

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	92 (1974)
Heft:	27: Jubiläumsausgabe 100 Jahre "Die Eisenbahn" - "Schweizerische Bauzeitung"
Artikel:	Die neuen Triebwagen BDeh 4/4 der Chemins de fer Fribourgeois Gruyère - Fribourg - Morat (GFM)
Autor:	Eeuwijk, Willy van / Werder, Joachim
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-72410

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: 21.02.2026

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

Die neuen Triebwagen BDeh 4/4 der Chemins de fer Fribourgeois Gruyère – Fribourg – Morat (GFM)

Von W. v. Eeuwijk und J. Werder, Pratteln

DK 625.285

Für das Meterspurnetz der Chemins de fer Fribourgeois (GFM) sind zwei vierachsige Triebwagen von den Firmen Schindler Waggon AG., Pratteln (mechanischer Teil), und Société des Ateliers de Sécheron, Genève (elektrischer Teil), geliefert worden (Bild 1). Diese Triebwagen werden vorerst ohne Innenausstattung für Güterzüge eingesetzt und später in Personentriebwagen umgebaut.

Während der Bauarbeiten an der Nationalstrasse N12 Bern–Vevey wird ein Teil des Kiestransportes von der GFM übernommen. Für diesen Transport haben die genannten Firmen auch zehn Kieswagen [1] geliefert. Ein Triebwagen und vier Kieswagen bilden eine Pendelzugkomposition (Bild 2). Jeweils der letzte Kieswagen ist mit einer Steuerkabine versehen, in der die gleichen Bedienungselemente angeordnet sind wie im Führerstand der Triebwagen.

Für den Kiestransport wird durch Zuladung von Ballast das Dienstgewicht auf 46 t erhöht; dieses Adhäsionsgewicht wird benötigt, um vier beladene Kieswagen mit einer Gesamt-Anhängelast von 208 t auf Steigungen bis 32% zu befördern.

Der Wagenkasten ist in der üblichen selbsttragenden Leichtstahlbauweise ausgeführt und für einen Pufferdruck von 80 t bemessen. Die Inneneinrichtung wird erst nach Beendigung der Kiestransporte vervollständigt. Dann werden die Abteile, Fenster eingebaut und die Innenverkleidung, die Bestuhlung sowie die innere Ausrüstung montiert. Die Querwände werden so gestellt, dass ein Raucherabteil mit 24 Sitzplätzen und ein Nichtraucherabteil mit 16 Sitzplätzen entsteht.

Einer der Einstiegräume ist zu einem Gepäckabteil erweitert. Um das Verladen des Frachtgutes zu erleichtern, ist jede Seite des Gepäckabteils mit einem Schiebetor versehen. In diesem Raum befinden sich auch die verschliessbaren Apparateschränke für Teile der elektrischen und pneumatischen Ausstattung.

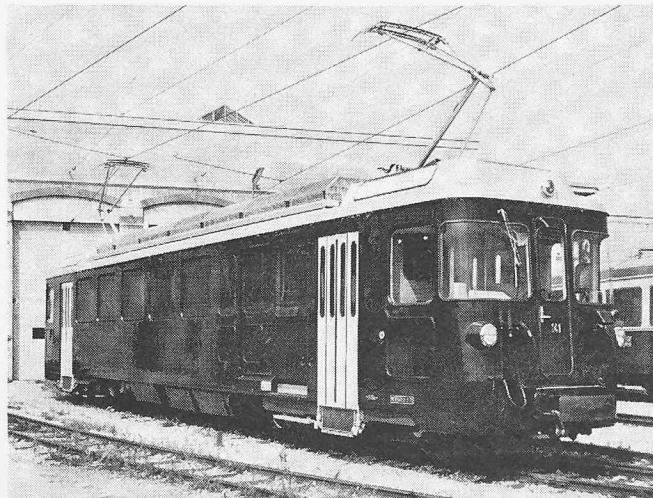
Die Einstieg-Faltdüren sind mit einem Klapptritt mechanisch verbunden und werden pneumatisch betätigt. Die Bedienung der Türen erfolgt vom Führerstand aus. Eine Sicherheitseinrichtung verhindert das Schliessen der Türe, wenn sich

