

Probefahrt der grössten elektrischen Lokomotive der Welt

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **8 (1932)**

Heft 17

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756295>

Nutzungsbedingungen

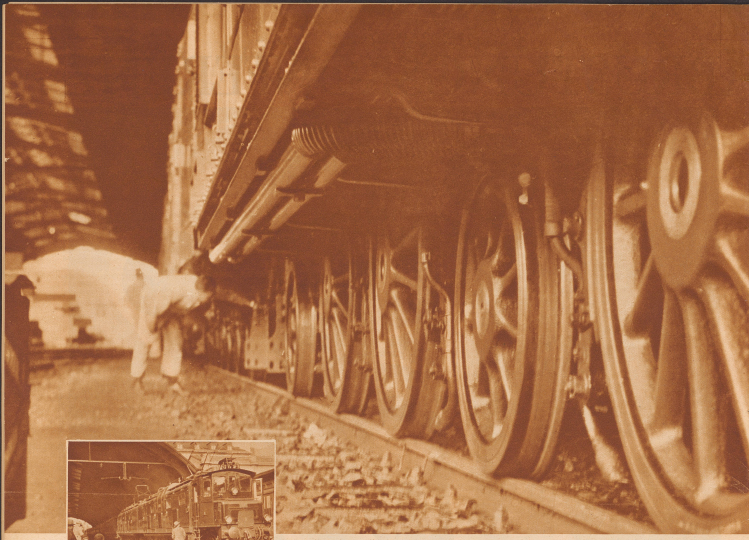
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

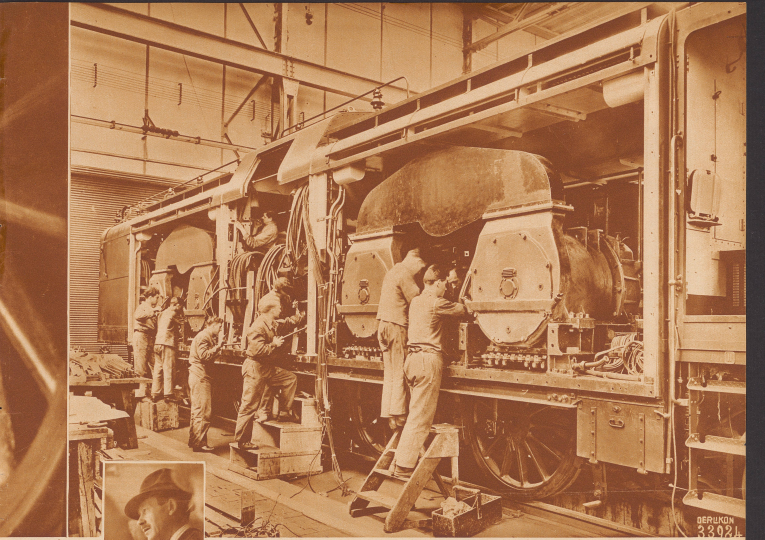
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.



Die Maschine 11851 im Bahnhof St. Gallen. Als Serienvorrichtung wird an dieser Lokomotive vor allem ein Antriebsmotor (A) mit 14 Achsen, 8 dieser Achsen sind Triebachsen. Die übrigen 6 heißen Laufachsen. Jede Triebachse wird durch zwei über den Kältern gelegte Lauf. Die Lokomotive ist zweifach gebaut. Gesamtlänge 34 Meter. Sie ist also in halber Länge ausgebaut mit einem Ge-
sorgen für gute Korrosionsfestigkeit der Maschine. — Lange es noch, die Locomotive, sagt ein Besucher in St. Gallen, als er durch die Triebachse auf der lausenden kommt. Wohl wie ein Käse. Der Leiter meint: Die Mechaniker beweisen, daß die Tragkraft der Achse durch die Ausbohrung der Kerne die Eisenbahn stellt mit Genugtuung fest, daß dadurch ein paar hundert Kilogramm Lokomotivlast erspart werden.



63 für mehr als 80 km
coen angetrieben, die
als angetrieben. Diese
andere Seite wieder
nicht vermindert wird.

Die eine Hälfte der Lokomotive Nr. 11851 in den Werkstätten der Maschinenfabrik Oerlikon. Von
rechts nach links: Die beiden Triebachsen mit Motor, die gleiche Bild wieder sich auch auf
der gegenüberliegenden Seite der Lokomotive findet. Die Brücke, die von einem Motor zum andern
führt, diese der Ventilation. In der Mitte, wo die zahlreichen Leitungen hinführen, ist der Platz des
Transformators, des Stützenschalters und anderer Apparate.
Arthur M. Moschler Oerlikon

PROBEFAHRT DER GRÖSSTEN ELEKTRISCHEN LOKOMOTIVE DER WELT



In Filsholzen. Das Oberleitungsnetz über dem Eisenbahndamm ist über die Masten zu sehen. In der Hand ist der
Sonderaufnahmen für die «Zürcher Illustrierte» von E. Mettler

Die SBB haben mit der Lokomotivfabrik Winterthur, mit den Firmen Brown Boveri & Co., Baden und Maschinenfabrik Oerlikon zwei neuartige Gotthardlokomotiven (11801 und 11851) gebaut. Die ersten
Probefahrten mit der Maschine 11851 fanden in diesen Tagen zwischen Zürich und Korschach statt. Die
SBB haben uns in entgegenkommender Weise erlaubt, bei diesen Probefahrten Aufnahmen zu machen.

