

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	97/98 (1931)
Heft:	4
Artikel:	Eine neue Diesel-Lokomotive für schweren Rangierdienst
Autor:	Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (Winterthur)
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-44721

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: 22.02.2026

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

INHALT: Eine neue Diesel-Lokomotive für schweren Rangierdienst. — I. Internationaler Schweißtechnischer Kongress für Dampfkesselbau. — Wettbewerb für eine zweite Aarebrücke in Aarau. — Eigenheim des Architekten Egidius Streiff am Maienburgweg in Zürich (mit Tafeln 1 bis 4). — Von der schweizer. Maschinen-Industrie im Jahre 1930. — Mitteilungen: Kraftübertragung auf grosse Entfernung bei

verschiedenen Stromarten. Die Generalversammlung der G. E. P. Ein Dammbruch an der „Mittleren Isar“. Der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband. Gas und Elektrizität. Die Dampflokomotiven der italienischen Staatsbahnen. — Wettbewerbe: Kantonschülerheim Aarau. Neubau des Restaurants im Zoologischen Garten Basel. Bebauungsplan für Renens und die angrenzenden Gemeinden. — Literatur.

Band 98

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

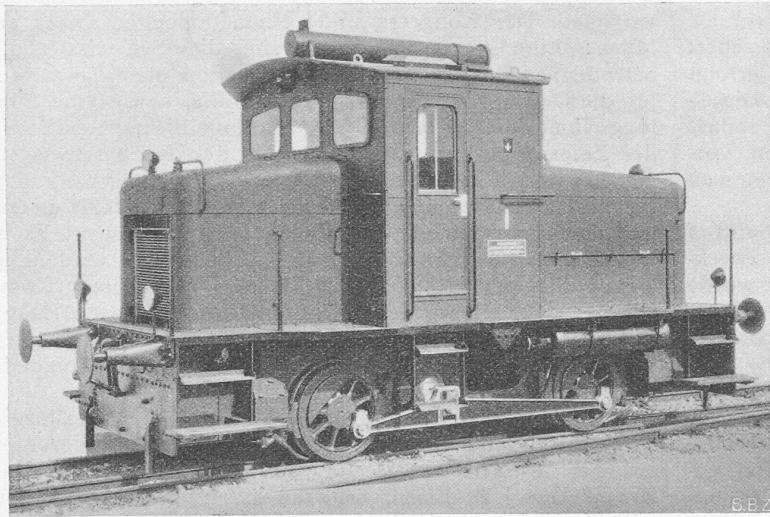
Nr. 4

Abb. 1. Diesel-Lokomotive für schweren Rangierdienst im neuen Postbahnhof Zürich.
Geliefert von der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

Eine neue Diesel-Lokomotive für schweren Rangierdienst.

Mitgeteilt von der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

Eine normalspurige Diesellokomotive, die verschiedene interessante Neuerungen aufweist, ist vor etwa einem halben Jahr von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik an die Schweizerische Postverwaltung abgeliefert worden für den Rangierdienst auf ihrer Geleiseanlage bei der Sihlpost Zürich.¹⁾ Sie ist besonders für Industriebahnen und für den Rangierdienst entworfen, wo ständige Betriebsbereitschaft und Zuverlässigkeit verlangt sind, zu denen noch die Forderungen grosser Zugkräfte und geringster Verbrauchskosten an Brennstoffmaterial kommen. Allen diesen Anforderungen wird die Lokomotive gerecht.

Die betreffende, in den Abbildungen 1 und 2 dargestellte Lokomotive hat zwei gekuppelte Achsen mit einem Triebbraddurchmesser von 850 mm und einen Radstand von 2800 mm. Der raschlaufende Dieselmotor, Typ „SLM-Winterthur“ (Abb. 3), der besonders für Traktionszwecke entworfen worden ist, hat sechs Zylinder, die einfachwirkend nach dem Viertaktprinzip und mit mechanischer Brennstoffeinspritzung arbeiten. Die Leistung des Motors bei 850 Uml/min beträgt 150 PS. Der Brennstoffverbrauch

¹⁾ Vergl. die Beschreibung der Sihlpost-Anlage Zürich in Bd. 97, Seite 149 (28. März 1931). Red.

