

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 22

**Artikel:** Die erste Thermo-Lokomotive  
**Autor:** Ostertag, P.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30819>

### **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:** 30.01.2025

**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.

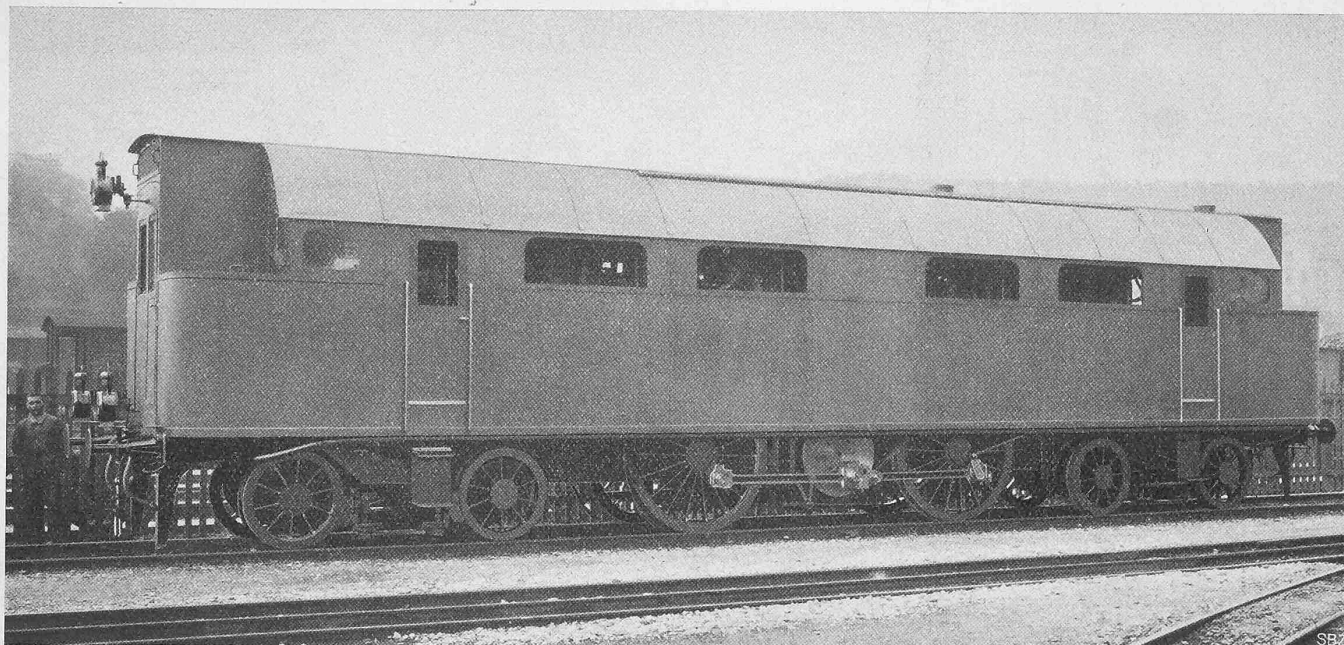


Abb. 2. Ansicht der Thermo-Lokomotive mit Dieselmotoren von Gebrüder Sulzer in Winterthur. — Motoren-Leistung 1200 PS bei 100 km/std.

### 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-

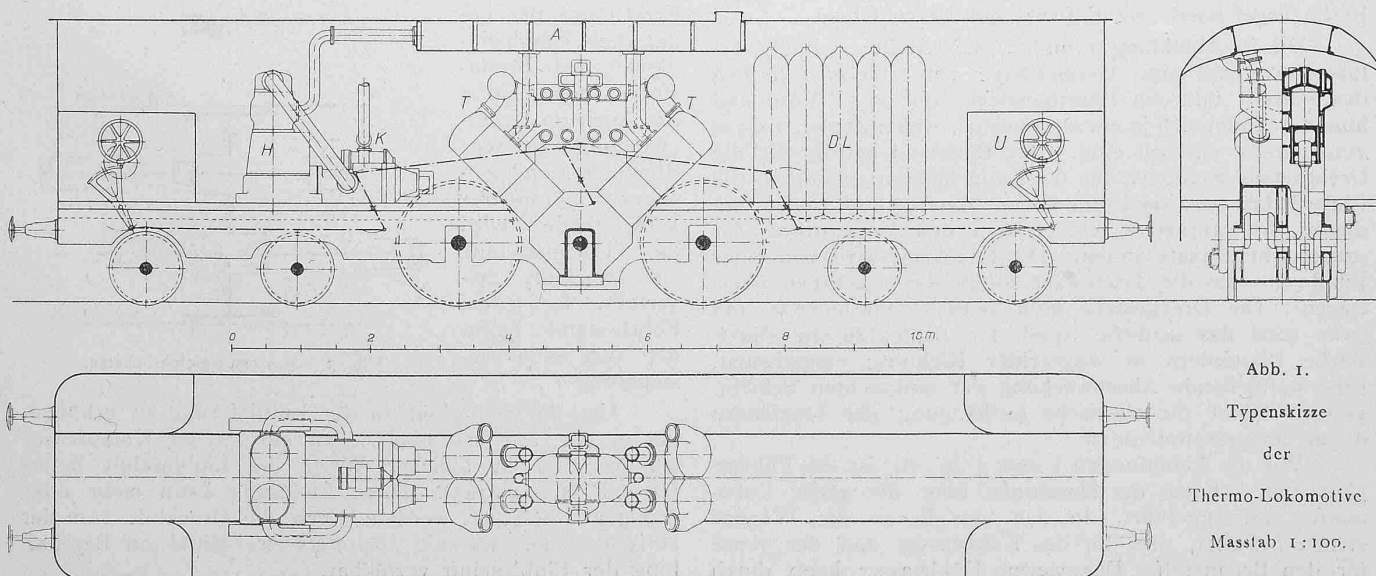


Abb. 1.  
Typenskizze  
der  
Thermo-Lokomotive  
Masstab 1:100.

stehender Maschine. Auch der ganze Zusammenbau der Kraftmaschine mit den übrigen Teilen des Wagens war auf neuer Grundlage zu studieren und den eigenartigen Verhältnissen anzupassen.

