

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 3 (1913)
Heft: 13

Artikel: Die stärkste Lokomotive der Welt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-635053>

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: 06.05.2025

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

Die stärkste Lokomotive der Welt.

Für die Beförderung der schweren Schnell- und Güterzüge auf der neuen Lötschberglinie hat die B. L. S. Direktion seinerzeit die Maschinenfabriken Derlison und Brown-Boveri, Baden, mit dem Baue der elektrischen Ausrüstung von je sechs Lokomotiven nach der Bauart Derlison betraut. Der mechanische Teil sämtlicher zwölf Lokomotiven wurde von der schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur ausgeführt.

Die erste Lokomotive ist dieser Tage der Bahngesellschaft abgeliefert worden und macht gegenwärtig auf der Linie Spiez-Grütigen Probefahrten.

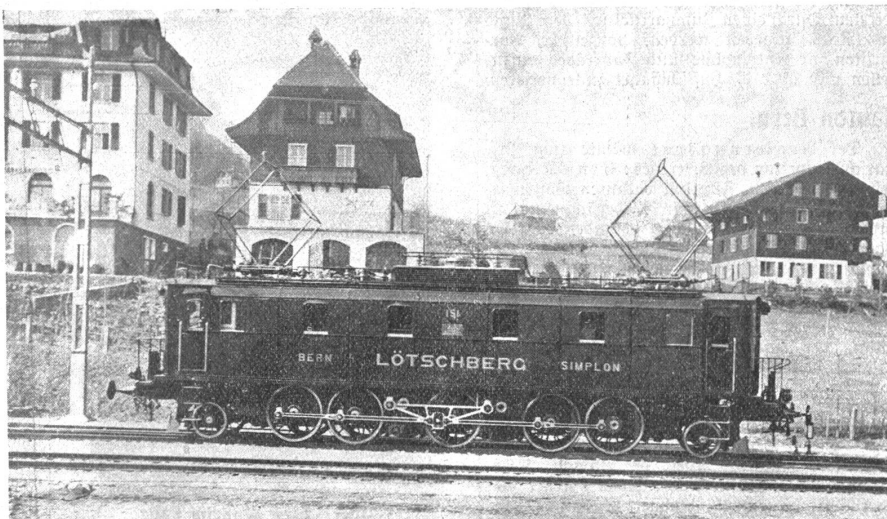
Wir sind in der angenehmen Lage, diese Lokomotive Nr. 151, die den Typus der gegenwärtig stärksten Lokomotive darstellt, unseren verehrten Lesern im Bilde vorführen zu können.

Sie ist vom Typus 1 E 1 $\frac{5}{7}$ gekuppelt, d. h. sie hat fünf miteinander gekuppelte Achsen und je eine Laufachse vorn und hinten. Die äußeren Kuppelachsen sind mit den Laufachsen zu je einem Krauß-Helmholz-Gestell vereinigt. Diese Achsenanordnung erhöht unter Beibehaltung des gewünschten maximalen Reibungsgewichtes von 78,2 t die Kurvenbeweglichkeit der Lokomotive bedeutend. Auch gestattet sie ihr ein sanfteres (ruhigeres) Durchfahren der Kurven. Die dritte Kuppelachse ist zugleich als Triebachse ausgebildet.

Die zwei in der Mitte der Maschine gelagerten Motoren übertragen ihre Kräfte durch Zahnradübertragung auf je eine Blindwelle. Die beiden letzteren sind in einem neuen und sich gut bewährenden Dreiecksantrieb mit der Triebachse fest gekuppelt und übertragen ihr somit die Kräfte der Elektromotoren.

Diese letzteren nach Bauart Derlison sind mit 1250 PS bei $1\frac{1}{2}$ -stündiger Vollbelastung die stärksten und größten, welche bisher für Lokomotiven auf den Weltmarkt gebracht wurden. Es ist dies eine Ehre für unsere blühende schweizerische Maschinenindustrie, umso mehr als solche Motoren vorher nie gebaut, diese aber vom Prüffeld der Fabrik direkt in Betrieb genommen wurden und sich bis jetzt sehr gut bewähren.

Die Lokomotive entwickelt mit den beiden Motoren 2500 PS bei



Die neue Lötschbergbahn-Lokomotive.

$1\frac{1}{2}$ Stundenleistung und hat eine Zugkraft von 10,000 kg am Zughaften der Maschine und maximal 18,000 kg beim Anfahren. 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 befördern. Ihre maximale Geschwindigkeit ist auf 75 km/Std. festgesetzt.

