

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 13

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

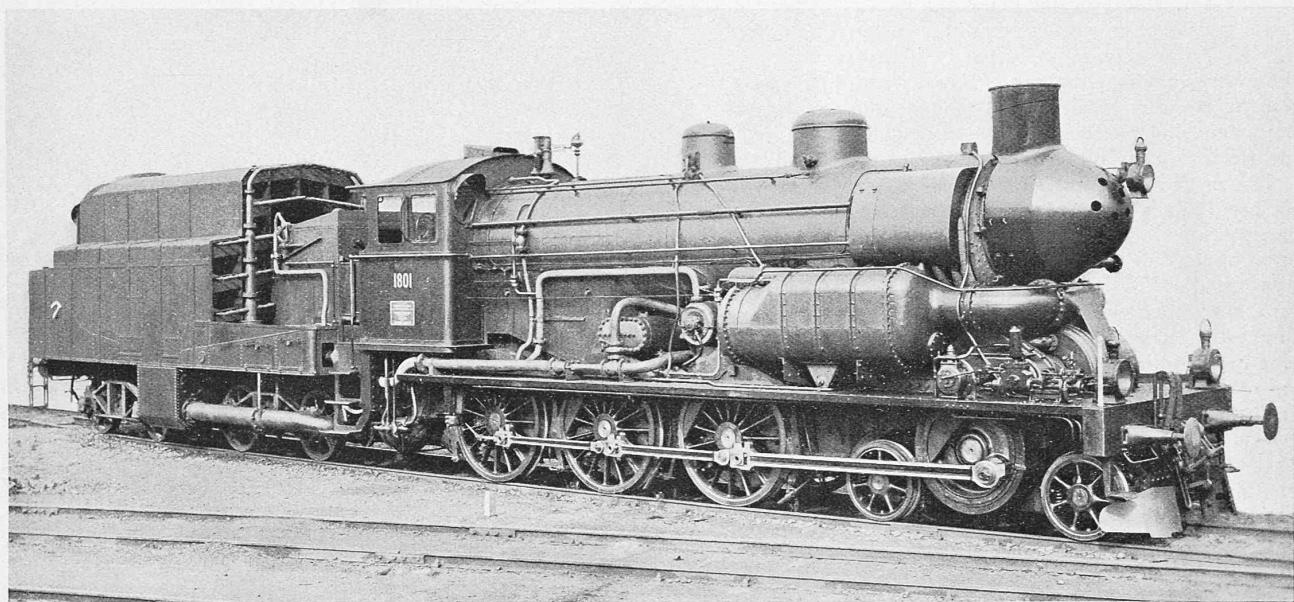
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Turbolokomotive System Zoelly. — Die Grundwasserabsenkung beim Neubau der Zürcher Kantonalbank. — Wettbewerb für die katholische St. Peters-Kirche in Freiburg. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1923. — Elektrizitäts-wirtschaftsfragen und Völkerbund. — Miscellanea: Der Neubau „Grands Magasins du Printemps“ in Paris. Eisenbahntechnische Tagung in Berlin. Bestimmung der Wind-

geschwindigkeit auf elektrischem Wege. Vom Panama-Kanal. — Nekrologie: Benjamin G. Lamme. — Konkurrenzen: Grabzeichen für die Musterfriedhof-Ausstellung beim Bremgartenfriedhof in Bern. Gestaltung:plan für den Toptchider-Park bei Belgrad. — Literatur: Eisenbrückenbau. Die Grundwasserabsenkung in Theorie und Praxis. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S.T.S.



Versuchs-Turbolokomotive, System Zoelly, gebaut von der A.-G. Escher Wyss & Cie., Zürich, und der Schweizer. Lokomotivfabrik Winterthur.

Die Turbolokomotive System Zoelly.

Ueber die Turbolokomotive System Zoelly haben wir auf Seite 301 vorletzten Bandes (8. Dezember 1923) kurze Angaben gemacht. Von der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur erhalten wir nun die folgenden Mitteilungen. Detaillierte Angaben über die Einzelkonstruktionen sind einer späteren Veröffentlichung vorbehalten.

