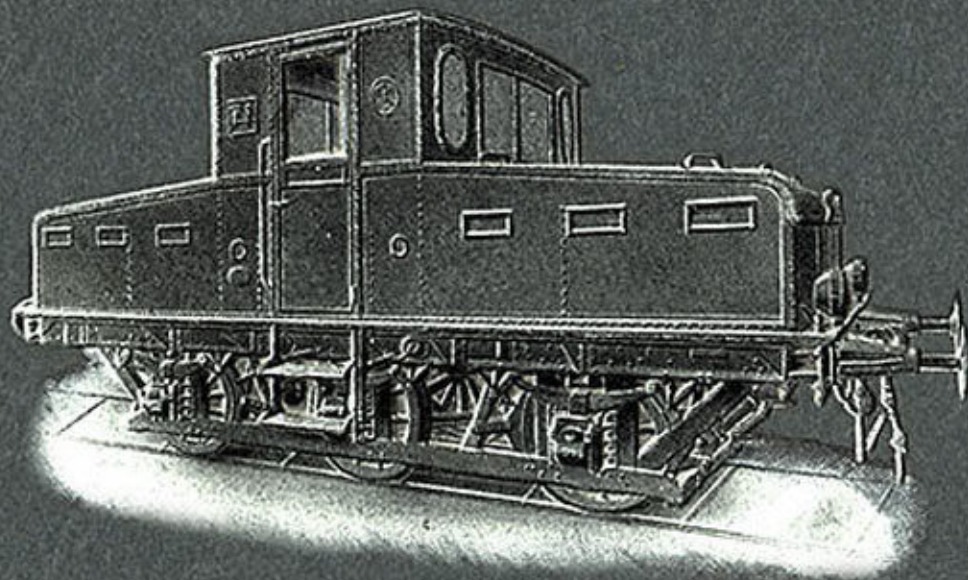


... LOCOMOTIVEN ... MIT ACCUMULATORENBETRIEB



ACCUMULATOREN-FABRIK
ACTIEN-GESELLSCHAFT ABT. II
BERLIN NW.6



Elektrische Lokomotiven finden heute noch nicht in dem weitgehenden Masse Verwendung, wie dies eigentlich im Hinblick auf ihre Vorteile der Fall sein sollte. Der Verschiebedienst wird vielmehr im wesentlichen auch noch in solchen Betrieben mittels Dampflokomotiven ausgeführt, in welchen elektrische Kraftanlagen von genügender Grösse vorhanden sind, die ohne grösseren Kostenaufwand zur Kraftlieferung für die Güterbeförderung mit benutzt werden könnten.

Die nachstehenden Ausführungen sollen dazu dienen, die Interessenten unter gleichzeitiger Vorführung einer Anzahl von Beispielen von ausgeführten elektrischen Lokomotiven auf die Vorzüge derselben aufmerksam zu machen.

Dieselben bestehen im wesentlichen in folgendem:

Die elektrische Lokomotive ist jederzeit betriebsbereit, und zwar ohne Kraftverbrauch bei Betriebspausen, während die Dampflokomotive dauernd unter Dampf gehalten werden muss und daher unter Umständen eine verhältnismässig grosse Kohlenmenge unnütz verbraucht.

Dieser Umstand trägt in erster Linie dazu bei, dass der Betrieb mit elektrischen Lokomotiven bei gleicher Leistung sich in den meisten Fällen, billige Kraft vorausgesetzt, weit ökonomischer

