser Stilformen bedienen, eingegangen.

Es ist somit der Eindruck der Ausstellung auf denjenigen, der nicht inmitten der oben angedeuteten Bestrebungen stand und vielleicht sogar noch alten Schinkel'schen Traditionen zu begegnen erwartete, ein geradezu überwältigender, verblüffender. Ist aber das erste Erstaunen überwunden, hat man sich mit dieser Thatsache vertraut gemacht und geht man an ein genaueres Studium der einzelnen Projecte, so muss man sich sagen, dass nicht nur die trockene Berliner Tradition allgemein verlassen worden ist, um erfreulichere Bahnen einzuschlagen, sondern auch, dass die Zahl derjenigen, welche dazu berufen erscheinen, in diesen neuen Bahnen für die nächste Zeit die Führung zu übernehmen und von denen mit Sicherheit Hervorragendes zu erwarten steht, eine ganz bedeutende ist. Der Wettkampf, wenn er auch heute durch diese Concurrenz zu einem vorübergehenden Abschluss gekommen ist, wird also keineswegs stillstehen und kann man mit hoher Freude in die Zukunft sehen, in welcher diese Schule sich allem Anscheine nach die hervorragendste Stelle erobern dürfte.

Was übrigens des Weiteren der Ausstellung einen ungemein bestechenden Character gibt, ist die Ausstattung der Zeichnungen. Auch in dieser Hinsicht ist die Leistungsfähigkeit eine geradezu