

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 22

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Hochdruck-Lokomotive „Winterthur“ für 60 at Kesseldruck. — Zur Frage der Erziehung des Architekten an den Techn. Hochschulen. — Der Umbau der Eisenbahnbrücke der S. B. B. über den Rhein bei Ragaz. — Mitteilungen: Chemisches Verfestigungsverfahren für lose Bodenarten. Wasserturm als Wohnhaus. Aenderung der Begriffserklärung für Hochofenzement. Von den Elektrizitätswerken in Frankreich. Verhüttung von Nickelerzen im elektrischen Ofen. Der Schweizerische

Acetylen-Verein. Die Sektion der Ostschweiz des Schweizer. Rhone-Rhein-Schiffahrt-Verbandes. — Wettbewerbe: Hospice Ed. Sandoz-David, Lausanne. Städtisches Altersheim in Zürich. — Preisausschreiben: Vorschläge für die Dämpfung des Strassenlärms. — Literatur. — Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik. — Mitteilungen der Vereine: Sektion Bern des S. I. A. Gesellschaft Ehemaliger Studierender der E. T. H. S. T. S.

Band 91.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 22

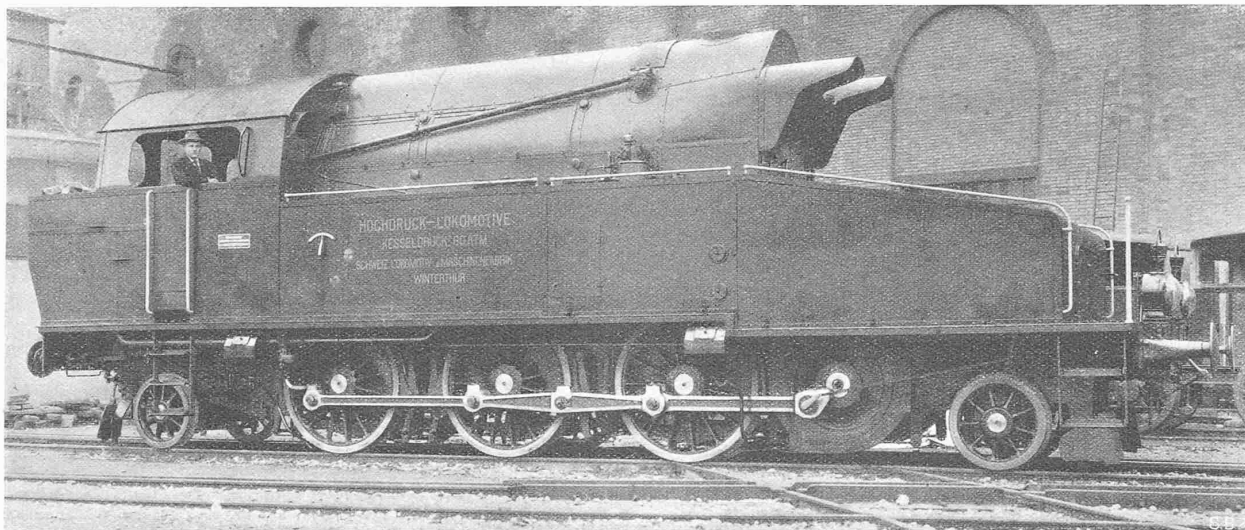


Abb. 1. Hochdruck-Lokomotive „Winterthur“ für 60 at Kesseldruck der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

### Hochdruck-Lokomotive „Winterthur“ für 60 at Kesseldruck.

Von Ingenieur J. BUCHLI, Direktor der S. L. M. Winterthur.