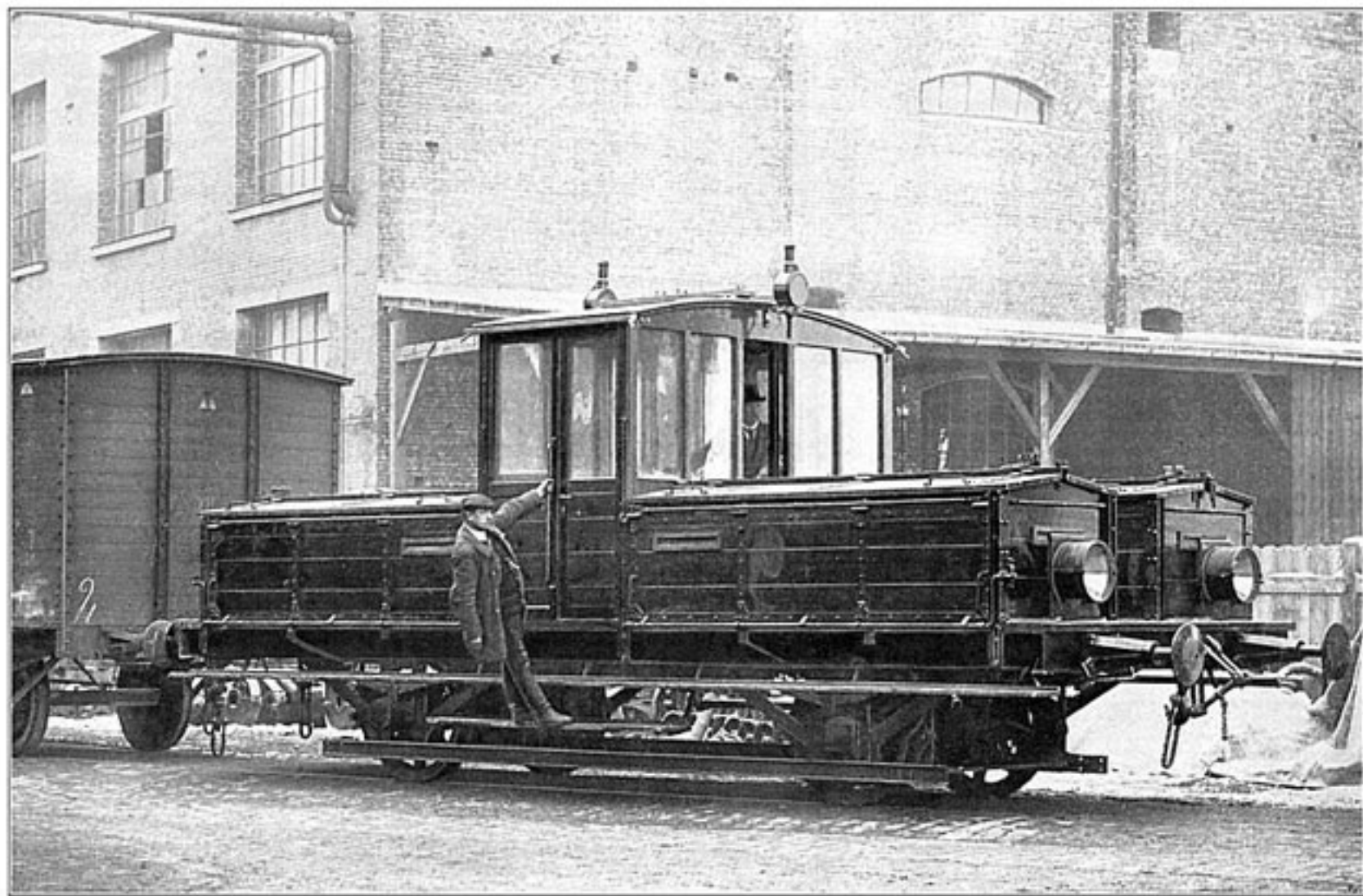


Fig. 6. Fabriklokomotive der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co., Nürnberg; im Betriebe seit dem Jahre 1899. Batterie bestehend aus 260 Elementen der Type III GO 70.

