

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 22

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 23.02.2026

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

INHALT: Die elektrischen Lokomotiven der Wengernalpbahn. — Mein Landhaus. — Wettbewerb für zwei Tramwärthäuschen in Genf. — Allgemeine Theorie über die veränderliche Bewegung des Wassers in Leitungen. — Berner Alpenbahn. — Miscellanea: Motorische Verwertung der Sonnenwärme. Desinfektion von Eisenbahnpersonenwagen. Koncessionserneuerung der Omnibus und Tramways der Stadt Paris. Neues Wohnquartier in Chur. Eidg. Polytechnikum. Elektrischer Betrieb auf der Rhätischen

Bahn. Badischer Architekten- und Ingenieurverein. XI. internationaler Geologenkongress. — Konkurrenz: Schulhaus in Neuhausen. — Literatur: Der Eisenbau. Der Entropiesatz oder der zweite Hauptsatz der mechanischen Wärmetheorie. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung. Frühjahrssitzung des Ausschusses.

Tafel 69: Die elektrischen Lokomotiven der Wengernalpbahn.

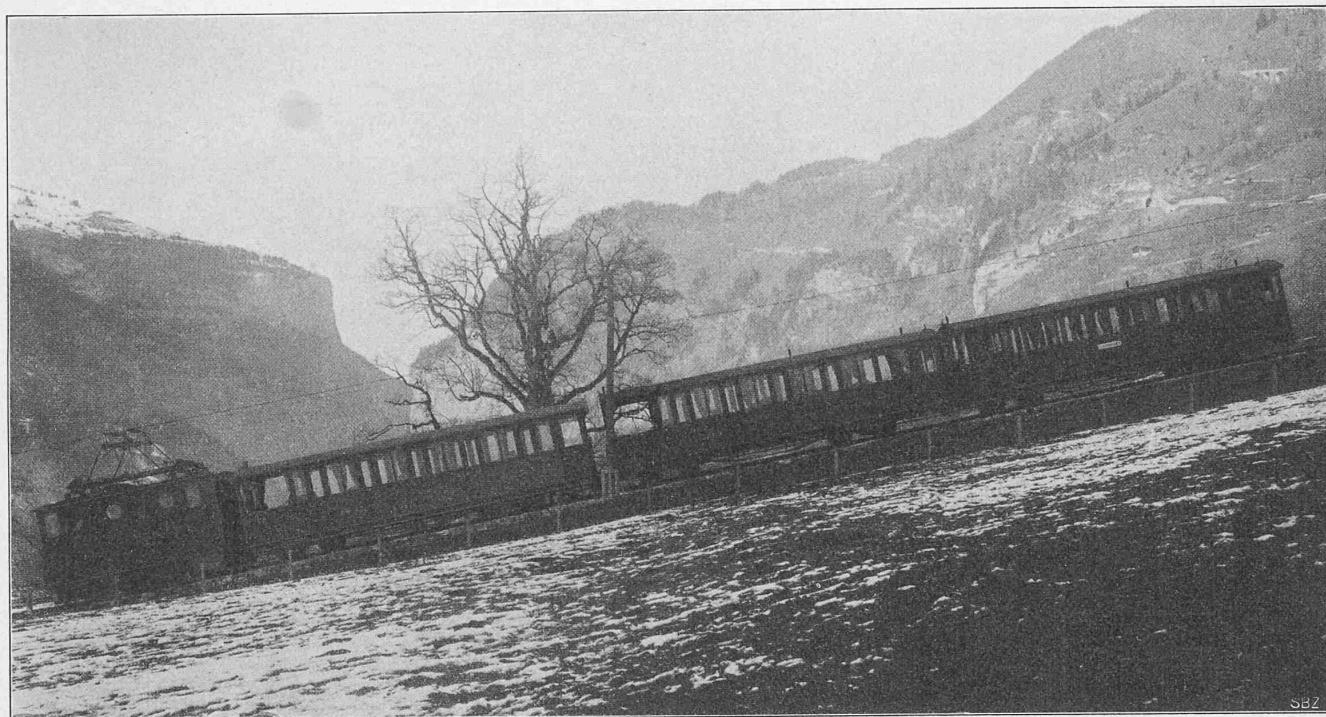


Abb. 1. Dreiwagenzug auf der Rampe von 18% der neuen Linie Lauterbrunnen-Wengen.

## Die elektrischen Lokomotiven der Wengernalpbahn.

Von Ingenieur H. Morgenthaler in Interlaken.  
(Mit Tafel 69.)

