

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1943)

**Heft:** 7

**Artikel:** Revision nach 450 000 km

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-773413>

### **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**

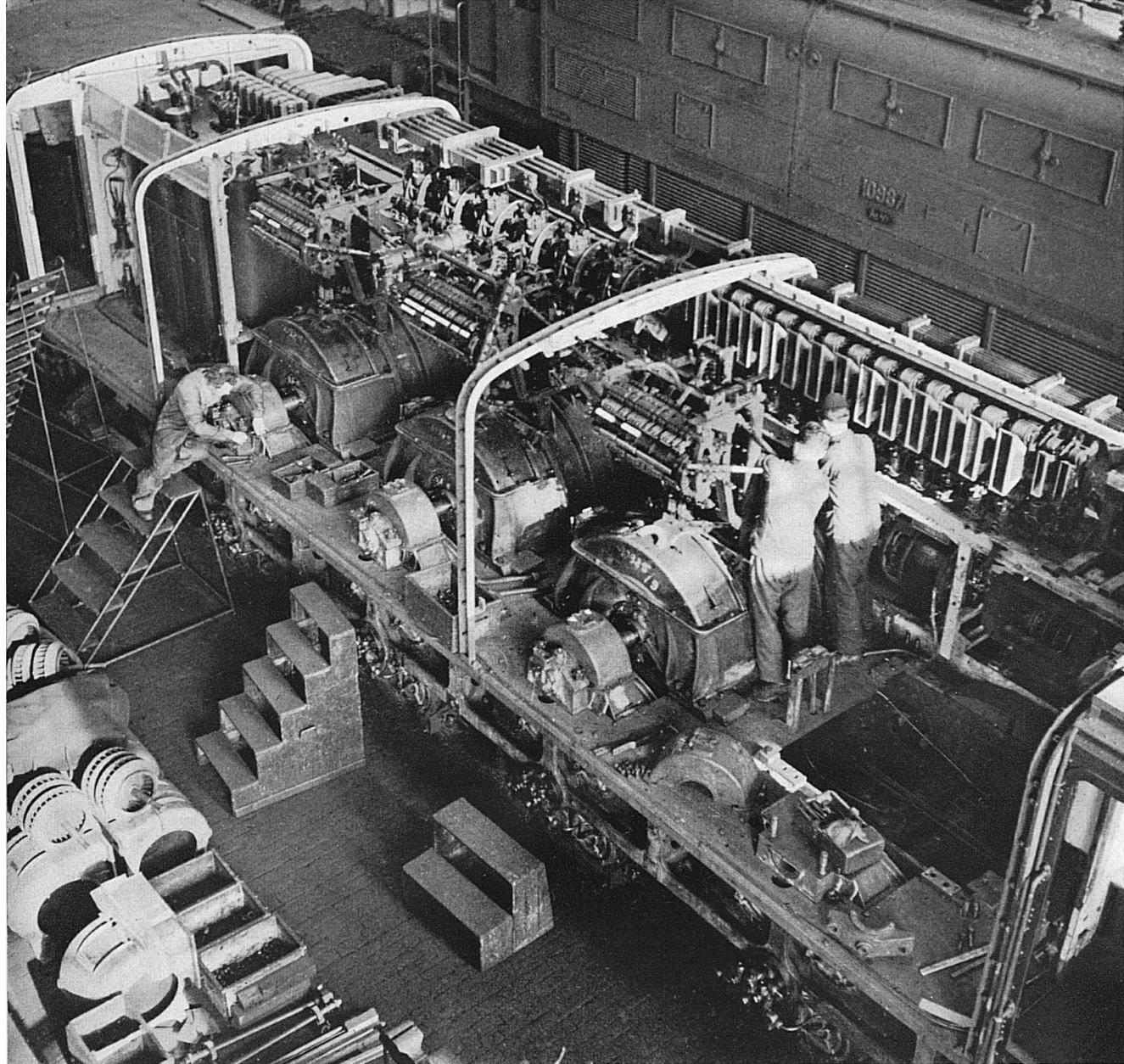
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 30.01.2025

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



Die Verschalung der Lokomotive ist bereits entfernt. So erhalten wir einmal Einblick in das Innere einer solchen Maschine. Es gibt noch viel Arbeit, bis jedes einzelne Stück zur Reinigung abmontiert ist.

## REVISION NACH 450 000 KM

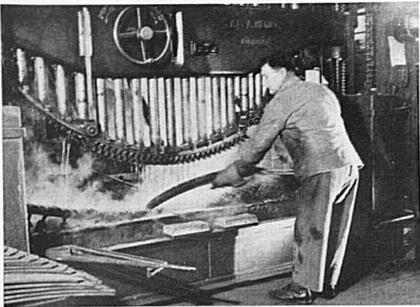
Jeweils nach drei bis vier Jahren muß jede elektrische Lokomotive der Schweizerischen Bundesbahnen einer gründlichen Hauptrevision unterzogen werden. Nach einer Strecke von nahezu 450 000 km gelangt der schwere Koloß eines Tages in die Hauptwerkstätte der SBB. Sie fährt in das Werkstattareal ein, wird auf einer Drehscheibe abgedreht und gelangt mit Seilzug in die Montagehalle. Hier erfolgt die Demontage des elektrischen Teiles. Nacheinander werden die kompliziertesten Bestandteile aus dem Innern der Lokomotive herausgenommen und in den verschiedenen Abteilungen wie Schmiede, Gießerei, Reparaturschlosserei, Wicklerei usw. durch Spezialisten genau untersucht und ausgebessert; denn eine äußerst sorgfältige Prüfung aller Apparate und Maschinen, die in ihrem Zusammenwirken zum reibungslosen Funktionieren der Lokomotive beitragen müssen, ist

Der zusammengeschweißte Rahmen, der sich nicht mehr in kleinere Teile zerlegen läßt, wird mit einem Heißwasserstrahl von 20 Atm. Druck vom Schmutze befreit. Hierzu ist natürlich ein Abspritzraum nötig. Der «Reiniger» ist von unten bis oben durch eine Gummihülle geschützt.