Die Hauptabmessungen dieser neuen mächtigen Lötschberglokomotiven No. 151 — 163 der Serie F b $\frac{5}{7}$ sind folgende: Größte Länge über Puffer gemessen 16,000 m, totaler Radstand 11,340 m, fester Radstand 4,500 m, Triebachsdurchmesser 1350 mm, Laufachsdurchmesser 850 mm, maximaler Achsdruck 16,6 t, Reibungsgewicht 78,2 t, Totalgewicht 104,0 t, 1,5 Stundenleistung 2500 PS, Zugkraft am Rad bei 1,5 Stundenleistung 13,500 kg, Geschwindigkeit bei 1,5 Stundenleistung 50 km per Stunde.

Fontanella, stud. ing.



Berner Wochenchronik



Eidgenossenschaft.

1. Nach der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Reorganisation der Bundesverwaltung wurde diese aus folgenden Departementen und Dienstabteilungen bestehen:

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

II. Departement des Innern, mit 1. Abteilung für Kultur, Wissenschaft und Kunst; 2. Oberbauministerium; 3. Direktion der eidgenössischen Bauten; 4. Inspektion für Forstwesen, Jagd und Fischerei. 5. Abteilung für Wasserwirtschaft.

III. Justiz- und Polizeidepartement, mit 1. Justizabteilung; 2. Grundbuchamt; 3. Polizeiabteilung; 4. Bundesanwaltschaft; 5. Versicherungsamt; 6. Amt für geistiges Eigentum.

IV. Militärdepartement, mit den ihm durch die Militärorganisation zugewiesenen Geschäftsfreien.

V. Finanz- und Zolldepartement, mit 1. Finanzverwaltung; 2. Zollverwaltung; 3. Alkoholverwaltung; 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. Bundesamt für Sozialversicherung; 3. Gesundheitsamt; 4. Abteilung für Landwirtschaft; 5. Veterinäramt.

VII. Post- und Eisenbahndepartement, mit 1. Eisenbahnabteilung, 2. Postverwaltung; 3. Telegraphen- und Telephonverwaltung.

Der Bundesrat hat dem neuen König von Griechenland, Konstantin I., anlässlich der Ermordung seines Vaters, telegraphisch sein Beileid ausgesprochen.

Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung in Beantwortung einer gestellten diesbezüglichen Motion, es sei von der Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauenstein-Basistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten zur Zeit abzusehen. Dagegen sollen die Bundesbahnen für den allfälligen spätern Bau dieser Verbindungslinie die erforderlichen Landerwerbungen machen.

Der Bundesrat wählte zum Sektionschef der Abteilung für Infanterie des Militärdepartementes Oberst James Quiclet von Bebey, Instruktionsoffizier in Lausanne.

Das Justiz- und Polizeidepartement macht die Bahnverwaltungen neuerdings auf den Bundesbeschluß aufmerksam, der den schweiz. Transportanstalten die Beförderung von Zigeunern und andern fahrenden Volk unterlagt.

Am Dienstagabend ist die Bundesversammlung ziemlich vollzählig zusammengetreten. Im Nationalrat wie im Ständerat wurde dem verstorbenen Nationalrat Dr. Sulzer-Biegler seitens der Vorjüngenden ehrenvolle Worte der Ueberzeugung gewidmet.

Im Nationalrat waren die Tribünen dicht besetzt, ebenso die Diplomatenloge. Nach der Validierung der Wahlen von Rufoni (Tessin) und Pissod (Bascht) wird sofort der Gotthardvertrag in Angriff genommen. Der Präsident Spahn läßt vorerst einige der Bundesversammlung eingereichte Resolutionen gegen den Gotthardvertrag verlesen, worauf Herr Germann, Präsident der Kommission, das Wort ergreift, um in längern, fast 5 Stunden dauernden Ausführungen, in durchaus sachlicher Weise, über den Vertrag zu referieren. Zum Schlusse beantragt er namens der einstimmigen Kommission Eintreten und namens der Minderheit Annahme des Vertrages. Im gleichen Sinne referierte der französische Berichterstatter Charbonnet. Dagegen beantragt der Berichterstatter der Kommissionmehrheit, Herr Planta, dem Vertrag die Genehmigung zu versagen. Es ist zu hoffen, daß die Diskussion in den eidgenössischen Räten in gleich ruhiger und sachlicher Weise zu Ende geführt wird, wie sie begonnen hat.

In letzter Stunde hat die deutsche Regierung noch einen bedeutungsvollen Schritt unternommen, indem sie in einer Note an den Bundesrat ihren Standpunkt in der Frage der Meistbegünstigungsklauseln festlegt und erklärt, daß sie für eine Revision der anstößigen Artikel zu haben wäre.

Der Ständerat genehmigte ohne Diskussion drei revidierte Vereinbarungen betreffend den Schutz des gewerblichen Eigentums, ebenso