

Indizierversuche zur Bestimmung der Leerlaufarbeit in Lokomotivzylindern

Autor(en): **Höhn, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-24785>

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.

Indizierungsversuche zur Bestimmung der Leerlauf-Arbeit in Lokomotivzylindern

Von E. Höhn, Ingenieur in Biel.

Die Arbeit der Lokomotiven bei der Leerfahrt, d. h. bei Fahrt ohne Dampf setzt sich, abgesehen vom Luftwiderstand, aus zwei Teilen zusammen, nämlich:

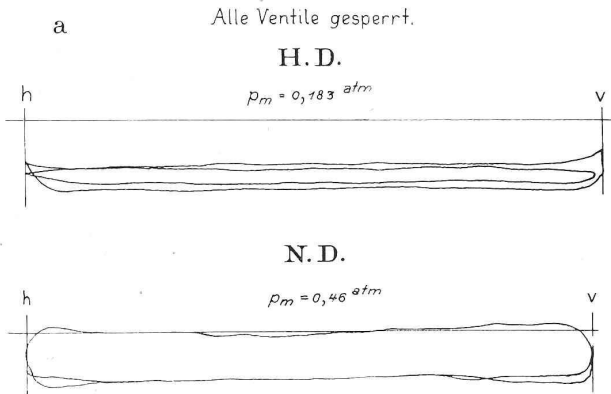


Abb. 2.

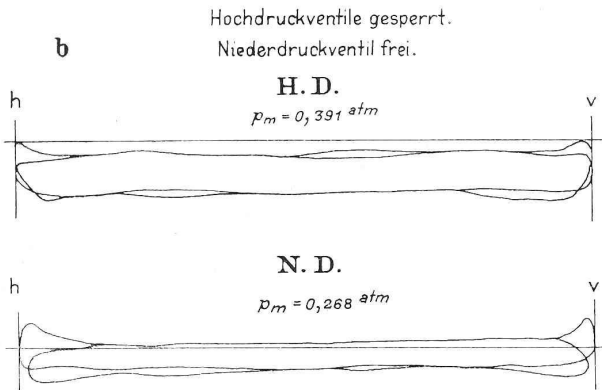


Abb. 3.

Masstab für die Diagramme Abb. 2, 3 und 4, für H. D. $1 \text{ kg} = 14,7 \text{ mm}$, für N. D. $1 \text{ kg} = 14,68 \text{ mm}$.

1. aus der Reibungsarbeit;
2. aus der saugenden Tätigkeit der Kolben, die dadurch entsteht, dass vor denselben, in den Schieberkasten, ein gewisses Vakuum, hinter denselben, im Blasrohr, Luftdruck herrscht.

Ueber diese Punkte ist bis jetzt nur wenig Positives bekannt. Um die in 2. erwähnte Arbeit niedrig zu halten,

werden häufig an den Schieberkasten Lufteinlässe mit Rückschlagventilen vorgesehen. Bei den neuen vierzylinderigen Lokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen mit drei gekuppelten und zwei Laufachsen, Typ A $\frac{3}{5}$ (s. Schweiz. Bauzeitung Band XLI Seite 292 und 293) ¹⁾ war ursprünglich nur ein solches Ventil, mit einem Sicherheitsventil kombiniert, vorhanden, und zwar am gemeinsamen Niederdruck-Schieberkasten. In Abbildung 1 ist dasselbe dargestellt. Die

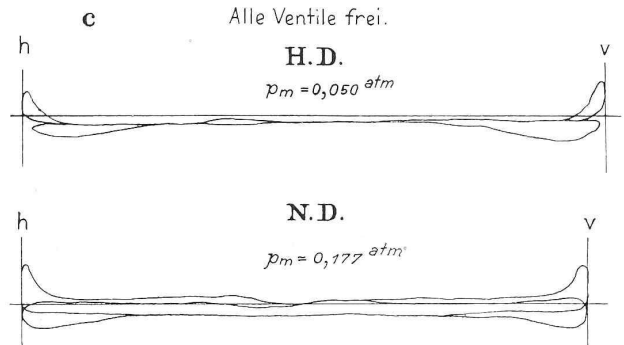


Abb. 4.

Maschinen zeigten bei Leerfahrt jedoch einen etwas schweren Gang; zur Abhilfe wurde daher an jedem Hochdruck-Schieberkasten ein weiteres Luftventil angebracht.