Eine solche erste Lokomotive ist im Frühling dieses Jahres zu Probefahrten auf der Strecke Winterthur Romanshorn gelangt. Geliefert wurde sie von der „Gesellschaft für Thermo-Lokomotiven“, deren Gründung durch Gebrüder

einen Bienenkorbkühler, sowie durch einen Verdampfungskühler rückgekühlt werden; diese Organe befinden sich über den beiden Führerständen. Den Umlauf des Kühlwassers besorgt eine Pumpe, die von der Hilfsmaschine angetrieben wird, eine andere Pumpe fördert den Brennstoff aus dem Behälter. Der Auspufftopf für beide Motoren ist als Schalldämpfer ausgebildet und befindet sich im Dach über der Triebmaschine.

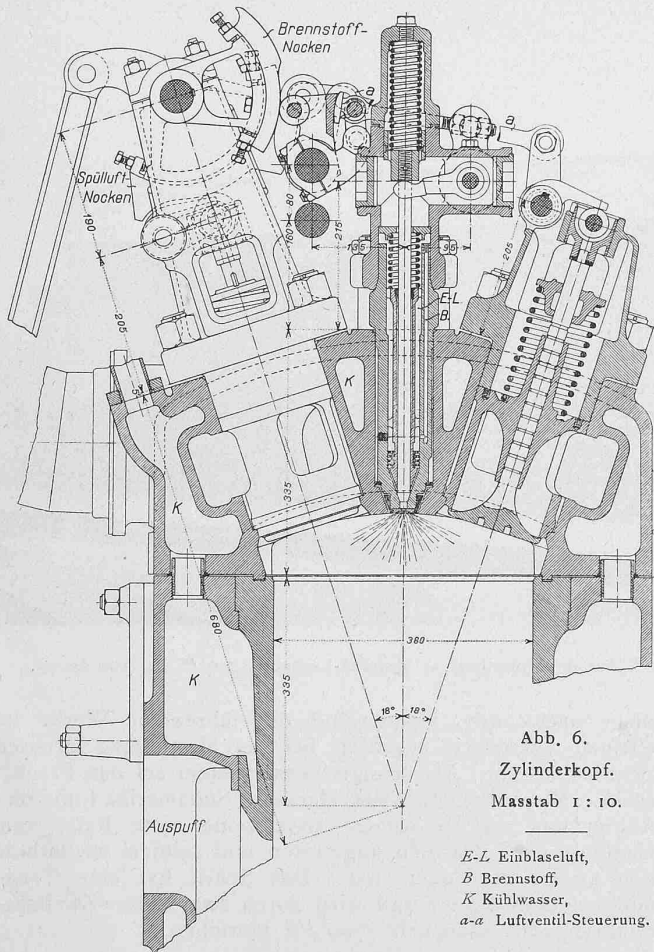


Abb. 6. Zylinderkopf. Masstab 1 : 10.

E-L Einblaseluft,  
B Brennstoff,  
K Kühlwasser,  
a-a Luftventil-Steuerung.

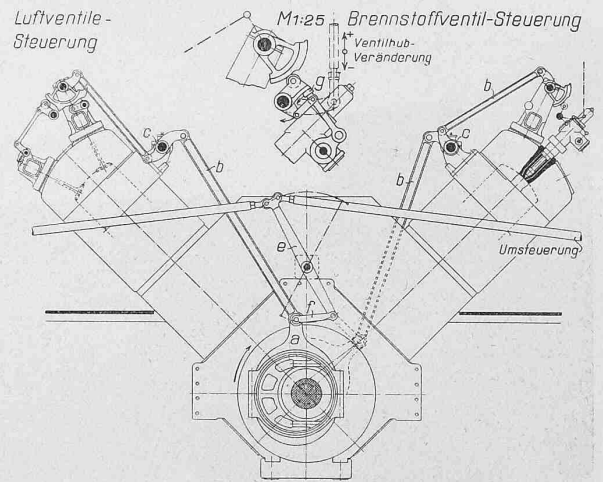


Abb. 7. Brennstoff- und Spülluft-Steuerung. — 1 : 50.

Bei der Betrachtung der neuen Lokomotive bietet der motorische Teil das grösste Interesse, insbesondere die eigenartige Lösung, welche das Anfahren des Zuges gefunden hat.

Zu diesem Zweck beherbergt die Lokomotive zwei Rohölmotoren, die mit den Achsen unmittelbar gekuppelte Triebmaschine *T* und den, unabhängig von den Triebachsen arbeitenden Hilfsmotor *H* zum Betrieb eines Luftkompressors (Abbildung 1). Da die Hilfsmaschine auch bei stillstehendem Zug in Tätigkeit ist, kann die von ihr erzeugte Druckluft zum Anfahren benutzt werden; die Luft tritt mit grosser Füllung in die Triebmaschine und bringt den Zug vom Stillstand auf eine Geschwindigkeit von 8 bis 10 km/std. Zur Verstärkung der Wirkung kann aus einem Windkessel *DL* Druckluft zugezogen werden (D.R.P. Nr. 205 995), der später vom Kompressor *K* nachgefüllt wird, sobald die Triebmaschine bei Erreichung der genannten Geschwindigkeit auf Brennstoff umgeschaltet ist. Auch zur Ueberwindung grosser Steigungen und sonstiger besonderer Widerstände wird die Triebmaschine auf Druckluft umgestellt. In jedem Führerstand befindet sich eine Umsteuerung *U*.

Sulzer in Winterthur, Oberbaurat A. Klose in Berlin-Halensee und Dr. Rudolf Diesel in München erfolgt war. Die erstgenannte Firma hatte die Konstruktion des motorischen Teiles zu besorgen und die Versuche vorzunehmen; den lokomotivtechnischen Teil lieferte die Firma A. Borsig in Berlin-Tegel nach dem Entwurf des Herrn Klose.