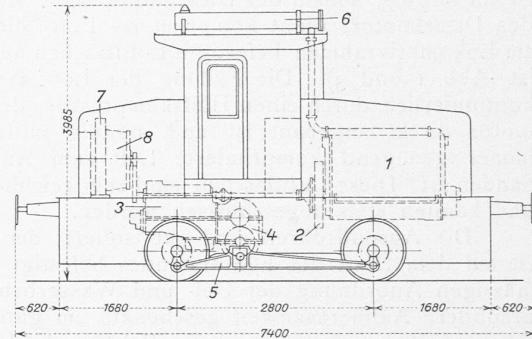


Abb. 2. Typenskizze der Lokomotive. — Maßstab 1:100.
Legende: 1 Dieselmotor, 2 Elastische Kupplung, 3 Drucköl-Schaltgetriebe, 4 Wendegetriebe, 5 Kuppelstange, 6 Auspufftopf, 7 Kühler, 8 Ventilator.

(Gasöl) übersteigt bei Vollast nicht 180 gr pro PSh, gemessen auf dem Versuchstand. Die Kraftübertragung besteht aus einem Oelschaltgetriebe, System „SLM-Winterthur“ (Abb. 4), das direkt mit dem Dieselmotor gekuppelt ist, und einem Wendegetriebe. Das Dienstgewicht der Lokomotive beläuft sich auf rund 23 t.

Um die Anforderungen des Betriebes möglichst wirtschaftlich erfüllen zu können, sind vier Geschwindigkeitsstufen von 6,5 km/h, 12 km/h, 20 km/h und 32 km/h erreichbar. Die entsprechenden Zugkräfte sind 5,3 t, 2,9 t, 1,7 t und 1,05 t. Der Wechsel der Geschwindigkeiten erfolgt durch Kupplungen, die mittels Drucköl betätigt werden.²⁾ Da die Zahnräder ständig im Eingriff sind, gibt es keine Stöße in der Kraftübertragung, und eine Beschädigung der Zahnräder ist dadurch ausgeschlossen. Das Getriebe hat einen hohen Wirkungsgrad, was die grösste Oekonomie im Betrieb gewährleistet. Vom Wechselgetriebe erfolgt der Antrieb durch ein Kegelrad-Wendegetriebe über eine Blindwelle und Trieb- und Kuppelstangen auf die gekuppelten Räder. Durch Änderung der Umlaufzahl des Dieselmotors können zwischen den vier Geschwindigkeitstufen des Getriebes beliebige weitere Geschwindigkeiten erreicht werden.

Dieselmotor und Antrieb sind in einem Rahmen montiert, der die bei gewöhnlichen Dampflokomotiven verwendete Bauart aufweist. Eine Handbremse, betätigt durch Wurfhebel, wirkt durch vier Bremsschuhe auf alle Räder; die Bremskraft beträgt rund 70 % des ganzen Lokomotivgewichtes. Der Einbau einer Druckluft- oder

²⁾ Näheres über die Konstruktion und die Wirkungsweise dieses Drucköl-Umschaltgetriebes siehe Bd. 84, S. 86 (16. August 1924). Red.

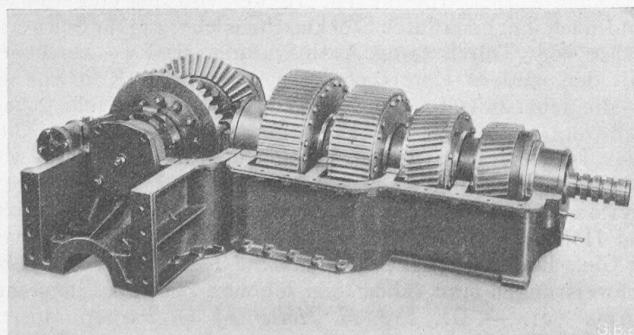


Abb. 4. Drucköl-Schaltgetriebe und Wendegetriebe.

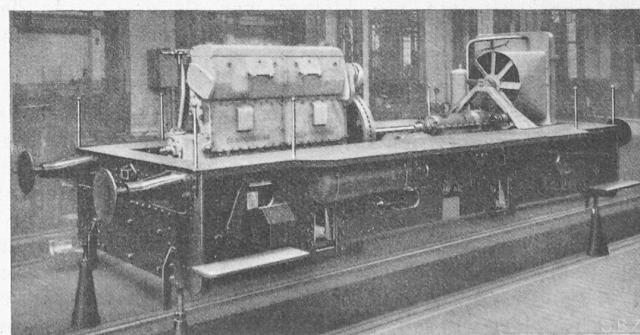


Abb. 3. Rahmen der Lokomotive mit aufgebautem Dieselmotor und Kühler.

Vakumbremse kann, falls dies erwünscht würde, ohne Schwierigkeit erfolgen. In Gefällen kann auch der durch das Getriebe gekuppelte, leer mitlaufende Dieselmotor als wirksame Bremse benutzt werden.

