

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 5 (1931)
Heft: 11

Artikel: 8500 Pferde : neue Gotthard-Lokomotiven von riesigen Ausmassen
Autor: Anacker, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780711>

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.](#)

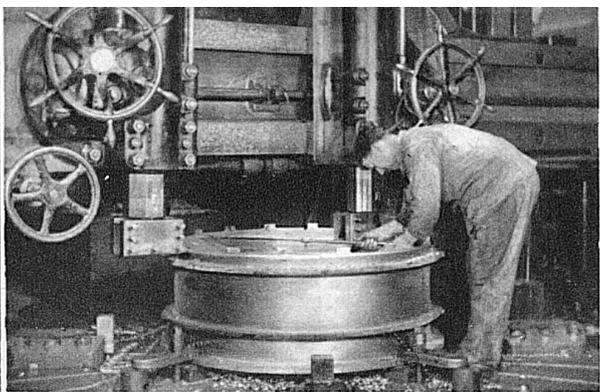
Download PDF: 22.01.2025

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

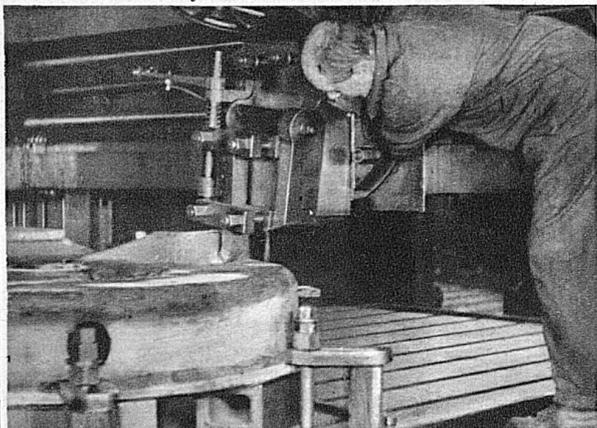
8500

Neue Gotthard-Lokomotiven

Unheimlich lange und schwere Züge rollen jeden Tag von Nord und Süd dem Gotthard zu. In Erstfeld oder Bellinzona werden sie getrennt, weil eine einzige Lokomotive bis jetzt nur 300 Tonnen über die Steilrampen des Berges zu schleppen



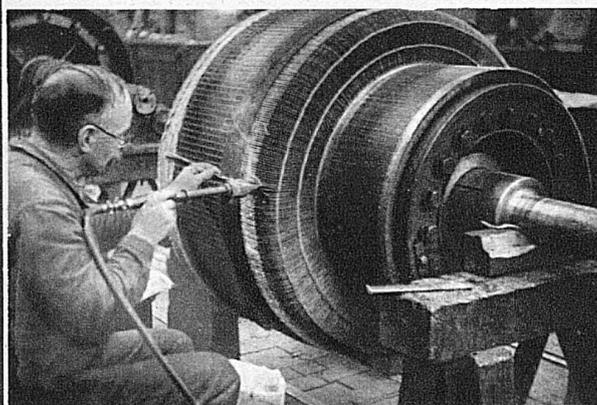
Bearbeitung des Statorkörpers eines Lokomotivmotors auf der Karuselldrehbank



