

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	75/76 (1920)
<b>Heft:</b>	8
<b>Artikel:</b>	Die 1B+B1 Wechselstrom-Lokomotiven für die Bernischen Dekretsbahnen
<b>Autor:</b>	Zindel, Georges
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-36510">https://doi.org/10.5169/seals-36510</a>

### 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:** 22.02.2026

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

INHALT: Die 1B + B1 Wechselstrom-Lokomotiven für die Bernischen Dekretsbahnen. — Das Waldschlössli bei Glarus. — Beobachtungen über Geschwindigkeitshöhen bei Profiländerungen in Kanälen. — Aus der Praxis der Metallographie. — Vom Ritomwerk der S. B. B. — Zur Kuppel der Eidg. Techn. Hochschule. — † J. Dumur. — Miscellanea: Eisenbahnwagen aus Eisenbeton. Simplon-Tunnel II. Die Entwicklung des

Automobilverkehrs in den Vereinigten Staaten. Internationales Kälte-Institut in Paris. — Konkurrenz: Schiffsbarmachung des Rheins Basel-Bodensee. — Vereinsnachrichten: St. Gallischer Ingenieur- und Architekten-Verein: Protokoll der V. Sitzung im Jahre 1920. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Protokoll der Ausschuss-Sitzung. Stellenvermittlung.

## Band 76.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 8.

## Die 1B + B1 Wechselstrom-Lokomotiven für die Bernischen Dekretsbahnen.

Auf Antrag der bernischen Regierung beschloss der Grosser Rat des Kantons Bern im Herbst 1918, die Elektrifizierung der mit Dampf betriebenen Linien der Bernischen Dekretsbahnen nach dem bei den Schweiz. Bundesbahnen zur Anwendung kommenden System mit Einphasen-Wechselstrom von 15000 Volt und 15 bis 16 $\frac{2}{3}$  Perioden mit möglichster Beschleunigung durchzuführen. Anfang 1919 wurde vorerst an den elektrischen Ausbau der gemeinschaftlich mit der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn betriebenen Strecken geschritten, d. h. der Gürbetalbahn (Bern-Belp-Thun) sowie der Linien Spiez-Interlaken-Bönigen, Spiez-Zweisimmen und Bern-Schwarzenburg. Gegenwärtig werden die beiden erstgenannten Linien sowie die Teilstrecke Spiez-Erlenbach bereits elektrisch betrieben. An Lokomotiven wurden vorläufig 14 Stück des Typs 1B + B1 in Auftrag gegeben, davon je sieben Stück an die Maschinenfabrik Oerlikon und an die A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden, je in Gemeinschaft mit der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. Von diesen Lokomotiven sind heute 10 Stück abgeliefert.

Die Lokomotiven, die für die Förderung sowohl von Personen- als auch von Güterzügen bestimmt sind, stellen einen Typ dar, der zu einer weiten Verbreitung auf normalspurigen Nebenbahnen mit beschränktem Achsdruck geeignet erscheint. Ihr allgemeiner Aufbau ist aus den Abbildungen 1 und 2 ersichtlich, von denen die zweite auch die Anordnung der elektrischen Ausrüstung in den von der Firma Brown, Boveri & Cie. gelieferten Maschinen erkennen lässt, während Abb. 1 eine von der Maschinenfabrik Oerlikon ausgerüstete Lokomotive zeigt.

gebaut, was einer Stundenleistung der Motoren von 1035 PS und einer Dauerleistung von 780 PS, am Radumfang gemessen, entspricht. Auf der Steigung von 25% sollen die Lokomotiven während 15 Minuten eine um 20% höhere Leistung abgeben können, als die 8000 kg am Umfang des Triebrades, und zwar durch Erhöhung der Geschwindigkeit oder der Zugkraft oder beider zugleich. Als maximale Geschwindigkeit wurden 60 km/h, als maximaler Triebachsdruck 12,75 t, als Laufmetergewicht 5,2 t und als Höchstgewicht der Maschine 72,5 t festgesetzt.