Seit dem 3. Juni 1909 ist auf der Strecke Lauterbrunnen—Scheidegg der Wengernalpbahn der teilweise elektrische Betrieb eingeführt, und zwar wurden an diesem Tage zwei elektrische Lokomotiven, No. 51 und 52, dem Betriebe übergeben, denen eine dritte (No. 53) am 15. Juli und eine vierte (No. 54) am 10. August folgten. Bis zum Ablauf des Sommerfahrrplanes, d.i. zum 31. Oktober, wurden von diesen vier Lokomotiven insgesamt 11 000 Zugskilometer mit 311 000 Bruttotonnenkilometern geleistet; das mittlere Zugsgewicht betrug somit 28,5 t. Im Laufe des Winterbetriebes Lauterbrunnen—Wengen (ausschliesslich elektrisch), dauernd vom 15. Dezember 1909 bis 28. Februar 1910 wurden ausgeführt 1580 Zugskilometer mit 41 000 Bruttotonnenkilometern, entsprechend einem mittleren Zugsgewicht von 26 t. Weitere vier Lokomotiven desselben Types Nr. 55 bis 58 sind im Laufe des März und April 1910 abgeliefert worden.

Die elektrischen Lokomotiven der Wengernalpbahn bieten insofern etwliches Interesse, als sie mit *Gleichstrom von 1500 bis 1800 Volt*, einer Spannung, die hier bei Bergbahnlokomotiven erstmals zur Anwendung gelangte, betrieben werden. Was den mechanischen Teil anbetrifft, so weist auch dieser verschiedene Neuerungen gegenüber früheren Ausführungen auf. Es betrifft dies insbesondere die Zahndruck-Ausgleichvorrichtung, die Unabhängigkeit bei der Bergfahrt von der durch die automatische Bremse für die Talfahrt begrenzten Fahrgeschwindigkeit und endlich die Ausführung der Triebzahnrad-Bremsen als kombinierte Band- und Klotzbremsen.

Die Lokomotiven befördern in ununterbrochenem Betriebe je zwei Personenwagen zu 48 Plätzen auf Steigungen bis 25%, bzw. je drei solcher Wagen auf Steigungen bis 18% (Abb. 1). Dabei beträgt die Fahrgeschwindigkeit 8,5 km/Std. Bei einem Lokomotivgewicht von 16,15 t ergeben sich die *Maximalzugsgewichte* wie folgt:

Zweiwagenzug auf 25%:	Dreiwagenzug auf 18%:
Lokomotive . . . . 16,15 t	Lokomotive . . . . 16,15 t
2 Wagen zu 5,3 t . 10,6 t	3 Wagen zu 5,3 t . 15,9 t
96 Personen zu 70 kg 6,74 t	144 Personen zu 70 kg 10,08 t
	33,49 t
	42,13 t

und Motorleistungen an der Motorwelle von 300 PS. auf 25%, bzw. 280 PS. auf 18% Steigung.

Der maximale, auf zwei Triebzahnräder verteilte Zahndruck ergibt sich beim Zweiwagenzug auf 25% zu 9000 kg oder für jedes Rad zu 4500 kg.

Der Abstand der beiden Laufachsen ist, um günstige Stabilitätsverhältnisse zu erhalten, mit 2600 mm möglichst gross angenommen worden; der Minimal-Kurvenradius der Bahn beträgt 60 m, die Spurweite 800 mm. Aus dem genannten Grunde ist die bergseitige Laufachse mehr belastet als die talseitige. Nach genauen Abwägungen der voll ausgerüsteten Lokomotive (einschl. Kühlwasser, Hilfswerkzeug wie Winde u.s.w.) entfallen auf die bergseitige Laufachse 9,06 t, auf die talseitige 7,09 t, zusammen 16,15 t. Der Ueberhang beträgt bergseitig 1450 mm, talseitig 1420 mm, sodass sich eine Totallänge der Lokomotive, über Puffer gemessen, von 5470 mm ergibt; der Abstand der beiden Triebzahnräder ist zu 1150 mm angenommen.

Die Uebertragung der Kraft von den zwei Motoren auf die Triebräder von 700 mm  $\phi$  erfolgt mittels doppelter Zahnräderübersetzung im Verhältnis von 1:11,45 unter Zwischenschaltung der auf den beiden Motorwellen montierten Rutschkupplungen; die Räder der ersten Ueber-