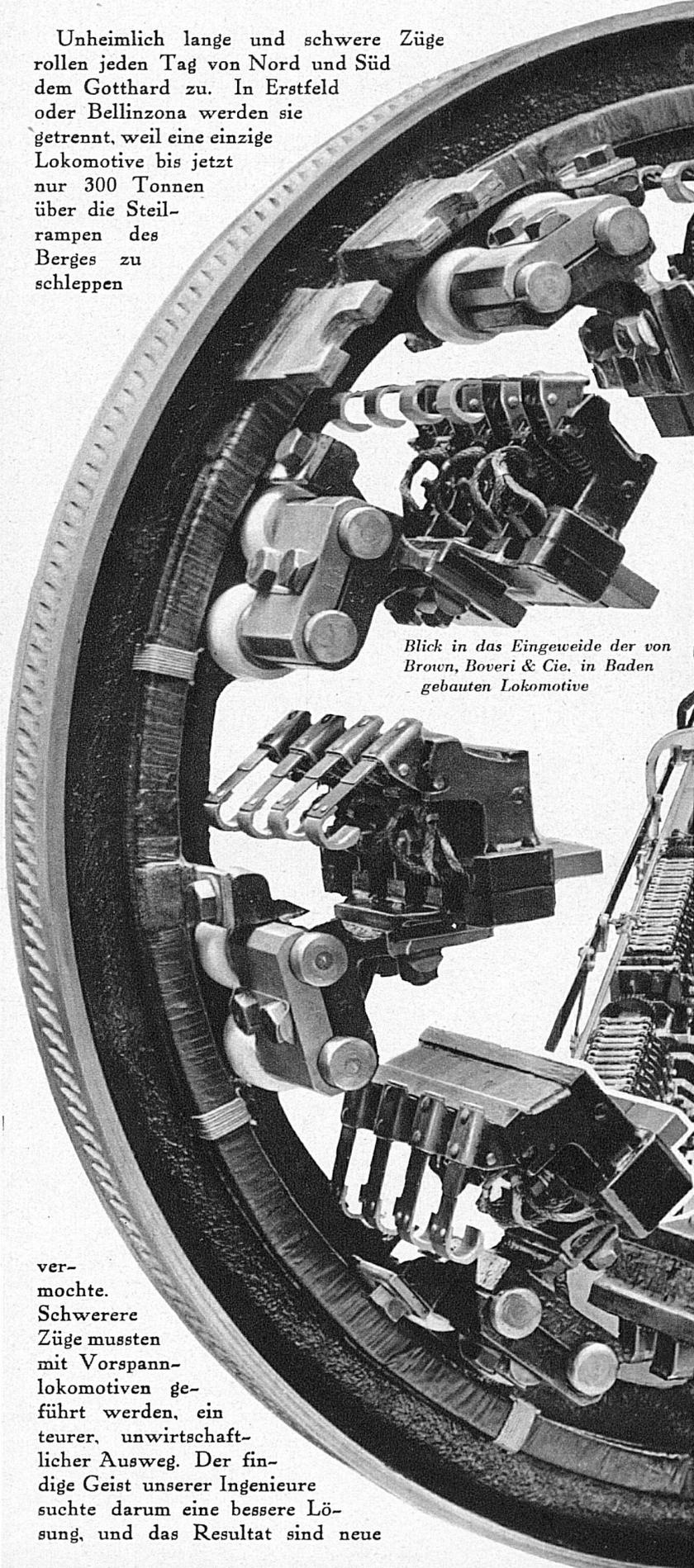
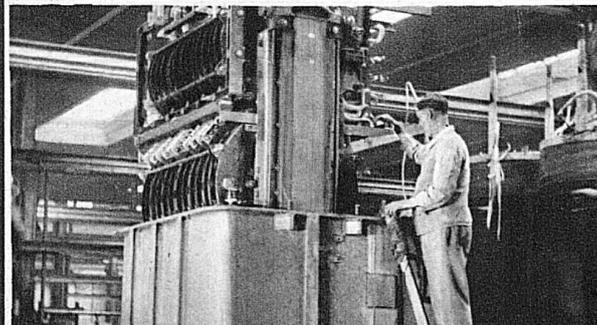
Bearbeitung des Lagerschildes eines Lokomotivmotors



Einlegen der Statorwicklungen



Löten der Verbindungsfahnen zwischen Wicklung und Kollektor des Ankers eines Lokomotivmotors



