

8500 Pferde : neue Gotthard-Lokomotiven von riesigen Ausmassen

Autor(en): **Anacker, Heinrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **5 (1931)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780711>

Nutzungsbedingungen

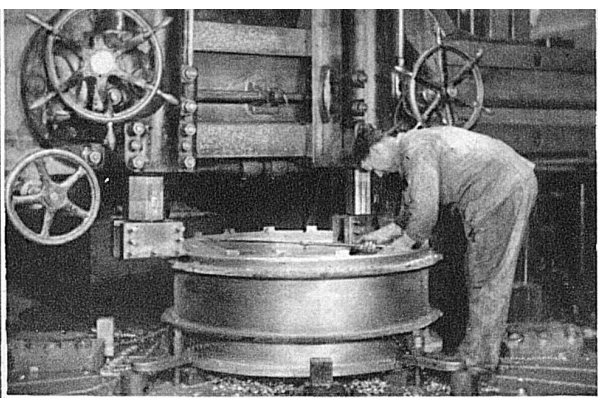
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

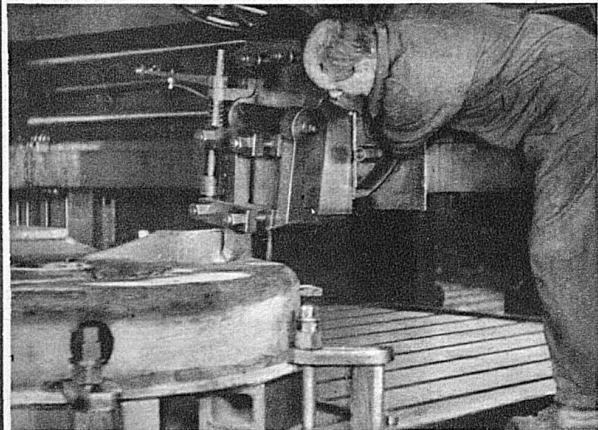
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.



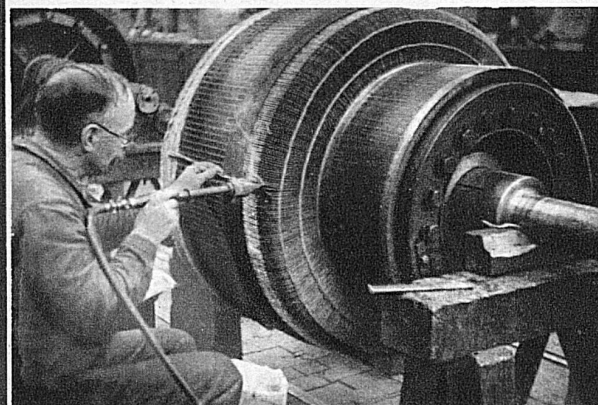
Bearbeitung des Statorkörpers eines Lokomotivmotors auf der Karusselldrehbank



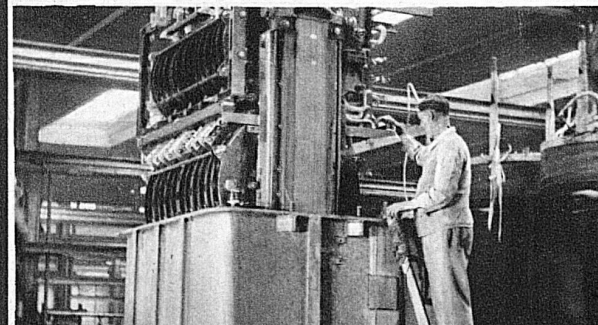
Bearbeitung des Lagerschildes eines Lokomotivmotors



