

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 88 (1970)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Neue Lokomotiven Re 6/6 der SBB  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84453>

### **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:** 06.02.2025

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

In seiner Dissertation hat Mettler nur die Verformung (Gleichung 2–5) zur Bestimmung der günstigsten Rollenstellung benützt. Das als neues Kriterium hinzugekommene Biegemoment (2–6) lässt sich mit dem ursprünglichen Kriterium nicht in Einklang bringen.

### Ergebnis

Die Krümmungsänderung bzw. das Biegemoment sollten als Kriterium für die beste Anordnung der Rollen beibehalten werden, weil sie ein Mass für die Wechselbeanspruchung

der Ausmauerung sind. Die kleinsten Biegemomente und den kleinsten Unterschied zwischen deren Extremwerten erhält man für  $\psi = 30$  bis  $35^\circ$  (siehe Bild 2). Bei grossen Öfen ist die Stellung der Laufrollen nicht nur für die Ausmauerung von Bedeutung, denn mit zunehmendem  $\psi$  wird die Stützkraft der Rollen und die Breite der Fundamente grösser. Der Vorschlag, die Rollen unter  $45^\circ$  anzuordnen, muss deshalb abgelehnt werden.

Adresse der Verfasser: *B. Barp*, dipl. Ing., und *M. Schurch*, dipl. Ing., Forschungsabteilung der Escher Wyss AG, Zürich.

## Auf Trinidad wird Asphalt aus einem See gewonnen

DK 553.985.1

Trinidad, eine Insel vor der Küste Venezuelas, von wenigen tausend Menschen bewohnt, birgt eines der seltsamsten und weitgehend unbekanntesten Naturwunder der Welt. Es ist der Asphaltsee von *La Brea* (*Brea* bedeutet auf Spanisch «Teer»). Aus diesem See, der in seiner Gesamtheit eine zähe, trögflüssige Masse darstellt, wird ein nicht unbeträchtlicher Teil des auf der Erde vor allem für den Strassenbau verwendeten Asphalts gewonnen.

So bedeutsam dieser Naturschatz für das wirtschaftliche Leben der Insel auch sein mag: die Arbeit, die hier geleistet werden muss, zählt mit zu den härtesten auf der ganzen Welt. Für die Neger und Mulatten, die hier täglich die Asphaltbrocken aus dem See holen – Asphalt wird ähnlich gestochen wie Torf – kocht wahrhaftig die Hölle. Untertags steigen die Temperaturen am See auf 50 bis  $60^\circ\text{C}$  an. Nicht einmal nachts wird es um den Asphaltsee kühler, denn er hält die Hitze des Tages noch lange gespeichert. Der See behält sein unheimliches Leben, denn an allen Stellen, an denen tagsüber Asphalt gestochen wurde, quillt aus der Tiefe die schwarze Masse unter Glucksen und Brodeln wieder nach. Am Morgen liegt die Oberfläche des Sees dann wieder glatt und scheinbar unberührt vor den Arbeitern.

Bisher wurden aus dem Asphaltsee auf Trinidad fast 25 Mio t gefördert. Sein Spiegel hat sich aber nur um wenige cm gesenkt. Untersuchungen haben ergeben, dass der Asphaltsee mehr als 100 m tief ist. Die riesigen Asphaltvorräte kommen aber aus unbekanntenen Tiefen an die Oberfläche. Man hat an ihren Ursprung bisher nicht vordringen

können. Versenkte Messinstrumente blieben regelmässig stecken. Überhaupt ist die Entstehung des Asphaltsees auf Trinidad den Wissenschaftlern bis heute ein grosses Rätsel geblieben. Der See muss irgendwann in Urzeiten entstanden sein, denn man hat darin bereits die Knochen von Sauriern und urweltliche Baumstämme gefunden. Die meisten Fachleute sind der Ansicht, dass sich ein mächtiges Lager von Erdöl und Erdgas bei einer Naturkatastrophe mit feiner Vulkanasche vermischt hat und durch Jahrhunderte, ja vielleicht Jahrtausende hindurch als brodelnde und kochende Masse einen ehemaligen Vulkankrater füllte.