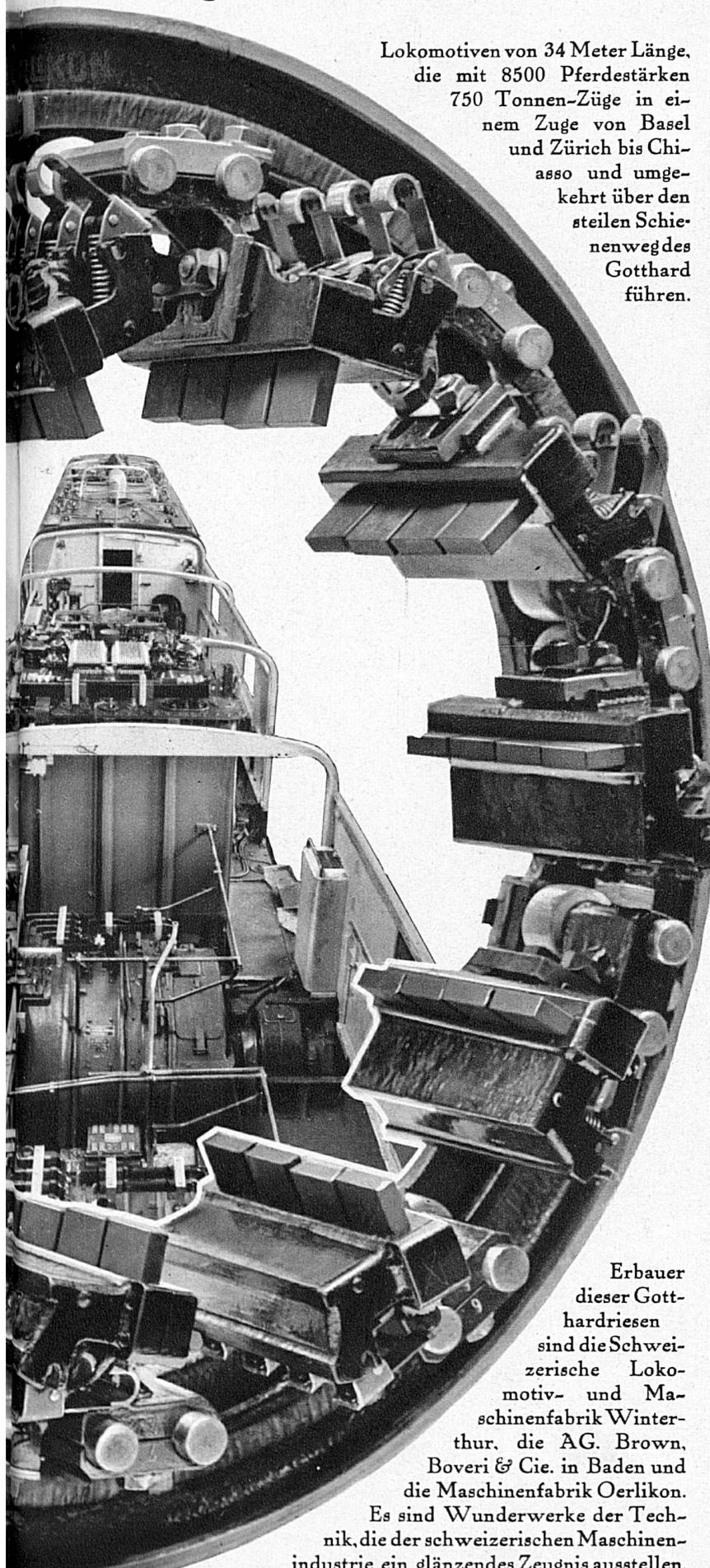
Blick in das Eingeweide der von Brown, Boveri & Cie. in Baden gebauten Lokomotive

ver-
mochte.
Schwerere
Züge mussten
mit Vorspann-
lokomotiven ge-
führt werden, ein
teurer, unwirtschaft-
licher Ausweg. Der fin-
dige Geist unserer Ingenieure
suchte darum eine bessere Lö-
sung, und das Resultat sind neue

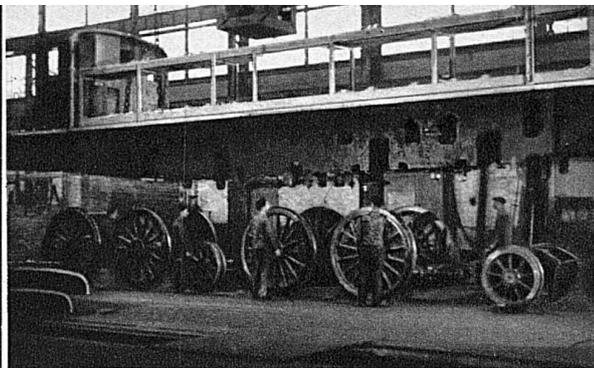
Pferde

von riesigen Ausmassen

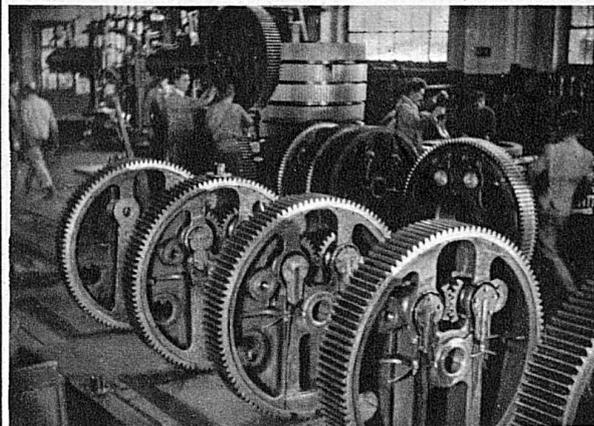
Lokomotiven von 34 Meter Länge, die mit 8500 Pferdestärken 750 Tonnen-Züge in einem Zuge von Basel und Zürich bis Chiasso und umgekehrt über den steilen Schienenweg des Gotthard führen.