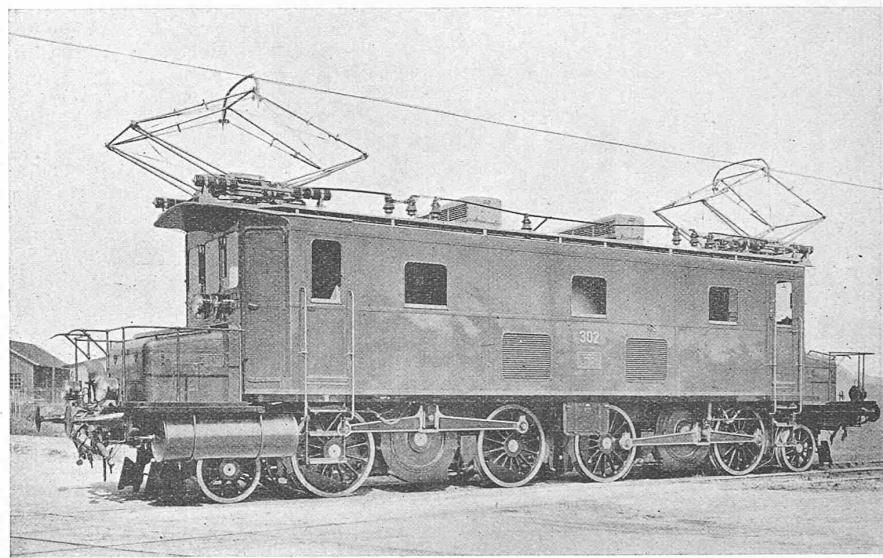


Abb. 1. Einphasenwechselstrom-Lokomotive 1B + B1 der Bernischen Dekretsbahnen.

Der von der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik stammende *mechanische Teil* der Lokomotiven besteht, wie aus Abbildung 2 ersichtlich, aus zwei Drehgestellen, die durch je einen Drehzapfen mit der Brücke verbunden sind. Durch diese Brücke werden nur die Zugkräfte übertragen, die Stoßkräfte dagegen durch Pufferplatten direkt von einem Drehgestell zum andern. Die Brücke ruht in üblicher Weise auf je zwei neben den Drehzapfen angeordneten Gleitpfannen sowie, über den Laufachsen, auf zwei federnden Rollenstützen. Durch diese wird ein einstellbarer Teil des Brücken- und Kastengewichts auf die vordere Partie des Drehgestells übertragen. Die Anordnung des Lokomotivkastens ist die übliche, mit einem mittleren Raum für den Transistor samt zugehörigen Apparaten und zwei aussenliegenden Führerständen. Die diesen vorgebauten, Kompressor und Sandkasten enthaltenden Hauben sind nicht auf der Brücke, sondern am Drehgestell befestigt.

Jedes Drehgestell ist mit einem Motor ausgerüstet, der über beidseitig angeordnete Vorgelege mit Schraubenverzahnung und Uebersetzungsverhältnis 1:3,86 auf eine Blindwelle arbeitet, die ihrerseits durch einfache, mit Schlitz und Stein versehene Kuppelstangen mit den Triebrädern in Verbindung steht. Eine Federung ist bei diesen Lokomotiven weder in den Zahnrädern, noch in den Zahnkolben vorhanden.

Die mit künstlicher Ventilation versehenen *Triebmotoren* sind bei allen Lokomotiven, wie u. a. bei den Lokomotiven für die Gotthardlinie der S. B. B., als kompensierte Einphasen-Seriemotoren mit phasenverschobenen Hilfsfeldern gebaut, nur mit dem Unterschied, dass die

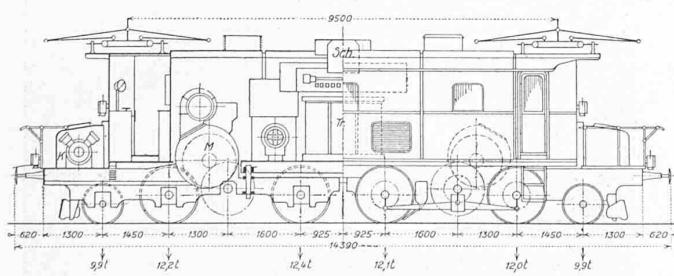


Abb. 2. Typenskizze der Lokomotive. — Maßstab 1:150.