Einlegen der Statorwicklungen



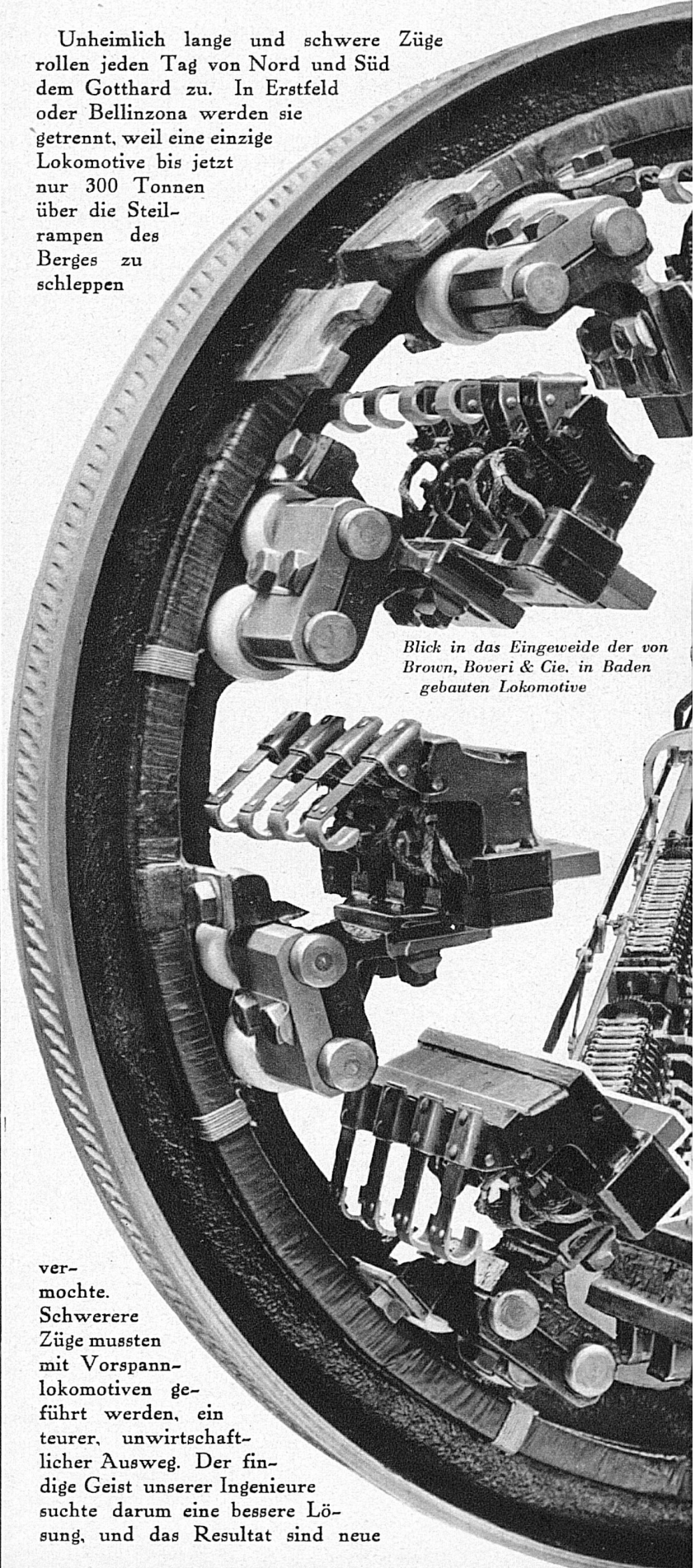
Löten der Verbindungsfahnen zwischen Wicklung und Kollektor des Ankers eines Lokomotivmotors



