Die stärkste Lokomotive der Welt

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: Article

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

und Kunst

Band (Jahr): 3 (1913)

Heft 13

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-635053

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

Die stärkste Lokomotive der Welt.

Für die Beförderung der schweren Schnells und Güterzüge auf der neuen Lötschberglinie hat die B. L. S. Direktion seinerzeit die Maschinensabriken Derlikon und Brown-Boberi, Baden, mit dem Baue der elektrischen Ausrüftung von je sechs Lokomotiven nach der Bauart Dersikon betraut. Der mechanische Teil sämtlicher zwölf Lokomotiven wurde von der schweiz. Lokomotiv- und Maschinensabrik Winter-

thur ausgeführt. Die erste Lokomotive ist dieser Tage der Bahngesellschaft abgeliesert worden und

ver Suhngeseutzuft auf der Linie Spiez-Frutigen Probesahrten.
Bir sind in der angenehmen Lage, diese Lokomotive Ar. 151, die den Thusder gegenwärtig stärkfen Lokomotive darstellt, unsern berehrten Lesern im Bilde

vorführen zu können.

Sie ift vom Typus 1 E1 (5/7 gekuppelt), d. h. sie hat fünf miteinander gekuppelte Achsen und je eine Lausachse vorn und hinten. Die äußern Kuppelachsen sind mit den Laufachsen zu je einem Krauß-Helm-holh-Gestell vereinigt. Diese Achsenanord-nung erhöht unter Beibehaltung des ge-

nung erhoht unter Beibehaltung des gewünschten maximalen Reibungsgewichtes
von 78,2 t die Kurvenbeweglichteit der
Lotomotive bedeutend. Auch gestattet sie
ihr ein sansteres (ruhigeres) Durchsahren
der Kurven. Die dritte Kuppelachse ist zugleich als Triebachse ausgebildet.
Die zwei in der Mitte der Maschine gesagerten Motoren übertragen
ihre Kräste durch Zahnradübersehung auf se eine Blindwelle. Die beiden
letzteren sind in einem neuen und sich gut bewährenden Dreiecksantried
mit der Triebachse sest; gestappelt und übertragen ihr somit die Kräste
der Essetzungtungen

ber Clektromotoren. Diese letteren nach Bauart Derlikon sind mit 1250 PS bei 1½-stün-Diese legteren nach Ballart Verlitön into mit 1200 PS bei 14/2-stille biger Bollvbelaftung die ftärksten und größten, welche bisher für Loko-motiven auf den Beltmarkt gebracht wurden. Es ist dies eine Ehre für unsere blühende schweizersiche Maschinenindustrie, umsomehr als solche, Motoren vorher nie gebaut, diese aber vom Prüsseld der Fabrik direkt in Betrieb genommen wurden und sich bis jest sehr gut bewähren. Die Lokomotive entwickelt mit den beiden Motoren 2500 PS bei



Die neue Lötschbergbahn-Lokomotive.

1½ Stundenleistung und hat eine Zugkraft von 10,000 kg am Zughacken der Maschine und maximal 18,000 kg beim Ansahren. Sie ist imstande, bei 17‰ Steigung einen Zug von 530 t Gewicht und bei 27‰ Steigung einen solchen von 310 t mit 50 km Stundengeschwindigkeit zu bestördern. Ihr maximale Geschwindigkeit ist auf 75 km/Std. sestgeset.

förbern. Ihr maximale Geschwindsgiet ist auf is kmi/sto. seigegeget. Die Hauptabmessungen dieser neuen mächtigen Lötschberglokomotiven Ro. 151—163 der Serie Pd 5/7 sind folgende: Größte Länge über Lusser gemessen 16,000 m, totaler Radstand 11,340 m, sester Radstand 4,500 m, Triebraddurchmesser 1350 mm, Laustaddurchmesser 850 mm, maximaler Achsdruchmesser 1350 mm, maximaler Achsdruchmesser 150 km ner Stundenseistung 13,500 kg, Geschwindigseit dei 1,5 Stundenseistung 150 km ner Stundenseistung 2500 ms. Suntanglag stud ing 50 km per Stunde Fontanellaz, stud. ing.



Berner Wochenchronik



Eidgenossenschaft.

