

8068 0047-1

Dieselektrische Lokomotive HGm 4/4

Die 1968 durch die Furka–Oberalp-Bahn in Betrieb genommenen zwei dieselektrischen Lokomotiven sind mit je zwei Dieselgeneratorgruppen ausgerüstet. Der selbsttragende Lokomotivkasten in gemischter Gerippe- und Schalenbauweise stützt sich über Gleitplatten, Blattfedern und Pendelgehänge auf zwei zachsige Drehgestelle ab. Der geschweißte Drehgestellrahmen ist als Hohlträgerkonstruktion ausgebildet. Jeder Achse ist ein querliegender Fahrmotor zugeordnet, der das Drehmoment über den Zahnrad-/Adhäsionsantrieb auf die Achse überträgt. Auf Zahnstangenabschnitten wird der Adhäsionsantrieb abgekuppelt. Zusätzliche Zahnradbremsysteme gewährleisten die Betriebssicherheit auf Steilstrecken.

Locomotive diesel-électrique HGm 4/4

Les deux locomotives diesel-électriques mises en service en 1968 par le Chemin de fer Furka–Oberalp sont équipées chacune de deux groupes diesel-générateurs. La caisse autoportante, en construction rigide mixte ossature-enveloppe, repose sur deux bogies à deux essieux au moyen de plaques de glissement, de ressorts à lames et d'une suspension pendulaire. Le châssis de bogie est en construction soudée, à poutres creuses. Chaque essieu a son moteur de traction disposé transversalement qui lui transmet son couple par un entraînement à adhérence et à crémaillère. Sur les sections à crémaillère, l'entraînement à adhérence est mis hors circuit. Des freins à crémaillère additionnels assurent la sécurité de service sur les fortes rampes.

Diesel-Electric Locomotive HGm 4/4

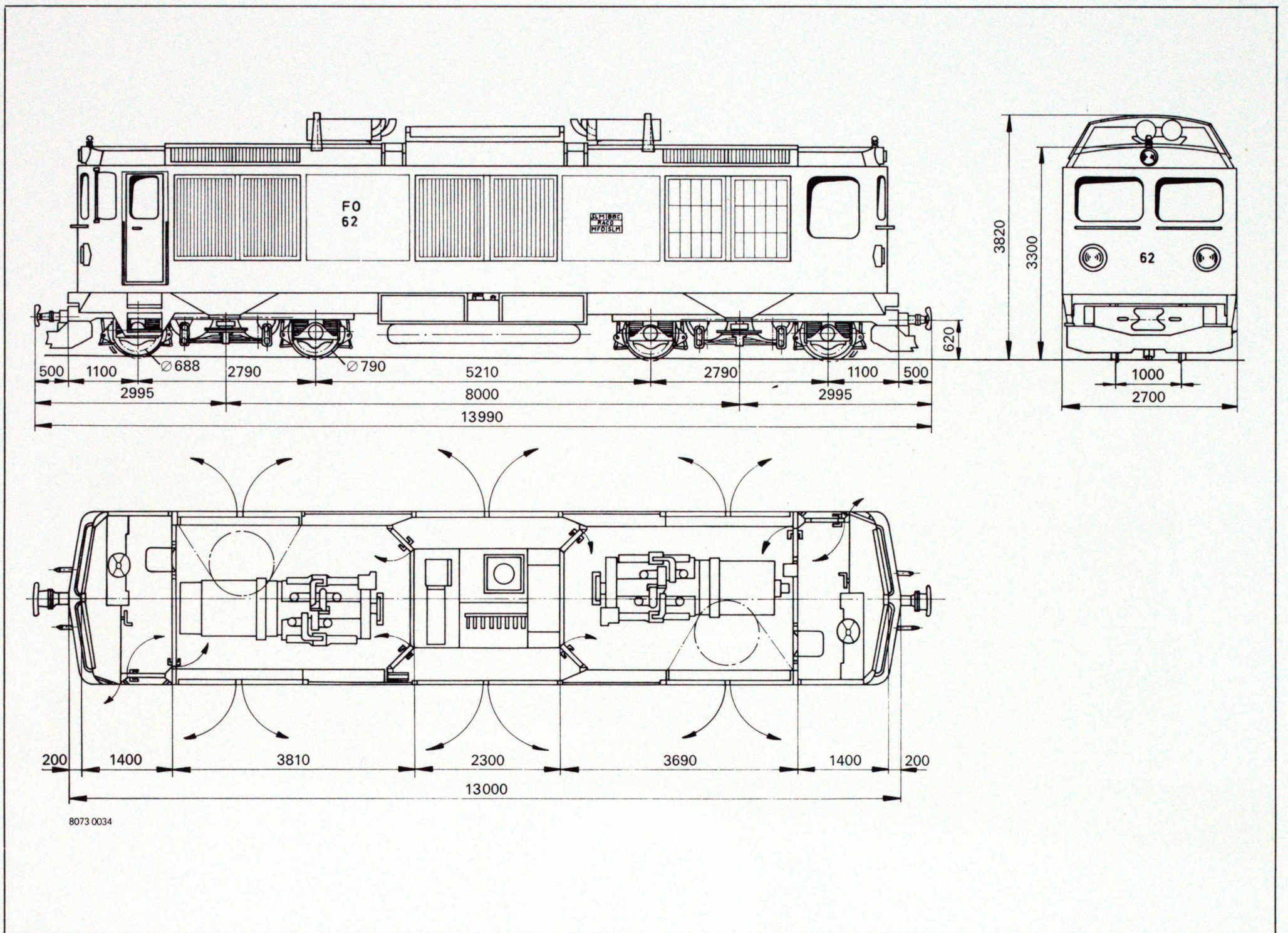
The two diesel-electric locomotives, put into service by the Furka–Oberalp Railway in 1968, are each fitted with two diesel generator sets. The self-supporting locomotive body, of compound skeleton framework and shell construction, is supported on 2 two-axle bogies via slide discs, laminated springs and pendulum links. The welded bogie frame is designed as a hollow girder. Each axle is coupled to its individual transversely-mounted driving motor, which transmits the torque to the axle via the cog wheel/adhesion drive. Uncoupling of the adhesion drive takes place during travel over rack sections of the track. Additional cog wheel brake systems guarantee operational safety on steep gradients.