8 5 0 0

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



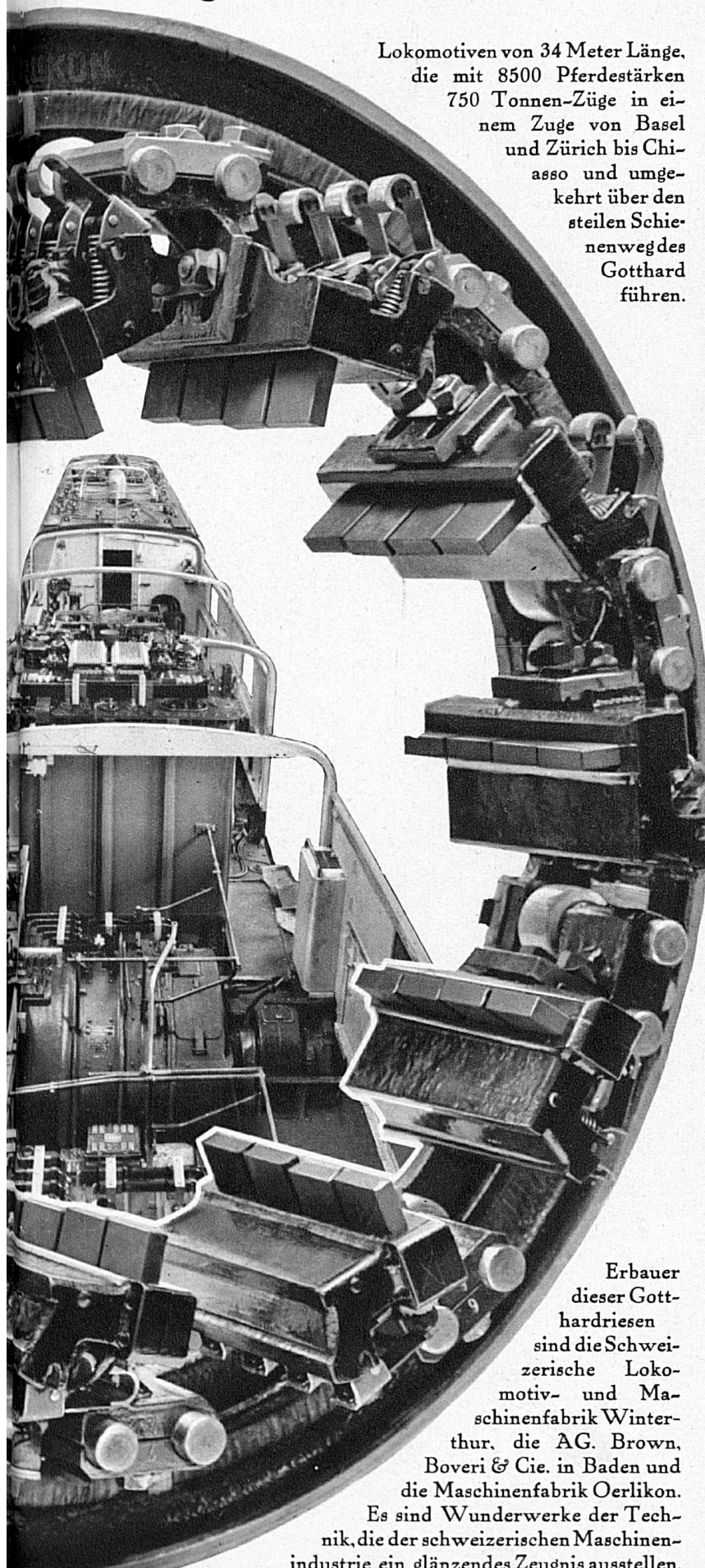
Blick in das Eingeweide der von Brown, Boveri & Cie. in Baden gebauten Lokomotive

vermochte. Schwerere Züge mussten mit Vorspannlokomotiven geführt werden, ein teurer, unwirtschaftlicher Ausweg. Der findige Geist unserer Ingenieure suchte darum eine bessere Lösung, und das Resultat sind neue