Unter den schwarzen Bewohnern von Trinidad hat der Asphaltsee stets als ein «Tor zur Hölle» gegolten. Noch vor nicht allzu langer Zeit wurden den angeblich im See hausenden Dämonen sogar Menschenopfer dargebracht. Tiere, in erster Linie Hühner und Ziegen, werden auch heute noch geopfert. In jeder Neumondnacht wird am Ufer des Sees ein schwarzer Hahn geschlachtet, dessen Blut unter dem Murmeln uralter Beschwörungen über die brodelnde, schwarze Masse des Asphaltsees verteilt wird. Wenn es aber wieder Tag wird, beginnt von neuem die harte Arbeit jener 300 bis 500 Asphaltstecher, die hier ihr schweres Brot verdienen. Die grossen Asphaltbrocken, die man fördert, werden in Öfen geschmolzen, und die zähflüssige Masse wird in Fässer abgefüllt. Mit einer Seilbahn befördert man sie dann zum Hafen, meist direkt auf die bereits wartenden Schiffe.

Adresse des Verfassers: *Werner Brander*, in Firma ITG, Dürrenberg 22, 4132 Muttenz.

## Neue Lokomotiven Re 6/6 der SBB

DK 621.335.2

Der Einsatz der vierachsigen Drehgestell-Lokomotiven Re 4/4 II, die demnächst hier eingehend beschrieben werden sollen, brachte eine fühlbare Beschleunigung der Schnellzüge auf den Flachlandstrecken der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Nun sollen auch auf der Gotthardlinie schnellere Verbindungen geschaffen werden. Da die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotiven Ae 6/6 (Beschreibung SBZ 71 [1953], H. 6, S. 73 und H. 7, S. 91) mit nur 110 km/h für Schnellzüge auf den Talstrecken den heutigen Bedürfnissen nicht mehr voll entspricht, ist vorgesehen, von den Ende 1968 bestellten 59 Lokomotiven Re 4/4 II deren 20 mit Getrieben von geänderten Übersetzungsverhältnis auszurüsten, wodurch sich einerseits die Höchstgeschwindigkeit von 140 auf 125 km/h verringert und andererseits die maximale Anhängelast bei 26‰ Steigung von 460 auf 580 t vergrössert. Diese für Bergstrecken geeigneten Triebfahrzeuge erhalten die Bezeichnung Re 4/4 III. Sie stellen eine Übergangslösung dar.

Um dem dringenden Bedürfnis nach Verbesserung des Schnellzugsverkehrs auch in Zukunft entsprechen zu können, hat sich die Generaldirektion der SBB nach einem Bericht im «SBB-Nachrichtenblatt» 46 (1969), H. 12, S. 10, zur Anschaffung neuer Lokomotiven Re 6/6 mit drei zweiachsigen Triebdrehgestellen nach Bild 1 entschlossen und vorerst vier Prototypen Nr. 11601–04 in Auftrag gegeben. In Tabelle 1 sind die Hauptdaten der vier für den Bergdienst bestimmten Lokomotiven zusammengestellt. Wie ersichtlich, betragen beim neuen Fahrzeug die Höchstgeschwindigkeit 140 km/h und die Anhängelast bei 26‰ Steigung und einer Geschwindigkeit von 80 km/h 800 t. Das erlaubt, die Schnellzüge auch auf den Bergstrecken mit seltenen Ausnahmen mit *einer* Lokomotive zu führen. Der Wegfall der Vorspannleistungen verringert beträchtlich die Kosten der Zugförderung und erleichtert die Betriebsabwicklung. Ausser der grösseren Anhängelast ergibt sich für die Strecken Zürich—Chiasso und Luzern—Chiasso eine