Die in Abbildung 1 und 2 dargestellte Schnellzuglokomotive hat eine Gesamtlänge von 16,6 m zwischen den Puffern und ein Gesamtgewicht von 95 t. Vorn und hinten befindet sich je ein Drehgestell, deren Zapfen 10,5 m voneinander entfernt sind. Der Radstand beträgt für die Drehgestelle 2200 mm, für die Kuppelachsen 3600 mm, die Räder haben 1000 mm Durchmesser. Material und Ausführung dieser Triebwerksteile entsprechen den Vorschriften der preussischen Staatsbahnen. Die Triebkraft wird von einer Blindwelle auf die Triebräder durch Kuppelstangen übertragen. Die Drehgestelle sind seitlich verschiebbar und zwar wird das seitliche Spiel der Zapfenführung durch starke Blattfedern in wagrechter Richtung eingedämmt. Eine weitgehende Abschwächung der senkrechten Schwingungen bildet die elastische Aufhängung der Tragfedern durch Doppelspiralfedern.

Wie die Abbildungen 1 und 2 zeigen, ist das Führerhaus zum Schutze der Maschinen über die ganze Lokomotive hinweggeführt. In den vier Ecken des Wagens stehen Behälter, drei für das Kühlwasser und der vierte für den Brennstoff. Das warme Kühlwasser kann durch

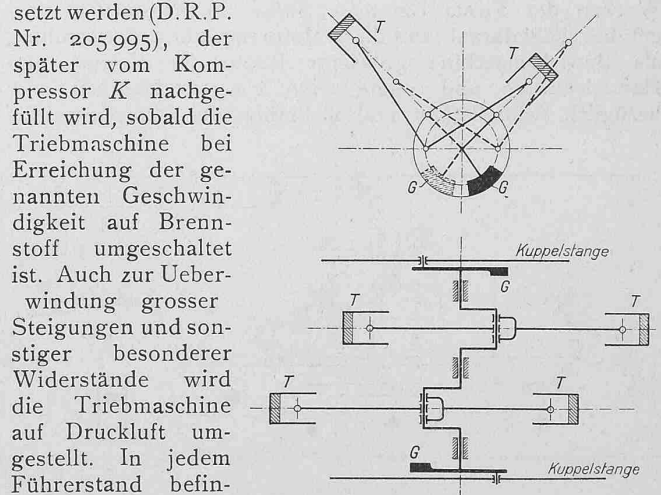


Abb. 3. Massenausgleich-Schema.

Um die Sicherheit in der Luftlieferung zu erhöhen, ist an die Triebmaschine selbst ein zweiter Kompressor gehängt, der in üblicher Weise die Einblaseluft liefert (D.R.P. No. 223 425). Diese Lieferung kann mehr oder weniger unterstützt werden durch die Druckluft von der Hilfsmaschine. Es sind also stets zwei Mittel zur Beschaffung der Einblaseluft verfügbar.

Die umsteuerbare *Triebmaschine* ist ein Sulzer-Zweitaktmotor mit vier Zylindern, die alle unter  $45^\circ$  zur Fahr- richtung geneigt sind, dagegen paarweise unter  $90^\circ$  zu- einander stehen. Die Zylinder haben  $380\text{ mm}$  Bohrung und  $550\text{ mm}$  Hub; die Umlaufzahl beträgt bei einer Fahr- geschwindigkeit von  $100\text{ km/Std}$   $304\text{ Uml/min}$ , womit eine Leistung von  $1200\text{ PS}$  erzielt wird.

Besondere Sorgfalt ist auf den *Massenausgleich* ge- richtet, um einen ruhigen Gang des Fahrzeuges zu erhalten.

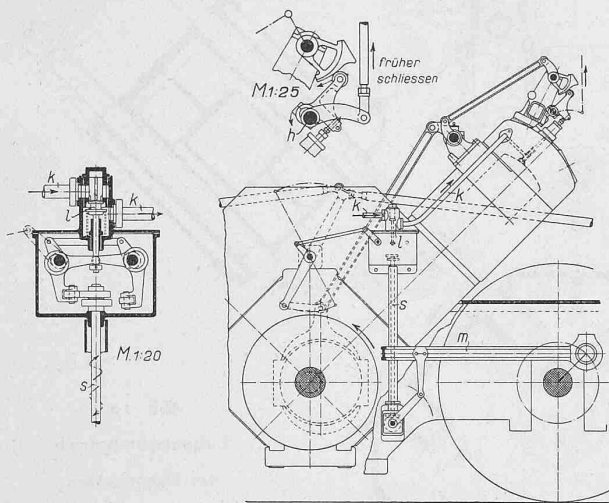


Abb. 8. Anlassluft-Steuerung. — 1 : 50.

Die Kurbelwelle hat nur zwei Abkröpfungen, die unter  $180^\circ$  versetzt sind; in jeder derselben greifen die Schub- stangen zweier gegenüberliegender Zylinder an, die in derselben Normalebene zur Kurbelwelle liegen ( $T$  in Abb. 3). An den Enden dieser dreimal gelagerten Welle sind Kurbelscheiben aufgespresst, an welchen die Kuppelstangen angreifen. Da diese Kurbelscheiben, sowie die Triebachsen mit Ausgleichmassen versehen sind, ist es möglich ge- worden, die Kräfte der hin- und hergehenden Massen des Motors sowie die Zentrifugalkräfte der Kurbel, Kuppel- stangen und Ausgleichmassen zum grössten Teil im Gleich-

worin  $r$  der Kurbelradius,  $\omega$  die Winkelgeschwindigkeit,  $\lambda$  das Verhältnis von Kurbelradius zur Schubstangenlänge und  $a$  einen Kurbelwinkel bedeuten. Trennt man die beiden Summanden, so kann das erste Glied aufgefasst werden als Ausdruck der sogenannten primären Kräfte, die bei unendlich langer Schubstange auftreten würden; das zweite Glied bedeutet die sekundären Kräfte, hervor- gerufen durch die endliche Länge der Schubstange.