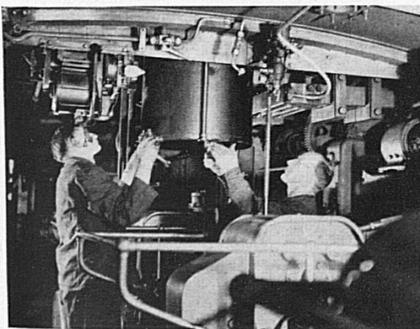


Mittelt Drucklufthammers werden die Nieten am Lokomotivrahmen ersetzt.

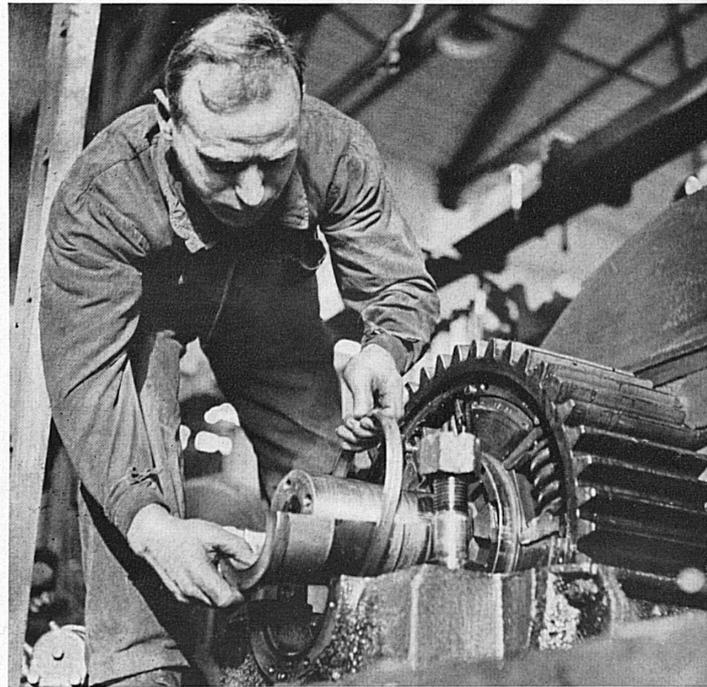
unerlässlich. Inzwischen wird der Lokomotivrahmen in einer modern eingerichteten Abspritzanlage gründlich gereinigt. Nachdem nochmals alle ausgebesserten Apparate auf dem Prüfstand kontrolliert wurden, gelangen sie wieder in die Montagehalle zum Einbau in die Lokomotive. Ein Laufkran mit 120 Tonnen Tragkraft hebt den gesamten Lokomotivrahmen von 60 Tonnen Gewicht empor, um ihn auf die Achse zu stellen. Nach 35 Tagen gründlichster Revision steht die Lokomotive wiederum fahrbereit da und kann die Werkstätte verlassen. Sie darf aber noch nicht in Betrieb genommen werden, sondern muß zuvor noch eine Probefahrt absolvieren, gleichsam als Schlußexamen über ihre Fahr- und Leistungsfähigkeit. Das einwandfreie Funktionieren des Sicherheitsapparates für Einmann-Bedienung und der automatischen Zugsicherung wird auf dieser Probefahrt besonders beachtet; denn diese Einrichtungen müßten bei Versagen des Lokomotivführers den Zug auf elektromechanischem Wege selbständig auf kürzeste Distanz zum Stehen bringen. — Neugeboren rasen diese Giganten des Schienenstranges wieder in die Ferne und versehen den schweren Dienst sicher und pünktlich, Tag und Nacht, in Sturm und Nebel, bei Hitze und Kälte. *Ti.*



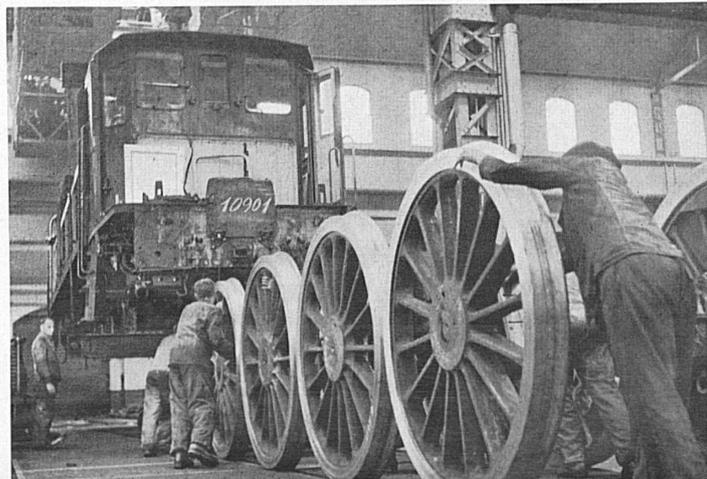
Links: Biegen und thermische Behandlung eines Lokomotiv-Tragfederblattes.



Links: Der revidierte Hauptschalter wird im Innern der Lokomotive wieder eingebaut.



Rechts, Mitte: Das Triebmotorenlager mit dem dazugehörigen Schmiering auf Zahnradseite wird auf seine Dauerhaftigkeit geprüft. — Rechts: Die ebenfalls revidierten Radsätze werden zum Einbauen unter die Lokomotive gerollt.



Phot.: Tièche.