[Vorbemerkung der Redaktion. Im Mai 1925 hatte in diesem Blatte (Band 85, Seiten 240 und 275) zwischen Ing. J. Buchli, Direktor der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur, und Ing. K. Wiesinger, Prof. an der E. T. H., ein Meinungsaustausch stattgefunden über die Aussichten einer Hochleistungs-Lokomotive für 60 at Dampfdruck. Für seinen bezügl. Entwurf errechnete damals Prof. Wiesinger eine Kohlenersparnis von 50 % gegenüber der besten bestehenden Heissdampflokomotive; Dir. Buchli bestritt die Möglichkeit einer so weitgehenden Ersparnis, die er seinerseits auf rd. 25 % berechnete. Jene theoretische Kontroverse, in der Behauptung gegen Behauptung stand, fand dann, entgegen dem Wunsche Prof. Wiesingers, keine Fortsetzung. Der Redaktion erschien eine überzeugende Abklärung auf diesem Wege aussichtslos, und da uns Prof. Wiesinger bereits im Dezember 1924 einen eingehenden Bericht über seine Erfindung in Aussicht gestellt hatte, sobald praktische Versuchsergebnisse vorliegen würden, zogen wir es unserer Uebung gemäss vor, diese beweiskräftigen Versuche abzuwarten. Dieser Zeitpunkt erschien nicht allzuferne, da bereits 1924 die „Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik“ in Düsseldorf die Ausführung einer 2000 PS<sub>i</sub>-Versuchs-Lokomotive nach den Patenten und Entwürfen Prof. Wiesingers beschlossen hatte. Leider sah sich dann die Fabrik infolge der deutschen Wirtschaftskrise genötigt, ihre Lokomotiv-Abteilung zu schliessen und den Probearbeit aufzugeben. In der Folge hat dann Prof. Wiesinger seine Erfindungsgedanken und Entwürfe in Wort und Bild veröffentlicht in „Glaser's Annalen“ vom 1. März 1927, wodurch sie der Fachwelt allgemein bekannt geworden sind.

Inzwischen hat nun die S. L. M.-Winterthur ihrerseits eine Hochdruck-Dampflokomotive für 60 at entworfen, gebaut und versuchsweise ausprobiert. Im folgenden werden diese Neukonstruktion und die Versuchsergebnisse durch Dir. J. Buchli zur Darstellung gebracht.

Es war natürlich nicht Absicht der Redaktion und würde von ihr bedauert, wenn aus dem vorangegangenen

der Eindruck persönlicher Parteinahme oder Begünstigung des einen Partners an der theoretischen Kontroverse von 1925 aufgekommen wäre, und sie hat Herrn Prof. Wiesinger den Vorschlag gemacht, im Anschluss an die Veröffentlichung der S. L. M.-Hochdruck-Lokomotive auch das Wesentliche seiner Konstruktion den Lesern der „S. B. Z.“ in sachlicher Weise in Wort und Bild vorzuführen. Wenn wir damit von unserer Regel abweichen, Neukonstruktionen erst nach ihrer Erprobung eingehend zu beschreiben, so ist dies durch die vorliegenden besondern Umstände begründet, insbesondere durch unsere Absicht, dem fachkundigen Leser anhand des nötigen Tatsachenmaterials das eigene Urteil zu überlassen darüber, ob, wie Prof. Wiesinger glaubt, das von der S. L. M. erreichte praktische Ergebnis auf die von ihm aufgestellten Richtlinien zurückzuführen ist. Wir glauben damit in korrekter Weise und namentlich in einem für den Leser überzeugendern Art den damals eingestellten Meinungsaustausch zum Abschluss zu bringen.

Die Redaktion.]

\*

Der Dampflokomotive sind in den letzten Jahren zwei Rivalinnen erstanden, die elektrische und die Diesel-Lokomotive. Besonders die elektrische hat sich ein grosses Feld erobert, während die Diesel-Lokomotive noch in ihrem Entwicklungsstadium begriffen ist, aber mit der Zeit zweifellos als ernste Konkurrentin zu betrachten sein wird. Andererseits sind während der Kriegszeit neue Lokomotiv-Fabriken entstanden, die den Bedarf an Dampflokomotiven um ein vielfaches zu decken vermögen, wodurch deren Verkaufspreis in den meisten Fällen fast unter die Selbstkosten heruntergedrückt worden ist. Diese Tatsachen haben den Dampflokomotivbauer, der jahrzehntlang den Lokomotivmarkt beherrschte, gezwungen, neue Gebiete zu bearbeiten.

Die schweizerische Lokomotivindustrie leidet unter den geschilderten Verhältnissen in ganz besonderem Masse, weil sie zur Beschaffung von Rohmaterialien auf das Ausland