Für zwei um  $90^\circ$  gegeneinander geneigte Zylinder der Triebmaschine ist die primäre Kraft links  $Mr\omega^2 \cos a$ , rechts  $Mr\omega^2 \cdot \cos(a + 270) = -Mr\omega^2 \sin a$ . Daher beträgt die Resultierende beider Kräfte

$$Mr\omega^2 \sqrt{\cos^2 a + \sin^2 a} = Mr\omega^2;$$

sie ist also für alle Drehwinkel konstant (Abbildung 4) und lässt sich durch die Gegengewichte  $G$  in den Kurbel- scheiben (Abbildung 3) vollständig aufheben. Diese Gegen- gewichte dienen zugleich zum Ausgleich der Zentrifugal- kräfte der Kuppelstangen und der Kurbelwelle.

Die sekundären Kräfte beider um  $90^\circ$  versetzter Zylinder sind in Abbildung 5 dargestellt. Sie sind nicht ausgeglichen, geben aber in jeder Kurbelstellung eine wa- gerecht gerichtete Resultierende, die ihre Richtung viermal bei jeder Umdrehung wechselt. Bei beiden Kurbeln ist die Resultierende jederzeit gleich gerichtet, daher entstehen keine Momente und keine Vertikalschwingungen, sondern nur unbedeutende zuckende Kraftwirkungen in wagrechter Richtung.

Die Bauart der Zylinder ist die bei Zweitaktmotoren übliche. Im Längsschnitt durch den Zylinderkopf (Abb. 6) sind die beiden Spülventile, sowie das Brennstoffventil ersichtlich. Im Deckel befindet sich ferner das nicht- gezeichnete Anlassluftventil. Die Auspuffschlitze im Zylinder- mantel werden vom Kolben selbst gesteuert.

Der Antrieb für die Steuerung erfolgt durch zwei auf der Hauptwelle sitzende Exzenter  $a$ , von welchen jedes die sämtlichen Ventile einer Maschinenhälfte beeinflusst. In Abbildung 7 ist diese Steuerung dargestellt und zwar am Zylinder links für die Spülventile, am Zylinder rechts für das Brennstoffventil. Das Detail in Abbildung 7 zeigt die letztere Steuerung in vergrössertem Masstab, die übrigens auch in Abbildung 6 zu verfolgen ist. Denkt

man sich vorerst den Hebel  $e$  in der ausgezogen gezeich- neten Stellung festgehalten, was für Fahrt vorwärts gilt, so ist ersichtlich, dass der Exzenter- bügel  $a$  von der Schwinde  $f$  geführt ist und seine Bewegung durch die Stangen  $b$  auf die schwingenden Steuerwellen  $c$  übertragen wird. Von diesen aus werden alle Ventile eines Zylinderpaares betätigt.

Die Steuerung für das Brenn- stoffventil ermöglicht eine Fül- lungsregulierung. Im Steuer- gestänge ist zwischen Nocken- segment und Ventilhebel ein auf- und niederstellbares Zwischenglied  $g$  eingeschoben, um den wirksamen Hub des Brennstoffventiles der Leistung anzupassen.

Das Anlassventil verlangt eine einstellbare Öffnungs- dauer, wobei aber das Voreinströmen bei allen Füllungs- graden von  $0$  bis  $68\%$  unverändert bleiben soll. Diese beiden Bedingungen werden erreicht durch Anordnung einer Doppel-Ventilsteuerung (D. R. P. No. 248381). In der Zuleitung  $k$  der Druckluft (Abbildung 8) befindet sich das Vorventil  $l$ , das durch Nocken sowohl zeitlich als auch bezüglich der Erhebung unverändert gesteuert wird. Der entsprechende Nocken sitzt auf der vertikalen Steuerwelle  $s$ ,

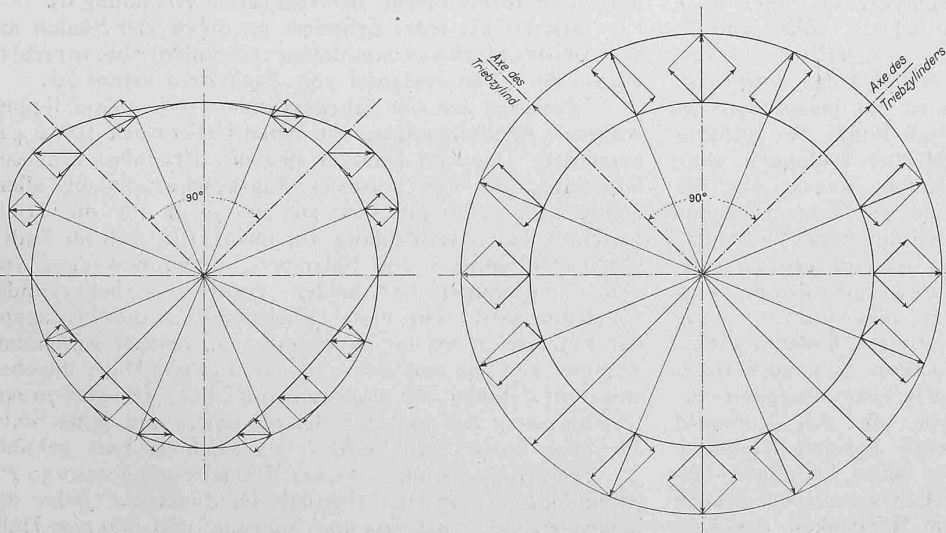


Abb. 4.

Abb. 5.

gewicht zu halten (D. R. P. No. 210385 bzw. 199220) Tatsächlich ist auf der fahrenden Lokomotive eine Massen- wirkung der Triebwerksteile kaum spürbar.

