Die neue Dieselelektrische Lokomotive Bm 6/6 der SBB

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **- (1956)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-988261

Nutzungsbedingungen

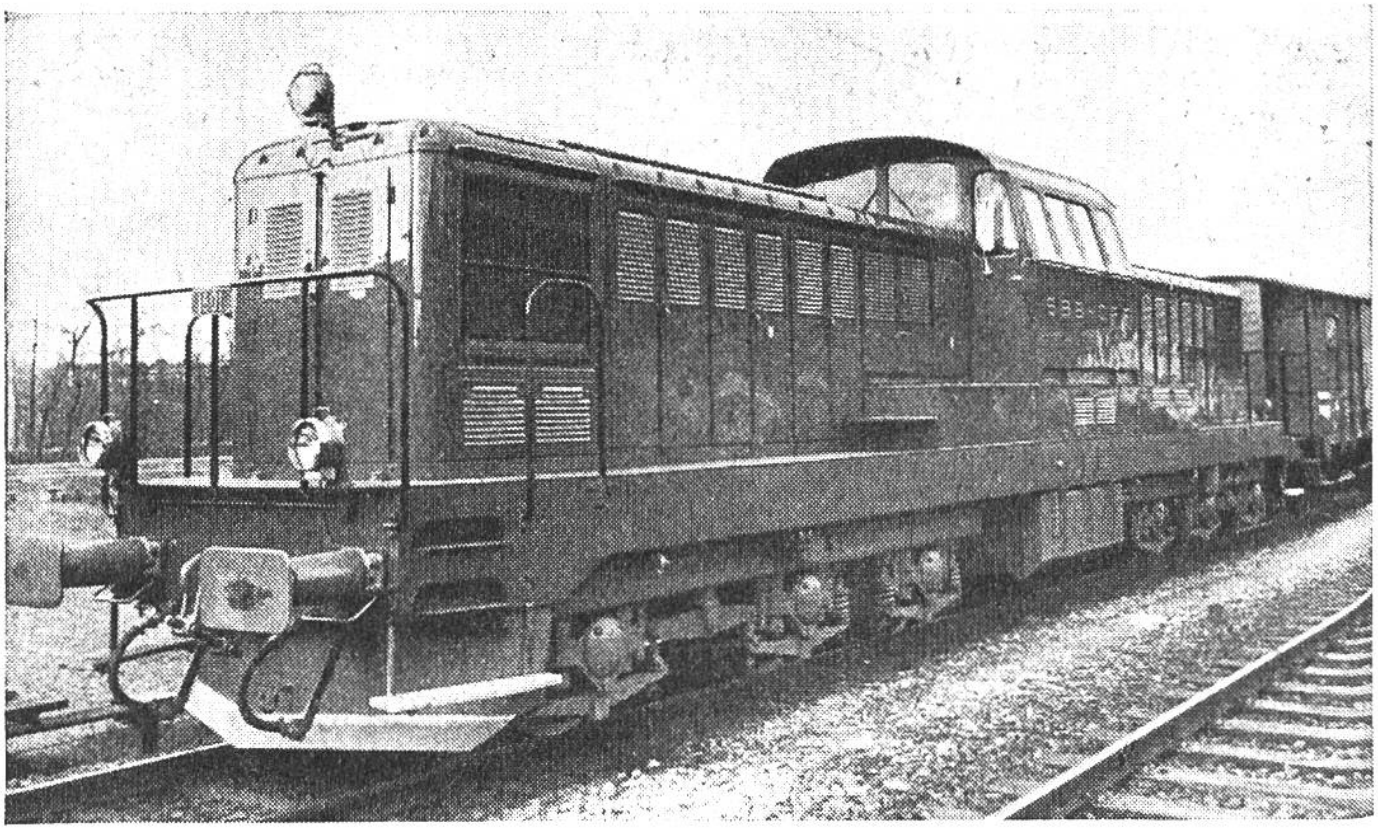
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Die neue dieselelektrische Lokomotive Bm 6/6 der SBB verfügt im Gegensatz zu den elektrischen Streckenlokomotiven nur noch über einen einzigen Führerstand, der sich in erhöhter Lage in der Mitte des Fahrzeuges befindet. Damit fällt das Wechseln des Führers von einem Führerstand zum andern im Falle der Änderung der Fahrrichtung dahin. Das ist vor allem beim Einsatz im Rangierdienst wichtig.

DIE NEUE DIESELELEKTRISCHE LOKOMOTIVE Bm 6/6 DER SBB

Die SBB brauchen trotz der Elektrifikation ihres Netzes eine Anzahl Lokomotiven, die nicht vom Fahrdraht abhängig sind. Sie werden für die Zugförderung auf den wenigen nicht elektrifizierten Strecken sowie für den Rangierdienst auf gewissen Geleisefeldern benötigt, deren Elektrifikation nicht wirtschaftlich oder aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist. Weitere vom Fahrdraht unabhängige Triebfahrzeuge müssen vorhanden sein, um bei vorübergehenden Störungen in der Stromversorgung, bei Defekten von Fahrleitungen und bei Unfällen einspringen zu können.

Bisher haben die Dampflokomotiven diese Aufgaben erfüllt. Sie müssen nun allmählich altershalber ausrangiert werden

und sind auch sehr unwirtschaftlich im Betrieb. Die abgehenden Dampflokomotiven sollen laufend durch eine etwas kleinere Anzahl Diesellokomotiven ersetzt werden. Es gibt dieselmechanische, dieselelektrische und dieselhydraulische Lokomotiven. Bei der dieselmechanischen Lokomotive wirkt der Dieselmotor über ein Getriebe direkt auf die Triebachse. Bei der dieselelektrischen Lokomotive treibt der Dieselmotor zunächst einen Generator an, und dieser erzeugt den Strom für elektrische Motoren, die schliesslich die Räder bewegen. Bei der dieselhydraulischen Lokomotive wird Öl als Energieträger zwischen Motor und Achse verwendet.
Die SBB haben sich für die dieselelektrische Lokomotive entschlossen. Sie gaben 1951 der schweizerischen Industrie den Auftrag, eine solche möglichst allgemein verwendbare Lokomotive zu konstruieren. Die erste Lokomotive dieser Bauart ist inzwischen geliefert worden. Sie trägt die Bezeichnung Bm $^{6}/_{6}$ (B = Lokomotive mit Höchstgeschwindigkeiten von 70–80 km pro Stunde; m = Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotor oder Gasturbine; 6 Triebachsen und 6 Achsen insgesamt). Diese Maschine ist, über die Puffer gemessen, 17 m lang und wiegt in betriebsbereitem Zustand 105 Tonnen. Für den Antrieb besitzt sie zwei Dieselmotoren mit einer Leistung von zusammen 1700 PS, die je einen Generator antreiben. Der von den beiden Generatoren erzeugte Gleichstrom wird dann sechs elektrischen Fahrmotoren zugeleitet. Jeder dieser Motoren treibt über ein beidseitiges Zahnradgetriebe eine Triebachse der Lokomotive an. Auf diese Weise ist die Bm $^{6}/_{6}$ imstande, auf einer Steigung von $12^{0}/_{00}$ einen Zug von 1200 Tonnen Gewicht zu befördern. jb

ALLERLEI BÄREN

Wenn man von Bären spricht, denkt man bei uns in Europa gewöhnlich an den Braunbären, das Wappentier von Bern und Berlin, der bald nach der Jahrhundertwende in der Schweiz völlig ausgerottet worden ist, aber in den Pyrenäen, im Apennin und in den Karpathen immer noch angetroffen