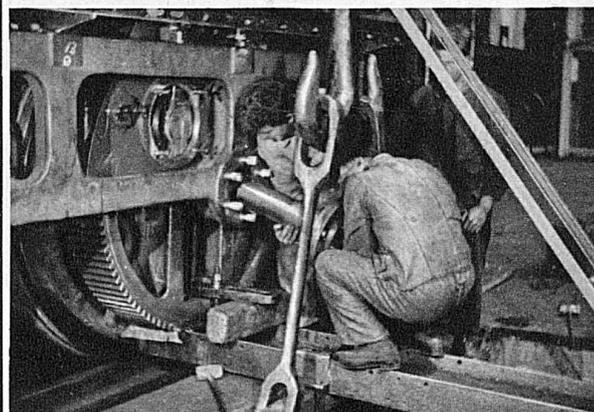
Erbauer dieser Gotthardriesen sind die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, die AG. Brown, Boveri & Cie. in Baden und die Maschinenfabrik Oerlikon. Es sind Wunderwerke der Technik, die der schweizerischen Maschinenindustrie ein glänzendes Zeugnis ausstellen.



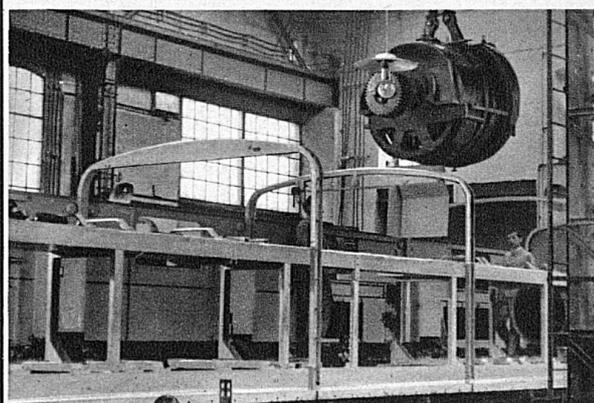
Zusammenbau des Kastenrahmens und der Fahrgestelle



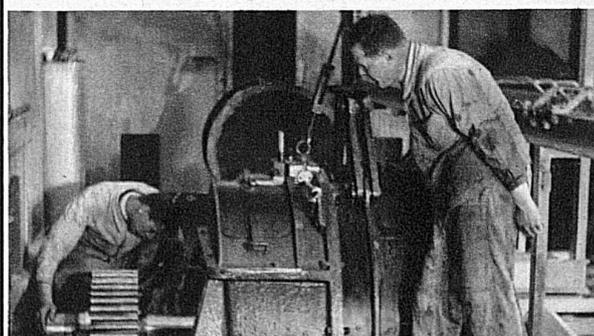
Fertigmachen von Einzelachsenantrieben, Bauart Brown Boveri

