

zweizylindrigen Deutzer Petroleummotor auf gemeinsamer Grundplatte in den Waggon eingebaut. Der Kondensator zur Kältemaschine ist auf das Dach des Waggons als Verdunstungskondensator montiert, und den Verdampfer bilden Rippenrohrsysteme, welche direkt an die Decken der Laderäume befestigt sind. Das Ammoniak verdampft in diesen Rohren, erzeugt in der Umgebung derselben, also in den Laderäumen, Kälte, wird vom Kompressor abgesaugt und in den Kondensator gedrückt, wo es verflüssigt wird, um von neuem zur Verdampfung zu gelangen. Schwierigkeiten bietet die Waggonkühlung nur in bezug auf die Bedienung des Kondensators und Motors mit Kühlwasser. Dieserhalb sind unter dem Waggon einige Kühlwasserbehälter montiert, in welchen genügend Kühl-

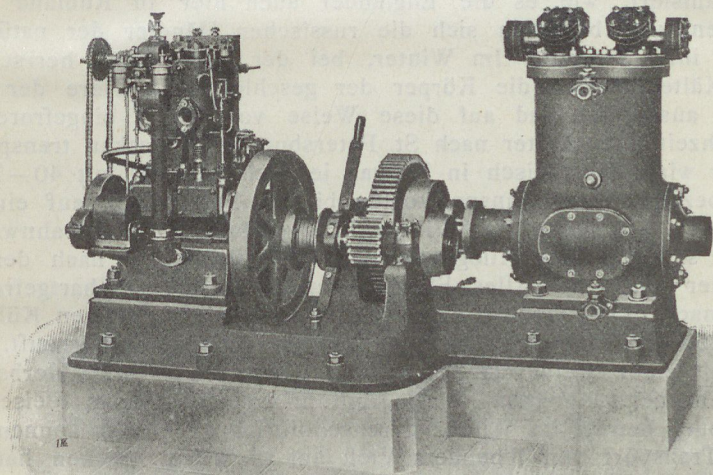


Fig. 21.

Ammoniak-Zwillingskompressor, angetrieben durch Petroleummotor.

wasser mitgenommen wird. Das Wasser wird durch eine besonders eingebaute Zirkulationspumpe ständig zwischen Kondensator und Kühlwasserbehälter zirkuliert. Die Kühlung des Motors erfolgt in der Weise, daß sogenannte Wabenkühler auf dem Dache, neben dem Berieselungskondensator eingebaut sind, mittels welchen das Kühlwasser des Motorzylinders eine ständige Rückkühlung erfährt. Der eine der beiden Behälter unter dem Waggon ist in mehrere Abteile getrennt, von denen das eine den Kühlwasservorrat für den Motor enthält, während das zweite Abteil als Vorratsbehälter für den mitzuführenden Brennstoff dient. Der Motor, ein Modell, welches die Deutzer Gasmotorenfabrik vielfach als Bootsmotor liefert, treibt den Kompressor durch Zahnradübersetzung an (Fig. 21), und ist eine Reibungskupplung eingebaut, welche es ermöglicht, den Motor leer anlaufen zu lassen.

Zur Unterstützung der Kühlung durch die Deckenrohrsysteme in den Laderäumen ist noch je ein besonderer Luftkühler mit Ventilator an-