

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 8

Artikel: Neuerungen an Gasmotoren
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10233>

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: 17.01.2026

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

Die staatliche Controle sollte sich mehr auf die Qualität des zu verwendenden Materials verlegen. Die Druckprobe sollte nur bei neuen Kesseln und zwar mit deren Betriebsdruck vorgenommen werden, um die Dichtigkeit des Kessels zu constatiren.

Dieser Bericht stützt sich auf die Erfahrungen an 10923 Locomotiven, d. i. 20 Mal so viel als die Schweiz besitzt.

Die darin abgegebenen Ansichten lassen sich in vier Gruppen theilen, wovon die:

- 1., repräsentirt von einer Gesellschaft mit 27 Locomotiven oder 0,25 % der Gesammtzahl, den Standpunkt vertritt, welchen wir als den „staatlichen“ bezeichnen haben;
2. Elf Gesellschaften, mit 2827 Locomotiven oder 25,65 %, räumen der Druckprobe eine gleiche Berechtigung ein, wie der *innern Revision*, auf die wir sogleich zu sprechen kommen werden;
3. 36 Gesellschaften, mit 7038 Locomotiven oder 63,85 %, legen der Wasserdrukprobe allein einen durchaus untergeordneten Werth bei für die Beurtheilung des betriebssicheren Zustandes der Locomotivkessel, erkennen ihr aber einen wirklichen Werth zu als Ergänzung der innern Revision, sind also gleicher Ansicht mit Herrn Vinçotte;
4. Zwei Gesellschaften, mit 1131 Locomotiven oder 10,25 %, halten dafür, dass durch die hohen Wasserdrukproben Kesselexplosionen statt verhütet, geradezu eingeleitet werden und warnen daher, mit dem Probbedruck höher zu gehen als dem normalen Arbeitsdruck.

Darauf gestützt, gelangte die Conferenz zu nachstehender Schlussfolgerung:

Der betriebssichere Zustand eines Kessels kann nur auf Grund einer sachverständigen innern und äussern Untersuchung desselben beurtheilt werden; erst nach dieser kann die Druckprobe zur Constatirung der Dichtigkeit des Kessels als Ergänzung derselben dienen.

(Fortsetzung folgt.)

Neuerungen an Gasmotoren.

Die Herren F. Martini & Co. in Frauenfeld stellen seit einiger Zeit Gasmotoren her, welche gegenüber der bekannten Deutzer-Construction Änderungen zeigen, die als erwähnenswerthe Verbesserungen bezeichnet werden dürfen. Die nebenstehende Abbildung stellt einen derartigen Motor dar; bei demselben ist zwar das Prinzip der Verdichtung der Explosionsgase nach dem ersten gas-saugenden Kolbenspiel, unmittelbar vor dem Explosionshub, ebenfalls angewandt, allein der Motor besitzt neben anderen Abweichungen auch ein ganz verschiedenes Steuerungsprincip. Während nämlich der Otto'sche oder Deutzer Motor durch unrunde Scheiben gesteuert wird, wenden Martini & Co. eine hübsche eigentliche Präcisionssteuerung an.

Das Gaseinlassventil wird durch einen auf der Regulatorwelle schleifenden Kreisexcenter bewegt. Dieser Excenter ist derart mit dem Regulator verbunden, dass je nach dem Kraftbedarf das Gaseinlassventil mehr oder weniger geöffnet wird.

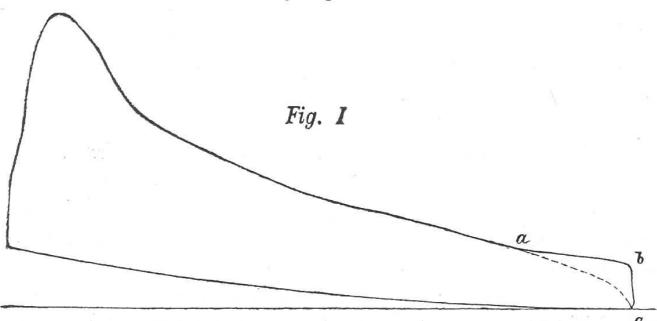


Fig. I

Der Martini'sche Motor ruht auf zwei Topffüßen; der eine Topf dient als Ausblasetopf, aus dem andern wird die Luft angesaugt. Durch diese günstige Disposition werden die im Aufstellungslocal des Motors oft sehr hinderlichen Separattöpfe als eigentliche Maschinentheile verwendet und es fallen die hochaufzuführenden Fundirungen

weg. — Der Motor arbeitet äusserst gleichmässig, ruhig und mit einer günstigeren Kraftausnutzung als der Otto'sche Motor, wie aus beigefügten Diagrammen Fig. 1 und 2 ersichtlich ist. Die Diagramme Fig. 1 und 2 wurden aufgenommen, während die Maschine gebremst wurde, Fig. 3 bei dem Leergange.