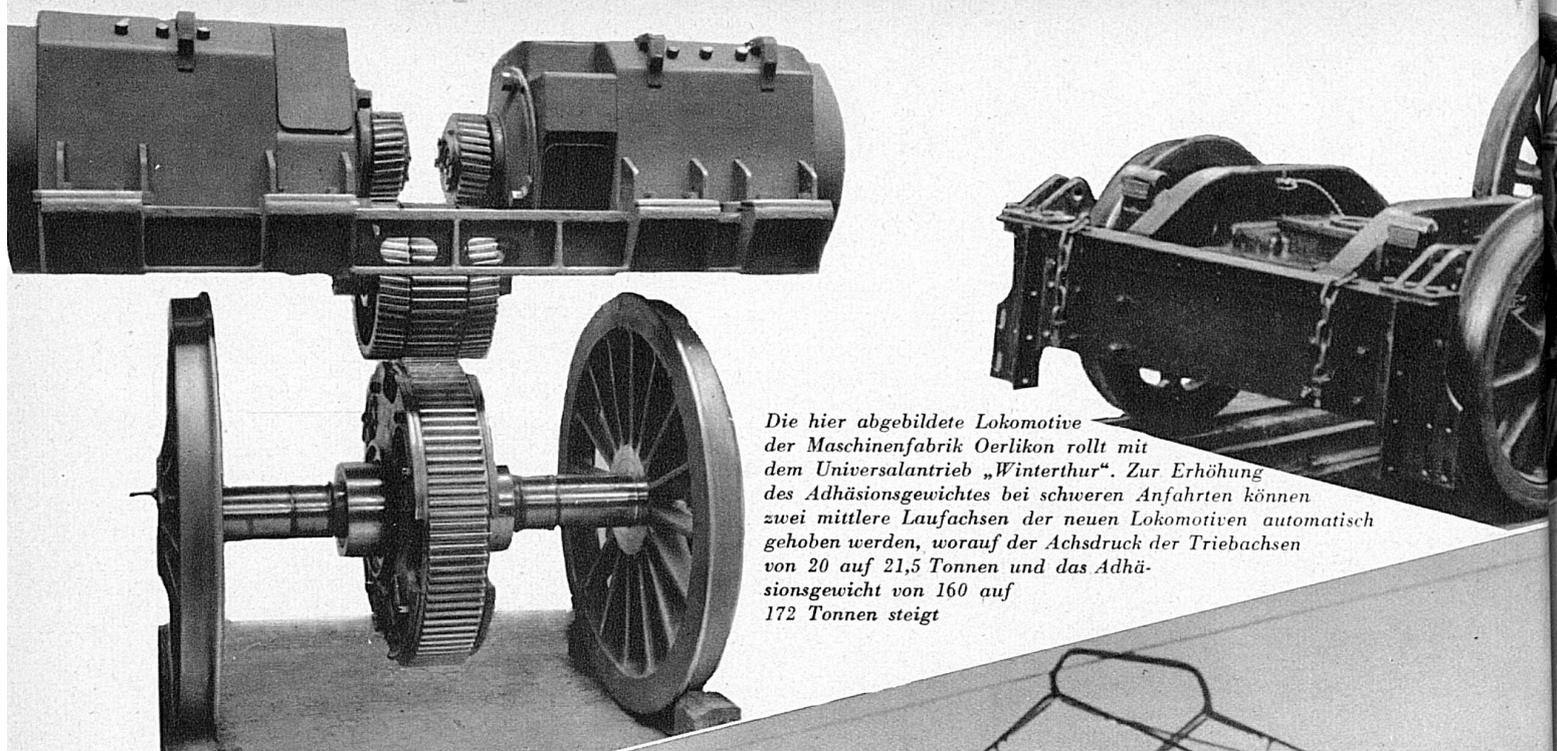


Einbau des Einzelachsenantriebes

