

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 99/100 (1932)
Heft: 12

Artikel: Die neuen Ae 8/14 Gotthard-Lokomotiven
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45466>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

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

INHALT: Die neuen Ae^{8/14} Gotthard-Lokomotiven. — Städtebauliches aus Stuttgart. — Festigkeitsprüfung mit Hilfe des Klinometers. — Nekrologe: Joh. Jak. Baumann-Kronauer. Alfred Schellenberg. — Mitteilungen: Das amerikanische Starrluftschiff „Akon“. Pflastersteine aus Hochofenschlacke. Ueber Zähnezahlen bei normalen Stirnrädern. Schallregistrierung mittels hydraulischem Mikrophon. Erhaltung

der schweizer. Natur- und Kunstdenkmäler. Lebensdauer der Glühlampen. Baufach-Ausstellung in Zürich. Ueber den derzeitigen Stand der Ingenieurbauwerke in den U. S. A. Achter Beton-Instruktionskurs Luzern. — Wettbewerbe: Neues Schulhaus in Albisrieden-Zürich. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 99

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 12



Abb. 1. Ae 8/14 Lokomotive Nr. 11801 für die Gotthardlinie. Ausführung mit BBC-Antrieb. Dienstgew. 244,0 t, Adhäsionsgew. 156,2 t. Dauerleistung 7000 PS bei 61 km/h.

Die neuen Ae 8/14 Gotthard-Lokomotiven.

Seit der Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Gotthardlinie sind für die Führung von Personen- und Schnellzügen Lokomotiven mit vier Triebachsen, für die Führung von Güterzügen solche mit sechs Triebachsen verwendet worden. Bezugliche Untersuchungen haben jedoch ergeben, dass mit einem für alle Zugsgattungen geeigneten Lokomotivtyp bedeutende Ersparnisse erzielt werden können. Da nun für die Förderung von je 100 t Wagengewicht auf den Steilrampen von rund 26 ‰ Steigung, je nach Zugs- und Lokomotivgattung, 22 bis 27 t Adhäsionsgewicht erforderlich sind, so bedarf es für Schnellzüge von 600 t Wagengewicht, wie sie zeitweise am Gotthard fast die Regel bilden, 150 bis 160 t, für Güterzüge von 1400 t 310 bis 320 t Adhäsionsgewicht der Lokomotive, wofür also bei 20 t zulässigem Achsdruck 8, bzw. 16 Triebachsen nötig sind. Daraus geht hervor, dass für eine allen Zugsgattungen dienende Lokomotive eine solche mit vier Triebachsen die geeignete ist, die bei Doppelbespannung Schnellzüge auf einmal, Güterzüge in zwei Hälften über die Steilrampe fördert. Nun würde aber für Güterzüge die Verwendung von 2 × 2 Lokomotiven mit vier Triebachsen gegenüber der bisherigen Förderung mittels drei Lokomotiven mit sechs Triebachsen einen wirtschaftlichen Nachteil bedeuten. Anderseits haben bezügliche Studien ergeben, dass die Ausrüstung der Lokomotive für Vielfachsteuerung bei Maschinen der hier in Betracht kommenden Leistung mit erheblichen Kosten und Schwierigkeiten verbunden wäre. Zudem haben eingehende Untersuchungen gezeigt, dass keine wesentlichen wirtschaftlichen Vorteile zu erwarten wären, wenn die Lokomotivpaare jeweilen an den Anfangs- und Endstationen der Steilrampen getrennt würden, dass vielmehr bei durchlaufenden Lokomotivpaaren, wie dies schon heute aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen teilweise geschieht, bezügliche Diensthälfte unterdrückt und Zeit gewonnen werden kann. Auf Grund dieser Feststel-

lungen wurde beschlossen, die neuen Einheitslokomotiven für die Gotthardstrecke als Doppellokomotiven zu bauen, bestehend aus zwei gleichen, je nur mit einem Führerstand versehenen und untereinander kurz gekuppelten Hälften mit vier Triebachsen. Dass die Einsparung von zwei Führerständen mit ihren teuren Apparaten weitere wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt, braucht wohl nicht betont zu werden.