Um diese Verhältnisse zu verfolgen, sei daran erin- nert, dass die Beschleunigungsdrücke  $Q$  der hin- und her- gehenden Massen  $M$  eines Schubkurbelgetriebes aus der angenäherten Gleichung berechnet werden

$$Q = M \cdot r \cdot \omega^2 (\cos a + \lambda \cos 2a)$$

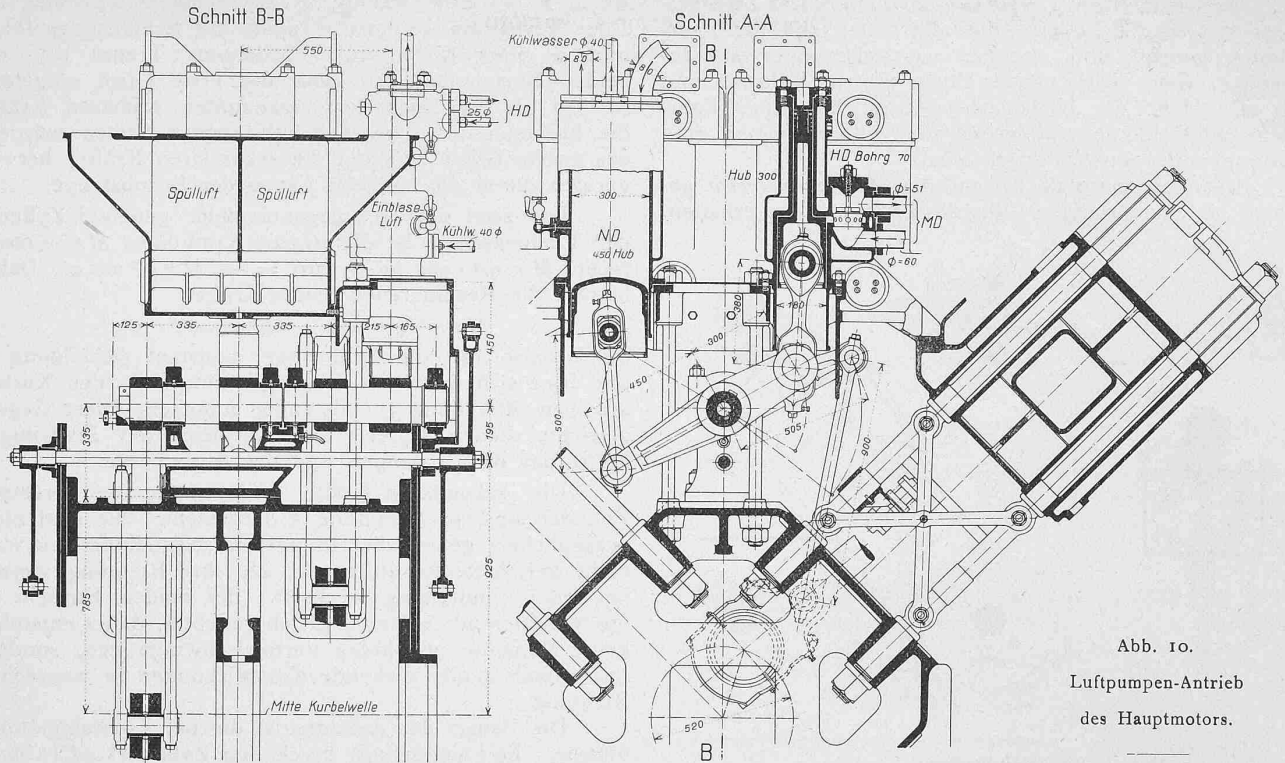
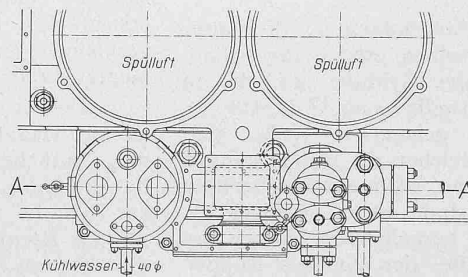


Abb. 10.  
Luftpumpen-Antrieb  
des Hauptmotors.

Masstab 1 : 25.



die ihren Antrieb in bekannter Weise von der Kuppelstange *m* aus erhält. Zur Aenderung der Füllung ist nur nötig die Welle *h* zu verdrehen; auf ihr sitzt in exzentrischer Lagerung der Rollenhebel für die Betätigung des Hauptanlassventils.

Zur Klarstellung der Wirkungsweise dieser Kombination sind in Abbildung 9 die Ventil-erhebungen in Polarkoordinaten aufgetragen und zwar bedeuten die Linie *b-a* die Erhebungskurve des Vorventiles, die Linien *d-c* die Erhebungskurven des eigentlichen Anlassventiles. Letztere liegen für alle Füllungen symmetrisch zu der Linie *P-P*, die der Totstellung des Kolbens entspricht. Wie aus der Abbildung ersichtlich, ist das Hauptventil im

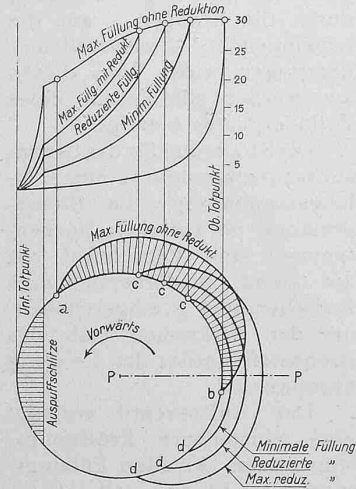


Abb. 9. Füllungs-Diagramm.

toten Punkt des Kolbens bei allen Füllungen ganz eröffnet, sodass der Beginn des Voreinströmens stets durch das Vorventil *l* (in Abb. 8) erfolgt. Dadurch ergibt sich der Vorteil, dass nicht nur das Voröffnen konstant bleibt, sondern dass auch Drosselverluste vermieden werden, da das Vorventil seine normale Hubhöhe bei allen Füllungen beibehält. Ausserdem ist auch die Möglichkeit des Umsteuerns erleichtert; sie geschieht durch alleinige Umsteuerung des Vorventiles, indem der Hebel *e* vom Führerstand aus in die strichpunktierte Lage

ventiles im Zylinderdeckel ist nicht nötig; mit ihm wird einzig die Füllung verstell. In der Darstellung der Ventil-erhebungskurven bleibt demnach die Kurve *c-d* an ihrem Orte, dagegen verschiebt sich beim Umsteuern die Kurve *a-b* für das Vorventil auf den Quadranten unten rechts (vergl. nebenstehende Abbildung 9).