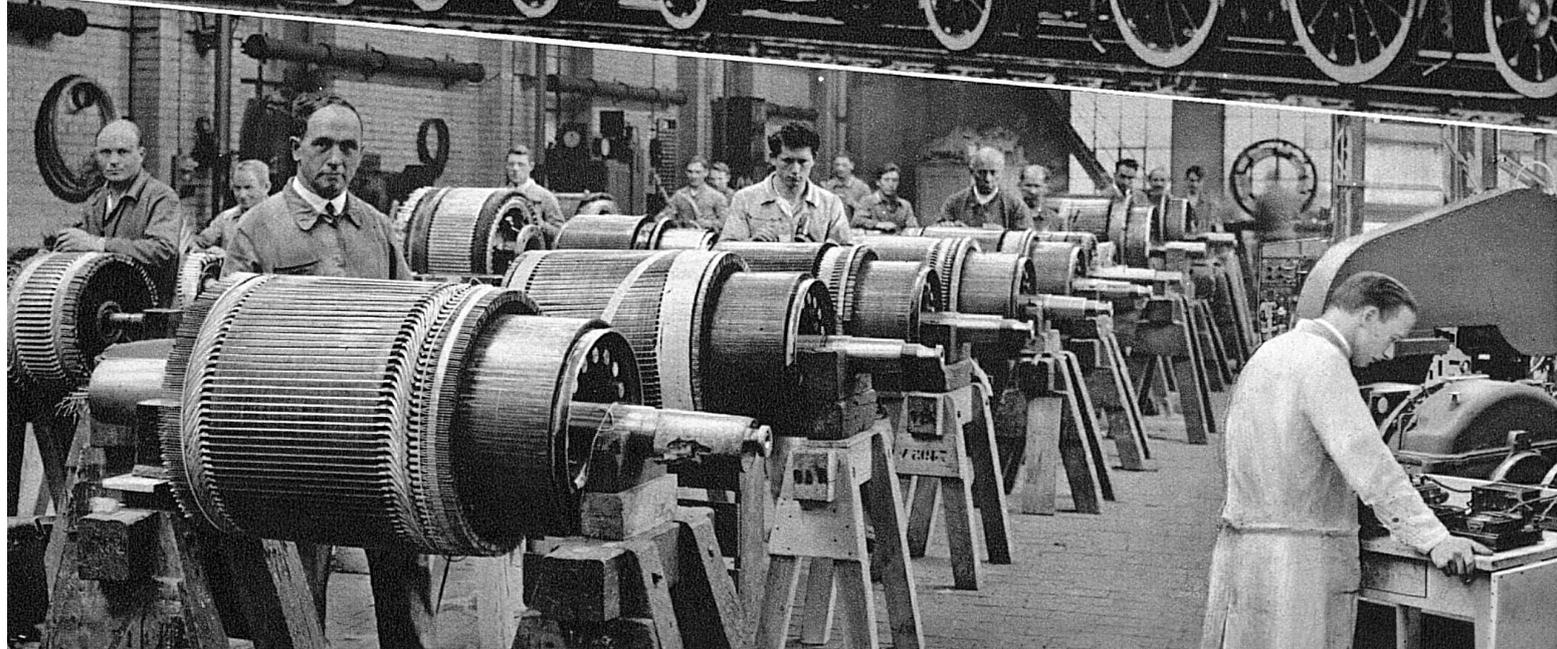
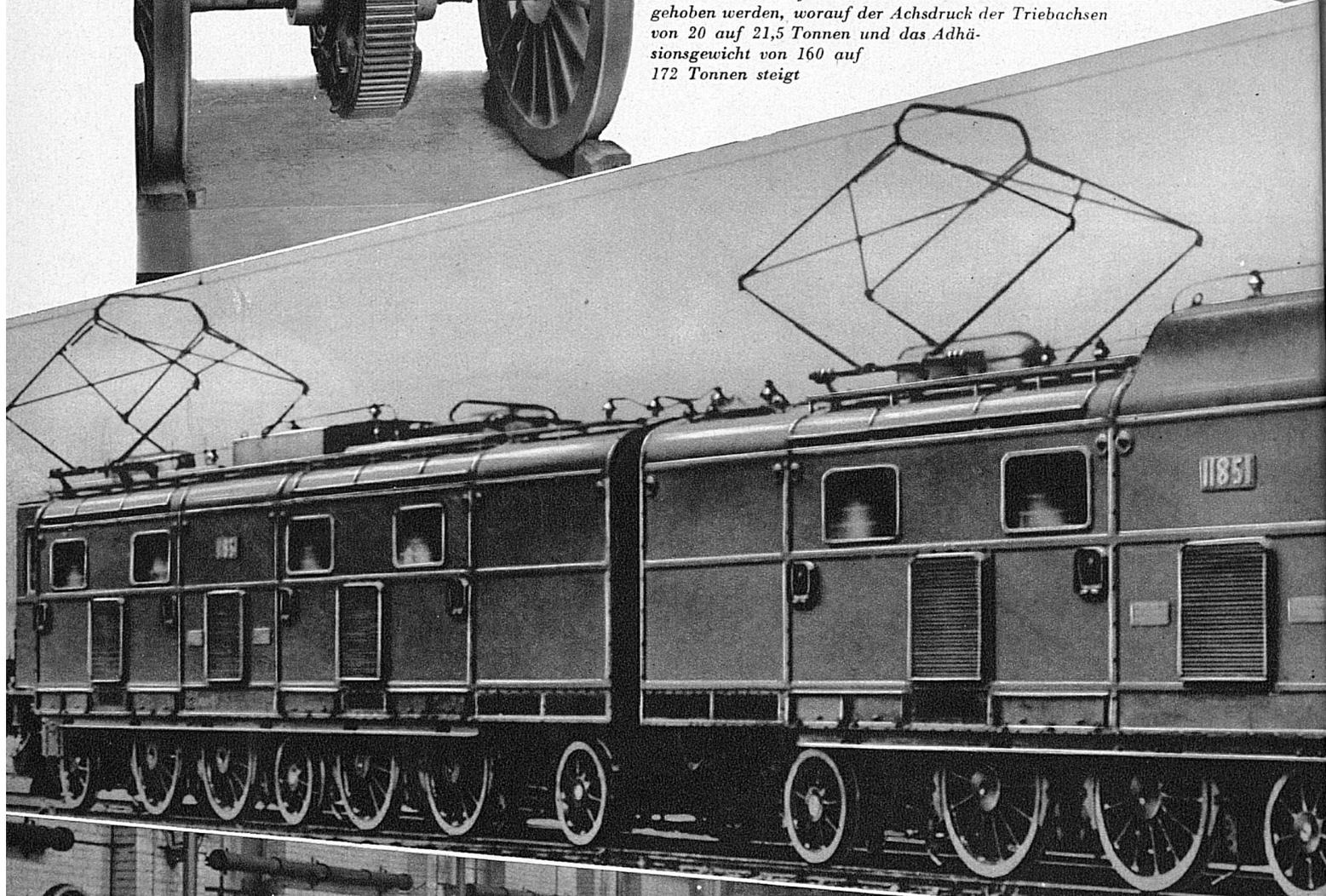


