

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 24

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.04.2025

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

INHALT: Neue Lokomotiven der Brünigbahn für gemischten Betrieb. — Zwei rheinische Villen. — Die Schweizer Eisenbahnen im Jahre 1905 (Fortsetzung). — Einspurige und zweisepurige 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 Knabensekundarschulhaus 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.

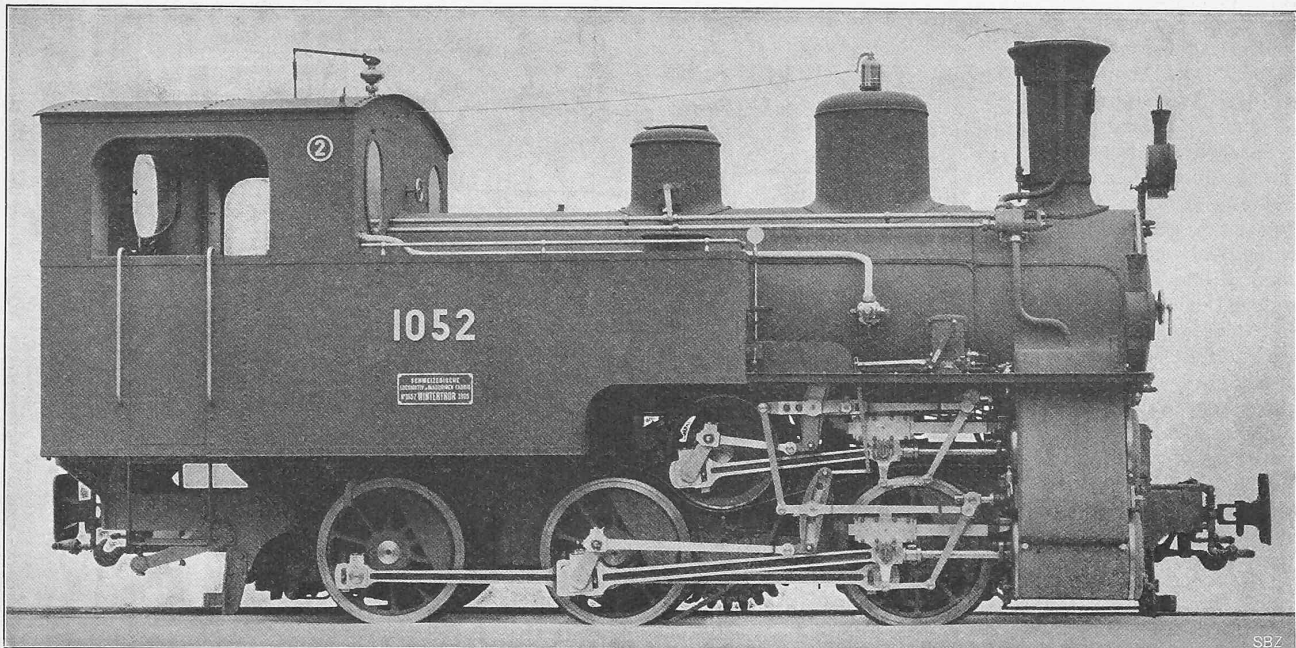


Abb. 1. Ansicht der neuen Lokomotive der Brünigbahn. — Ausgeführt von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

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.

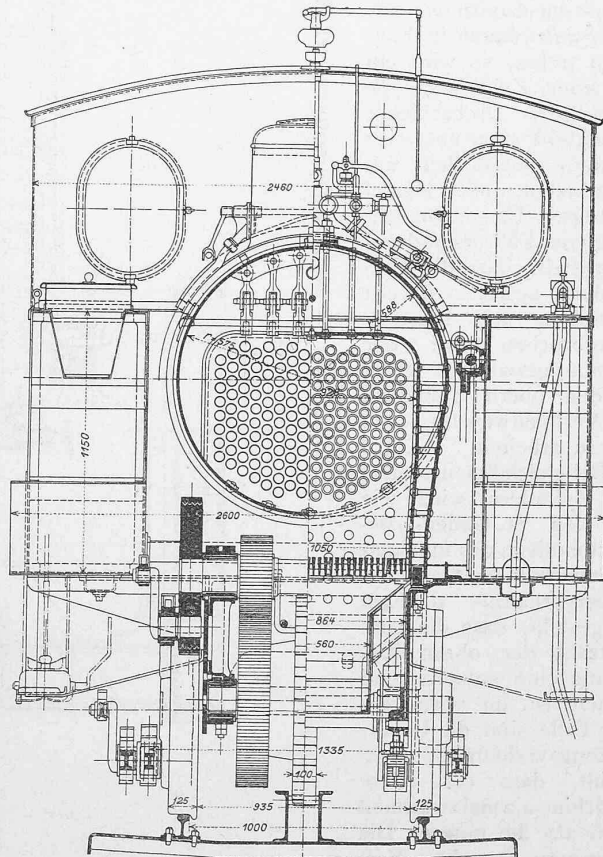


Abb. 4. Querschnitte durch die Lokomotive. — Masstab 1:30.

¹⁾ Band XLV, Seite 293.