

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. 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: 06.05.2025

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 Mehger.

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

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

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

Eis vo syne Grochding, em Rüedels Kibeli, heig ihm sy Zibele gschi, het er prichtet. U dere syg es allwäg bös gange, sie sygi wüescht drauchni. Er müeß e neuu Fäderen yhetue, un es syg es Lager kaputt, am Zifferblatt syg ds Email abgesprängt u der Minutzeiger syg abbroche.

Du bin i gue-n-ihm ache gheuleet u han ihm ghulfe, die Gartong u Druckli erläfe. Im Gumodenege isch es verbunngs Gartöngeli gsi, das hani ohni mi z'bühne grad umehschenn, 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 d'r Chopf gschosse, wo-n-i iße das Druckli i d'Fingere nimen u ds Bängeli löse. Aher het das Mal nid abgewehrt, er het gar nid Achtig gä.

Drinne isch en alti Uhr gläge mit ere Silberschale. Ufgedruffen 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 Samet-rose drus gländerlet, wie nes Tübeli, un isch grad em Batter Ruehn uf d'Hang gflogge.

Dä het erschläpften ufgeschouet.

„Was machisch du da?“

Er het d'Hang gstrekt un i han ihm d'Uhr gä. Er het das Bletteli süßerli umen unger e Dechel ta, u ds Druckli verbunden u dänne 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.

Aher het nüt meh gseit vo der Uhr, un i ha ne nid usgrägleet. I ha gwüßt, er isch nid für nüt eso erschläpft, 's müeß öppis sy, wo-n-ihm lieb i der Erinnerung isch, daß er d'Uhr mit dem Koseblettli so hütet. Un i ha dächt, er sag mer's de scho.

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

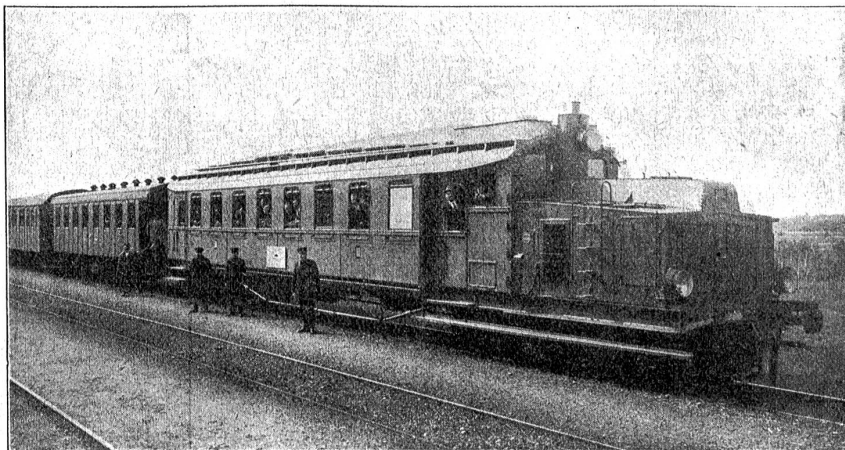
(Schluß folgt.)

Diesel-elektrische Lokomotiven.

Von Ernst Bütikofer, Zürich.

Man hat in der Tagespresse schon viel von Diesel-lokomotiven 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 über-



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.

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—Frauenfeld und zurück hat man nur 20 Liter festgestellt.

Das hauptsächlichste Verwendungsgebiet solcher Diesel-elektrischer 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 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