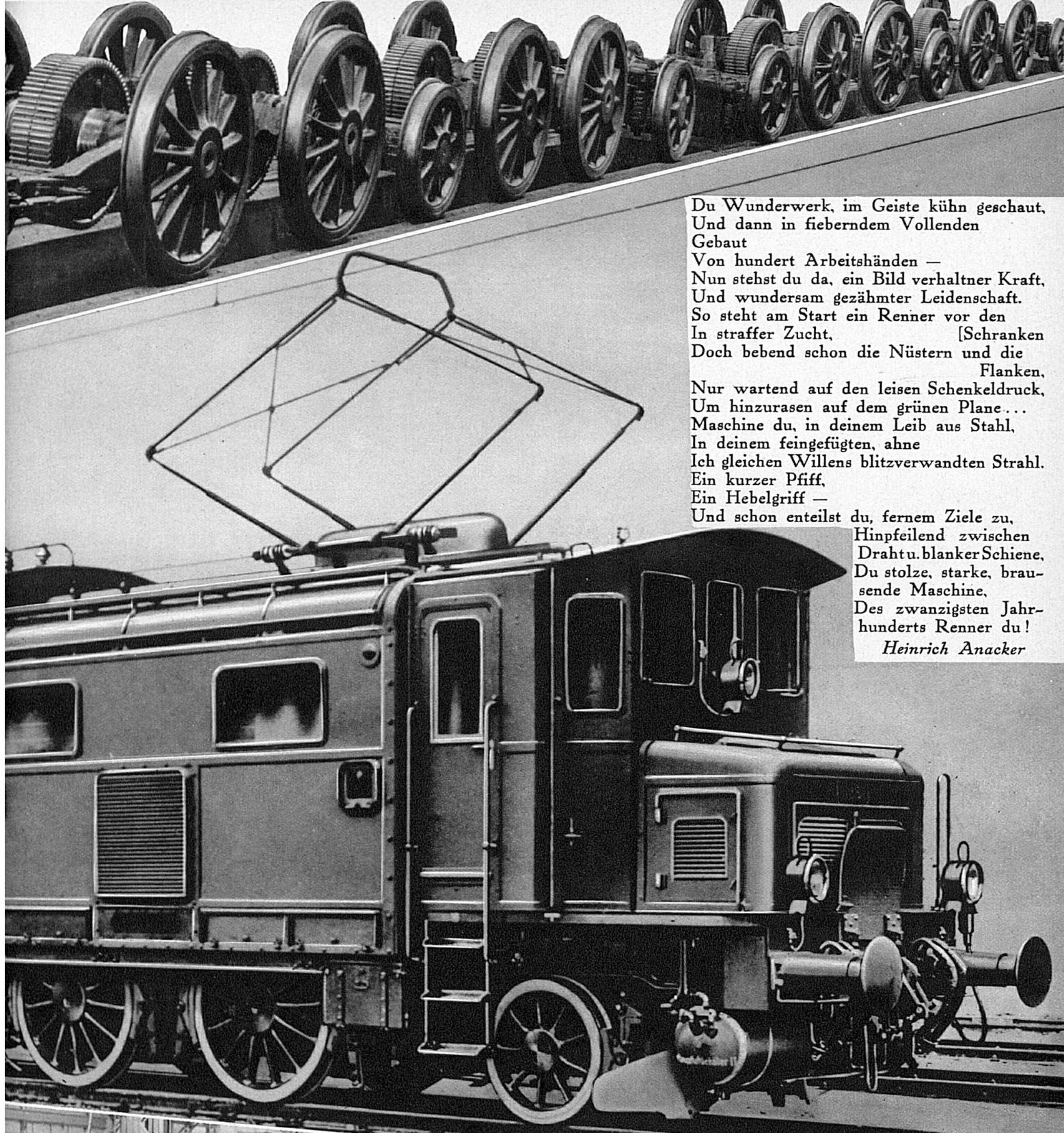
Herablassen eines Motors in den Lokomotivkasten



