Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 22

PDF erstellt am: **09.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die erste Thermo-Lokomotive. — Wettbewerb für ein neues Bundesgerichtsgebäude in Lausanne. — Zur Doppelspur Thalwil-Richterswil. — Die elektrische Ausrüstung der Lötschbergbahn. — Miscellanea: Die V. internationale Konferenz für Mass und Gewicht. Die elektrischen Lokomotiven der italienischen Staatsbahnen. Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914. Schweizerische Bundesbahnen. Zur Bekämpfung starker Verkehrsanhäufung in Berlin. Das eidgenössische Amt für geistiges Eigentum. Ausnützung von Wasserkräften in Graubünden. Das Kirchgemeindehaus in Winterthur. — Nekrologie: Jakob Kauffmann. G. Gilli. — Konkurrenzen: Institut Alexis Mégevand in Saconnex-de là-d'Arve in Genf. Schweiz. Unfallversicherungs-Verwaltungsgebäude in Luzern. Reformierte Kirche Zürich-Fluntern. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Band 62. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 22.

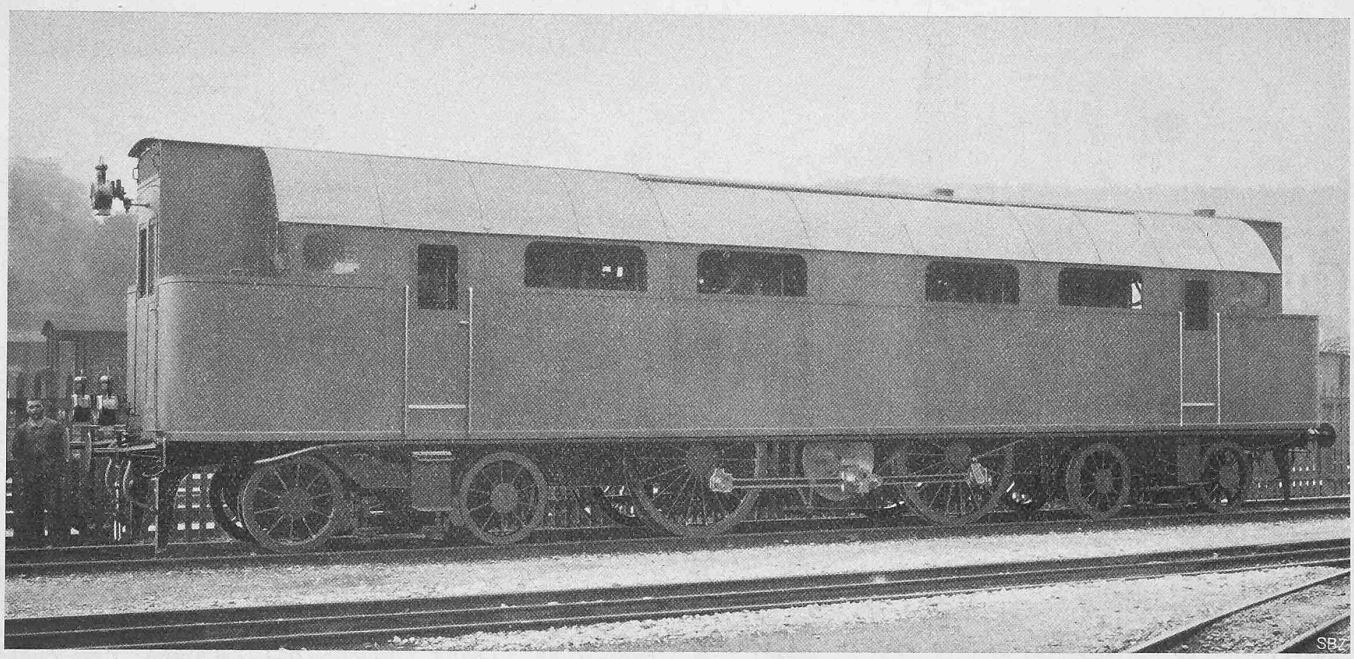

Abb. 2. Ansicht der Thermo-Lokomotive mit Dieselmotoren von *Gebrüder Sulzer* in Winterthur. — Motoren-Leistung 1200 *PS* bei 100 *km/std.*

Die erste Thermo-Lokomotive.

Von Professor *P. Ostertag*, Winterthur.