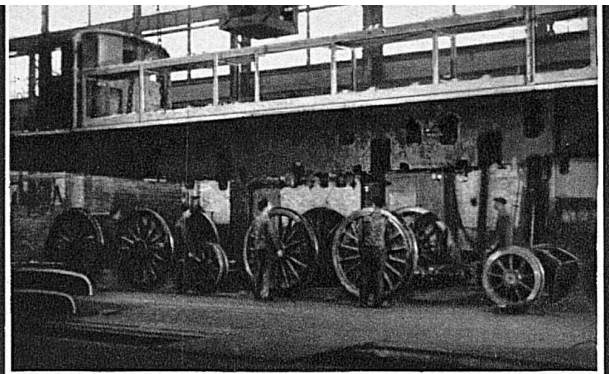
Pferde

von riesigen Ausmassen

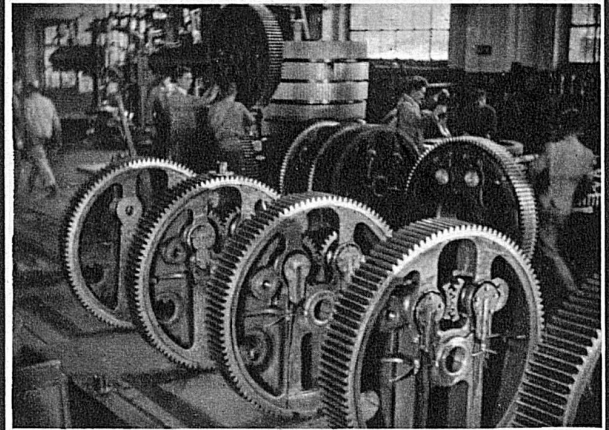
Lokomotiven von 34 Meter Länge,
die mit 8500 Pferdestärken
750 Tonnen-Züge in ei-
nem Zuge von Basel
und Zürich bis Chi-
asso und umge-
kehrt über den
steilen Schie-
nenweges
Gotthard
führen.



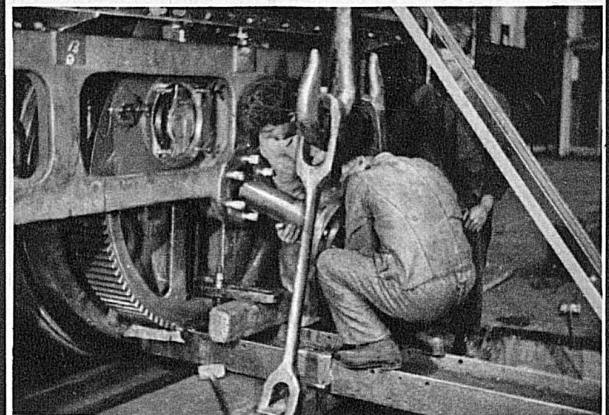
Erbauer
dieser Gott-
hardriesen
sind die Schwei-
zerische Loko-
motiv- und Ma-
schinenfabrik Winter-
thur, die AG. Brown,
Boveri & Cie. in Baden und
die Maschinenfabrik Oerlikon.
Es sind Wunderwerke der Tech-
nik, die der schweizerischen Maschi-
nen-
industrie ein glänzendes Zeugnis ausstellen.



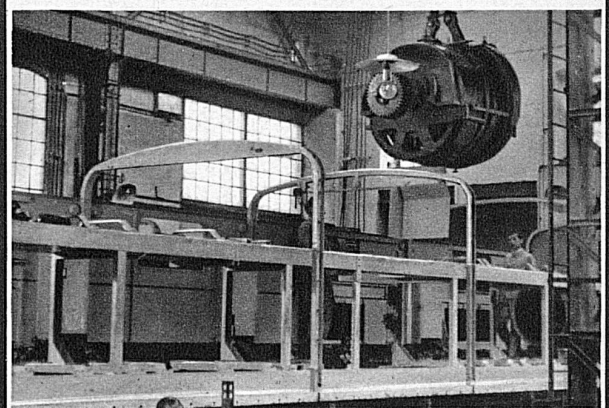
Zusammenbau des Kastenrahmens und der Fahrgestelle



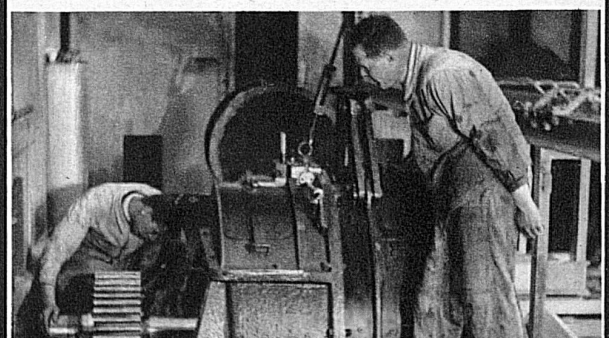
Fertigmachen von Einzelachsenantrieben, Bauart Brown Boveri