Mit der Lieferung je einer Probelokomotive der erwähnten Bauart haben die S. B. B. einerseits die A.-G. Brown Boveri & Cie. in Baden, anderseits die Maschinenfabrik Oerlikon betraut, je in Verbindung mit der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. Im folgenden soll kurz über deren Bau berichtet werden; bezüglich näherer Einzelheiten verweisen wir auf einen Artikel von Ing. Fritz Steiner, Sektionschef bei der Generaldirektion der S. B. B. im „S. B. B. Nachrichtenblatt“ vom Dezember 1931.

Während sich die beiden Probelokomotiven in ihrem Äussern wenig von einander unterscheiden, weisen sie in der Innenanordnung infolge der Verwendung verschiedener Antriebsarten wesentliche Unterschiede auf. So werden bei der von BBC ausgerüsteten Lokomotive Nr. 11801 (Abb. 1) die acht Triebachsen, wie bei den vorhandenen S. B. B.-Lokomotiven mit BBC-Einzelachsantrieb¹⁾, durch je einen über der Achse im Rahmen festgelagerten Motor angetrieben, während für die von der M. F. O. ausgerüstete Lokomotive Nr. 11851 (Abb. 2 und 3) der Universalantrieb der S. L. M.²⁾ gewählt worden ist, wobei auf jede der acht Triebachsen zwei über dem Rahmen frei gelagerte Motoren arbeiten. Die Abmessungen und die Achsfolge der Maschinen sind aus der Abb. 2 (aus Bd. 95 wiederholt) ersichtlich, die sich auf die Lokomotive mit Universalantrieb bezieht. Die Lokomotive Nr. 11801 hat einen Triebbraddurchmesser von 1610 mm, jene Nr. 11851 einen solchen von 1350 mm.

¹⁾ Vergl. „S. B. Z.“ Band 80, S. 13* (8. Juli 1922).

²⁾ Vergl. „S. B. Z.“ Band 90, S. 294 (3. Dezember 1927).

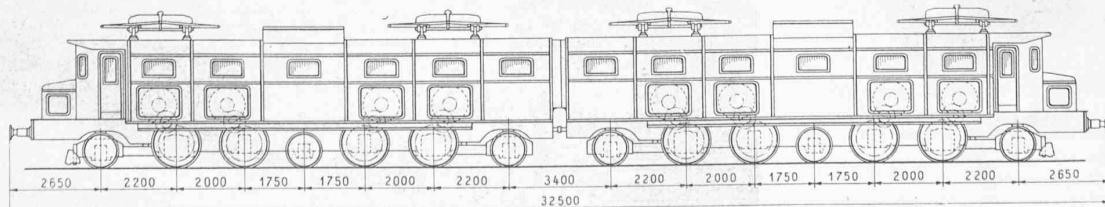


Abb. 2. Typenskizze der Lokomotive Nr. 11851. — 1 : 200. — In der Ausführung wurde der Achsabstand der äussern Drehgestelle auf 2500 mm, der Abstand der mittleren Laufachsen auf 4000 mm, und dadurch die Gesamtlänge der Lokomotive auf 34000 mm vergrössert.

Die beiden äussern Triebachsen jeder Lokomotivhälfte sind mit den Endlaufachsen zu einem Drehgestell (Abb. 4) kombiniert, die bei beiden Lokomotiven gleich und auswechselbar sind. Da die mittlern Achsen Seitenspiel haben, wird jede Lokomotivhälfte lediglich durch die Zentrierung der Drehgestelle geführt. Die Lokomotiven können Kurven von 100 m Radius und S-Kurven ohne Uebergangsgrade (Bäseler-Weichen) von 195 m Radius durchfahren.

Der Hauptrahmen jeder Lokomotivhälfte ist in vier Hauptstützpunkten aufgehängt, indem die Tragfedern aller Triebachsen und der mittlern Tragachse durch Ausgleichshobel verbunden sind. Die beiden Laufachsen der Drehgestelle jeder Lokomotivhälfte sind für sich im Drehgestellrahmen gefedert. Der Hauptrahmen stützt sich direkt über diesen Laufachsen mit Federn und Querbalancier in zwei weiteren Stützpunkten auf die Drehgestellrahmen.

