Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 13 (1923)

Heft: 10

Artikel: Diesel-elektrische Lokomotiven

Autor: Bütikofer, Ernst

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-636022

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 31.07.2025

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

drü Säuli. Eis bhaltet er de für sich, u die beeden angere verchouft er em Metzger.

Wo=n=i äis Mal bi zue=n=ihm cho, han nen i sym alte Wärchstettli aatroffe. Er het die ungerschti Schublade vo der Gumode vürezoge gha, isch dervor gruppet u het neuis drinne gnuschet.

Es het mi ganz gheimelet, won ne so ha gseh!

I der Schubladen isch ehnder no meh Züügli gsi, weder vor Jahren albe.

Eis vo syne Großching, em Rüedels Köbeli, heig ihm sy Zibele gschickt, het er prichtet. U dere syg es allwäg bös gange, sie sygi wüescht chrauchni. Er müeß e neui Fäderen ychetue, un es syg es Lager kaputt, am Zyferblatt syg ds Email abgsprängts u der Mynuttezeiger syg abbroche.

Du bin i zue=n=ihm ache gchneulet u han ihm ghulfe, die Gartong u Druckli erläse. Im Gumodenegge isch es verbungnigs Gartöngeli gsi, das hani ohni mi z'bsinne grad umebchennt, wo=n=i derna glängt ha. Es isch das gsi, wo=n=i albe ha müeße la sy u nid ha dörfe duuffe. Un i has albe la sy, ohni lang z'frage werum.

Das isch mer dür e Chopf gschosse, wo=n=i jitze das Druckli i d'Fingere nimen u ds Bängeli löse. Aer het das Mal nid abgwehrt, er het gar nid Achtig gä.

Drinne isch en alti Uhr gläge mit ere Silberschale. Ussedruffen isch em Vatter Kuehn sy Namen ygrawierte gsi. I ha welle ds Wärch gwungeren u ha der Dechel ufta.

Da isch mer es alts, vergilbts Blettli vo ne re Sametrose drus gfländerlet, wie nes Tübeli, un isch grad em Vatter Kuehn uf d'Hang gfloge.

Dä het erchlüpften ufgschouet.

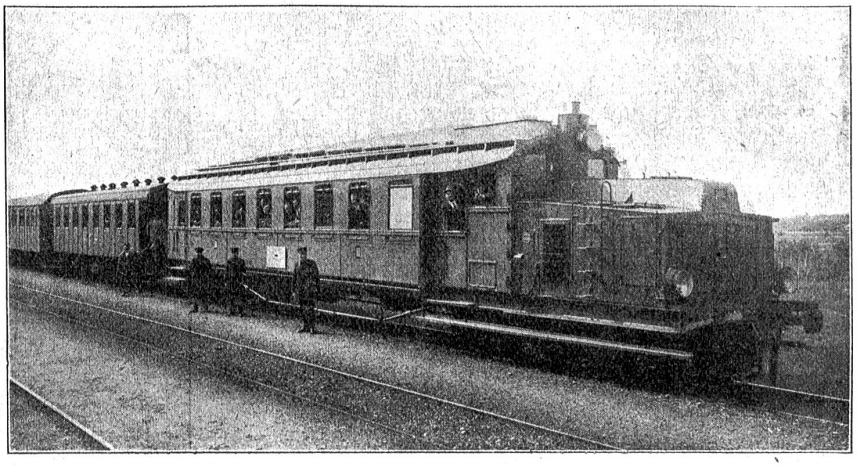
„Was machisch du da?"

Er het d'Hang gstreckt un i han ihm d'Uhr gä. Er het das Bletteli süferli umen unger e Dechel ta, u ds Druckli verbungen u dänne gleit. Du het er e teufe Schnuuf ta u wyters gsuecht, bis er die sibe Sache het binangere gha, wo=n=er brucht het. Un i han ihm ghulfe.

Aer het nüt meh gseit vo der Uhr, un i ha ne nid usgfrägglet. I ha gwüßt, er isch nid für nüt eso erchlüpft, 's mueß öppis sy, wo=n=ihm lieb i der Erinnerig isch, daß er d'Uhr mit däm Roseblettli so hüetet. Un i ha däicht, er säg mer's de scho.