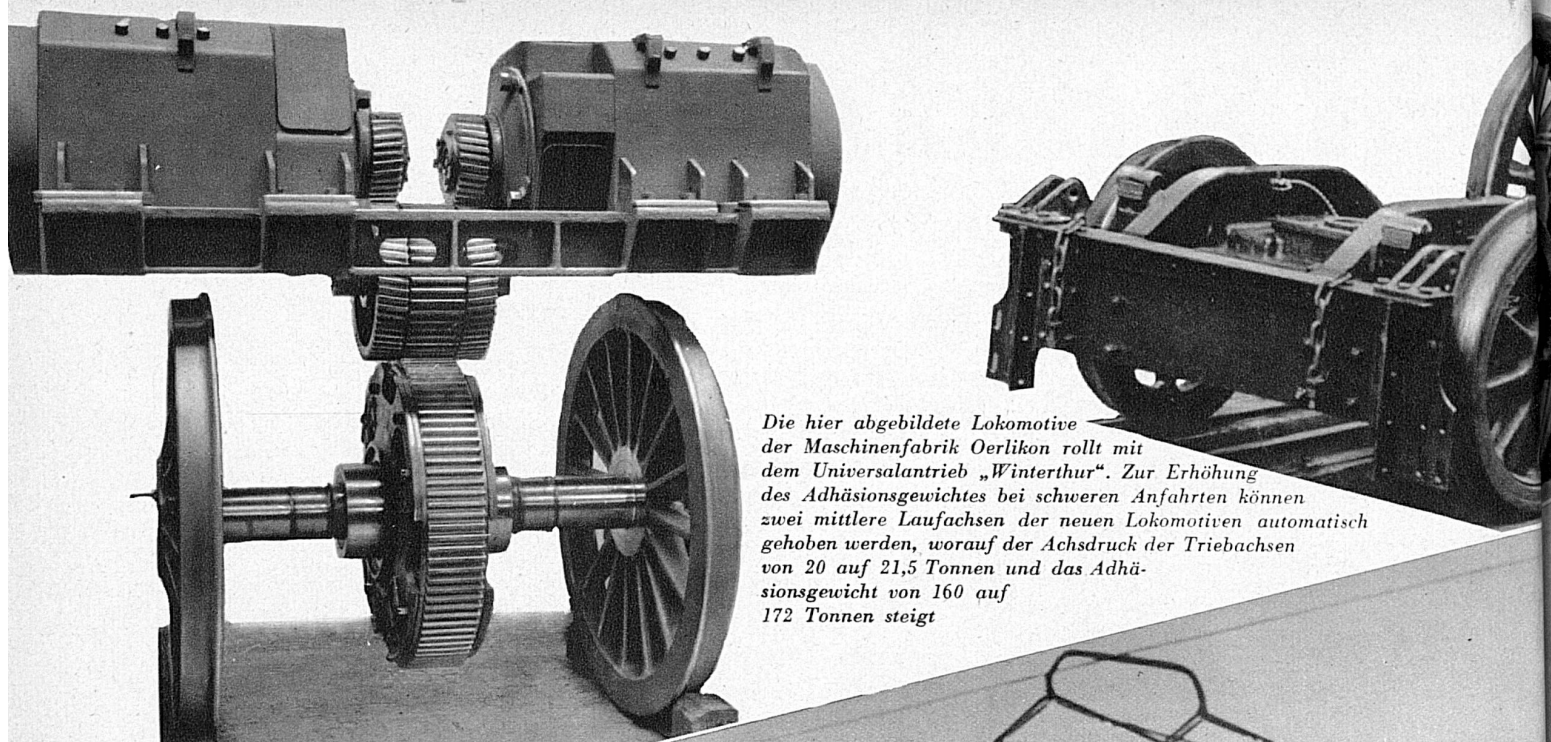


Einbau des Einzelachsenantriebes