SLM

Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik
CH-8401 Winterthur
Telefon 052 85 41 41
Telegramme Locomotive Winterthur
Telex 896131 slm ch

Société Suisse pour la Construction de
Locomotives et de Machines, CH-8401 Winterthur
Téléphone 052 85 41 41
Télégrammes Locomotive Winterthur
Télex 896131 slm ch

Swiss Locomotive and Machine Works
CH-8401 Winterthur, Switzerland
Telephone 052 85 41 41
Telegrams Locomotive Winterthur
Telex 896131 slm ch



Leistung

– Dieselmotoren
bei 2000 U/min 970 kW

Zugkraft am Rad

– dauernd 118 kN
– einstündig 144 kN
– maximal bei Anfahrt 221 kN

Geschwindigkeit

– dauernd 21 km/h
– einstündig 17,5 km/h
– maximal 50 km/h

Dienstgewicht

53,8 t

Getriebeübersetzung

– Adhäsion 1:8,545
– Zahnstange 1:7,5

Spurweite

1000 mm

Puissance

– moteurs Diesel
à 2000 tr/mn 970 kW

Effort de traction à la jante

– continu 118 kN
– unihoraire 144 kN
– maximum au démarrage 221 kN

Vitesse

– continue 21 km/h
– unihoraire 17,5 km/h
– maximale 50 km/h

Poids en service

53,8 t

Rapport de transmission

– adhésion 1:8,545
– crémaillère 1:7,5

Ecartement de la voie

1000 mm

Output

– diesel engines
at 2000 rev/min 970 kW

Tractive force at the wheel

– continuous 118 kN
– one-hour 144 kN
– maximum on starting 221 kN

Speed

– continuous 21 km/h
– one-hour 17.5 km/h
– maximum 50 km/h

Weight in running order

53.8 t

Transmission ratio

– adhesion 1:8.545
– rack 1:7.5

Gauge

1000 mm

SLM[®]

Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik
CH-8401 Winterthur

Société Suisse pour la Construction de
Locomotives et de Machines, CH-8401 Winterthur

Swiss Locomotive and Machine Works
CH-8401 Winterthur