

Diesel-elektrische Lokomotiven

Autor(en): **Bütikofer, Ernst**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **13 (1923)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-636022>

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.

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

Wo-n-i äis Mal bi gue-n-ihm cho, han nen i sym alte Wärschtetkli aatrotte. Er het die ungerschti Schublade vo der Gumode vüezoge gha, isch dervor gruppet u het neuis drinne gruschet.

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

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

Eis vo syne Grohching, em Ruedels Köbels, heig ihm sy Zibele gschickt, het er prichtet. U dere syg es allwäg bös gange, sie sygi wüeschet schrauchni. Er müesse e neuu Fädenen hsetue, un es syg es Lager kaputt, am Znsferblatt syg ds Email absprängts u der Wynnutezeiger syg absbroche.

Du bin i gue-n-ihm ache gshneulet u han ihm ghulfe, die Gartong u Druckli erläse. Im Gumodenege isch es verbunngnis Gartöngeli gsi, das hant ohni mi z'bsinne grad umehschennit, wo-n-i derna glängt ha. Es isch das gsi, wo-n-i albe ha müesse la sy u nid ha dürfe duuffe. Un i has albe la sy, ohni lang z'frage werum.

Das isch mer dü e Chopf gschosse, wo-n-i iije das Druckli i d'Fingere nimen u ds Bängeli löse. Mer het das Mal nid abgewehrt, er het gar nid Achtig gä.

Drinne isch en alti Uhr gläge mit ere Silberchale. Uffedruffen isch em Batter Ruehn sy Namen ygrawierte gsi. I ha welle ds Wärscht gwungeren u ha der Dechel ufta.

Da isch mer es alts, vergilbts Blettli vo ne re Sametrose drus gländerlet, wie nes Tübels, un isch grad em Batter Ruehn uf d'Hang gfluge.

Dä het erschlüpfen ufgeschouet.

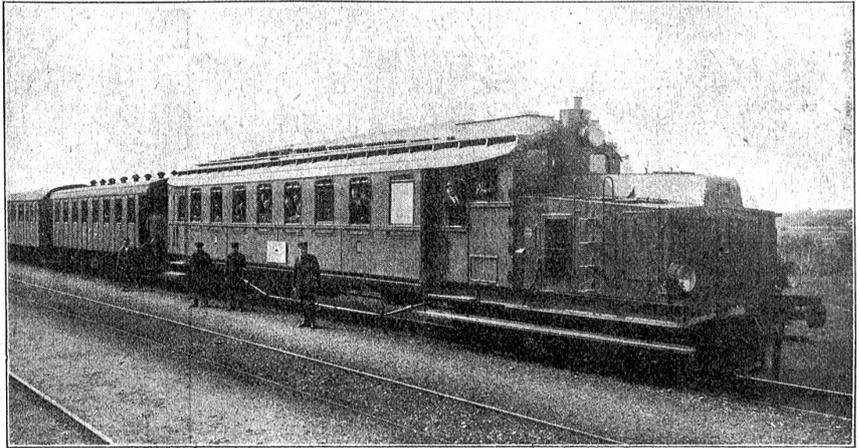
„Was machisch du da?“

Er het d'Hang gstrekt un i han ihm d'Uhr gä. Er het das Bletteli süferli umen unger e Dechel ta, u ds Druckli verbunden u dämne gleit. Du het er e teufe Schnauf ta u wyters gluecht, bis er die sibe Sache het binangere gha, wo-n-er brucht het. Un i han ihm ghulfe.

Mer het nüt meh gseit vo der Uhr, un i ha ne nid usgräglet. I ha gwüht, er isch nid für nüt eso erschlüpft, 's mueß öppis sy, wo-n-ihm lieb i der Erinnerung isch, daß er d'Uhr mit dem Roseblettli so hüetet. Un i ha dächt, er säg mer's de scho.

Wilecht heig ihm d'Mueter Ruehn i junge Jahren einischt das Köseli gä, wo no iijen es Blettli dervo läbi, u drum syg es ihm so wärt. Er het sy Frou drum gar gärn gha, un er het se no iije 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 gehört zäme gspäße, so chönnti me meine, sie sygi Jungi.

(Schluß folgt.)



Die Diesellokomotive (System Sulzer) mit Personenwagen kombiniert. Die Probefahrt Winterthur—Frauensfeld 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 Steintohlenbetrieb.

geführt 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 Ruhezustand.

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—Frauensfeld und zurück hat man nur 20 Liter festgestellt.

Das hauptsächlichste Verwendungsbereich solch einer Dieselelektrischen Triebwagen dürften kürzere Vorortstrecken sein, auf welchen sie gegenüber dem Dampflokotivbetrieb entschieden rationeller sind. Man denke nur daran, was bei Dampflokotiven 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 Wagenschale fällt bei so kurzen Strecken auch die Einmannbedienung beim Dieselelektrischen 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

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 Vorortverkehr 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 über-