In einem Vorbau der Lokomotive ist der Kühler untergebracht, durch den ein kräftiger, von der Dieselmotorwelle aus über eine Zahnradübersetzung angetriebener Ventilator die Luft hindurchsaugt. Die Kühlvorrichtung ist im Betrieb, sobald der Dieselmotor läuft. Zum Anlassen des Dieselmotors dient komprimierte Luft, die in seitlich am Lokomotivrahmen befestigte Luftflaschen aufgespeichert ist (Abb. 1 und 3). Die Füllung der Luftflaschen erfolgt kontinuierlich durch einen Hülfskompressor, der am Dieselmotor direkt angebaut ist und ständig mitläuft, sodass immer genügend komprimierte Luft zum Anfahren vorhanden ist. Diese Luftflaschen sind sehr reichlich bemessen und können stets abgeschlossen werden.

Die Auspuffröhren sind gut isoliert; der Auspufftopf ist auf dem Dach des Führerstandes befestigt. Der zweckmässigen Anordnung der Oel- und Wasserbehälter wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt, um gute Revisionsmöglichkeit zu schaffen und die Behälter leicht nachfüllen zu können.

Der geräumige Führerstand ist mit grossen Fenstern ausgestattet, die einen guten Ausblick auf die Strecke in beiden Richtungen gewähren. Dieselmotor und Antrieb sind unter Hauben angeordnet; an diesen befindliche Türen gestatten eine bequeme Ueberwachung der Maschinen, Ventilationsklappen gewähren genügende Luftzufuhr zur Ventilation. Der Kühler ist, samt Ventilator, in der Vorderwand einer der beiden Hauben eingebaut. Die Handgriffe zur Bedienung der Lokomotive sind zu beiden Seiten auf dem Führertisch angeordnet, damit auch bei Einmannbedienung in allen Fällen ein sicheres Manövrieren möglich ist. Zur Regulierung und zum Anwerfen des Motors dient ein Handrad, für das Wechselgetriebe und das Wendegetriebe je ein Hebel. Da keine bewegliche Kupplung zwischen Motor und Getriebe vorhanden ist, entfällt ein besonderer Bedienungshebel hierfür.

Leistungsversuche.

Die mit der Diesellokomotive durchgeföhrten Leistungsversuche mit verschiedenen Zugsgewichten und Geschwindigkeiten haben Resultate ergeben, von denen der nachfolgende Auszug ein Bild gibt. Alle Zuglasten sind dabei am Zughaken, d.h. mit Ausschluss der Lokomotive zu verstehen.

a) *Anfahrversuch:* Ein Zug von 350 t Gewicht konnte in der Ebene anstandslos anfahren und auf die nächste Geschwindigkeit beschleunigt werden.

b) Fahrversuche:

Zuglast bis zu 350 t	auf	0 % Steigung	6,5 km/h
" " 300 t	" 0 "	" 20 "	"
" " 175 t	" 0 "	" 32 "	"
" " 350 t	" 5 "	" 6,5 "	"
" " 250 t	" 5 "	" 12 "	"
" " 290 t	" 10 "	" 6,5 "	"
" " 155 t	" 10 "	" 12 "	"
" " 230 t	" 15 "	" 6,5 "	"
" " 115 t	" 15 "	" 12 "	"

Es ist zu bemerken, dass bei allen diesen Versuchen der Adhäsionskoeffizient nie kleiner war als 1:4,2. In den durchfahrenen Strecken kamen Kurven mit einem Minimalradius von 50 bis 60 m vor.

Brennstoff-Verbrauch.

Bemerkenswert sind einige Brennstoffverbrauchsdaten, die bei Dauerversuchen ermittelt worden sind. Zum Beispiel betrug auf einer Fahrt von 30 km Länge mit Steigungen bis zu 8 % der durchschnittliche Brennstoffverbrauch 5 g/tkm bei einem totalen Zugsgewicht von 95 t, einschliesslich Lokomotive. Beim Rangierdienst im Bahnhof Zürich betrug der durchschnittliche Brennstoffverbrauch rd. 6 kg Dieselöl pro Stunde, wobei Zuglasten bis zu 250 t rangiert wurden. Die Lokomotive befand sich dabei 19 bis 20 Stunden täglich im Betrieb.

