

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 22

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 23.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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. — Konkurrenz: 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.

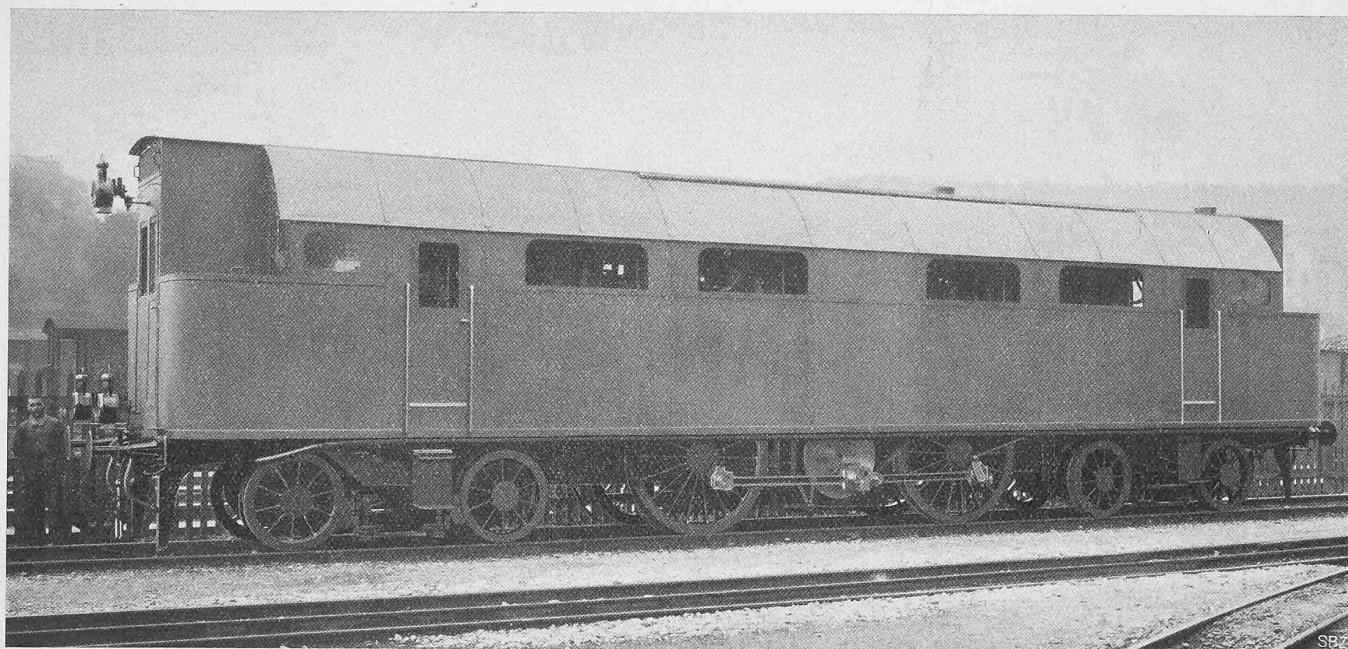


Abb. 2. Ansicht der Thermo-Lokomotive mit Dieselmotoren von Gebrüder Sulzer in Winterthur. — Motoren-Leistung 1200 PS bei 100 km/std.

### Die erste Thermo-Lokomotive.

Von Professor P. Ostertag, Winterthur.

Mit der Durchbildung einer betriebssicheren, 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 Motorenengattung 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-

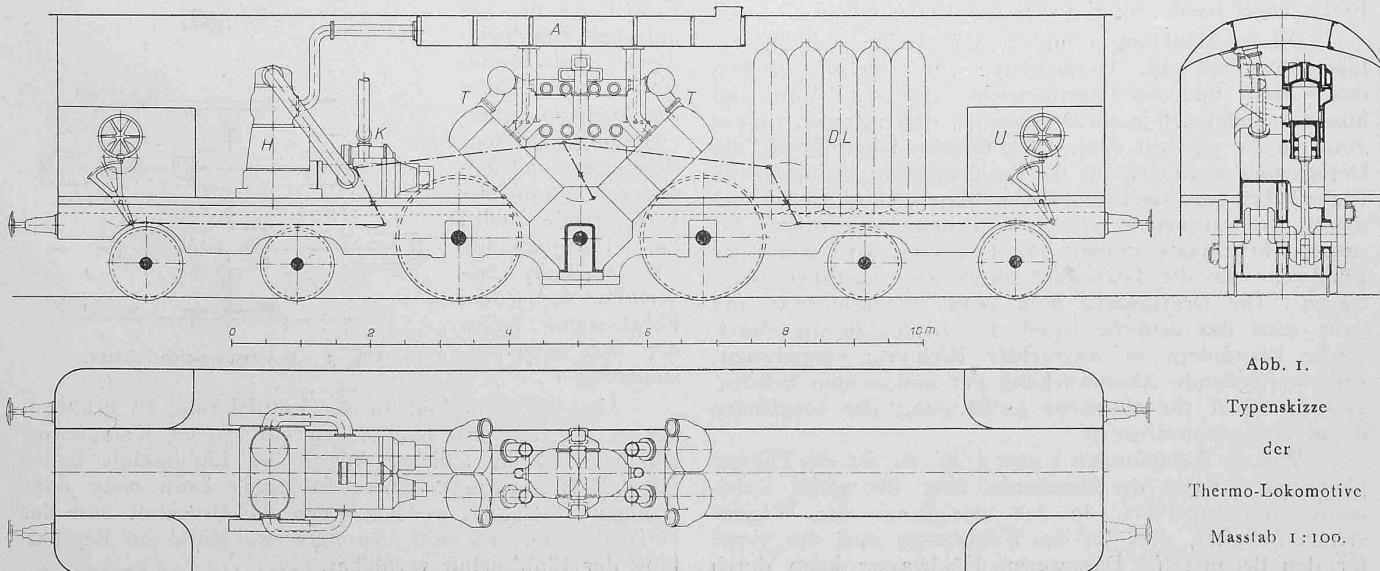


Abb. 1.

Typenskizze

der

Thermo-Lokomotive

Masstab 1:100.