Eine interessante Neuerung besteht darin, dass durch Entlastung der mittlern Tragachse jeder Lokomotivhälfte für schwere Anfahrten eine Vergrösserung des Triebachsdruckes erreicht werden kann. Zu diesem Zwecke ist über der betreffenden Achse ein Doppelkolbenzylinder eingebaut, der über Winkelhebel am Federbund der Blattfedern angreift. Wird Luft in den Zylinder eingelassen, so wird die Achse entlastet und das Gewicht auf die übrigen Achsen verteilt. Bei etwa 7 at Druck steigt der Triebachsdruck von rd. 20 auf etwa 21,5 t und damit das Adhäsionsgewicht von 160 auf 172 t.

Da die Lokomotive Nr. 11801 Motoren gleicher Abmessungen erhalten sollte (Abb. 5), wie die zuletzt gelieferten Ae 4/7-Lokomotiven, war ihre Leistung von vornherein festgelegt. Auf Grund der Versuche ergibt sich für die ganze Lokomotive, an der Motorwelle gemessen, eine Einstundenleistung von 7500 PS bei einer Fahrgeschwindigkeit von 59 km/h und eine Dauerleistung von 7000 PS bei 61 km/h. Dem entspricht am Triebadumfang (bei Annahme des Wirkungsgrades 1)

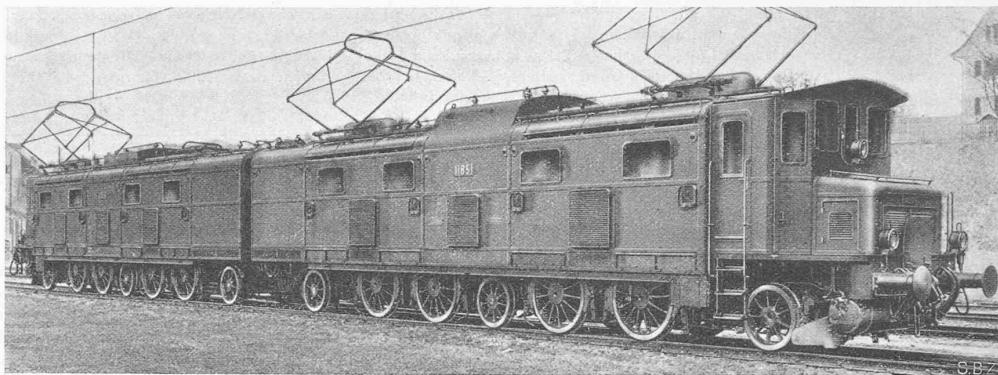


Abb. 3. Ae 8/14 Lokomotive Nr. 11851, SLM-Antrieb, Dienstgew. 240 t, Adhäsionsgew. 156 t. Dauerleistung 8300 PS bei 65 km/h.

eine Einstundenzugkraft von 34300 kg und eine Dauerzugkraft von 31000 kg. Für die Anfahrt steht eine Zugkraft von rd. 50000 kg zur Verfügung. — Bei der Lokomotive Nr. 11851 wird jede Triebachse von zwei Motoren angetrieben, die zu beiden Seiten des Mittelganges koaxial angeordnet sind (Abb. 6). Auf Grund der Versuche ergibt sich hier für die ganze Lokomotive, an der Motorwelle gemessen, eine Einstundenleistung von 8800 PS bei 62 km/h und eine Dauerleistung von 8300 PS bei 65 km/h. Die entsprechenden Zugkräfte am Radumfang sind 38300 kg während einer Stunde und 34500 kg dauernd. Für die Anfahrt steht eine Zugkraft von rd. 60000 kg zur Ver-

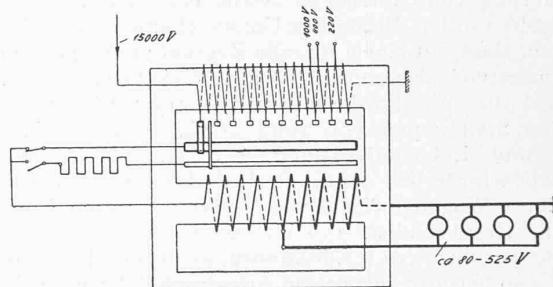


Abb. 8. Prinzipielles Schaltschema der Hochspannungssteuerung.