Um in dieser Frage behufs Stellungnahme beim Bau neuer Lokomotiven Klarheit zu erlangen, wurde eine der vorhandenen Lokomotiven auf Anordnung des Obermaschineningenieurs der S. B. B. im Januar des laufenden Jahres Proben unterworfen. Die Ergebnisse der bezüglichen Indizierungen sind in den Abbildungen 2 bis 7 wiedergegeben.

Bei Leerlauf wird die Steuerung stets auf maximale Füllung eingestellt, die Maschinen wirken als Saugpumpen. Die äussere Form der Diagramme ist, wie Abbildung 2 bis 4 zeigen, diejenige von Pumpendiagrammen; da der Schreibstift einen den Dampfdiagrammen entgegengesetzten Drehsinn hat, ist die Arbeit negativ. Dass die Eröffnung der Steuerkanäle keine gleichgültige ist, folgt aus der Form der Diagramme, die in der Mitte, also wo der Schieber ganz ausgelegt ist, den geringsten indizierten Druck aufweisen; der letztere nimmt zu, sobald der Schieber drosselt, oder abgeschlossen hat.

Die Versuche wurden in drei Serien ausgeführt, wie folgt:

- a) Sämtliche Ventile gesperrt (Abb. 2);
- b) Ventile an den HD-Schieberkasten gesperrt, ND-Ventil freigegeben (Abb. 3);
- c) Sämtliche Ventile in Tätigkeit (Abb. 4).

¹⁾ Zylinderdurchmesser 360/570 mm, Gemeinschaftlicher Hub 660 mm, Triebzylinderdurchmesser 1780 mm.

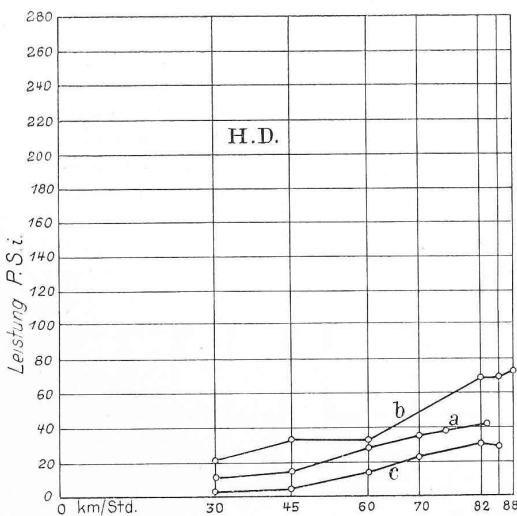


Abb. 5.

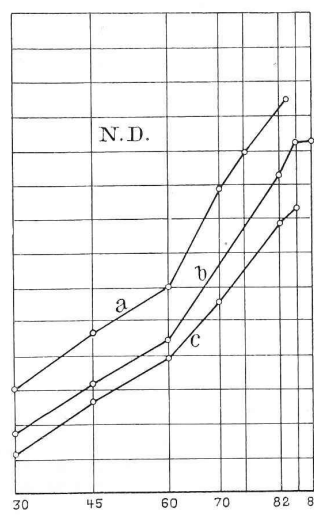


Abb. 6.

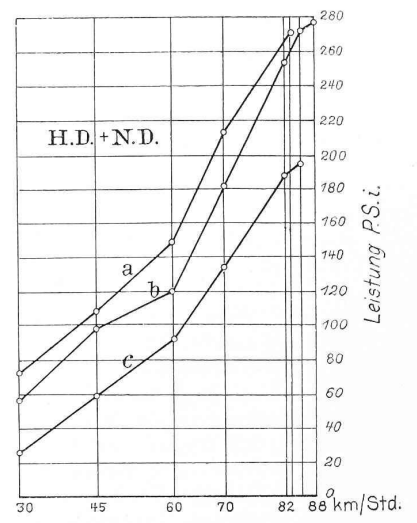


Abb. 7.

In den Abbildungen 2 bis 4 sind die Diagramme für die Geschwindigkeit von 30 km einander gegenübergestellt. Für den Fall c) werden die mittlern indizierten Drücke am kleinsten, ebenso das in den Zylindern vorhandene Vakuum;

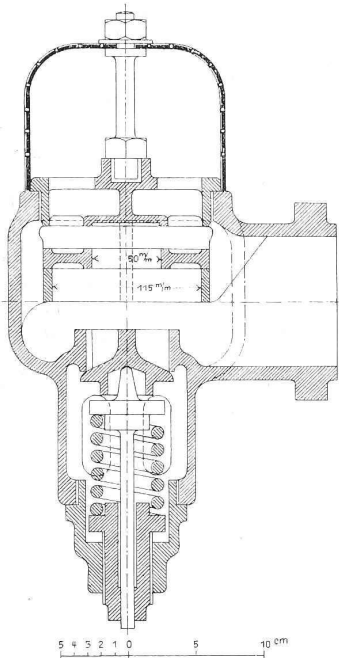


Abb. 1.