Mit der Durchbildung einer betriebssichern, unmittelbar wirkenden Umsteuerung für den Rohölmotor war der Weg geebnet, der diese thermisch vorteilhafteste Kraftmaschine zum Betrieb von Fahrzeugen führte.

Auf der internationalen Ausstellung in Mailand im Jahre 1906 wurde der erste Diesel-Schiffsmotor aus den Werken der Firma *Gebrüder Sulzer* in Winterthur vorgeführt; bald darauf fand diese Motorengattung Verwendung als Betriebsmaschine grösserer Boote der Kriegs- und Handelsmarine und zeigte eine Umsteuerfähigkeit, die bezüglich Schnelligkeit und Sicherheit der Dampfmaschine nicht nachstand. Heute sind die führenden Werke in eifrigem Wettstreit begriffen bei der Herstellung grosser Schiffsmotoren. Als erfolgreiches Beispiel sei das Frachtschiff „Monte-Penedo" der Hamburg-Südamerika-Linie erwähnt, das am 10. August 1912 seine erste Reise von Hamburg nach Brasilien angetreten und seitdem wiederholt den Ozean durchquert hat. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 6500 *t* und wird durch zwei Sulzer-Zweitaktmotoren von zusammen 1700 *PS* getrieben.

Der Einführung des Dieselmotors als Antriebsmittel leistungsfähiger Lokomotiven für die Normalbahnen standen weitaus grössere Schwierigkeiten im Wege als bei Schiffen. Es betrifft dies hauptsächlich das Problem des Anfahrens, d. h. die Entwicklung einer maximalen Zugkraft bei still-

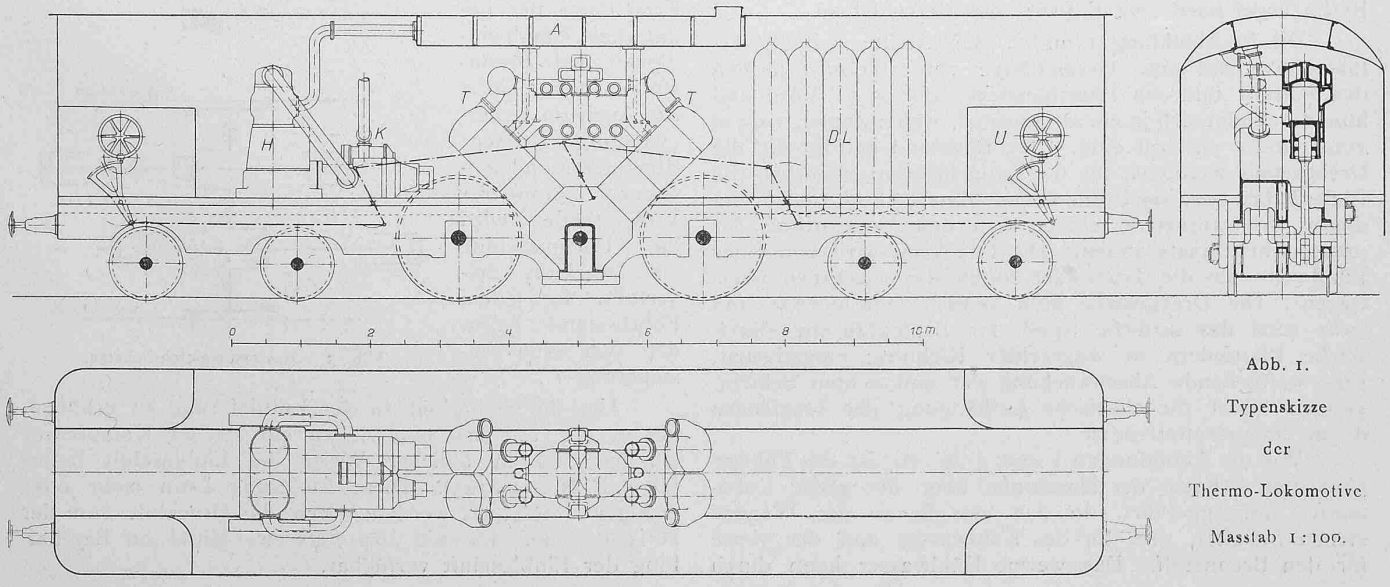

Abb. 1. Typenskizze der Thermo-Lokomotive. Masstab 1:100.