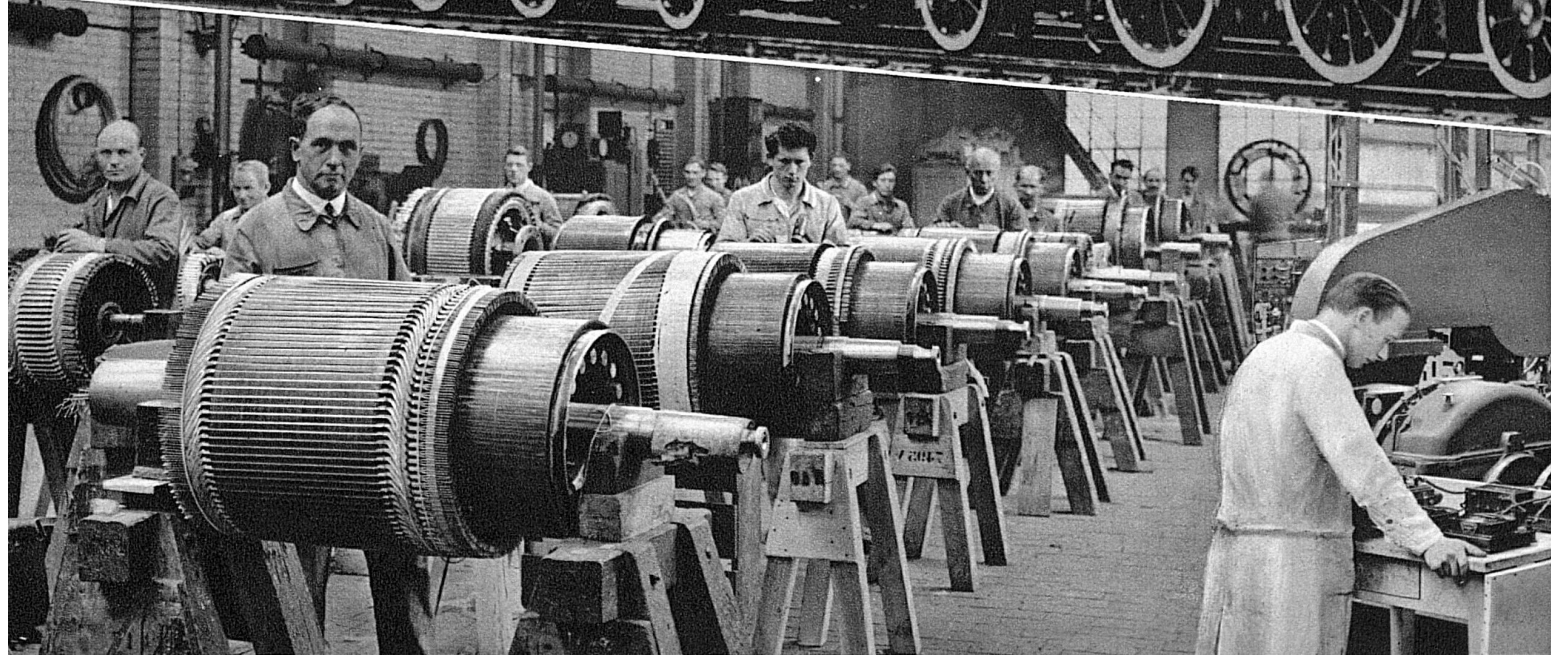
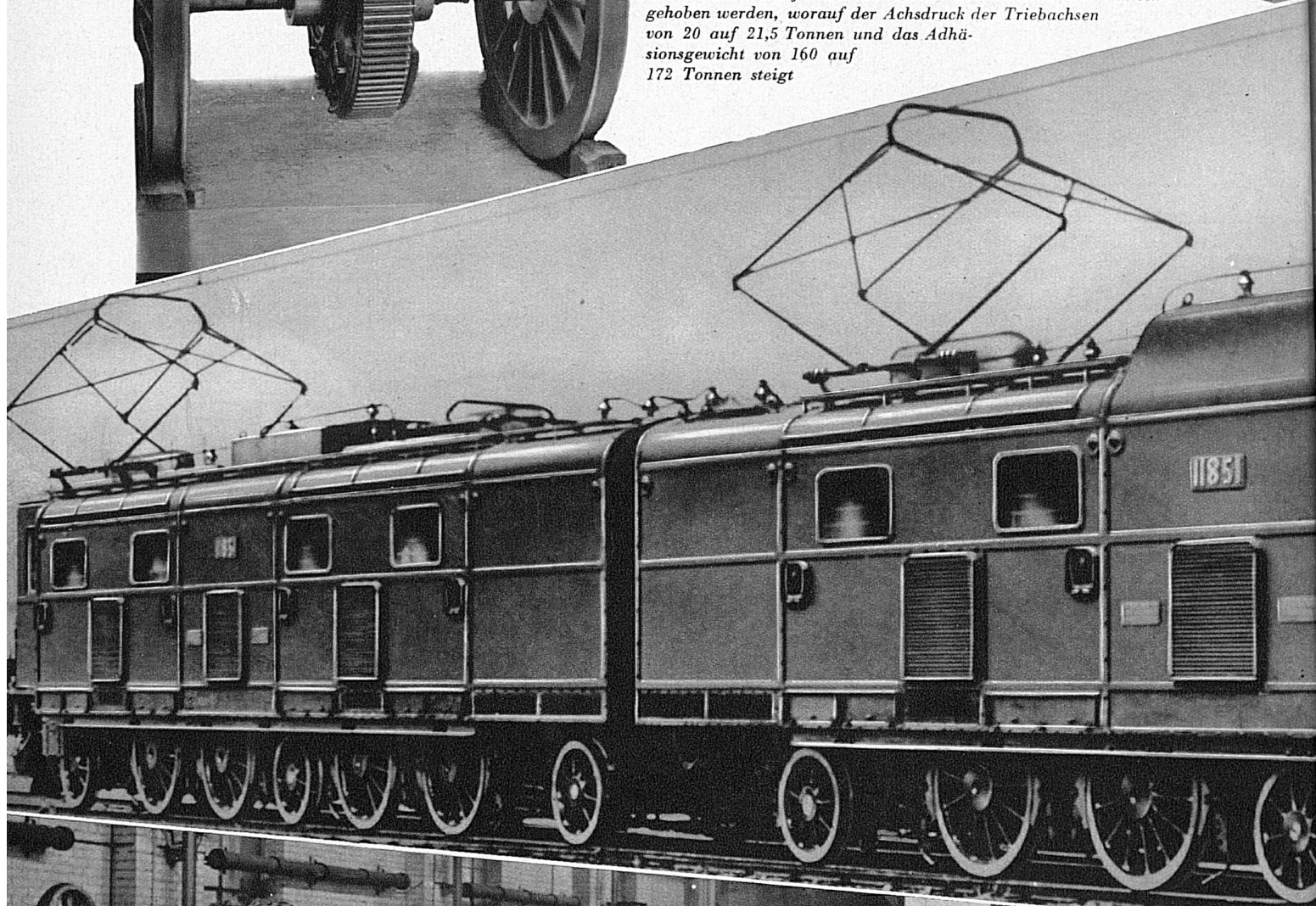