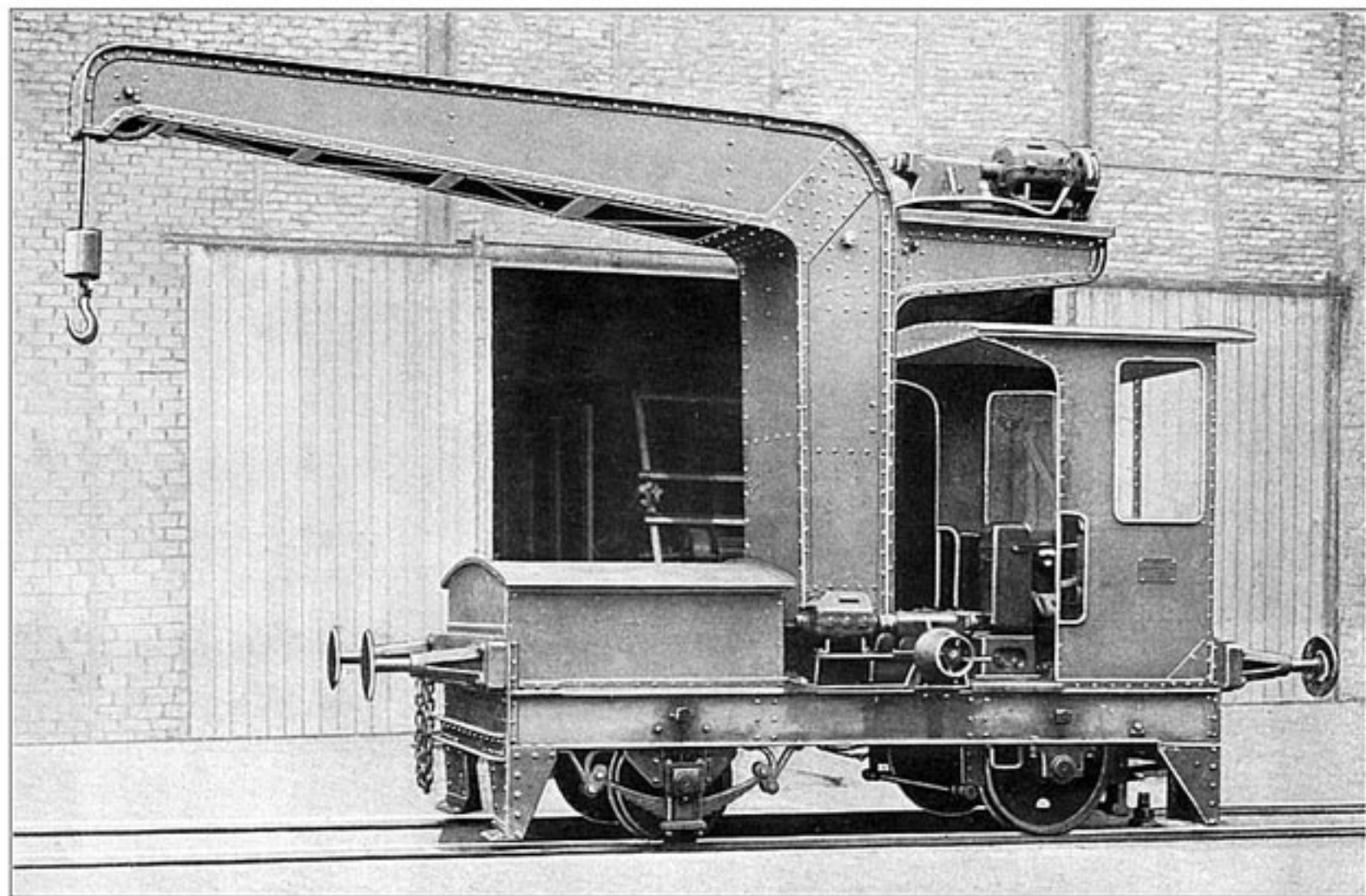


Fig. 14. Kranlokomotive der Düsseldorfer Maschinenbau-Aktiengesellschaft, vorm. J. Losenhausen. Batterie bestehend aus 60 Elementen der Type III GO 100.