SONDERAUFNAHMEN FÜR DIE «ZÜRCHER ILLUSTRIERTE» VON E. METTLER

In Filsholzen. Das Oberleitungsnetz über dem Eisenbahndamm ist über die Masten zu sehen. In der Hand ist der
Sonderaufnahmen für die «Zürcher Illustrierte» von E. Mettler

In Winterthur arbeitet an dieser
Fabrik. «Die Achsen» sind nicht
aus Eisen, sondern aus Stahl. Die
Achsen sind aus dem besten
Schwabenstahl. Die Achsen sind
aus dem besten Schwabenstahl.
Die Achsen sind aus dem besten
Schwabenstahl. Die Achsen sind
aus dem besten Schwabenstahl.

Die Achsen sind aus dem besten
Schwabenstahl. Die Achsen sind
aus dem besten Schwabenstahl.
Die Achsen sind aus dem besten
Schwabenstahl. Die Achsen sind
aus dem besten Schwabenstahl.

Die Achsen sind aus dem besten
Schwabenstahl. Die Achsen sind
aus dem besten Schwabenstahl.
Die Achsen sind aus dem besten
Schwabenstahl. Die Achsen sind
aus dem besten Schwabenstahl.

Was? 11851? Hundert Meter lang? In je hundert Meter. Grad
aus lang ist sie! Das hört sich im Bahnhof St. Gallen, als un-
ser Lokomotive Nr. 11851 dort aufhalten hatte. Die Sache
stimmt nicht ganz, die Maschine ist «nur» 34 Meter lang, aber
es genügt auch. Das Gespräch ist ein Beweis dafür, daß so ein
Werk der Technik, die Bedienung in Unruhe oder Bewunderung
versetzt, auch ohne daß sie etwas davon verstehen. In der Tat
gibt die Probefahrt nach dem Besonderen der Reihe einen Vork-
bild. An allen Stationen standen die Zuschauer, drängten sich
die Kinder, arbeiteten Photographen mitten im April-Sonnen-
glanz. Der mechanische Teil der beiden neuen Lokomotiven
stammt aus der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.
Der elektrische Teil ist bei der Lokomotive die Werk der
Firma Brown Boveri & Co., Baden, bei der andere Maschine,
von der wir hier berichten, stammt der elektrische Teil aus der
Maschinenfabrik Oerlikon. — Die Kosten jeder Maschine betra-
gen etwa 1 000 000 Franken. Lokomotivgewicht ungefähr 250
Tonnen. Leistung: 3800 PS bei 42 Kilometer Stundenleistung.
— Die schweren Gotthardtzüge müssen immer noch mit
Vorspann fahren. Die Vorspannlokomotive erfordert besondere
Belohnung und muß je nach der Bergfahrt von Altdorf
oder Göttschen aus leer zu Tal fahren. Diese Vorspannlokomotive

oll eingeparkt werden. Die neuen Lokomotiven werden
das leisten, was bisher zwei Lokomotiven leisteten. 250 Ton-
nen Zuggewicht werden sie über die Steigungen der Gotthard-
strecke zu schlepfen vermögen. Bei 27 1/2, Seigung. — Die Ma-
schine No. 11851 ist mit 16 Triebmotoren ausgerüstet. Für jede
Triebachse zwei Motoren. Mit Riemen auf die Kurven in die
Länge. Über hundert getrennte elektrische Leitungen liegen in den
Kabeln, welche die beiden Lokomotivhälften in ihrem elektri-
schen Teil zu einem Ganzen verbinden. — Der Bediener, der
verfügt sich hinter der glatten Aussenfläche an Einzelröhren, Ein-
richtungen, technischen Neuerungen. Wieviel Gedanken, Vor-
sichtsmassregeln, Überlegungen sind da aufgewendet worden.
Wieder Erfahrungen verlangen Berücksichtigung. In der Ma-
schine kreisen nicht nur die Seilzüge, welche in die Triebmotoren
führen, da ist eine Fülle anderer Einrichtungen für die Ventila-
tion der Motoren, die Kompressoren für die Ventila-
tion der Motoren, die Steuerungseinrichtungen, die Installation für
Licht und Heizung. Dazu die Sicherungsvorrichtungen alle, die
Reich, ein ganzes Reich von Einrichtungen, technischen Können
und Überlegungen. Das alles beherrscht und besetzt der Mann

am Führerstand mit ein paar Griffen. Man muß sehen und sehen
und sehen, wie er mit einigen leichten Bewegungen die gewaltigen
Kräfte aus Werk ruft und so besetzt, wie es der Augenblick er-
fordert. Der Stationsvorstand gibt ein Zeichen, die Lokomotive
fährt. Ein Blick auf die Kontrollapparate: die Räder schleudern, ein
Griff nach dem elektrischen Strom, ein Griff nach dem elektrischen
Strom, ein Griff nach dem elektrischen Strom. Der Arbeiter
vermehrt tritt in Tätigkeit und der Schalter löst auf. Wir
nehmen die Steigung zwischen Rorschach und St. Gallen, 17 1/2
bei 450 Tonnen Zuggewicht und bei 40 Kilometer Geschwin-
digkeit, indem wir die Maschine nur bis zu 1/2 ihrer Leistungsfäh-
keit in Anspruch nehmen. Bei Gefälle fährt die Maschine mit
Nachtbremse. Sie erzeugt Strom, gibt Strom an den Leistung-
draht ab und kann bei einem Gefälle von 27 1/2, mit dieser Netz-
bremse allein sicher abgerollt werden. Wir bremsen elek-
trisch, wir bremsen mit Luft. Wir nehmen so, die elektrische
Steuerung vermag und probieren die Ersatzrichtungen aus.
Wir steigen die Glockenflucht bis 90 Kilometer. Die Signale
liegen vorbei. Der Reisman überwacht die Strecke. Die Inge-
nieure der SBB und der beiden Fabriken stehen neben dem
Führer, beobachten und notieren. Alles geht zur Zufriedenheit.
Die Lokomotive ist red, um man auch am Gotthard anspreizt
zu werden.