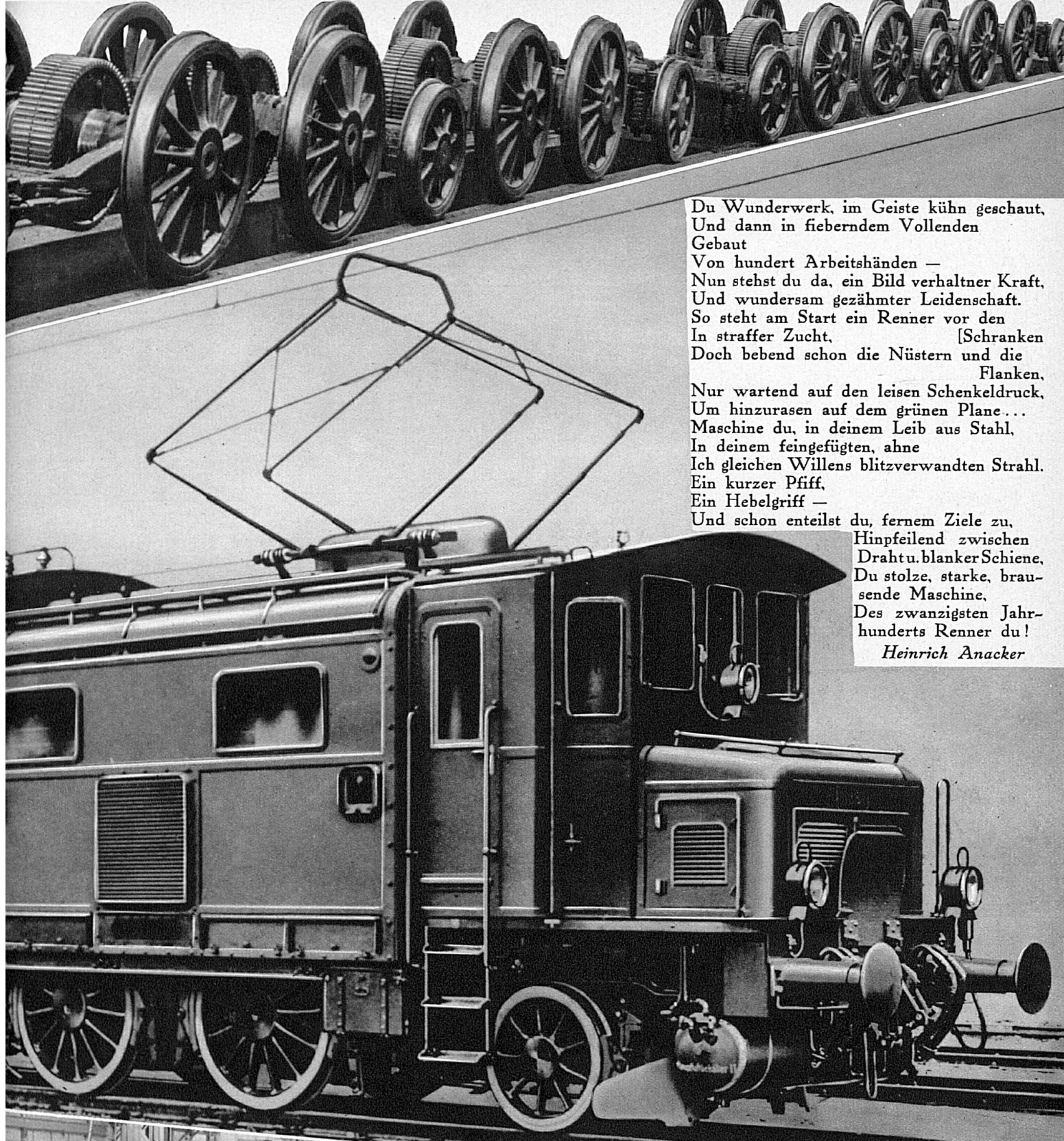
Herablassen eines Motors in den Lokomotivkasten