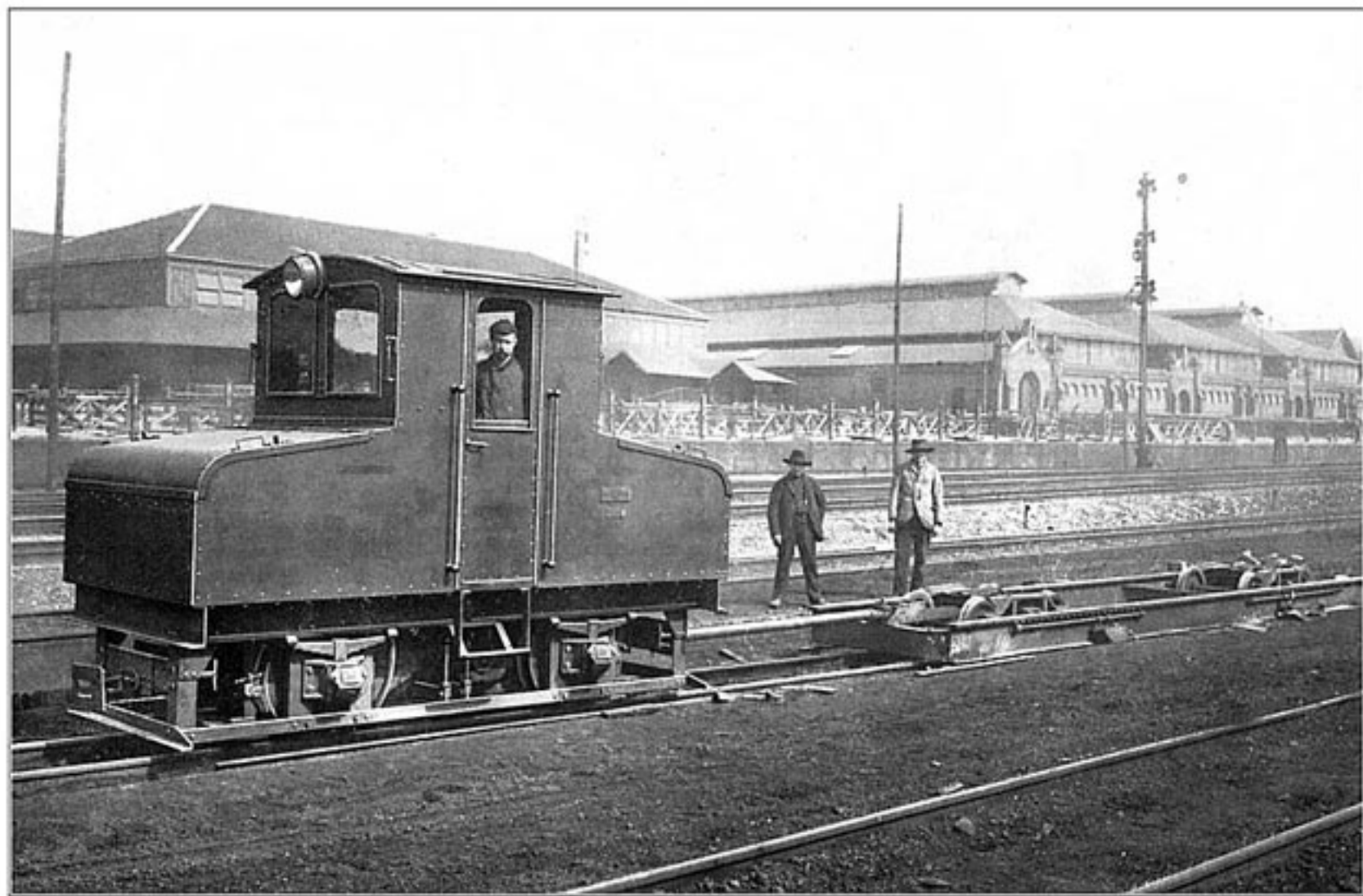


Fig. 23. Accumulatoren-Lokomotive der Firma Th. Goldschmidt, Essen. (Erbauer: Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft Berlin.) Batterie bestehend aus 80 Elementen der Type IV J 100.