Der Deckel jedes Zylinders ist durch vier Säulen mit dem Achsbüchsrhahmen unmittelbar verbunden (Abb. 10 rechts), sodass der Zylindermantel von Zugkräften befreit ist.

Zwischen den vier Arbeitszylindern stehen zwei doppelwirkende Spülluftpumpen, die einen Ueberdruck von 0,4 at herstellen. Daneben befindet sich die dreistufige Einblaseluftpumpe, die bei normaler Zugsgeschwindigkeit allein genügend Einblaseluft von 50 bis 70 at für die Triebmaschine liefert (Abbildung 10, oben). Als Antrieb finden sich Gelenkstangen und Balanciers, deren Bewegung von den Schubstangen der beiden vorderen Arbeitszylinder abgeleitet wird. Die erste Druckstufe für die Erzeugung der Einblaseluft erfolgt in besonderem, einfach wirkendem Zylinder von 300 mm Bohrung und 450 mm Hub; daneben steht ein Zylinder mit abgestuften Kolben (180 und 70 mm Durchmesser, 300 mm Hub) für die zweite und dritte Stufe. Zwischen jeder Stufe wird die verdichtete Luft gekühlt.

Die Hilfsmaschine mit einer Normalleistung von 250 PS (Abbildung 11) arbeitet ebenfalls im Zweitakt. Jeder der beiden Zylinder hat 305 mm Bohrung und 360 mm Hub; die Umlaufzahl kann zwischen 200 und 350 in der Minute verstellt werden. Aus Abbildung 11 ist auch der Querschnitt durch den Zylinder mit den Auspuffschnitten *AP* ersichtlich; die zwischen diesen Schnitten liegenden Stege des Mantels sind hohl, um eine Kühlung zu ermöglichen. An beiden Enden der Kurbelwelle befinden sich Schwungräder, in welchen Gegengewichte angegossen sind, die zum Ausgleich der hin- und hergehenden Massen dienen.

Die primären Massenkräfte sind dadurch vollständig ausgeglichen, die sekundären Kräfte des Motors wirken in

**Die erste Thermo-Lokomotive**  
mit Dieselmotoren von *Gebüder Sulzer* in Winterthur.

Abb. 11. Die Hilfsmaschine. — Masstab 1 : 25.

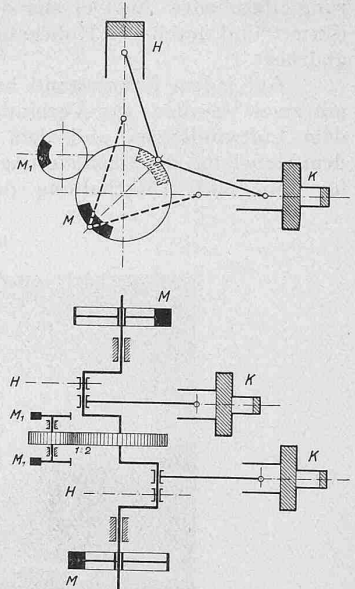
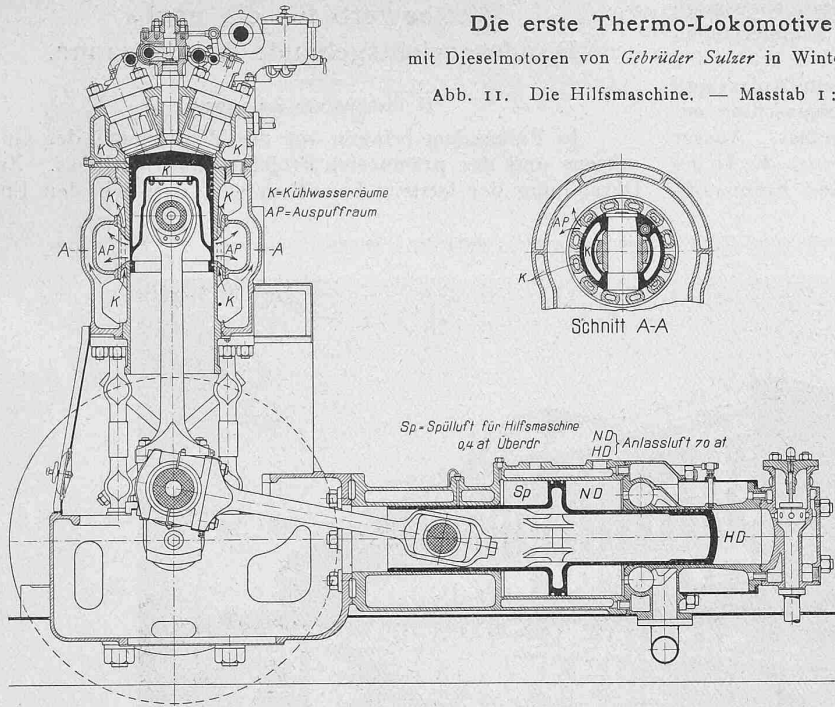


Abb. 14. Massenausgleich-Schema der Hilfsmaschine.

vertikaler Richtung und wechseln diese Richtung viermal innerhalb einer Umdrehung (Abb. 12); sie werden besonders aufgehoben durch Schwungmassen  $M_1$  (Abb. 14), die auf eigener Welle mit doppelter Umlaufzahl rotieren und durch Zahnräder von der Kurbelwelle aus angetrieben werden. Ist  $M$  die hin- und hergehende Masse eines Motorzylinders, so folgt

$$2 M r \omega^2 \lambda \cos 2 \alpha + M_1 r' (2 \omega)^2 \cdot \cos (180 + 2 \alpha) = 0$$

oder  $2 M r = 4 M_1 r'$ , wo  $r'$  den Schwerpunktsabstand der Schwungmassen  $M_1$  bedeutet. Die sekundären Kräfte der Pumpen  $M r \omega^2 \lambda \cos 2 (\alpha + 270)$  wirken in wagrechter Richtung (Abbildung 13) und addieren sich zu den wagrechten Komponenten der Zentrifugalkräfte der Schwungmassen  $M_1 r' 4 \omega^2 \sin (180 + 2 \alpha)$ . In den Abbildungen 12 und 13 sind die sekundären Kräfte der Motorzylinder und Pumpenzylinder ausgezogen, die vertikalen bzw. horizontalen Komponenten der Schwunggewicht-Zentrifugalkräfte punktiert angegeben.

