

Betrieb von Strassenbahnen mit Pressgas

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **21/22 (1893)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-18097>

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.

Betrieb von Strassenbahnen mit Pressgas.

Im vergangenen Sommer wurden auf der Friedrichstrasse zu Dresden, in Gegenwart einer ansehnlichen Zahl von Fachmännern, Versuchsfahrten mit einem Strassenbahnwagen, der durch Pressgas betrieben wird, gemacht, welche als gelungen betrachtet werden dürfen. Der 7 t schwere Wagen führt sechs Gasbehälter mit sich, die auf einen Druck von 25 Atm. geprüft, je einen Kubikmeter Gas enthalten, das unter einem Druck von 6 Atm. steht. Die unter dem Wagen angebrachten Gasbehälter speisen zwei Lührigische Gasmotoren von je 4 P. S. Die Füllung der Behälter erfolgte am Endpunkt der Linie und ging sehr rasch vor sich. Der Vorrat soll zu einer Fahrt von 30 bis 40 km ausreichen. Die Geschwindigkeit betrug 10 km in der Stunde; auf dem Wagen hatten 25 Personen Platz genommen. Das Gas heizt und beleuchtet zugleich den Wagen.

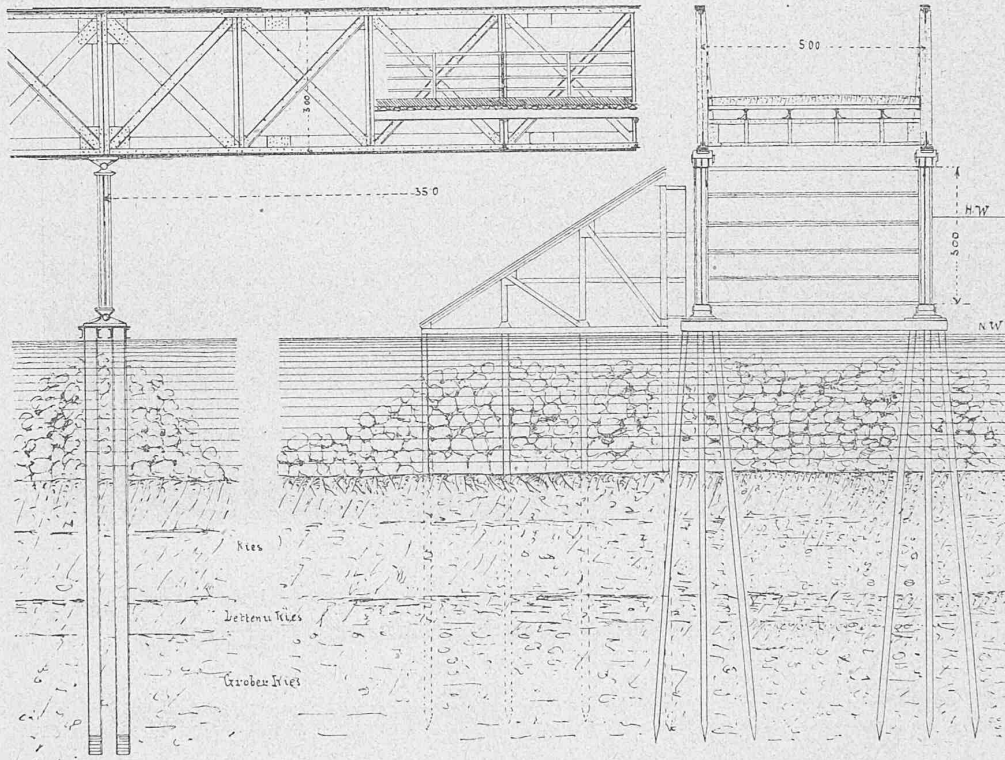
abgesehen und zum Betrieb mit Pressgas gegriffen werden sollte.

Die Distanz zwischen Neuenburg und St.-Blaise beträgt rund 5 km und die Höhendifferenz zwischen Neuenburg und dem in der Mitte liegenden Orte Monruz beziffert sich auf 12 m. Es werden Maximalsteigungen von 45 ‰ und Minimalradien von 30 m vorkommen und der Wagen soll die stärksten Kurven und Steigungen mit einer Geschwindigkeit von 2,5 m pro Sekunde durchfahren können; auf ebener Strecke soll die Geschwindigkeit das Doppelte betragen. Es haben sich nun die HH. Gilliéron & Amrein in Vivis anheischig gemacht, Automobile, welche obige Bedingungen erfüllen, zu liefern. Dieselben sehen den in Bd. XVI, Nr. 25 u. Z. abgebildeten Wagen des Berner Pressluft-Tramways fast genau gleich und haben auch die nämlichen Abmessungen. Der Gasmotor ist zweicylindrig und liefert 8 P. S.; derselbe ist sehr stark gebaut und seine Bedienung

Eiserne Strassenbrücke über die Aare bei Döttingen-Klingnau (Kanton Aargau).

Fig. 4. Längenschnitt.

Fig. 5. Querschnitt.



Masstab 1 : 150.

Fig. 6. Eisbrecher.

Fig. 7. Grundjoch.

Nach einem ähnlichen System soll zwischen Neuenburg und St.-Blaise eine Strassenbahnverbindung mit Pressgas-Betrieb ausgeführt werden, über welche Herr Ingenieur P. Stucker, Sohn, bei Anlass der 19. Jahresversammlung des schweizerischen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern, die am 4. und 5. September letzten Jahres in Biel stattfand, interessante Mitteilungen machte. Laut diesen Mitteilungen, die wir dem kürzlich herausgekommenen, an anderer Stelle dieser Nummer erwähnten Protokoll genannter Versammlung auszugsweise entnehmen, hatte sich 1890 ein Initiativ-Komitee zur Anbahnung einer Strassenbahnverbindung von St.-Blaise mit Neuenburg gebildet und Herrn Ingenieur Ladame mit den bezüglichen Vorstudien beauftragt. Herr Ladame hat der Reihe nach den Pferde-, Dampf- und Pressluft-Betrieb studiert und ist in seinem vom 6. Januar letzten Jahres datierten Bericht zu der Schlussnahme gelangt, dass mit Rücksicht auf die voraussichtliche geringfügige Frequenz der Bahn von den erwähnten Betriebsarten, als zu kostspielig,

ist eine ausserordentlich einfache. Die mit 20 Passagieren und zwei Angestellten voll besetzten Wagen haben ein Gewicht von 6 t. Wird an diesen Wagen ein zweiter ohne Motor angehängt, so können in einem solchen Zug einschliesslich des Dienstpersonals 48 Personen befördert werden. In der Gasfabrik zu Neuenburg sollen die Kompressoren für das Pressgas aufgestellt und die Füllung der Gasbehälter bewerkstelligt werden. Das Gas wird der Gesellschaft zum Preise von 20 Cts. für den m^3 abgegeben; dieselbe hat sich für einen jährlichen Minimalkonsum von 30000 m^3 zu verpflichten. Herr Ladame berechnet die Gesamtkosten einer Fahrt von Neuchâtel nach St.-Blaise auf 2,10 Fr., und da der Fahrpreis auf 30 Cts. angesetzt ist, so würden durchschnittlich 7 Passagiere per Zug genügen, um die Kosten zu decken und das Aktienkapital zu 4 ‰ zu verzinsen.