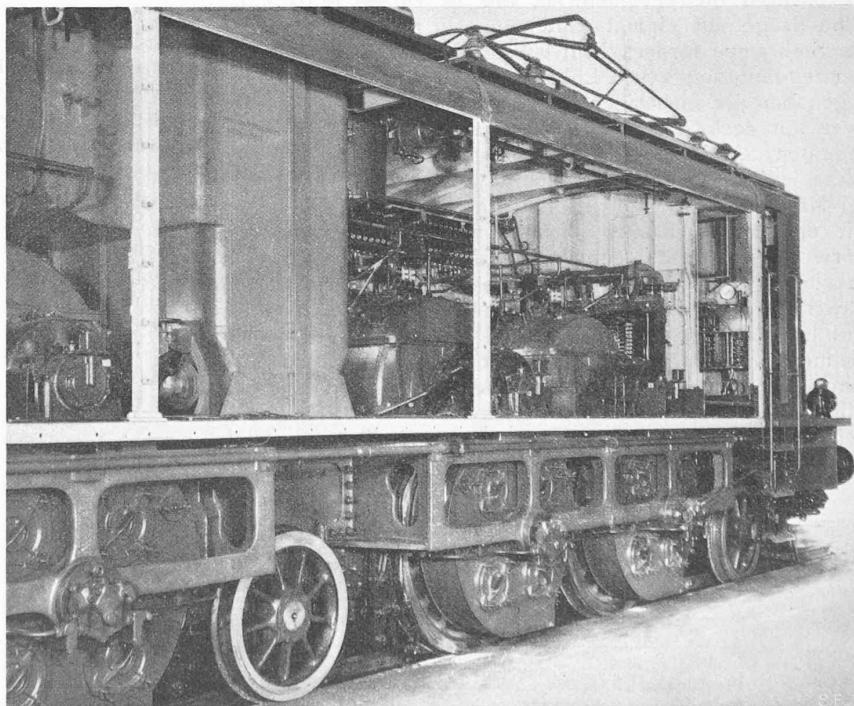


Abb. 5. Blick in das Innere der Lokomotive Nr. 11801. Links der Transformator.

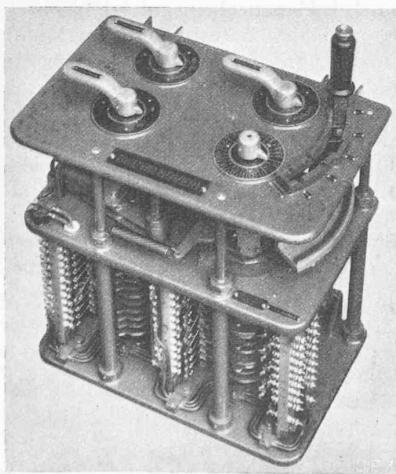


Abb. 7. Steuerkontroller für beide Lokomotiven.
Links oben der Stromabnehmergriff,
Links unten der Hauptschaltergriff,
Rechts oben der Fahr- und Bremsgriff, daneben der
vertikale Steuerhebel mit Druckknopf, und
Rechts unten die Anzeigevorrichtung zur
mechanischen Rückmeldung.