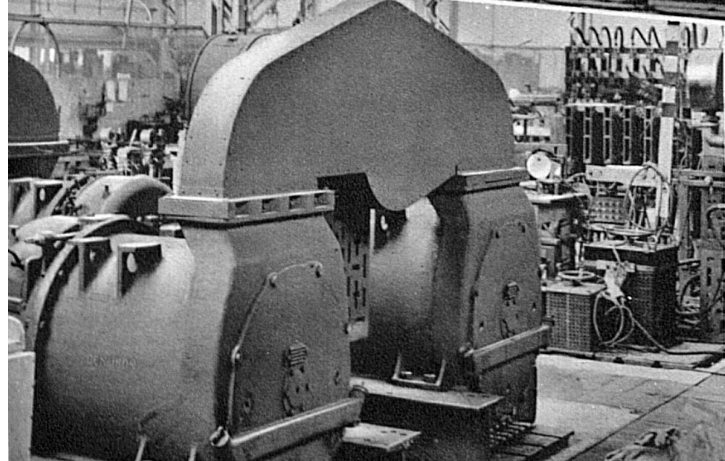


Die hier abgebildete Lokomotive der Maschinenfabrik Oerlikon rollt mit dem Universalantrieb „Winterthur“. Zur Erhöhung des Adhäsionsgewichtes bei schweren Anfahrten können zwei mittlere Laufachsen der neuen Lokomotiven automatisch gehoben werden, worauf der Achsdruck der Triebachsen von 20 auf 21,5 Tonnen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

