**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte

**Band:** 8 (1932)

**Heft:** 17

**Artikel:** Probefahrt der grössten elektrischen Lokomotive der Welt

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-756295

### 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: 28.11.2025** 

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



1851 im Bahhed S. Gallen. Als Serienbezeichnung wird in dierer Jokonovire zu loss win des 11st, das beitet. Elektriede Lokomotive rindigleir (A) mit 14 Aches. 8 dieser Achen istell Trobachen. De Urbeitengen e beitellt natürken, jede Trieckenben. Det Brückenben. De Urbeitenben. De Urbeitenben der Urbeitenben auf der Greichben der Urbeitenben auf der Urbeitenben auf der Urbeitenben auf Der Mechaniker beweist, daß die Traigkraft der Ache durch die Ausbehrung des Kerenton urbeitenben aus der Urbeitenbeiten urbeitenbeiten urbeitenbeiten urbeitenbeiten urbeitenbeiten urbeitenbeiten urbeitenbeiten urbeiten urbeiten urbeitenbeiten urbeiten urbe



Links: Ingenieur Fritz Steiner war als Vertreter der Generaldirektion der SBB bei der Probefahrt zugegen

Die eine Hälfte der Lokomotive Nr. 11851 in den Werkstätten der Maschinenfabrik Oerlikon. Vorn sieht man in den Führerstand. Ueber jedem Triebrad ein Motor; das gleiche Bild würde sich auch auf der gegenüberligegenden Seite der Lokomotive bieten. Die Brütisch, der von einem Motor zum andern führt, diem der Vernülasion. In der Mitte, wo die zahlreichen Leiungen hinführen, ist der Plaz des Transformers, des Stufienschlates und anderer Apparates.

## PROBEFAHRT DER GRÖSSTEN ELEKTRISCHEN LOKOM









# Die SBB haben mit der Lokomotivfabrik Winterthur, mit den Firmen Brown Boveri & Co., Bi

Die Soo naben mit der Lokomountaarik Wintermur, mit den Frimen untwikter 11851 gebaut. Die ersten Maschinenfabrik Oerlikon zwei neuartige Gorthardiokomotiven [11801 und 11851] gebaut. Die ersten Probefahrten mit der Maschine 11851 fanden in diesen Tagen zwischen Zürich und Rorschach statt. Die SBB haben uns in entgegenkommender Weise erlaubt, bei diesen Probefahrten Aufnahmen zu machen.

SONDERAUFNAHMEN FOR DIE «ZORCHER JLLUSTRIERTE» VON E. METTLER

«Was? He? Hundert Meter lang? Jo, jo hundert Meter. Grad ase lang isch sie!» Das hörte ich im Bahnhof St. Gallen, als un-sere Lokomotive No. 11851 dort Aufenthalt hatte. Die Sache stimmt nicht ganz, die Maschine ist «nur» 34 Meter lang, aber das genügt auch. Das Gespräch ist ein Beweis dafür, daß so ein Werk der Technik die Beschauer in Unruhe oder Bewunderung versetzt, auch ohne daß sie etwas davon verstehen. In der Tat glich die Probefahrt nach dem Bodensee der Reise eines Volks-helden. An allen Stationen standen die Zuschauer, drängten sich die Kinder, arbeiteten Photographen mitten im April-Schnee-gestöber. Der mechanische Teil der beiden neuen Lokomotiven stammt aus der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. Der elektrische Teil ist bei der einen Lokomotive das Werk der Firma Brown Boveri & Co., Baden, bei der andern Maschine, von der wir hier berichten, stammt der elektrische Teil aus der Maschinenfabrik Oerlikon. — Die Kosten jeder Maschine betragen etwa 1000000 Franken. Lokomotivgewicht ungefähr 250 Tonnen, Leistung: 8800 PS bei 62 Kilometer Stundengeschwindigkeit. — Die schweren Gotthardzüge müssen immer noch mit Vorspann fahren. Die Vorspannlokomotive erfordert besondere Bedienung und muß jedesmal nach der Bergfahrt von Airolo oder Göschenen aus leer zu Tal fahren. Diese Vorspannlokomo-

