

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 24

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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: Neue Lokomotiven der Brünigbahn für gemischten Betrieb. — Zwei rheinische Villen. — Die Schweizer Eisenbahnen im Jahre 1905 (Fortsetzung). — Einspurige und zweispurige Alpentunnel. — Simplon-Tunnel. — Miscellanea: Erhaltung des Heidelberger Schlosses. Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel. Anlagen im Interesse der Rheinschiffahrt in Basel. Verkauf des Schlosses Wülflingen bei Winterthur. II. internationaler Kongress für Salubrität und Gesundheitspolizei der Wohnung. Versuche mit Einphasen-Wechselstrom-Motoren auf den schwedischen Staats-

bahnen. Eröffnung der neuen österreichischen Alpenbahnen. Neues Knabensekondarschulhaus in Basel. Wiederherstellung des Rathaussaales in Nürnberg. Schweizerische Bundesgesetzgebung über das Wasserrecht. I. Generalversammlung des schweizerischen Techniker-Verbandes. Neue Markuskirche in Stuttgart. Städt. rührerisches Kraftwerk an der Albula. Schutz der Landschaft im Engadin. — Nekrologie: J. Folly. — Konkurrenzen: Sparkassen-Gebäude in La Chaux-de-Fonds. — Literatur. — Vereinsnachrichten: G. e. P. Stellenvermittlung. — Tafel XIII: Rheinische Villen.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

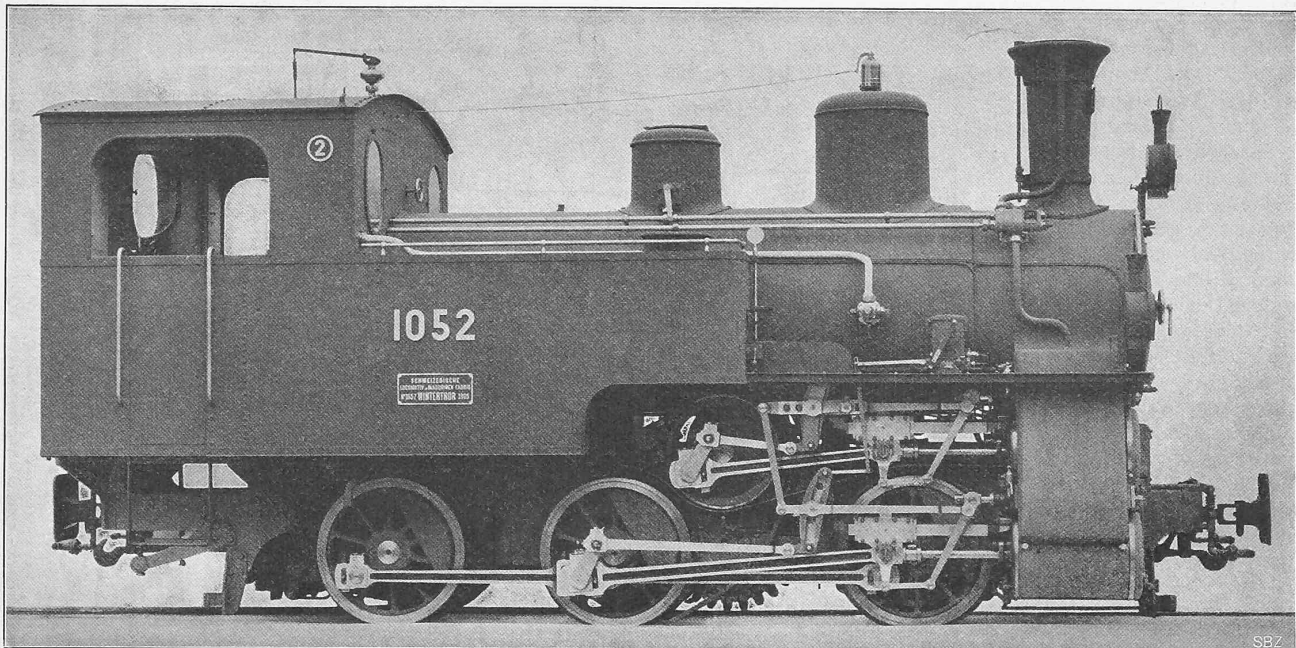


Abb. 1. Ansicht der neuen Lokomotive der Brünigbahn. — Ausgeführt von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

Neue Lokomotiven der Brünigbahn für gemischten Betrieb.

Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur hat einen neuen Typ einer gemischten Adhäsions- und Zahnradlokomotive entworfen und ausgeführt, der so wesentliche Neuerungen zeigt, dass es gerechtfertigt erscheint, denselben an dieser Stelle etwas eingehender zu beschreiben, als dies in Band XLV dieser Zeitschrift geschehen ist, wo im Artikel über die Appenzeller-Strassenbahn¹⁾ einer Lokomotive derselben Bauart Erwähnung getan wurde.

Unserer gegenwärtigen Beschreibung legen wir die neue Brünig-Berglokomotive zugrunde, die, wie bereits bemerkt, mit der eben genannten in Bezug auf die Anordnung der Zylinder und auf die allgemeine Disposition identisch ist.

Die wesentlichen Merkmale des zu beschreibenden Lokomotivtypes liegen darin, dass sowohl die vier Zylinder, als auch die zugehörigen Triebwerke ausserhalb der Rahmen angeordnet sind, und dass die Maschine auf der Adhäsionsstrecke als Zwillingslokomotive, auf der Zahnstange aber als Verbundlokomotive arbeitet. Die Konstruktion von Zahntriebwerk mit Adhäsionstriebwerk in Verbundwirkung wurde zuerst und zwar im Jahre 1889 von A. Klose, damals Maschineninspektor der V. S. B., für die St. Gallen-Gais-Lokomotiven ausgeführt.

Gegenüber den bisherigen Anordnungen von Vierzylinderlokomotiven für gemischten Betrieb, bei denen die beiden Zahntriebzylinder mit ihren Triebwerken und Steuerungen sich innerhalb der Rahmen befinden, ist durch die äussere Anordnung der nicht zu unterschätzende Vorteil allgemeiner Uebersichtlichkeit und bester Kontrollierbarkeit aller bewegten Teile erreicht worden. Wie aus den Abbildungen ersichtlich ist, sind die Zylinder vorn neben der Rauchkammer paarweise über einander angeordnet. Die

beiden Zylinder einer Seite sind aus einem Stück gegossen und beide Zylinderpaare fest miteinander verschraubt, so dass sie auf diese Weise ein starres Ganzes bilden.

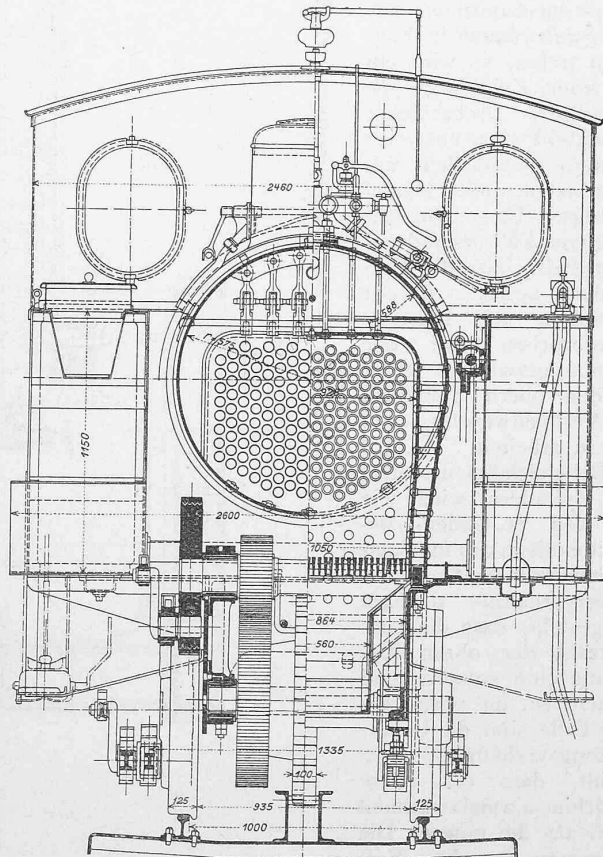


Abb. 4. Querschnitte durch die Lokomotive. — Masstab 1:30.

¹⁾ Band XLV, Seite 293.