dagegen zeigt sich bei b) nicht ohne weiteres eine Abnahme gegenüber a); der mittlere indizierte Druck des HD-Zylinders nimmt sogar zu und bloss das Vakuum wird in beiden Zylindern geringer. Diese Erscheinung erklärt sich durch den verschiedenen Gegendruck auf die HD-Kolben. Ist kein Luftventil auf dem ND-Schieberkasten vorhanden, analog a), so herrscht dort die gleiche Luftleere wie im HD-Schieberkasten und demnach vor und hinter dem HD-Kolben fast das gleiche Vakuum; die Diagrammfläche wird infolgedessen zum schmalen Streifen. Wird jedoch das Vakuum im ND-Schieberkasten, und demnach hinter dem HD-Kolben, zerstört (Fall b) so ist auch der Gegen-

druck vom Receiver her grösser und das Diagramm gewinnt an Höhe. Ob sich das letztere in einem grösseren oder geringern Vakuum bewegt, tut wenig zur Sache.

Im übrigen wurde durch diese Versuche festgestellt, dass die mittlern indizierten Drücke mit der Geschwindigkeit zunehmen, was aus folgender Aufstellung zu entnehmen ist:

Kombination	a		b		c	
	30 km	83 km	30 km	85 km	30 km	85 km
	kg	kg	kg	kg	kg	kg
pm im HD-Zylinder . .	0,183	0,289	0,391	0,469	0,050	0,190
pm im ND- »	0,460	0,620	0,268	0,527	0,177	0,443

Aus diesem Grunde wachsen die Leistungen bei zunehmender Geschwindigkeit mehr als im einfachen Verhältnis; sie werden veranschaulicht durch die Abbildungen 5 bis 7.

Bei den HD-Zylindern ist die Leerlaufleistung am grössten für den Fall des Vorhandenseins eines Luftventils auf dem ND-Schieberkasten, wie aus Abbildung 5 hervorgeht, wo sich Kurve b über die Kurve a legt. Die Gründe hierfür sind oben angeführt. Für die ND-Zylinder (Abb. 6) ist die von vornherein erwartete Reihenfolge vorhanden; sie bleibt auch gewahrt bei den Totalleistungen, weil infolge der Kolbenverhältnisse die Leistungen der HD-Zylinder gegenüber denen der ND-Zylinder wenig ausmachen.

Abbildung 7 zeigt, dass die Leistungen b nicht viel kleiner sind als die Leistungen a, sie erreichen bei 83 bis 88 km Geschwindigkeit die ansehnliche Höhe von 270 bis 280 P.S., also fast den vierten Teil der Leistungsfähigkeit der Maschine bei dieser Geschwindigkeit; dagegen bleiben die Leistungen c um etwa 90 P.S. zurück. Die hemmende Arbeit der Kolben übersteigt jedenfalls die Reibungsarbeit bedeutend; sie kann für den vorliegenden Fall und unter der Annahme, dass keine Lufteinlass-Ventile vorhanden sind, durch die Formel

$$L_i = 1,33 v + 0,023 v^2$$

dargestellt werden, wobei L_i in P.S., v in km/Std. ausgedrückt sind. Die Leerlaufarbeit hängt sehr von der Bemessung der Luftventile bzw. deren Querschnitte ab; das Vakuum wächst mit der Luftgeschwindigkeit, die 50 m/Sek.

nicht übersteigen sollte. Für die verwendeten Ventile wurden für Fall b, Geschwindigkeiten bis 230 m/Sek. berechnet.

Es kann aus den vorliegenden Versuchsergebnissen geschlossen werden:

1. Soll die hemmende Kolbenarbeit bei Leerlauf beschränkt werden, so ist das Vakuum nicht nur in den ND-Zylindern, sondern auch in den HD-Zylindern zu zerstören.

2. Die Ventilquerschnitte sind zu diesem Zweck reichlich zu bemessen, damit die Einstömungsgeschwindigkeit der Luft nicht zu gross wird, jedenfalls unter 100 m/Sek. bleibt. Dadurch wird erreicht, dass schon in geringen Gefällen, beispielsweise von 6 ‰, bei mittlern Verhältnissen (Geschwindigkeit und Zuglast) ohne Dampfaufgabe gefahren werden kann. Dies ist bei solchen Bahnen, die zum grössten Teil in Steigungen und Gefällen liegen, wie die meisten Bahnen der Schweiz, von Bedeutung. Die Abkühlung der Zylinder durch Luft fällt wenig in Betracht.