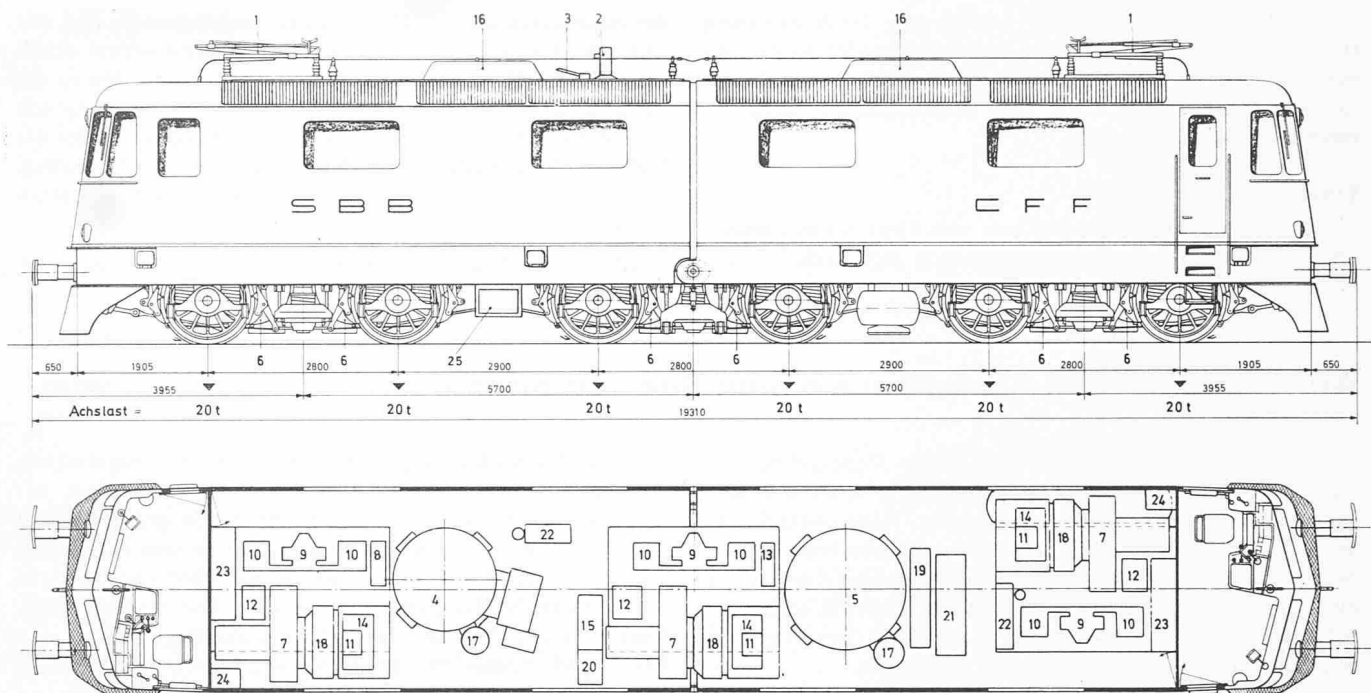
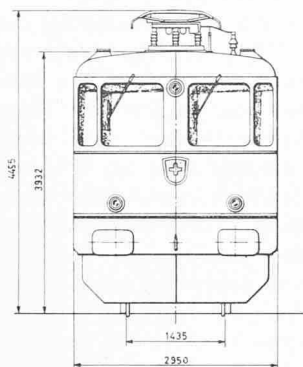


