

Zweikraft-Traktoren, Serie Tem 350/200 der SBB

Autor(en): **Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (Winterthur)**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 14: **Sonderheft zur Mustermesse Basel, 12.-22. April 1958**

PDF erstellt am: **18.02.2019**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-63955>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

und sie wird ihm mit ihren Leistungen immer aufs neue gerecht. Technische und modische Neuheiten in grosser Zahl werden auch dieses Jahr die Regsamkeit dieser weltverbundenen Industrie aufs beste dokumentieren. Eine vorwiegend technische Gruppe ganz anderer Art ist die Baumesse. Auch hier ist mit der Anwesenheit der Baumaschinen, an die sich Baugeräte, Baumaterialien und Ausrüstungen für den Rohbau und Ausbau und, als Sondergruppe, die Oelfeuerungen anschliessen, das technische Element im Vergleich zum Vorjahr verstärkt. Das gilt auch für die Gruppe Gartenbau und für die von der «Lignum», Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für das Holz, veranstaltete thematische Schau «Familie Schweizer baut ein Haus».

Zweikraft-Traktoren, Serie Tem 350/200

der SBB

DK 625.283

Mitgeteilt von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur

Für den Rangierdienst auf Bahnhöfen, deren Gleise nur teilweise und deren private Anschlussgleise nicht elektrifiziert sind, haben die SBB Rangierlokomotiven angeschafft, die wahlweise als rein elektrische oder als dieselektrische Lokomotiven betrieben werden können (Bild 1). Diese Zweikrafttraktoren mit einer Leistung von 350 PS elektrisch bzw. 200 PS dieselektrisch bilden Gemeinschaftswerke der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik als Lieferantin des mechanischen Teils und des Dieselmotors, der S. A. des Ateliers de Sécheron, Genf, für die elektrische Ausrüstung und der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie., Baden, als Lieferantin der Generatoren¹⁾.

Der mechanische Aufbau ist so einfach wie möglich gehalten und besteht im wesentlichen aus dem eigentlichen zweiachsigen Lokomotivrahmen und den darauf aufgesetzten Aufbauten wie Führerkabine und Vorbau. Der durch eine Zwischenwand in zwei Räume unterteilte Vorbau birgt im vorderen Teil die Dieselmotor-Generatorgruppe, im hinteren, dem Führerstand anliegenden Abteil die elektrische Ausrüstung mit Transformator sowie die Kompressorgruppe für die Druckluftversorgung.

Als Dieselmotor ist ein luftgekühlter SLM-12-Zylinder-Boxermotor von 200 PS Stundenleistung bei 200 U/min

¹⁾ Dr. h. c. Franz Gerber hat in seinem Aufsatz: «Die Erneuerungsplanung des Rollmaterials der SBB» in SBZ 1957, Nr. 30, S. 473, diese Zweikrafttraktoren, Typ Tem 350/200, erwähnt.

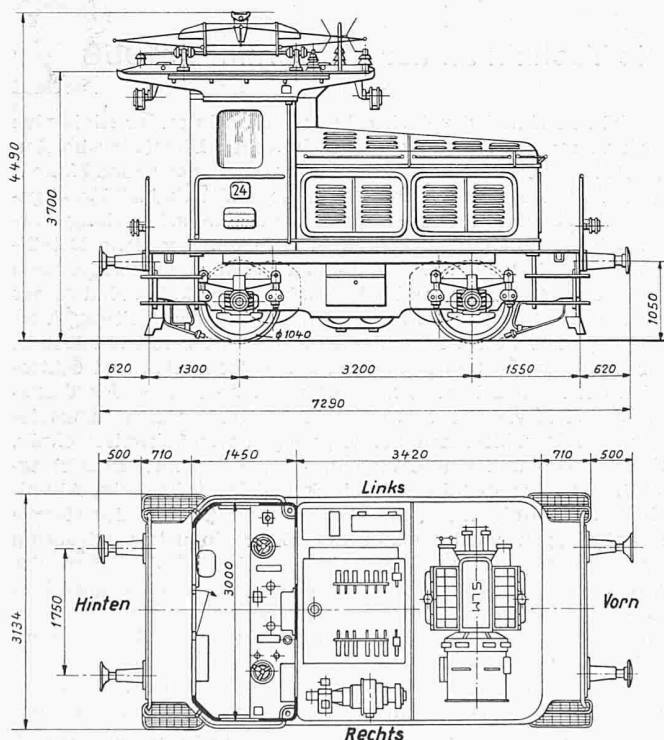


Bild 1. Massbild des Zweikrafttraktors, 1:100

eingebaut (Bild 2). An diesem ist der direkt gekuppelte Gleichstromgenerator angeflanscht. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Schalldämpfung geschenkt, weshalb der ganze Motorraum mit einer Entdröhnungsmasse ausgespritzt und zusätzlich mit Schallschichtplatten ausgekleidet wurde.