Bei Aufnahme des Diagramms Fig. 1 war die Länge des Bremshebels = 155 cm, das Gewicht = 3 kg, die Tourenzahl 180, woraus 1,16 Pferdestärken resultirenn.

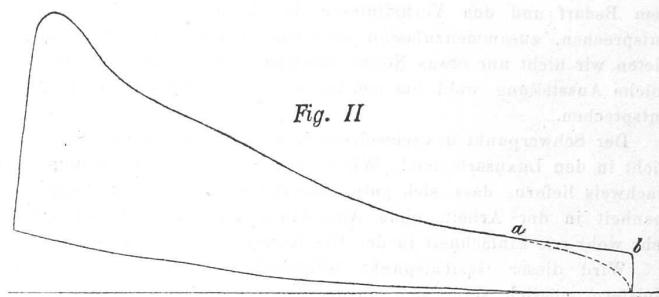


Fig. II

Bei Diagramm Fig. 2 ergab sich die Bremshebellänge = 150 cm, das Gewicht = 3 kg, die Tourenzahl 180, entsprechend 1,1 Pferdestärken.

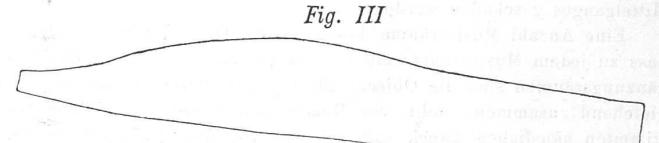


Fig. III

Bei dem Leergang der Maschine findet, wie Diagramm Fig. 3 zeigt, eine sehr allmäßige und schwache Explosion oder Verbrennung statt; es erklärt sich die verhältnissmässig hohe Spannung, welche die Gase bei dem Ende des Kolbenlaufes noch haben, aus dem Umstande, dass sie während ihrer Expansion Wärme von der Cylinderwandung aufnehmen.

Die punktierten Linien der Fig. 1 und 2 zeigen, in welcher Weise das Diagramm des Otto'schen Motors verläuft und zwar repräsentirt das Dreieck abc den Arbeitsgewinn, der durch den Martini'schen Motor erzielt wird.

Schweizerische Landesausstellung in Zürich 1883.

III.

Gruppe 19: Hochbau und Einrichtung des Hauses.

Fachexperten: HH. G. Lasius, Prof., Hottingen, Gruppenchef.

Emil Briquet, Ingenieur, Genf.

L. Perrier, Architect, Neuchâtel.

Th. Tschudy, Architect, Zürich.

T. Ulrich-Heusser, Zürich.

Maurer- und Steinbauerarbeit. — Zimmerarbeit. — Eisenconstruction des Hochbaues, Stütz- und Deckenconstruction. — Bauschreinerei, Parquettarbeiten. — Bauschlosserei. — Glaserarbeit. — Spenglerarbeit. — Gypser- und Stuckaturarbeit. — Flächmalerei — Dachdeckerarbeit. — Heizung und Ventilation. — Beleuchtung. — Aufzüge. — Küchen- und Kellereinrichtung. — Waterclosets. — Wasch- und Badeeinrichtung. — Stallung. — Gartenanlagen.

Die Abgrenzung dieser Gebiete gegenüber anderen Gruppen ist in der Weise gedacht, dass in Gruppe 19 in erster Linie die zwecklich-constructive Seite der auszustellenden Objecte betont werde, ohne jedoch damit die künstlerische Seite, die jedem Handwerke offen steht, auszuschliessen.

Auf allen bisherigen Ausstellungen ist die Erscheinung zu Tage getreten, dass in vielen Gebieten, und dahin gehörte auch das Bauhandwerk, die Aussteller sich Mühe gaben, in ihren Objecten eine aussergewöhnliche Leistung hinzustellen; so ereignete es sich nur zu oft, dass der Aussteller seine Kräfte an einen Luxusgegenstand verschwendete.

Dies führte zu zwei Uebelständen:

1. Die Arbeit für den täglichen Bedarf, die doch die weitaus wichtiger ist, kam nur mangelhaft zur Vertretung.