Laut Pflichtenheft müssen die Lokomotiven ein Anhängegewicht von 310 t auf 15% Steigung und ein solches von 180 t auf 25% Steigung je mit einer Geschwindigkeit von 35 km/h befördern. Die Züge müssen auf diesen Steigungen sicher angezogen und in höchstens vier Minuten auf die genannte Geschwindigkeit gebracht werden können. Die Lokomotiven sind dementsprechend für die Entwicklung einer Zugkraft von 8000 kg während einer Stunde und von 6000 kg dauernd bei 35 km/h Geschwindigkeit

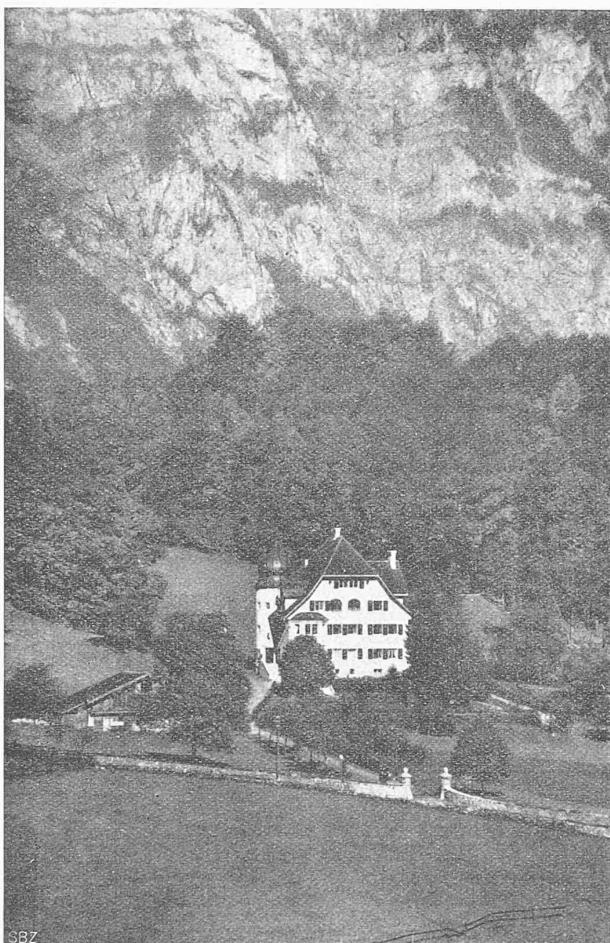


Abb. 1. Das „Waldschlössli“ bei Glarus, von Süden gesehen.

von BBC stammenden Motoren (bei den Lokomotiven Nr. 308 bis 314) zwölfpolig und mit Widerstandsverbindungen zwischen Kollektor und Armatur versehen sind, während die M. F. O. ihre Motoren (bei den Lokomotiven Nr. 301 bis 307) zehnpolig und ihrer Erfahrung gemäss ohne solche Verbindungen ausgeführt hat. Entsprechend der geforderten Leistung der Lokomotive von  $1035\text{ PS}$  während einer Stunde und von  $780\text{ PS}$  dauernd, am Radumfang gemessen, haben die Motoren je  $560\text{ PS}$  während einer Stunde, bzw.  $425\text{ PS}$  dauernd an der Welle abzugeben, bei der, der Geschwindigkeit von  $35\text{ km/h}$  entsprechenden Umlaufzahl von  $580\text{ Uml/min}$ .