Miscellanea.

Die Kennzeichnung wiederhergestellter Bauteile. Der verdienstvolle Konservator des Kantons Waadt, Herr Dr. Albert Naef in Lausanne hat sich kürzlich zur Frage der Kennzeichnung der wiederhergestellten Teile alter Baudenkmäler in einem längern Schreiben an den Vorsitzenden des geschäftsführenden Ausschusses des Tages für Denkmalpflege, Herrn Professor Dr. Loersch in Bonn eingehend geäußert. Wir entnehmen dem in der Denkmalpflege in Uebersetzung veröffentlichten Schreiben nachstehend die Ausführungen, die sich auf die Zeichen selbst beziehen. Diese können um so grösseres Interesse beanspruchen, als das Verfahren des Hrn. Naef von der Schweizerischen Gesellschaft für Erhaltung historischer Kunstdenkmäler bereits auf der Jahresversammlung in Chur im September 1901, für alle von ihrem Vorstand geleiteten und beaufsichtigten Wiederherstellungen angenommen wurde. Die vereinbarten Zeichen sind:

« 1. R. 1903 (= renovatum 1903) bezeichnet jede Wiederherstellung, ausgeführt im Jahre 1903, die nicht ist — oder aus verschiedenen möglichen Gründen nicht sein kann — eine genaue Wiederholung, ein Faksimile, des alten Zustandes, die also nicht als zuverlässige Urkunde angesehen werden darf. Somit jede freie Wiederherstellung auf Grund an Ort und Stelle vorgefundener Bauteile, Bruchstücke oder anderer Dokumente.

2. F. S. 1903 (= Faksimile 1903) oder FS (in einem Monogramm verschlungen) 1903, oder F. 1903 bedeutet eine durchaus getreue Wiederholung eines nicht mehr zu rettenden Originals, ausgeführt im Jahre 1903, also ein Zeugnis für den ursprünglichen Zustand so sicher und zuverlässig wie möglich.

3. 1903, die Jahreszahl allein, ohne Beifügung eines Buchstabens, bezeichnet eine durchaus moderne Ergänzung, ausgeführt im Jahre 1903, die durch irgend ein neuzeitliches Bedürfnis nötig geworden ist: eine neue Türe, ein neues Fenster, einen neuen Anbau, da, wo alles das nicht vorhanden war, mag die Türe, das Fenster, der Anbau in einem alten oder in einem neuen Stil ausgeführt sein.

Die Erfahrung weniger Jahre hat gezeigt, dass es schwierig und unklug sein würde, für diese Buchstaben und die Jahreszahl Grundsätze aufzustellen zu wollen über ihre Stellung, ihre Masse, ihre Verbindung mit Ornamenten usw. Das alles muss in jedem besondern Fall dem Gefühl und dem Geschmack des Bauleiters überlassen bleiben. Das Wesentliche ist, dass der Architekt dafür sorgt, dass sie planmässig angebracht werden, an allen wichtigen, charakteristischen Stellen, auf Stein wie auf Ziegeln, Holz oder Eisen, in der klarsten und folgerichtigsten Weise, ohne irgendwie den Gesamteindruck zu stören. Man soll diese konventionellen Zeichen und Jahreszahlen auch brauchen bei Wiederherstellung von Wandmalereien, Fenstern, Mosaiken, unter gleichzeitiger Anwendung eines Systems von Abgrenzungen zwischen den alten und den neuen Teilen, eines Systems, das sich nicht in einem Briefe darlegen kann, das ich aber mit Vergnügen an Ort und Stelle für die verschiedensten Fälle auseinandersetzen werde. Ich beschränke mich darauf, zu wiederholen, dass diese Zeichen, Jahreszahlen, Abgrenzungen in ansprechender und richtiger Weise angebracht werden müssen, dass sie niemals stören dürfen, dass man sie aber leicht finden muss, wenn man sie sucht. Das alles schliesst nicht die Ergänzung durch Abbildungen, Grundrisse, Tafeln, Inschriften zur genauern Erklärung aus; im Gegenteil, es ist unerlässlich, dass jedes hergestellte Denkmal, seiner Bedeutung und Grösse entsprechend, eine oder mehrere solcher Tafeln habe, die es ermöglichen, mit einem Blick die Grundzüge der ausgeführten Herstellungsarbeiten zu übersehen und die zugleich für denjenigen.