

**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. 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:** 21.12.2024

**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 Verkehrshäufung in Berlin. Das eidgenössische Amt für geistiges

Eigentum. Ausnützung von Wasserkraften in Graubünden. Das Kirchgemeindehaus in Winterthur. — Nekrologie: Jakob Kauffmann. G. Gilli. — Konkurrenzen: 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.

Band 62.

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

Nr. 22.

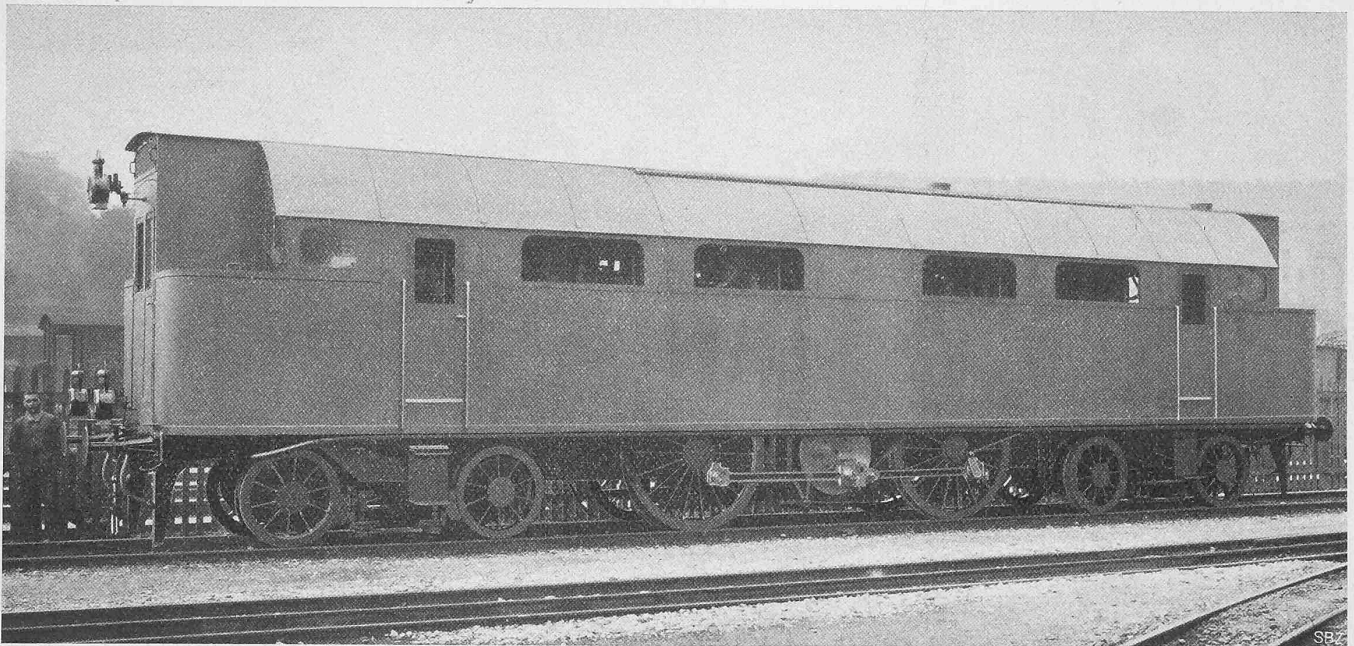


Abb. 2. Ansicht der Thermo-Lokomotive mit Dieselmotoren von Gebrüder Sulzer in Winterthur. — Motoren-Leistung 1200 PS bei 100 km/std.

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 Motorengattung 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-

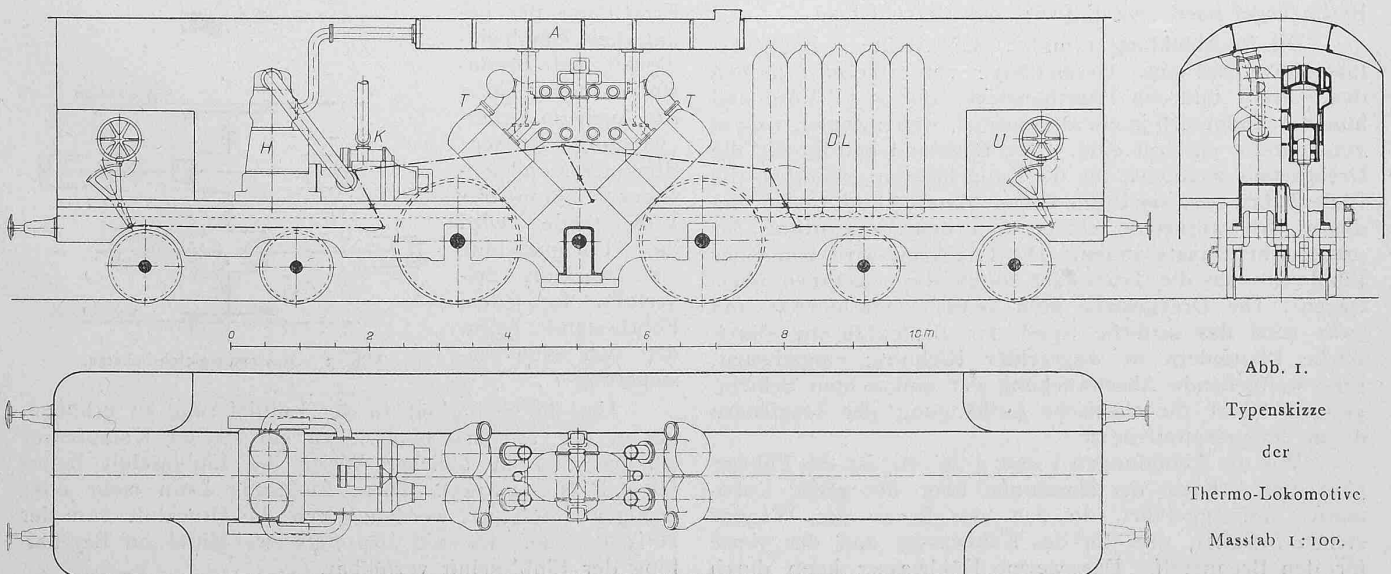


Abb. 1.  
Typenskizze  
der  
Thermo-Lokomotive  
Masstab 1:100.