Nach der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Reorganisation der Bundesberwaltung würde diese aus folgenden Departementen und Dienstabteilungen bestehen:

I. Politisches Departement, mit 1. Politische

I. Politisches Departement, mit 1. Politische und 2. Handelsabteilung.

II. Departement des Innern, mit 1. Abteilung für Kultur, Bissenschaft und Kunst; 2. Oberbaumspektorat; 3. Direktion der eidgenössischen Bauten; 4. Inspektion für Forstwesen, Jagd und Fischerei. 5. Abteilung sür Basserwirtskatt

III. Justiz- und Bolizeibepartement, mit 1. Justizabteilung; 2. Grundbuchamt; 3. Polizeisabteilung; 4. Bundesanwaltschaft; 5. Bersicherungsamt; 6. Amt für geistiges Eigentum.

IV. Militärdepartement, mit den ihm durch die Militärorganisation zugewiesenen Geschäfts-

freisen.
V. Finanz- und Zollbepartement, mit 1. Finanzberwaltung; 2. Zollberwaltung; 3. Altshofs-berwalung; 4. Statistiches Bureau; 5. Amt verwalung; 4. Statistisches Bureau; 5. Amt für Maß und Gewicht; 6. Amt für Gold- und Silberwaren.

VI. Volkswirtschaftsdepartement, mit 1. Abteilung für Industrie und Gewerbe; 2. Bundessamt für Sozialversicherung; 3. Gesundheitsamt; 4. Abteilung für Landwirtschaft; 5. Beterinärs VII. Post- und Eisenbahndepartement, mit 1. Eisenbahnabteilung, 2. Postverwaltung; 3. Telegraphen- und Telephonverwaltung.

Der Bundegrat hat bem neuen Rönig von Griechenland, Constantin I., anläßlich der Ermordung seines Baters, telegraphisch sein Beileid ausgesprochen.

Der Bundegrat beantragt der Bundesversammlung in Beantwortung einer gestellten biesbezüglichen Motion, es sei von der Erstellung einer Berbindungslinie vom süblichen Ausgang des hauenstein-Basistunnels zur Linie Olten-Narau mit Umgehung des Bahnhofes Often zur Zeit abzusehen. Dagegen sollen die Bundesbahnen für den allfällig spätern Bau dieser Verbingungslinie die erforderlichen Landerwerbungen machen.

Der Bundegrat mählte gum Gettions chef der Abteilung für Infanterie des Mili-tärdepartementes: Oberst James Quiclet von Bevey, Instruktionsoffizier in Laufanne

Das Juftiz- und Polizeidepartement macht die Bahnverwaltungen neuerdings auf den Bundesbeschluß ausmerkam, der den schweiz. Transportanstalten die Beförderung von Zigen

nern und anderm sahrenden Volktung von Zigen-nern und anderm sahrenden Volkt untersagt. Am Dienstag abend ist die Vun dess versammlung ziemlich volkzählig zusammen-getreten. Im Nationalrat wie im Ständerat wurde dem verstorbenen Nationalrat Dr. Sulzer-Ziegler seitens der Vorsitzenden ehrenvolle Worte der Ueberzeugung gewidmet.

Im Nationalrat waren die Triblinen dicht besetzt, ebenso die Diplomatenloge. Nach der Balidierung der Bahlen von Fusoni (Tessin) und Pillod (Baadt) wird sosort der Gotthardsvertrag in Angriff genommen. Der Prässischent Spahn läßt vorerst einige der Bundesversammlung Spirit ugt voterst einige ver Vandesversammung eingereichte Resolutionen gegen den Gotthardsvertrag verlesen, worauf herr Germann, Prässbent der Kommission, das Wort ergreift, um in längern, sast 5 Stunden dauernden Aussichsrungen, in durchaus sachlicher Weise, über den Vertrag zu reserieren. Zum Schlusse Genatragt er namens der einstimmien Kommission Ger Vertrag zu referieren. Zum Schlusse beantragt er namens der einstimmigen Kommission Einstreten und namens der Minderheit Annahme des Bertrages. Im gleichen Sinne referierte der französischen Serichterstatter Charbonnet. Dagegen beantragt der Berichterstatter der Kommissionsmehrheit, zerr Klanta, dem Vertrag die Genehmigung zu bersagen. Es ist zu hossen, daß die Diskussion in den eidgenössischen Raten in gleich zuhögen und ischlicher Weise zu sonde geführt ruhiger und sachlicher Weise zu Ende geführt wird, wie sie begonnen hat. In letter Stunde hat die deutsche Regierung

noch einen bedeutungsvollen Schritt unternommen, indem sie in einer Note an den Bundesrat ihren Standpunkt in der Frage der Meiftbegünsti-gungsklauseln sestlegt und erklärt, daß sie für eine Revision der anstößigen Artikel zu haben

Der Ständerat genehmigte ohne Disfuffion drei revidierte Bereinbarungen betreffend ben Schut bes gewerblichen Eigentums, ebenfo