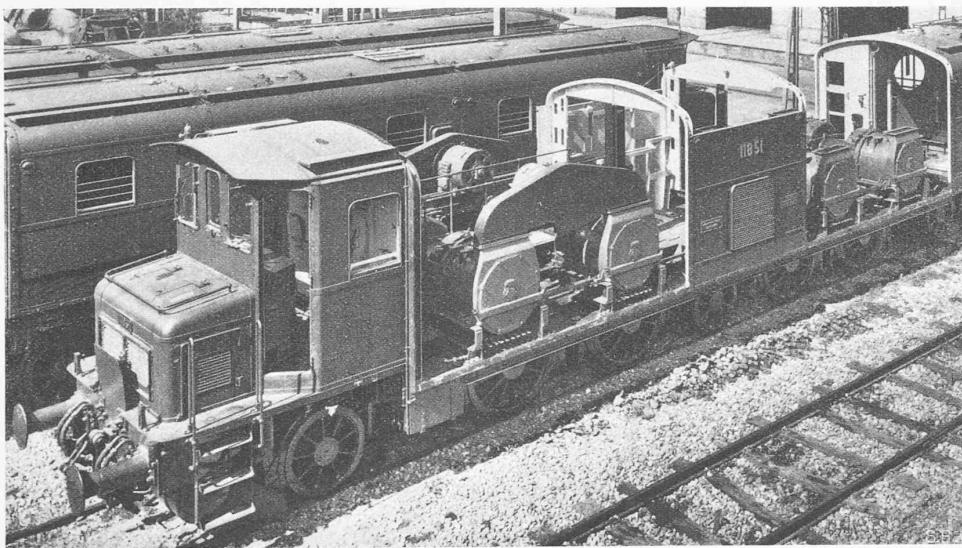


Abb. 6. Einbau der Triebmotoren mit ihren Ventilatoren in der Lokomotive Nr. 11 851.

fügung, deren volle Ausnützung jedoch ausser Betracht fällt. Ein Vergleich der Leistungen beider Lokomotiven lässt erkennen, dass bei der Ausführung mit Doppelmotoren — bei deren Projektierung allerdings keine Rücksicht auf vorhandene Motorkonstruktionen genommen werden musste — eine gewisse Leistungsreserve vorhanden ist, die im Bahnbetrieb willkommen ist und zur Schonung der Motoren beiträgt.

Auch in elektrischer Beziehung weisen die neuen Lokomotiven eine prinzipielle Neuerung auf. Das Arbeitsprinzip des Einphasen-Seriemotors bringt es bekanntlich mit sich, dass die Motorspannung relativ klein gewählt werden muss, was bei der bisherigen Ausführung der Steuerung zu entsprechend hohen Stromstärken führt und weder für die Aufstellung der Schaltapparate in der Lokomotive, noch für deren Gewichtsverteilung befriedigende Lösungen ergab. Bei den neuen Lokomotiven wurde nun auf Vorschlag von B B C statt der bisher üblichen Steuerung im Triebmotorenstromkreis die Spannungs- und Geschwindigkeitsregulierung auf der Hochspannungsseite des Transfornators eingeführt (vergleiche das Schema Abb. 8). Diese Anordnung erlaubt Raum- und Gewichtersparnisse, da die Schaltapparatur nur für einen etwa 30 Mal kleineren Strom zu bemessen sind; dabei ist noch die Stufenzahl von 21 auf 28 erhöht worden. Der eigentliche Stufenschalter, der den Uebergang von einer Transfornatoranzapfung zur andern stromlos vollzieht, arbeitet unter Oel und ist in einer Ausbuchung des Transfornator-Kessels untergebracht. Das einzige notwendige Funkschalterpaar und der Stufenwiderstand befinden sich dagegen ausserhalb des Transfornators in Luft.

Die Betätigung der Steuerung geschieht auf Vorschlag von Obermaschineningenieur W. Müller durch einen neuartigen Steuerkontroller (Abb. 9), der statt des gewohnten Handrades einen Schalthebel mit Druckknopf besitzt. Durch

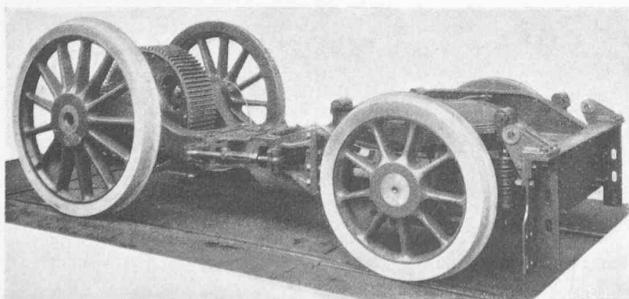


Abb. 4. Kombiniertes Drehgestell der Lokomotive Nr. 11 851.

