

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 12

Buchbesprechung: Neue Kalender

Autor: [s.n.]

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: 15.03.2025

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



PETER MEYER

KUNST IN DER SCHWEIZ

Von den Anfängen bis zur
Gegenwart
Vorwort von Bundesrat
Philipp Etter
48 zum Teil vierfarbige Tafeln,
Fr. 2.75

Mit diesem sorgfältig und reich ausgestatteten Kunstführer der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung wurde eine kleine schweizerische Kunstgeschichte geschaffen, die auch der bescheidenen Börse zugänglich ist

3 Ausgaben: deutsch - französisch - italienisch
Durch jede Buchhandlung

SCHWEIZER SPIEGEL VERLAG

DER PESTALOZZI KALENDER 1953

Farbenfrohe, neue Einbandbilder und Hunderte von prächtigen Illustrationen schmücken die beiden Ausgaben für Schüler und Schülerinnen

**Das ist ein Buch nicht nur für die
Schule, sondern für das Leben**

Der Pestalozzi-Kalender samt Schatzkästlein (468 Seiten) ist zum Preise von Fr. 4.45 erhältlich in Buchhandlungen und Papeterien oder direkt beim Verlag Pro Juventute in Zürich

Ae 6/6 - die Jubiläumslokomotive der SBB

Im gleichen Jahre, da sie auf ihr fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken können, nehmen die Schweizerischen Bundesbahnen ein Triebfahrzeug in Betrieb, das füglich als «Jubiläumslokomotive» bezeichnet werden darf: die neue Ae 6/6 11 401.

Schon ihr Äußeres läßt darauf schließen, daß es sich hier um eine besondere Leistung handelt, wurde doch die wuchtig erscheinende Maschine mit ein paar Zierstreifen und dem Schweizer Wappen auf den beiden Stirnseiten ausgezeichnet. Die Ae 6/6 ist vor allem für den schweren Dienst am *Gotthard* bestimmt und stellt in mancherlei Hinsicht eine Weiterentwicklung der 1946 erstmals gebauten und seither sehr populär gewordenen Re 4/4 dar. Es galt nun auch für den schweren Schnell- und Güterzugsdienst auf den Bergstrecken eine leistungsfähige, vielseitig verwendbare und wirtschaftliche Maschine zu verwirklichen, um vor allem den teuren und hemmenden Vorspanntrieb weitgehend auszuschalten. Schon früher hatte man mit dem Bau der bekannten «Mammut-Lokomotiven» dasselbe Ziel verfolgt und damit für die damalige Zeit beachtenswerte Leistungen erzielt. Mittlerweile ist aber die Entwicklung auf diesem Gebiet der Technik sehr stark vorangeschritten, so daß es heute möglich ist, kleinere und leichtere, aber trotzdem leistungsfähigere Maschinen zu bauen. Gestützt auf die günstigen Erfahrungen mit der Ae 4/4 der BLS und der Re 4/4 der SBB durfte der Schritt zum Bau einer *sechsaehsigen Lokomotive* mit zwei Drehstellen *ohne Laufachsen* gewagt werden. Damit verteilt sich auch bei der Ae 6/6 das gesamte Gewicht der Maschine von rund 120 Tonnen ausschließlich auf die sechs Triebachsen und wird damit für die Adhäsion voll nutzbar gemacht. Jeder Achse ist ein Triebmotor von 1000 PS zugeordnet, was eine Totleistung von 6000 PS ergibt. Die zwei dreiaehsigen Drehgestelle sind weitgehend elektrisch geschweißt und tragen den auf vier seitlich angeordneten Doppelblattfedern abgestützten Lokomotivkasten. Dieser ist selbsttragend und verwindungssteif gebaut und kann somit zur Übertragung von Kräften verwendet werden, wie dies bei den modernen Bauarten üblich geworden ist. — Die Speisung der Motoren erfolgt über den genau in der Mitte der Lokomotive aufgestellten, radialgeblechten Transformator, welcher auf seiner Hochspannungsseite von einem motorisch angetriebenen Stufenschalter (28 Fahrstufen) gesteuert wird. Für die Fahrt auf den langen Gefällstrecken ist die elektrische Nutzstrombremse (System MFO) vorhanden, die das Gewicht der Lokomotive und einen Teil des Zuggewichtes elektrisch abbremst und die dabei erzeugte Energie an die Fahrleitung zurückgibt. Neben der Handbremse besitzt die Maschine drei mit Druckluft betriebene mechanische Bremsen, mit denen auch die Schleuderschutzvorrichtung kombiniert ist. Zu nennen sind ferner die vervollkommnete Sicherheitssteuerung und die übliche automatische Zugssicherung.

Einige knappe Angaben mögen die Leistungsfähigkeit der Ae 6/6 kurz veranschaulichen: Wie aus den bereits genannten Zahlen hervorgeht, beträgt das Leistungsgewicht der Maschine nur 20 kg/PS, was als außerordentlich niedrig gilt. Nur in den seltensten Fällen wird eine Ae 6/6 am *Gotthard* einen Vorspann benötigen, bringt sie doch Schnellzüge von 600 Tonnen Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 75 km pro Stunde über die kurvenreichen Rampen mit 27 Promille Steigung. Auf Talstrecken mit einer Steigung bis zu 10 Promille kann die Anhängelast auf 1450 Tonnen gesteigert werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 125 km pro Stunde. Den Ingenieuren, Technikern und Arbeitern der AG Brown Boveri in Münchenstein und Baden, der SLM Winterthur und den übrigen beteiligten Firmen, besonders aber den Fachleuten der Bundesbahnen sei auch an dieser Stelle zum wohlgelungenen Werk Dank und Anerkennung ausgesprochen! h. u. w.

W
Clichés
werben durch ihre Qualität

A. Wetter & Co. Hotzstrasse 23 Zürich 6 Tel. 2617 37

Neue Kalender

SBB-Kalender 1953

Der vom Publizitätsdienst SBB herausgegebene Kalender der Schweizerischen Bundesbahnen widmet sich diesmal speziell dem Güterverkehr. Wie vielseitig dieser ist und wie manche interessante Probleme er stellt, geht aus der mit Sorgfalt zusammengestellten Bildfolge schön hervor. Vom Containerwesen erfahren wir da so gut wie vom Umschlag im Basler Rheinhafen, vom Trajekt über den Bodensee, von Kohle-, Holz- und Lebensmitteltransporten wie vom Transitverkehr durch die Schweiz.

Pestalozzi-Kalender 1953 (mit Schatzkästlein). Ausgaben für Schüler und Schülerinnen, Verlag Zentralsekretariat Pro Juventute, Zürich.

Er ist wieder da, der Pestalozzi-Kalender, in seiner Vielfältigkeit, welche die Jugend entzückt und sogar die Erwachsenen in Erstaunen setzt! Der in Text und Bild gebotene Stoff ist so anregend, daß der Jugendliche über Monate hin zu lesen, zu lernen, zu denken, zu vergleichen hat. Im Pestalozzi-Kalender sind die modernen pädagogischen Grundsätze vom ernsthaften und dennoch freudvollen, interessierten und unterhaltsamen Erarbeiten schon längst vorweggenommen. Deshalb erfreut er sich bei den Schülern Jahr für Jahr derselben Gunst. ing.

Rôtisserie

RÄBLUS BASEL

«HOLBEINSTUBE»

Dufourstraße 42, am Aeschenplatz, 5 Min. vom Bahnhof
Telefon (061) 3 36 00 / 4 53 45 2 Konferenzzimmer

TÄGLICH:

Leberknödel	Scampis	Alle Wildspezialitäten
Schnecken	Hummer	Menus à Fr. 4.50, 6.50, 9.50
Moules	Langousten	Teller-Lunch mit Suppe 2.50

Biere vom Faß (Glas Fr. -.55): Hofbräu-München hell, Mai Bock
Carlsberg Kopenhagen, Stout



GUSTI BERNER
(Balbo)
Mître rôtisseur