Die Geschwindigkeitsregulierung der dauernd in Parallelschaltung arbeitenden Triebmotoren geschieht in bekannter Weise durch allmähliche Änderung der ihnen aufgedrückten Spannung mittels eines mit Stufenschalter (von 13 bzw. 16 Stufen) versehenen Stufentransformators. Dieser Stufenschalter ist bei den BBC-Lokomotiven über, bei den M. F. O.-Lokomotiven neben dem Transformator aufgestellt. Sein Antrieb erfolgt bei den erstgenannten Lokomotiven von Hand mittels Kettenübertragung, bei den andern durch Elektromotor. Die Umkehrung der Motor-Drehrichtung wird durch Änderung der Stromrichtung in den Erregerwicklungen mittels auf den Motoren aufgebauten Fahrtwendern bewirkt.

Was die Stufentransformatoren anbetrifft, so sind sie als Oeltransformatoren ausgeführt. Eine Verminderung des Transformatorgewichtes ist bei den BBC-Lokomotiven durch Anwendung einer künstlichen Oelumlaufkühlung erzielt, während bei den M. F. O.-Lokomotiven die Abkühlung dadurch gefördert wird, dass der zu diesem Zwecke regendicht verschlossene Transformator in einem offenen Schacht aufgestellt ist, wie bei den früher hier beschriebenen Güterzuglokomotiven für die Gotthard-

Linie.<sup>1)</sup> Neben der für normal 500 Volt berechneten Sekundärwicklung für den Motorstromkreis, die mit 220 Volt auch die Nebenbetriebe (Motoren der Ventilatoren, Kompressoren, der Umformergruppe für die Lokomotivbeleuchtung usw.) speist, besitzt der Transformator eine weitere Sekundärwicklung von 800 bis 1200 Volt für die rund  $200\text{ kW}$  erfordernde Zugheizung.

Zum Abschalten der Lokomotive von der Fahrleitung dient ein über, bzw. neben dem Transformator auf dessen Hochspannungsseite angeordneter automatischer Oelschalter mit Dämpfungswiderstand, der vom Führerstand aus elektropneumatisch betätigt wird.

Der einzige Schutz der elektrischen Ausrüstung gegen Ueberspannungen besteht in Induktionspiralen. Von der Erfahrung ausgehend, dass es zweckmässiger sei, jeden einzelnen Streckenabschnitt der Fahrleitung durch statioäre Einrichtungen zu schützen, wurde von einem weitergehenden Ueberspannungsschutz der Lokomotive Umgang genommen.

Es sei noch erwähnt, dass mit Rücksicht auf die geringen und kurzen Steigungen der zu befahrenden Strecken eine Nutzbremsung bei Talfahrt auf diesen Lokomotiven nicht in Betracht gezogen wurde. G. Z.

### Das Waldschlössli bei Glarus.

Erbaut 1913 durch Streiff & Schindler, Architekten in Zürich.  
(Mit Tafeln 3 und 4.)

Wenige Wochen vor seinem Tode übergab uns Arch. R. Streiff aus eigenem Antrieb die Bilder und Pläne zur vorliegenden Veröffentlichung eines Werkes der nunmehr leider erloschenen Firma besten Klanges. Wir dürfen daraus schliessen, dass er selbst diesen Bau zu jenen zählte, die noch nach Jahren „gut“ sind und geeignet, das baukünstlerische Wollen des Architekten zu veranschaulichen. Streiffs unerwarteter Hinschied hat es verunmöglicht, die Bilder durch seine eigenen Worte zu begleiten, und so ersuchten wir seinen Freund und frühern langjährigen Mitarbeiter Gottfried Schindler um die nötigen Angaben dazu. Er schreibt uns nun folgendes:

„Auf der westlich der Stadt Glarus gegen den Glärnisch ansteigenden Halde liegt, zwischen waldbestandenen Hügeln, die Liegenschaft „Waldschlössli“; hier erhob sich ein

<sup>1)</sup> Band LXXV, Seite 229 (22. Mai 1920).



Abb. 2. Ost- und Nordseite des „Waldschlössli“ bei Glarus.