I. Internat. Schweisstechnischer Kongress für Dampfkesselbau.

Vom 1. bis 3. Juli 1931 fand im Haag (Holland) der 1. Internationale Schweisstechnische Kongress für Dampfkesselbau statt. An dieser Veranstaltung waren einerseits die Vertreter der an der Schweißung interessierten Industrie, anderseits die Spitzen der Dampfkessel-Ueberwachungsorganisationen verschiedener europäischer Länder vertreten. Der Kongress sollte einen doppelten Zweck erfüllen: Eine Aussprache über alle die Schweisstechnik betreffenden Fragen und eine Information über das Gebiet für die Organe der Dampfkesselkontrolle, sowie eine Fühlungnahme dieser letzten zwecks einheitlicher Gestaltung der Zulassungs- und Kontrollvorschriften für geschweissete Gefässse in den verschiedenen Ländern. Die Kongressleitung lag in den Händen von Dr. Huygen (Amersfoort) als erstem und des Unterzeichneten, Präsident der Schweiz. Fachkommission für Schweißung, als zweitem Vorsitzenden, in Vertretung von Prof. Dr. Roš (Zürich), der verhindert war. Die Geschäftsstelle wurde besorgt durch Dir. Zoernsch (Haag), der auch als der eigentliche Initiant der Veranstaltung zu betrachten ist. Von den gehaltenen Vorträgen sind folgende als besonders interessant hervorzuheben:

Dir. Dr. A. Fry (Krupp A.-G., Essen): Ueber Metallurgie der Schweißung von Stahl. Die Bedeutung der alterungs-sicherer Kesselbaustoffe für die Schweisstechnik. Das Krupp'sche J. Z.-Eisen, erhalten durch die Desoxydation mit Aluminium. — Obering. Dr. F. Rapatz (Gebr. Böhler & Cie., Düsseldorf): Ueber Schweißdrähte, speziell Böhlerschen Seelendraht. Vergleich desselben mit umhüllten Drähten. — Dr. P. Schoenmaker (Smith & Co., Nijmegen): Ueber mechanische Eigenschaften von Schweißnähten. Bekanntgabe einer interessanten Prüfmaschine für Dauerversuche. — Prof. Barthke (Wittenberge): Untersuchungsmethoden an Schweißnähten. Akustische, magnetische, elektrische und Röntgenverfahren. — Dr. Van der Duuk (Philips Eindhoven): Ueber die röntgentechnischen Untersuchungsapparate für Schweißungen der Firma Philips. Diese Apparate gestatten eine Durchleuchtung selbst dicker Schweißstellen. Es können mit dem Apparat Fehlstellen nachgewiesen werden, die nur 2 % der Blechstärke betragen. Ferner wurde ein interessantes Verfahren zur Dickenmessung von Gefäßwandungen ohne Anbohrung durch Beschattung mit Wolframdrähten erwähnt. — Ing. H. Kochendorffer (Essen): Ueber Spannungsverteilung mit Schweißverbindungen. Darstellung der beim Schweißen von Höhn-schen Laschen auftretenden Spannungsverhältnisse mit Hilfe laminarer Strömungsbilder. Anschliessend Vortrag von Dr. G. Mesmer (Universität Göttingen): Vorführung spannungsoptischer Versuche an Modellen von Höhn-Laschen. Es wurden Probestäbe aus Celluloid oder Bakelit mit polarisiertem Licht untersucht, wobei die Spannungsverteilung im Modell in prächtiger Weise in verschiedenen Farben sichtbar wird. — R. Granjon (Paris) referierte über die aufsteigende doppelseitige Autogenschweißung an Vertikalnähten. — Prof. C. F. Keel (Basel) sprach über die autogene Rechtsschweißung mit Ein- und Zweiflammenbrenner, sowie über automatisches Autogenschweißen. — Obering. E. Höhn (Zürich) trug die Theorie der von ihm eingeführten und nach ihm benannten Stücklaschensicherung für Schweißnähte vor. Durch seine Ausführungen sind — zusammen mit den andern Untersuchungen über diese Konstruktion — die dabei auftretenden Spannungsverhältnisse sehr gründlich und sorgfältig abgeklärt worden. — Dr. Jr. F. O. Huygen (Amersfoort) zeigte Vorführung und Resultate von Spannungsmessungen mit Dehnungs- und Biegemessern im System Okhuizen Den Haag, sowie auch deren Anwendung bei Höhn'schen Laschen. — Ing. H. Inhelder (Brown Boveri & Cie., Baden) brachte tabellarische Resultate von Probe-schweißungen und führte den schönen Schweißfilm seiner Firma vor. — Dr. Ing. H. Holler (J. G. Farbenindustrie Knapsack) zeigte sehr interessante Bilder von Gefässen aus Nichteisen-Metallen, vornehmlich Aluminium.