Vilecht heig ihm d'Mueter Kuehn i junge Jahren einischt das Röseli gä, wo no jitzen es Blettli dervo läbi, u drum syg es ihm so wärt. Er het sy Frou drum gar gärn gha, un er het se no jitze gärn, wenn er scho drüesibezgi isch u sie nid viel minger. We me die zweu öppen ame ne Sunnde gseht mitenangere ga, oder we me se ghört zäme gspäßle, so chönnti me meine, sie sygi Jungi.

(Schluß folgt.)



Die Diesellokomotive (System Sulzer) mit Personenwagen kombiniert.
Die Probefahrt Winterthur—Frauenfeld und zurück ergab einen Gasolinverbrauch von 20 Litern, die Fr. 2.20 kosten; dieser Betrieb ist somit um ein Vielfaches billiger als der elektrische oder der Steinkohlenbetrieb.

Diesel=elektrische Lokomotiven.

Von Ernst Bütikofer, Zürich.

Man hat in der Tagespresse schon viel von Diesellokomotiven gelesen und während einiger Zeit vermittelte sogar ein solches Fahrzeug den Bahnverkehr zwischen Baden und einigen benachbarten Gemeinden. Auch für den Vorortsverkehr zwischen Bern und Bümpliz sollen solche Lokomotiven in Dienst genommen werden. Was ist eine Diesel=elektrische Lokomotive?

Der Dieselmotor ist bekanntlich der am ökonomischsten arbeitende Explosionsmotor. Für seinen Betrieb kann man zudem billige und schwerflüssige Rohöle verwenden, die bei keinem andern Motorensystem in gasförmigen Zustand übergeführt werden können. Der Gedanke, den heute sehr verbreiteten Dieselmotor auch zur Bewegung von Fahrzeugen zu benützen, lag nahe. Vor allem hat die Firma Sulzer in Winterthur eingehende Versuche vorgenommen, denen schöne Erfolge nicht versagt blieben. Eine Reihe von Diesellokomotiven wurden der betreffenden Firma bereits für die preußischen Staatsbahnen in Auftrag gegeben. Bei der Sulzer=Lokomotive wird der Dieselmotor nicht als direkte Antriebskraft benützt. Er treibt vielmehr nur einen elektrischen Generator an. Die erzeugte elektrische Energie wird nun nach Elektromotoren geleitet. Letztere sind es, welche die Achsen und Räder der Lokomotive in Bewegung setzen. Bei dieser Anordnung kann — was für Explosionsmotoren sehr wichtig ist — der Motor stets mit der normalen Umdrehungszahl laufen, unabhängig von der Geschwindigkeit der Lokomotive, und folglich immer mit gutem Nutzeffekt.

Die Lokomotive ist kombiniert mit einem für 69 Sitz= und 16 Stehplätze eingerichteten Personenwagen. Die Bedienung kann von beiden Seiten des Fahrzeuges aus erfolgen.

Der Dieselmotor hat eine Leistung von 200 PS und verschafft der Lokomotive — richtiger „Triebwagen" — bei voller Belastung eine Geschwindigkeit von bis 70 Kilometer pro Stunde bei Fahrt auf ebener Strecke. Die Geschwindigkeit reduziert sich auf 60 Kilometer, wenn ein Wagen von 20 Tonnen Gewicht angehängt wird.

Der Brennstoffverbrauch ist außerordentlich niedrig und auf der 32 Kilometer langen Strecke Winterthur=Frauenfeld und zurück hat man nur 20 Liter festgestellt.

Das hauptsächlichste Verwendungsgebiet solcher Diesel=elektrischer Triebwagen dürften kürzere Vorortsstrecken sein, auf welchen sie gegenüber dem Dampflokomotivenbetrieb entschieden rationeller sind. Man denke nur daran, was bei Dampflokomotiven für ein Mißverhältnis vorhanden ist zwischen dem für die Dampferzeugung notwendigen Zeit= und Materialaufwand und den kurzen Vorortsfahrten. Und man merke sich, daß ein Dieselmotor immer betriebsbereit ist, also erst kurz vor der Abfahrt angelassen werden muß. In die Wagschale fällt bei so kurzen Strecken auch die Einmannbedienung beim Diesel=elektrischen Triebwagen.

Keine Wahl.

Die erste Phase der französischen Besetzung dürfte nun vorüber sein; die neuen Sprünge nach Mannheim, Darmstadt und Karlsruhe bringen die gesamte linksrheinische Verkehrslinie unter französische Botmäßigkeit, die Militarisierung der pfälzischen Bahnen vollendet die Maßnahme, und der Plan, der den Okkupanten unter allen Umständen