Jede der beiden in Rollenlagern laufenden Achsen wird durch einen Tatzenlagermotor von 175 PS über ein gefedertes Reduktionsgetriebe angetrieben. Bei den Triebmotoren handelt es sich um alte, den neuen Verhältnissen entsprechend umgebaute Motoren der SBB-Triebwagen, Serie Fe 4/4. Der Traktor ist neben der Handbremse mit der automatischen Druckluftbremse und einer Druckluft-Rangierbremse ausgerüstet, so dass auch die beförderten Wagen mittels Druckluft gebremst werden können. Für deren Erzeugung dienen im elektrischen Betrieb eine Motor-Kompressoranlage mit SLM-Rotationskompressor, Typ KLL 8, und im dieselektrischen Betrieb zwei vom Dieselmotor direkt angetriebene kleine Bosch-Kolbenkompressoren. Mittels der vorhandenen Druckluft werden auch die elektropneumatischen Schützen im Fahrleitungsbetrieb sowie Stromabnehmer, Pfeife und Sander betätigt. Die zum Anlassen des Dieselmotors und zur Speisung der Erregung, der Steuer- und Beleuchtungsstromkreise notwendige Batterie kann ausser durch eine Umformergruppe ebenfalls durch eine am Dieselmotor angeflanschte Lademaschine aufgeladen werden.

Der Führerstand ist einfach aber zweckmässig angeordnet. Die Kontrollinstrumente sind übersichtlich in der Mitte des Führertisches eingebaut. Bremsventile, Schalter und Hebel sind sowohl auf der linken wie auf der rechten Seite des Führertisches angebracht, so dass die Lokomotive von beiden Seiten aus bedient werden kann. Dank des niedrig gehaltenen Vorbaus ist eine gute Sicht auf die Strecke in beiden Fahrrichtungen gewährleistet. Grosse Trittbretter und Plattformen an beiden Enden der Lokomotive tragen zur Sicherheit des mitfahrenden Rangierpersonals bei.

Die Traktoren ersetzen die bisherigen dreiachsigen Dampfrangierlokomotiven der Serie E 3/3. Die im Dieselmotor betriebene Leistung ist deshalb gerechtfertigt, da normalerweise auf den nichtelektrifizierten Neben- und Anschlussgleisen nur mit verminderter Geschwindigkeit gefahren wird. Die Hauptdaten sind:

Stromart bei Fahrleitungsbetrieb	15 000 V, 16% Hz
Stundenleistung der Triebmotoren bei V = 28 km/h	350 PS
Dauerleistung der Triebmotoren bei V = 33 km/h	280 PS

	Betrieb mit	
	Fahrleitung	Dieselmotor
Anfahrzugkraft am Rad	5900 kg	6600 kg
Stundenzugkraft am Rad	3340 kg	4000 kg
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h	
Zahnradübersetzung	1:4,8	
Dienstgewicht	31 t	

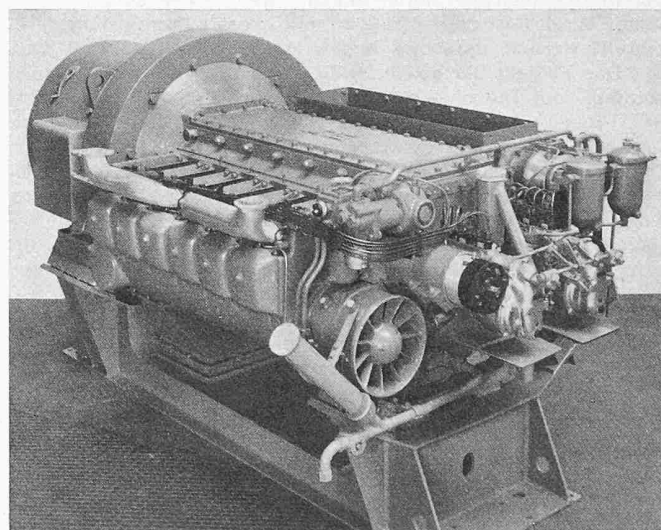


Bild 2. Zwölfzylinder-Boxermotor der SLM