Bild 1. Massbild der Lokomotive Re 6/6 der SBB



- |   |                                  |                               |
|---|----------------------------------|-------------------------------|
| 1 Stromabnehmer                             | 9 Wendeschalter                  | 17 Ölpumpe                    |
| 2 Hauptschalter                             | 10 Hüpfen im Fahrmotorstromkreis | 18 Ölkühler                   |
| 3 Erdungsschalter                           | 11 Induktive Shunt für Fahren    | 19 Kondensator                |
| 4 Regulier-Transformator mit Stufenschalter | 12 Induktive Shunt für Bremsen   | 20 Apparate für Zugheizung    |
| 5 Leistungstransformator                    | 13 Parallelschalt-drossel        | 21 Kompressorgruppe           |
| 6 Fahrmotor                                 | 14 Bremsdrossel                  | 22 Pneumatische Apparatetafel |
| 7 Fahrmotor-Ventilator                      | 15 Hilfsdrossel                  | 23 Schalttafel                |
| 8 Hilfsbetriebeblock                        | 16 Widerstand                    | 25 Kleiderkasten              |
|   |                                  | 25 Batterie                   |

Fahrzeiteinsparung gegenüber der Traktion mit der Ae 6/6 von etwa zwölf Minuten. Zusammen mit kürzeren Halte- und Aufenthaltszeiten wird der Schnellzugsverkehr am Gotthard und am Simplon beträchtlich beschleunigt.

Bei der im Frühling 1972 zugesicherten Lieferung der Prototypen dürfte es möglich sein, Ende 1972 eine erste

Tabelle 1. Hauptdaten der für Bergstrecken bestimmten Schnellzuglokomotiven

Typ		Ae 6/6	Re 4/4 II	Re 4/4 III	Re 6/6
Gewicht	t	120	80	80	120
Höchstgeschwindigkeit	km/h	125 <sup>2)</sup>	140	125	140
Länge über Puffer	m	18,4	15,4	15,4	19,3
Anzahl Fahrmotoren	—	6	4	4	6
Stundenleistung a. Rad	PS	6000	6300	6300	10 600
bei Geschwindigkeit	km/h	74	100	85	106
Anhängelast <sup>1)</sup>	t	650	460	580	800
bei Geschwindigkeit <sup>2)</sup>	km/h	75	80	80	80

1) bei 26‰ Steigung.

2) Diese Angabe bezieht sich auf die Höchstgeschwindigkeit, für welche die Lokomotive Ae 6/6 konstituiert wurde. Gefahren wurde sie auf den Talstrecken mit maximal 110 km/h. Als sich das Bedürfnis nach höheren Geschwindigkeiten einstellte, verwendete man die Re 4/4 II bzw. die Re 4/4 III, die bei 125 km/h das Gleis nicht höher beansprucht, als die Ae 6/6 bei 110 km/h.

Serie der Re 6/6 in Auftrag zu geben. Damit können schon auf den Fahrplanwechsel 1975 eine grössere Zahl dieser neuen Lokomotiven für den Einsatz am Gotthard zur Verfügung stehen. Die heute hierfür eingesetzten Lokomotiven Ae 6/6 und Re 4/4 werden dann für den schweren Güterzugdienst auf Mittellandstrecken frei.

Von technischem Interesse dürften folgende Bemerkungen sein: Um die Adhäsion möglichst vollständig auszunützen, wird die Zugkraft zwischen Drehgestellen und Kasten gleich wie bei den Re 4/4 II mittels einer Tiefzugvorrichtung übertragen. Der Lokomotivkasten besteht aus zwei Hälften, die über dem mittleren Drehgestell durch Gelenke miteinander verbunden sind und Relativbewegungen um eine horizontale Achse erlauben. Damit verteilen sich die Lasten gleichmässig auf alle sechs Achsen. Der Transformator wird wegen seinem durch die hohe Leistung bedingten hohen Gewicht in einen Regulier- und einen Leistungstransformator unterteilt; die beiden Teile sind in je einer Kastenhälfte untergebracht. Die Re 6/6 soll wie die Re 4/4 II als Direktmotorlokomotive mit der bisher üblichen Steuerung gebaut werden. Zwar wäre es verlockend, die Leistungssteuerung mittels Thyristoren vorzunehmen. Doch wird nicht dazu übergegangen, bevor die Ergebnisse systematischer Untersuchungen über das Ausmass der störenden Auswirkungen auf die Signal- und Übermittlungseinrichtungen vorliegen.