DIE NEUEN GOTTHARD-LOKOMOTIVEN DER S.B.B.

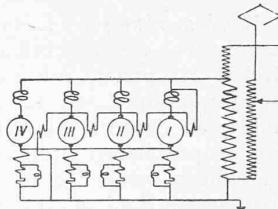


Abb. 9. Bremschaltung einer Hälfte der Lokomotive Nr. 11 801.

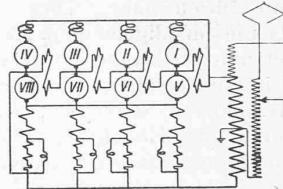


Abb. 10. Bremschaltung einer Hälfte der Lokomotive Nr. 11 851.

diesen Schalthebel wird sowohl die Einstellung der Wendeschalter für Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt bewirkt, wie auch der Antriebsmotor des Stufenschalters gesteuert. Dieses letzte erfolgt durch einfaches Niederdrücken des Druckknopfes, wobei je nach der Stellung des Schalthebels die Triebmotorenspannung erhöht oder erniedrigt wird. Bemerkenswert ist noch, dass die Steuerung des Stufenschalters auf der unbesetzten Lokomotivhälfte immer durch den Stufenschalter der bedienten Lokomotivhälfte mit einer kleinen zeitlichen Verzögerung erfolgt, sodass sich am Zughaken sogar 56 Stufen ergeben.

Zu dem auf Wunsch der S. B. B. neu eingeführten Spezialschaltungen gehört u. a. die Anordnung der Triebmotor-Ampèremeter. In jedem Führerstand sind statt acht nur vier Ampèremeter eingebaut, von denen zwei die Stromstärke eines Motors jeder Lokomotivhälfte, die beiden andern dagegen allfällige zwischen den Motoren infolge Verschiedenheit der Drehzahlen auftretende Stromstärkeunterschiede anzeigen. Diese letzten Instrumente lassen somit einen Schluss zu auf die in den Lokomotivhälften bei teilweisem Schleudern vorhandenen Verhältnisse.

Beide Lokomotiven sind für Nutzbremsung eingerichtet. Sie ist bei beiden, nach dem System der M. F. O., prinzipiell gleich, und weist nur infolge der verschiedenen Anzahl und der verschiedenen elektrischen Anordnung der Motoren einige Unterschiede auf (vergl. Abb. 9 und 10). Ueber die Bedeutung, die im vorliegenden Fall der Nutzbremsung zukommt, orientiert das Diagramm Abb. 11. Darin zeigen die Kurve o die durch Getriebe- und Motorreibungsverluste verursachte Bremskraft, die Kurven 1 bis 12 die Bremskräfte bei den verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten auf den Bremsstufen 1 bis 12. Die gestrichelten Kurven sind die Verbindungslien gleicher Stromstärke. Das durch den Einbau der Nutzbremsung verursachte Mehrgewicht der Lokomotive beträgt rd. 6 % der ganzen elektrischen Ausrüstung und nicht ganz 3 % des ganzen Lokomotivgewichtes.

Im Laufe des Monats April sollen die Vergleichsversuche mit beiden Lokomotiven beginnen. Von den Erfahrungen wird es abhängen, ob weitere Lokomotiven der einen oder andern Bauart angeschafft werden.

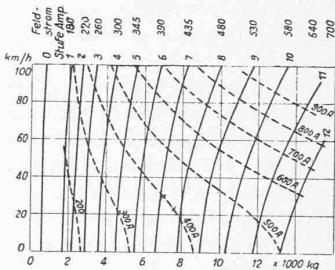


Abb. 11. Berechnete Kurven für die Nutzbremsung bei Lokomotive Nr. 11 851.