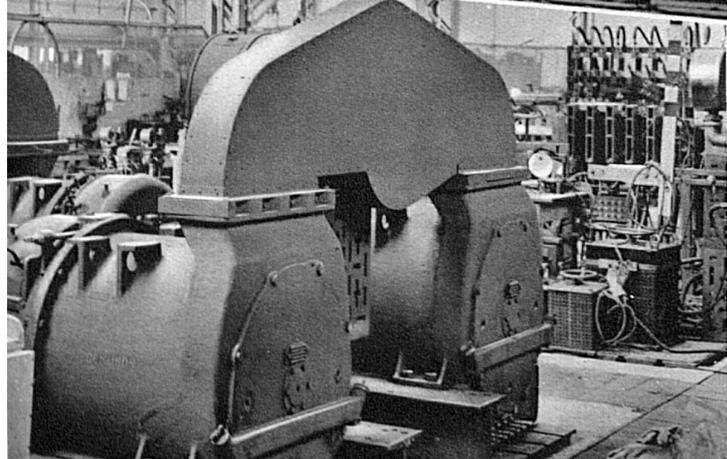


Die hier abgebildete Lokomotive der Maschinenfabrik Oerlikon rollt mit dem Universalantrieb „Winterthur“. Zur Erhöhung des Adhäsionsgewichtes bei schweren Anfahrten können zwei mittlere Laufachsen der neuen Lokomotiven automatisch gehoben werden, worauf der Achsdruck der Triebachsen von 20 auf 21,5 Tonnen und das Adhäsionsgewicht von 160 auf 172 Tonnen steigt





Du Wunderwerk, im Geiste kühn geschaut,
 Und dann in fieberndem Vollenden
 Gebaut
 Von hundert Arbeitshänden —
 Nun stehst du da, ein Bild verhaltner Kraft,
 Und wundersam gezähmter Leidenschaft.
 So stehst am Start ein Renner vor den
 In straffer Zucht, [Schranken
 Doch bebend schon die Nüstern und die
 Flanken,
 Nur wartend auf den leisen Schenkeldruck,
 Um hinzurasen auf dem grünen Plane...
 Maschine du, in deinem Leib aus Stahl,
 In deinem feingefügten, ohne
 Ich gleichen Willens blitzverwandten Strahl.
 Ein kurzer Pfiff,
 Ein Hebelgriff —
 Und schon enteilst du, fernem Ziele zu,
 Hinpfeilend zwischen
 Drahtu. blanker Schiene,
 Du stolze, starke, brau-
 sende Maschine,
 Des zwanzigsten Jahr-
 hunderts Renner du!
Heinrich Anacker



Mit diesen wenigen Hebeln im
 Bilde rechts bändigt der Lokomotiv-
 führer 8500 Pferdekkräfte. Die An-
 fahrt kann mit Hilfe von 54 auto-
 matischen Stufenschaltern derart
 sachte erfolgen, dass selbst bei
 einem maximalen Anhängengewicht
 von 750 Tonnen, das sind Züge von
 über 500 m Länge, alle Kupplungen
 standhalten. Links sehen wir die
 Wicklung der Rotoren in der Ma-
 schinenfabrik Oerlikon und die
 Prüfung der Motoren auf dem
Versuchsstand