In der ersten Hälfte des Monats August 1924 sind auf der Strecke Winterthur-Romanshorn mit der Versuchs-Turbolokomotive, die die A.-G. der Maschinenfabriken Escher Wyss & Cie. in Zürich und die Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur mit Unterstützung der Schweizer. Bundesbahnen gebaut haben, abschliessende Probefahrten durchgeführt worden. Parallel mit diesen wurden nach gleichem Fahrplan die nämlichen Zugslasten mit Heissdampf-Kolbenlokomotiven gefahren, um die zahlen-mässige Ueberlegenheit der Turbolokomotive in Bezug auf Kohlen- und Wasserverbrauch festzustellen, die auf Grund der theoretischen Erwägungen zu erwarten waren.

Die Turbolokomotive ist seit dem Jahre 1920 abwechslungsweise grundlegenden Versuchen nach allen Richtungen unterworfen worden. Die dabei gewonnenen Betriebsresul-tate und -Erfahrungen haben die Grundlage zu Abänderungen und Verbesserungen gegeben, die nach und nach an der Maschine angebracht wurden. Heute hat die Turbolokomotive einen Grad der Vollkommenheit erreicht, der gestattet, diesen neuesten Dampflokomotivtypus konstruktiv und fabrikatorisch vollständig zu beherrschen, sodass die Anschaffung solcher Lokomotiven kein Risiko mehr bietet.

Die Leistung der Lokomotive beträgt 1000 PS, kann aber vorübergehend auf rund 1500 PS erhöht werden; ihre Maximalgeschwindigkeit ist auf 75 km/h normiert. Das Dienstgewicht, einschliesslich Tender, beträgt 108 t.

Vorn auf der Lokomotive, gestützt von dem zwei-achsigen Drehgestell, liegt, in kompodiöser Form aufgebaut, die Turbinengruppe, die aus einer Vorwärts- und einer Rückwärts-Turbine besteht. Ueber ein doppeltes Vorgelegeräderpaar und über Kuppelstangen wird das Drehmoment der Turbine auf die Triebräder übertragen.

Das letzte Transmissionsrad ist in der Abbildung deutlich sichtbar. Das Uebersetzungsverhältnis ist 1 : 28,7, sodass bei der maximalen Geschwindigkeit von 75 km/h und einem Raddurchmesser von 1520 mm die Turbine 6000 Uml/min macht. Trotz dieser hohen Umdrehungszahl laufen die Zahnräder einwandfrei, dank der kräftigen Lagerung der Turbinen- und der Zahnrad-Transmissions-Wellen.

Hinter der Turbine, seitlich an den Kesselvorderteil sich anschmiegend, sitzen die Kondensatoren, in denen der aus der Turbine austretende Dampf niedergeschlagen wird, um von dort durch Pumpen wieder dem Kessel zugeführt zu werden. Turbine und Kondensatoren bilden ein festes Stück. Nur durch diese Anordnung ist es möglich, die Dichtungsflanschen und übrigen Verbindungsteile so zu konstruieren, dass Undichtheiten fern gehalten werden können — eine absolute Vorbedingung für ein gutes Vakuum.

Das Kühlwasser für den Kondensator ist im Tender aufgespeichert. Es wird von dort mittels einer durch eine Turbine angetriebene Zentrifugalpumpe durch den Kondensator, und darauf im Tenderaufbau in einer Reihe von Kanälen über Raschig-Röhren geleitet; diese dienen dazu, der durch den Tender durchgeföhrten Kühlluft eine mög-lichst grosse Oberfläche zu bieten. Auf diesem Wege tritt das Kühlwasser mit dem Luftstrom in Berührung, den der kräftige, hinten auf dem Tender sitzende Ventilator erzeugt, und wird dadurch stark abgekühlt, wobei ein Teil des Wassers durch Verdunstung ins Freie abgeführt wird.

Die gesamte Kondensationsanlage, die neben der Turbine die Seele der Lokomotive bildet, hat während der Versuchsdauer wesentliche konstruktive Wandlungen erfahren, die schliesslich zu der in der Abbildung angegebenen Form geführt haben.

Der Kessel selbst bietet wenig Neuerungen; er ist mit dem bekannten Schmidtschen Rauchrohr-Ueberhitzer versehen und trägt vorn auf der Rauchkammer einen von einer Turbine angetriebenen Ventilator, der an Stelle des bekannten Blasrohres zur Anfachung der Feuerung auf dem Rost dient. Die Unterwindfeuerung, die anfänglich zur Verwendung gelangte, befriedigte nicht, während mit dem erwähnten Ventilator gute Resultate erzielt werden.