Die beiden liegend angeordneten Luftpumpen greifen mit ihren Schubstangen in die unter  $180^\circ$  versetzten Kurbeln des Motors ein. Der Zylinder einer solchen Pumpe zeigt

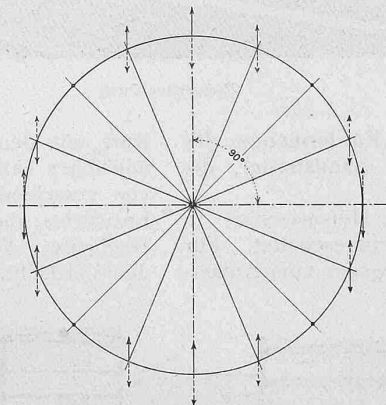


Abb. 12.

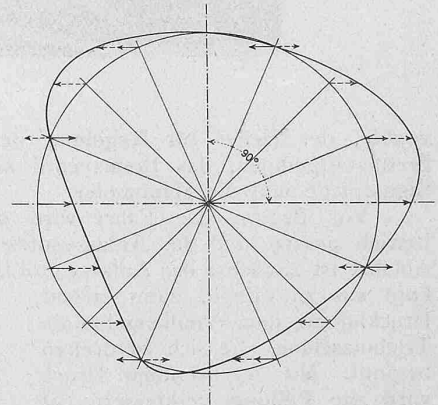


Abb. 13.

drei Abstufungen und zwar liefert der nächst der Kurbelwelle liegende Raum die Spülluft für den Hilfsmotor. Die beiden anderen Räume bilden die beiden Stufen des eigentlichen Kompressors zur Erzeugung hochgespannter Luft für das Anfahren und zum Teil für das Einblasen. Die Steuerung der Spülluft und das Ansaugen in die Niederdruckstufe vermittelt ein Drehschieber. Mit einem Verteilschieber lässt sich die Liefermenge nach Bedarf einstellen.

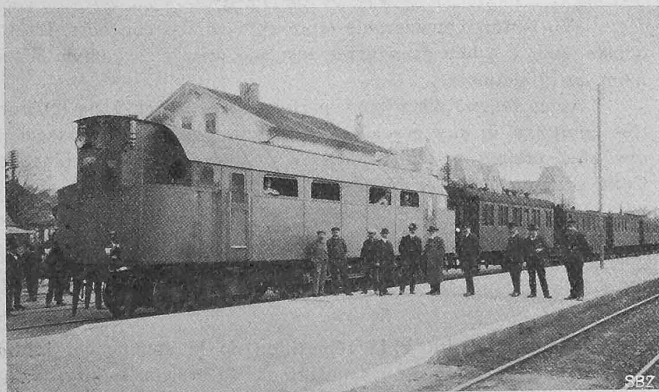


Abb. 16. Versuchszug auf der Strecke Winterthur-Romanshorn.

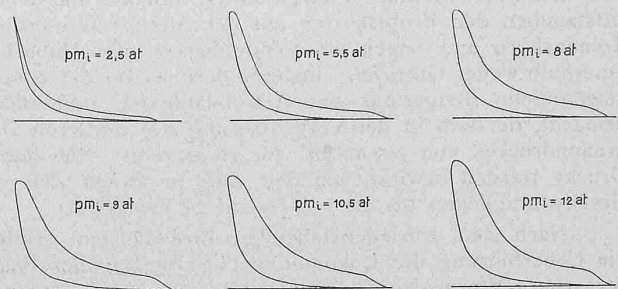


Abb. 15. Indikator-Diagramme der Versuchsfahrten.

Für die Schmierung der Arbeits- und Pumpenzylinder sind besondere Schmierpumpen vorgesehen. Die Oelmenge kann für jeden Zylinder einzeln geregelt werden. Alle Kurbelwellen- und Schubstangenlager erhalten Pressschmie-

rung, dazu wird das Oel aus dem Kurbelkasten angesaugt, filtriert und durch die Rohrleitungen an die Schmierstellen gedrückt.

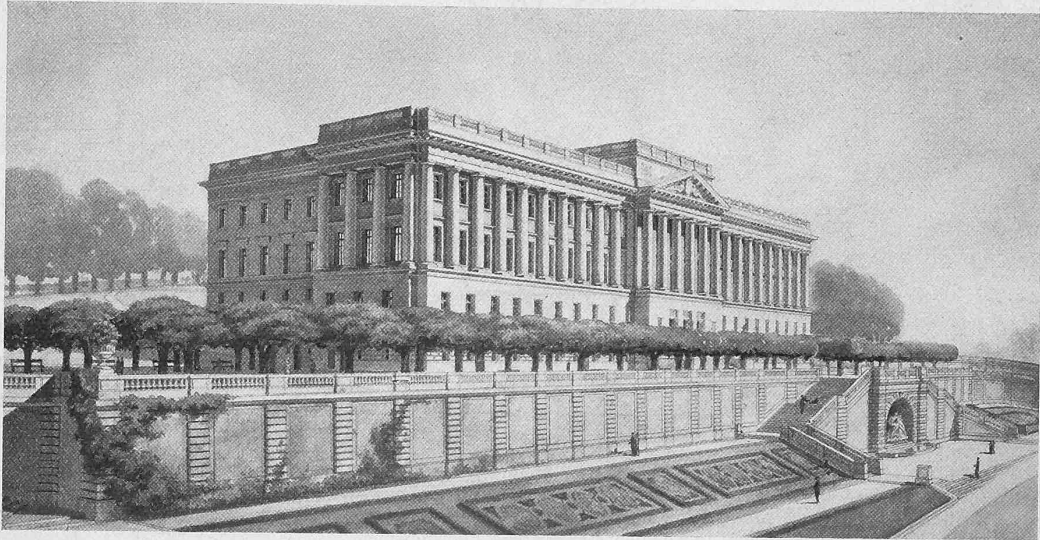
Auf jedem Führerstand befindet sich ein Anlasskopf mit zwei Ventilen zur Verbindung der Triebmaschine mit dem Luftwindkessel und dem Einblasluftgefäss. Ausser dem Hebel für die Umsteuerung sind dort ferner die Hebel für Ein- und Ausschaltung der Anlass- und Brennstoff-