tive soll eingespart werden. Die neuen Lokomotiven werden das leisten, was bisher zwei Lokomotiven leisteten. 750 Tonnene Zugsgewicht werden sie über die Stellrampen der Gotthardstrecke zu schleppen vermögen. Bei 27° [6]. Steigung, — Die Maschine No. 11851 ist mit 16 Tirbomotoren ausgemister. Für jede Triebachte zwei Motoren. Mit Rüdscidst auf die Kurven ist die Marshine zweitellig gebaut, mit einem Gelenk in halber Länge. Ueber hundert getrennte elektrische Leitungen liegen in den Kabeln, welche die beiden Lokomotivhällen in ihrem elektrische Tell zu einem Ganzen verbinden. — Der Beschauer, der vor der Maschins steht, mas jihr ekusmaße bewundern, aber was vor der Maschine steht, mag ihre Ausmaße bewundern, aber was vor oer makunies stent, mag inre Aussmaße bewundern, aber was verbirgt sich hinter der glatten Außemläche an Einzelheiten, Einrichtungen, technischen Neuerungen. Wieviel Gedanken, Vorsichtunaßezeigen, Ueberlegungen sind da aufgewendet worden. Wieviele Erfahrungen verlangten Berücksichtigung. In der Machine kreisen nicht nur die Ströme, welche in die Triebmotoren schine kreisen nicht nur die Ströme, welche in die Triebmotoren führen, da ist eine Fülle anderer Einrichtungen für die Ventilie-rung der Motoren, die Kompressoren für die Bremsen, die Oelpumpen, die Steuerungseinrichtungen, die Installationen für Licht und Heizung. Dazu die Sicherungsvorrichtungen alle, ein Reich, ein ganzes Reich von Erfindungen, technischem Können und Ueberlegungen. Das alles beherrscht und benutzt der Manr

am Führerstand mit ein paar Griffen. Man muß neben ihm stehen aur vulnerstudin und in plan eritein, anna mus nenen inm stenen und sehen, wie er mit einigen kleinen Bewegungen die gewaltigen Kräfte ans Werk ruft und so benutzt, wie es der Augenblick erfordert. Der Sationsvorstung blit sein Zeichen, wir fahren an. Ein Blick auf die Kontrollapparate: die Räder schleudern, ein Griff nach dem elektropnemutsichen Sandstreuer, der Adhäsionsvermehrer tritt in Tätigkeit und das Schleudern hört auf. Wir vermehrer tritt in Tätigkeit und das Schleudern hört auf. Wir nehmen die Steigung zwischen Rorschach und Sc. Gallen, 17%, bei 450 Tonnen Zuggewicht und bei 60 Kilometer Geschwindig-keit, indem wir die Maschien und 182 1½, ihrer Leistungsfähig-keit in Anspruch nehmen. Bei Gefälle fährt die Maschine mit Nutzbermungs, Sie erzeugt Strom, gibt Strom and en Leitung-draht ab und kann bei einem Gefälle von 27%, mit dieser Nutz-bernsmung allein sider abgebrenst werden. Wir bernsen elek-trisch, wir bremsen mit Luft. Wir nehmen an, die elektrische Steuerung verage und probieren die Erstatzeinfehungen aus. Wir steigern die Gestelwindigkeit bis 90 Kilometer. Die Signale diesen vorbei. Der Beinnan überwacht die Strote. Die lonefliegen vorbei. Der Beimann überwacht die Strecke. Die Inge-nieure der SBB und der beiden Fabriken stehen neben dem Führer, beobachten und notieren. Alles geht zur Zufriedenheit. Die Lokomotive ist reif, um nun auch am Gotthard ausprobiert