

«Info us Erstfäld» – Oktober 2015

Hallo und Willkommen

Liebe Freunde des SBB Historic Team Erstfeld,

Die letzten Fitnessfahrten und die letzte öffentliche Führungen im Jahr 2015 stehen am 03. Oktober an. Der BDe 4/4 Triebwagen hat noch zwei Führerstandsfahrten am 8. und 10. Oktober vor sich und mit den Ae 6/6 sind im November noch Güterverkehrstage geplant. Die Ae 8/14 hat ihren Einsatz in diesem Jahr geleistet und das Krokodil befindet sich über den Winter im P5 Unterhalt. Das Saisonende naht.

SBB Historic
Team Erstfeld

Fitnessfahrt 03.10.2015

Die letzten Fitnessfahrten in diesem Jahr finden am Samstag, 03. Oktober ab 10.00 h statt. Wie gewohnt wird im Depot gestartet. Dabei wird es hoffentlich zu einem Treffen mit der roten Ae 6/6 11425 – siehe Seite 5 - kommen. Anschliessend wird dann in das Gleisfeld nördlich des Bahnhofes verschoben. Auf den beiden Geleise A34 und A35 werden die Fahrzeuge gefahren und können ab ca. 11.00 h besichtigt werden. Die anwesenden Teammitglieder zeigen Euch gerne die Maschinen im Detail. Einen besonderen Programmpunkt wird es an diesem Morgen geben. Unser Rottenwagen wird mit von der Partie sein. Statt eines feinen Espresso an der Salon-Bar im BDe 4/4 gibt es diesmal ein Gramper-Kaffee im Rottenwagen.



*Stilleben im
Rottenwagen*

Besichtigung 03.10.2015

Die öffentliche Besichtigung vom 03. Oktober 2015 ist leider ausgebucht und es können keine Anmeldungen angenommen werden. Wer aber mit der Firma, dem Verein, der grossen Familie oder der Freundesgruppe das Depot Erstfeld und die historischen Lokomotiven besichtigen will, kann sich unter besichtigung@lokifahrer.ch mit einer Gruppe anmelden.

**Rückblick:
Schulklasse im
Lokomotivdepot**

Am Montag 14. September 2015 besuchte uns die 6. Sekundarklasse von Immensee im Lokomotivdepot Erstfeld. Für die jungen Besucher hat sich das Team unter der Leitung von Bruno Lämmli ein kindergerechtes Programm ausgedacht. Die ganze Gruppe wurde auf drei Posten aufgeteilt und nach 20 Minuten wurde gewechselt. Bei Bruno Lämmli erhielten die Jugendlichen einen Einblick in die Thematik der Zugkräfte am Berg. Wann braucht es eine Schiebelok, wie kann ein Kupplungsriß und somit eine Zugstrennung entstehen oder wie viele Lokomotiven braucht es eigentlich für einen Güterzug am Gotthard. Unser Chefmechaniker Röbi Schlatter zeigte der interessierten Schar die Arbeitsplätze im Depot, informierte was im Depot gearbeitet wird und präsentierte die Ae 6/6 11411 «ZUG». Beim Posten von Roli Seehaus lernten die Jungs und Mädels, wie ein Lokführer sein Lok vorbereitet, kontrolliert und in Betrieb nimmt und lernten die Funktionen der zahlreichen Schläuche, Kabel und Klappen kennen. Wir hoffen, die Klasse hatte in unserem Depot einen guten Start für ihre mehrtägige Klassenreise.



Die Jungs und Mädels aus Immensee beim Postenwechsel.

«Farbenlehre»



*Ob ungewollt oder geplant:
Röbi Schlatter hat
beim Ölwechsel
an der Ae 6/6
11411 einen
gewissen Sinn für
die Farbenlehre
gezeigt.*

Mit der Ae 8/14 ins Tessin

Im Herbst wurden zusätzlich an zwei Tagen vier Führerstandfahrten ins Tessin angeboten. Am 11. und 25. fuhr die Ae 8/14 von Erstfeld nach Bellinzona und retour. Am Steuerkontroll stand der neue Maschinenmeister der Ae 8/14 Charly Infanger.



Doppellok verlässt Erstfeld Richtung Süden.



Rückkehr.



Infowand mit Gotthard- plakaten

Die Infowand im Depot wurde aufgefrischt. Neu sind verschiedene Reproduktionen von Plakaten der Gotthardbahn und der SBB zu sehen. Die alten Gotthardplakate sind übrigens auch im neuen Kalender 2016 von SBB Historic das Thema.



Ae 6/6 im Infrastruktur- einsatz

Ende Juli war die Ae 6/6 Nr. 11411 des SBB Historic Team Erstfeld in einem besonderen Einsatz für SBB Infrastruktur. SBB Historic wurde angefragt, einen Langschienenzug zu fahren für Arbeiten an den Geleise zwischen Amsteg und dem Spurwechsel Zraggen. In der Nacht vom 30.07.2015 erledigte der Teamleiter Ewald Berchtold und Röbi Schlatter die gestellte Aufgabe.



Eine nicht alltägliche Doppeltraktion.



Nächtliche Stimmung zwischen Amsteg und dem Spurwechsel Zraggen. (Fotos Röbi Schlatter)

Ae 6/6 im Schiebeeinsatz!

Der Herbst ist für den Lokomotiveinsatz bei SBB Cargo jeweils ein Herausforderung. In den Herbstmonaten werden im Mittelland genügend Lokomotiven benötigt, um die Zuckerrüben transportieren zu können. SBB Cargo zieht die in Erstfeld für Schiebedienste beheimatete Re 4/4 II / Re 420 ins Mittelland ab. Für die Schiebedienste an der Nordrampe wird SBB Cargo International ab dem 28.09.2015 in Erstfeld die Ae 6/6 11425 «Genf» stationieren. In dieser Zeit darf die Lok nur für Schiebdienste eingesetzt werden und wird nur von Erstfelder Lokführern gefahren. Dies wird für die Eisenbahnfans ein tolles Wiedersehen mit DER Gotthardlok im täglichen Zugverkehr geben.



*Die Ae 6/6 11425 «Genf» wird im Herbst in Erstfeld stationiert sein.
Foto SBB Historic*

T wie Tiefzulanlenkung

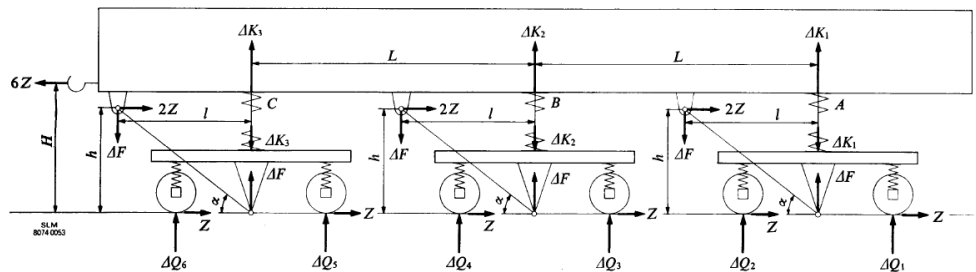
Erinnerst Du Dich noch an das „Mändli machen“ beim Töffli fahren. Viel Gas geben und schon hob sich das vordere Rad ab. So konnten wir als Töfflibubä-Cowboys den Mädchen Eindruck machen. Was wir als Jugendliche toll fanden ist ein Problem beim Lokomotivbau.

Genau das Gleiche passiert bei einer Drehgestell-Lokomotive. Betrachten wir das Bild der Kräfteverteilung der Re 6/6. Die Zugkraft (Z) wird vom Rad auf der Schienenoberkante auf die Schiene übertragen. Die Summe aller Zugkräfte wird vom Zughaken auf die Wagen übertragen. Da sich aber der Zughaken rund 105 cm über der Schienenoberkante befindet, entsteht ein Drehmoment. Diese bewirkt, dass das in Fahrrichtung vordere Rad entlastet wird (oder bei unserem Töffli sogar abhebt). Genau dies will aber der Lokomotivkonstrukteur nicht. Das Rad darf nicht entlastet werden sondern es muss die ganze Last und somit Kraft auf die Schiene abgeben können.

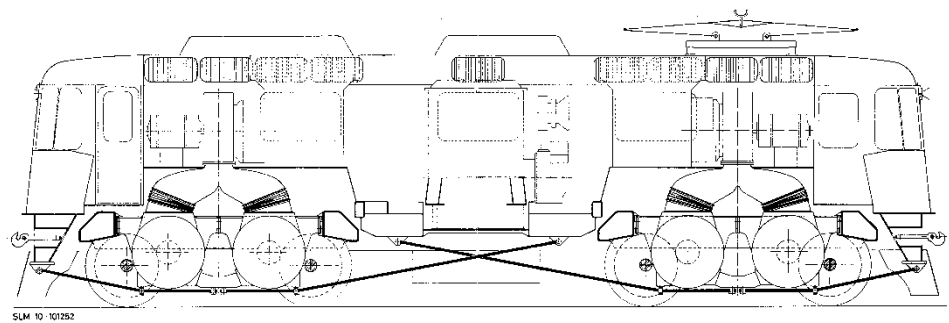
Bei der Entwicklung der Drehgestell-Lokomotiven wurden nun verschiedene Systeme verwendet, um die vordere Achse nicht zu entlasten. In der Anfangszeit der Ae 6/6 wurde eine Achsdruckausgleichsvorrichtung verwendet. Einfach gesagt, wurden mit Seilzügen und Druckluftzylindern die äussere Achse nach unten gedrückt. Es zeigt sich schon bald, dass beim dreiachsigen und längeren Drehgestell der Ae 6/6 sich dieses komplizierte System nicht lohnte und es wurde in der Folge ausgebaut. Bei der Re 4/4 der BLS kommt dieses System aber immer noch zur Anwendung.

Die SLM wählte für die Re 4/4 II/III und die Re 6/6 ein anderes System. Die Zugkräfte werden nicht mehr über einen Drehzapfen übertragen. Die Zugkräfte – und nur die Zugkräfte* - werden mit schrägen Stangen vom Drehgestell auf den Lokomotivkasten übertragen. Diese sind in der unteren Zeichnung ersichtlich. Die Stangen greifen theoretisch auf der Schienenoberkante an und übertragen die Zugkräfte auf den Lokomotivkasten. Diese Variante nennt sich Tiefzulanlenkung.

(*wenn Druckkräfte übertragen würden, müsste wegen den Biegemomenten die Stangen deutlich massiver gebaut werden. Dies ist übrigens bei der Re 460 der Fall, dort sind Zug-/Druckstangen im Einsatz).



Kräfteschema der Re 6/6 / Re 620 mit einteiligen Kasten (Nr. 11603 – 11689) (Zeichnung SLM).



Die Tiefzulanlenkung am Beispiel der Re 4/4 II / Re 420. Die Verlängerung der Kraftübertragung greift genau bei der Schienenoberkante in der Mitte des Drehgestelles an (Zeichnung Reglement SBB).

Schluss-Signal



Impressum

SBB Historic Team Erstfeld
Lindenstrasse 13
6472 Erstfeld

Redaktion / Fotos / E-Mail:
Roland Seehaus
sbbhistoric-seehaus@bluewin.ch