## Wettbewerb für ein neues Bundesgerichtsgebäude in Lausanne.

II. (Schluss von Seite 293.)

In Folgendem bringen wir die Wiedergabe des Gutachtens und der prämierten Projekte zum Abschluss. Zur Darstellung der letztern bemerken wir, dass wir den Ent-

III<sup>e</sup> Prix. „Juro“. MM. Alfred Ollivet et Alexandre Camoletti, architectes à Genève.



Perspective Ouest.

ventile, der Hebel zur Regelung der Fördermenge der Brennstoffpumpen, das Bremsventil mit Sandstreuer, die Signalpfeife und die Manometer.

Vor Beginn der Fahrt wird die Hilfsmaschine in Betrieb gesetzt und die Anlassventile eingeschaltet. Für Abfahrt ist zunächst das Anlassventil langsam vom Anlasskopf aus zu öffnen, dann strömt Druckluft aus dem Windkessel in die Triebmaschine, die sich zu drehen beginnt. Mit wachsendem Druck wird die Füllung verkleinert; ist eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 10 km/std erreicht, so erfolgt das Umschalten auf Brennstoff. Soll angehalten werden, so sind die Brennstoffventile auszuschalten und das Bremsventil in Tätigkeit zu setzen. Das Umsteuern wird durch Drehen eines Handrades bewirkt, was durch eine Verriegelung erst möglich wird, nachdem die Brennstoffventile ausgeschaltet sind.

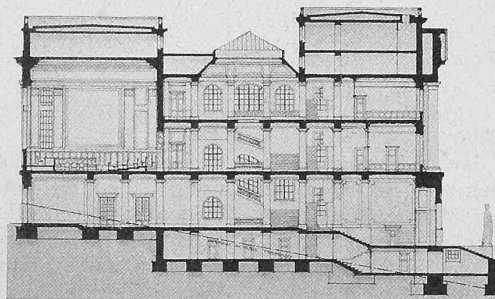
Die in Abbildung 15 dargestellten Indikatorgramme entstammen den Probefahrten auf der Strecke Winterthur-Romanshorn und zeigen die Verstellbarkeit der Hubarbeit innerhalb weiter Grenzen. Insbesondere sei auf die aussergewöhnliche Steigerung der Arbeitsfähigkeit aufmerksam gemacht, die sich in der Vergrösserung des mittleren Diagrammdruckes von 2,5 at bis auf 12 at zeigt. Die hohen Drucke werden bewirkt, um den Zug in kurzer Zeit auf Geschwindigkeiten bis zu 100 km/std zu bringen<sup>1)</sup>.

Nach den zufriedenstellenden Probefahrten erfolgte die Ueberführung der Lokomotive nach Berlin über Basel-Strassburg-Worms-Nordhausen mit Geschwindigkeiten von 20 bis 100 km/std. Zeitweise hatte dabei die Thermo-Lokomotive den ganzen Zug einschliesslich der Dampf-Lokomotive zu ziehen.

<sup>1)</sup> Diese Geschwindigkeit wurde auf der erwähnten Versuchsstrecke zeitweise sogar überschritten.

wurf mit dem IV. Preis, Motto „Plaidoyer“, deshalb ausführlicher behandelt haben als die übrigen, weil, wie wir von verschiedenen Seiten hörten, gerade bezüglich dieses Entwurfes das Urteil der Jury nicht recht verständlich erscheine. Wir erwähnen dies ausdrücklich, um nicht in den Verdacht zu kommen, als würden wir in unserer rein

objektiven Berichterstattung über die Wettbewerbs-Ergebnisse etwa aus persönlicher Vorliebe einen der Beteiligten bevorzugen, was uns natürlich fernliegt. Aber gerade im Hinblick auf den Zweck unserer übungsgemässen Wettbewerbs-Berichterstattung, Jedem zu ermöglichen, Gutachten und Entwürfe in Musse studieren und würdigen zu können, schien uns diese ausnahmsweise Reichhaltigkeit geboten. Der Schluss des Gutachtens, dem das Preisgericht noch einen besondern Abschnitt „Conclusions“ beifügt, hat folgenden Wortlaut:



Coupe dans l'axe principal. — 1:800.

### Rapport du Jury.

„Vu l'effort considérable représenté par ce concours, le jury décide qu'il y a lieu de délivrer les cinq prix fixés comme maximum au programme.

Après longue discussion, parfois un peu vive, mais toujours très courtoise, le jury procède à la votation relative au classement des cinq projets restants après le quatrième tour d'élimination. Cette votation donne le résultat suivant:

- 1<sup>er</sup> prix N<sup>o</sup> 19.
- 2<sup>e</sup> » » 69.
- 3<sup>e</sup> » » 33.
- 4<sup>e</sup> » » 45.
- 5<sup>e</sup> » » 62.

Passant ensuite à la répartition de la somme qui lui est allouée comme primes ou acquisitions de projets, le jury, tenant compte de la valeur respective des cinq projets primés, décide de l'établir comme suit: