



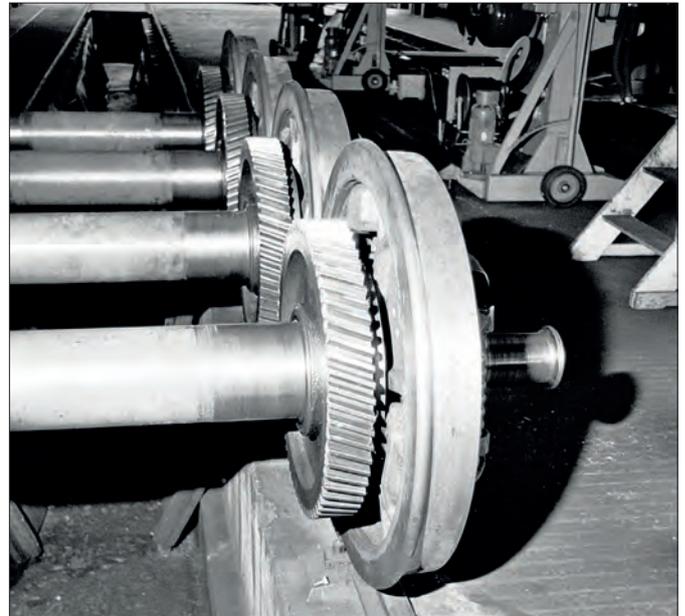
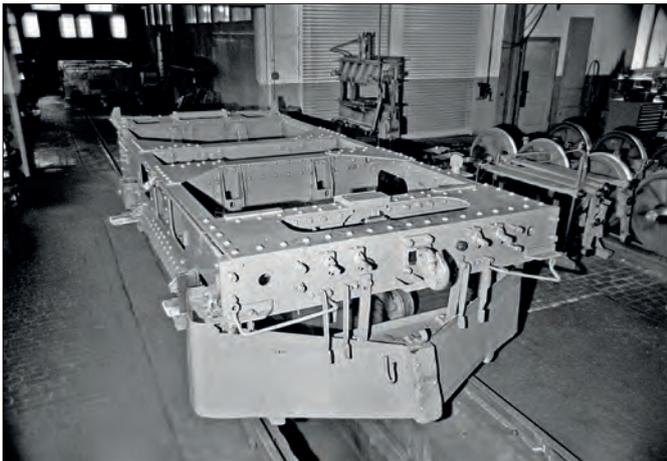
Elektrolok Be 4/4

Der BT und EBT Christian R. Frauenknecht

Elektrischer Teil

Der gesamte elektrische Teil ist im Lokomotivkasten untergebracht. Eine aus heutiger Sicht geräumige Unterteilung der Apparate ermöglicht optimalen Zugang für den Unterhalt: Von jedem Führerstand aus können die wichtigsten elektrischen Apparate betätigt werden. Die Lokomotiven sind zudem mit der Sicherheitssteuerung System Sécheron für einmännige Bedienung ausgerüstet.

Die Lokomotive Be 4/4 verfügt über verschiedene Stromkreise, die in Hauptstromkreise (Hochspannungs-, Triebmotoren- und Zugheizungsstromkreis) und Nebenstromkreise (Hilfsbetriebs-, Generator- & Batterie-, Steuer- und Beleuchtungsstromkreis) aufgeteilt sind.



Drehgestellrahmen und Zahnräder der Achsen bei der Revision in Herisau, 9. Dezember 1978.

Hauptdaten des Motors :

Typ M8-508	Stundenbetrieb	Dauerbetrieb
Leistung am Radumfang	400 PS	360 PS
Zugkraft am Radumfang	1965 kg	1765 kg
Tourenzahl	1175 t/min.	1175 t/min.
Stromstärke	1110 Amp.	1035 Amp.
Klemmenspannung	314 V	302 V

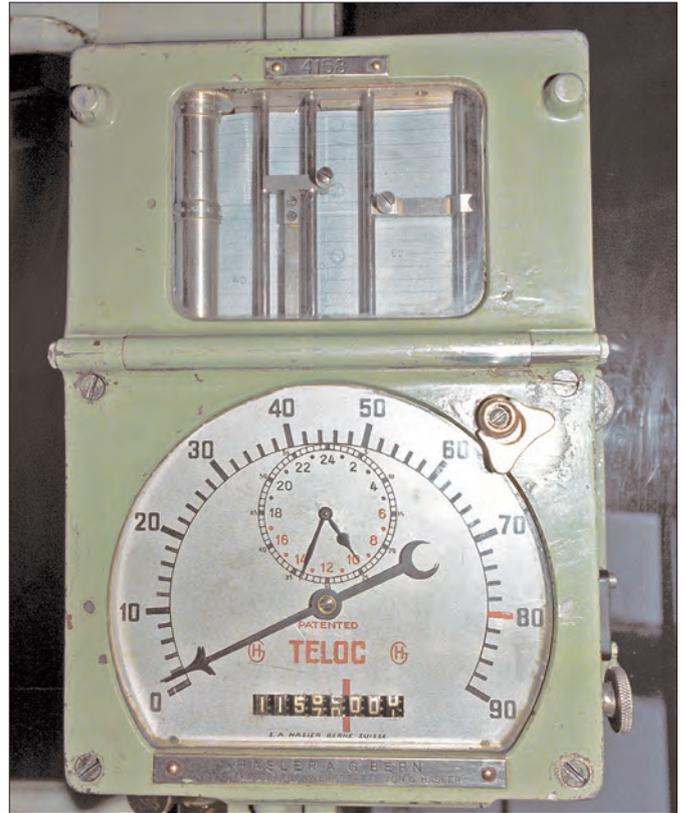


Lokkasten der Be 4/4, Gangseite (ohne elektrische Ausrüstung) bei der SLM in Winterthur, 1930.

Führerstände

Die wichtigsten Apparate können von jedem Führerstand aus bedient werden, beispielsweise die Lokomotivpfeife, Bremsen, Luftsandstreuer und die Lastausgleich-Vorrichtung und elektrischen Apparate. Der registrierende Geschwindigkeitsmesser System Teloc befindet sich im Führerstand 2; er zeichnet Geschwindigkeit, Zeit und Kilometer auf den Streifen. Der Führerstand 1 ist mit dem nicht registrierenden Geschwindigkeitsmesser, der lediglich die Geschwindigkeit anzeigt, ausgestattet.

Die Führerstände und Seitenwände des Apparate-raums sind miteinander vernietet. Das Dach des Letzteren ist in drei Teilen abnehmbar. In jedem Führerstand befindet sich an der Frontwand ein Tisch, der die für die Führung der Be 4/4 nötigen Apparate und Instrumente enthält. Links sind kleine Bleche, die als Verschalung der Bremsspindel dienen. In den gleichen Kasten ist im Führerstand 1 die Handluftpumpe mit Dreiweghahn und Stromabnehmerventil eingebaut, während im Führerstand 2 am selben Ort ein Teil der Werkzeugausrüstung untergebracht ist. An beiden Führerstandrückwänden sind Beleuchtungsschalt-tafeln montiert und die Sandkasten und Heizkörper befestigt.



V-Messer mit Streifenaufzeichnung.



Führerstand 1, für die stehende Bedienung.



Führerstand 2, welcher für sitzende Bedienung umgebaut wurde.



Be 4/4 14 mit einem Schnellzug mit Speisewagen auf der Fahrt von Romanshorn nach Luzern, bei Herisau, ca. 1950.



Be 4/4 12 in Herisau, 15. Juni 1975.



Be 4/4 15 mit «Voralpenexpress» in Rothenthurm, 7. Mai 1967.



Be 4/4 14 in Herisau, 13. Mai 1960.



Be 4/4 Nr. 14 bei Herisau,
23. September 1986.



Güterzug mit Be 4/4 Nr. 11 und
Nr. 15 in St. Gallen Haggen,
11. September 1987.



Be 4/4 11 als Bremslok bei
Versuchsfahrten mit dem
neuen Pendelzug RDe 4/4 74,
dazu Wagen B 363, WR 451,
B 450 in Neukirch-Egnach,
8. Juli 1982.



Be 4/4 11 im Rangierdienst im Bahnhof Herisau, 1992.



Be 4/4 11 mit Extrazug in Lichtensteig, 6. Oktober 1990.



Nächtliches Warten auf den nächsten Einsatz in Wattwil, Be 4/4 11, 28. Dezember 1995.