Bild 2. Führerstand des Triebwagens BDeh 4/4

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1 Fahr- und Bremsschalter | 9 Schalter für Beleuchtung und Nebenbetriebe |
| 2 Richtungsschalter | 10 Rückblickspiegel |
| 3 Bremsventil | 11 Hahn für Rückblickspiegel |
| 4 Steuerschaltkasten | 12 Hahn für Scheibenwischer |
| 5 Tachometer | 13 Schalter für Pantograph |
| 6 Manometer | 14 Hydraulische Handbremse |
| 7 Volt- und Ampèremeter | 15 Fahrplanhalter |
| 8 Kontrolllampen und Türbetätigung | 16 Aschenbecher |



Bild 1. Triebwagen BDeh 4/4 der Chemins de fer Fribourgeois Gruyère–Fribourg–Morat (GFM)



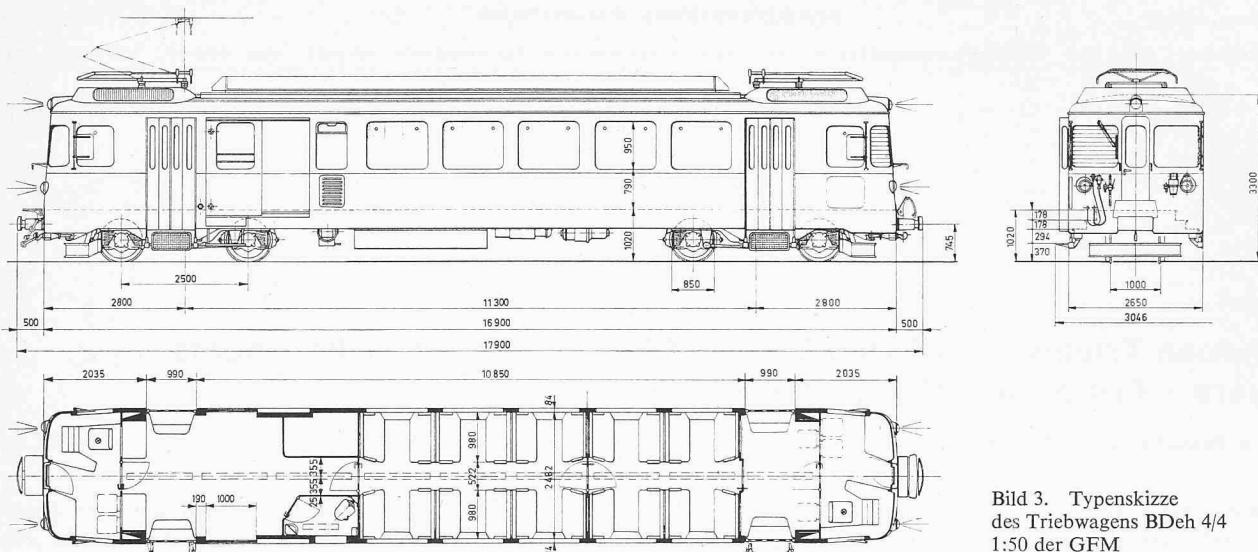


Bild 3. Typenskizze
des Triebwagens BDeh 4/4
1:50 der GFM

Tabelle 1. Daten der Triebwagen

	als Güterzug- triebwagen	als Personen- triebwagen
Taragewicht	35,0 t	36,5 t
- mechanischer Teil	27,5 t	29,0 t
- elektrischer Teil	7,5 t	7,5 t
Ballast	11,0 t	-
Anzahl der Sitzplätze (ohne Klappsitze)	-	40
Anzahl der Sitz- und Stehplätze	-	96
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h	75 km/h
Fahrdrähtspannung (Gleichstrom)	850 V	850 V
Triebmotor, Stundenleistung	672 kW	672 kW

ein Fahrgast auf dem Klapptritt befindet. Die Türen öffnen sich automatisch, wenn eine Person oder ein Gegenstand zwischen den Handschutzgummi der Türflügel gerät.

Der Führerstand wurde besonders sorgfältig gestaltet (Bild 3). Der Führertisch befindet sich in Fahrtrichtung rechts. Große Panoramatische Scheiben gewähren dem Wagenführer eine gute Sicht nach allen Seiten. Die Bedienungselemente und Anzeigegeräte sind übersichtlich angeordnet. Im linken Teil des Führerstandes befinden sich ein weiterer Apparatekasten sowie zwei Klappsitze. Die Stirnwandtür erlaubt später den Übergang zu den gekuppelten Personenwagen.

Der zwischen den beiden Drehgestellen verbleibende Platz unter dem Wagenboden wird ausgefüllt durch Teile der elekt-

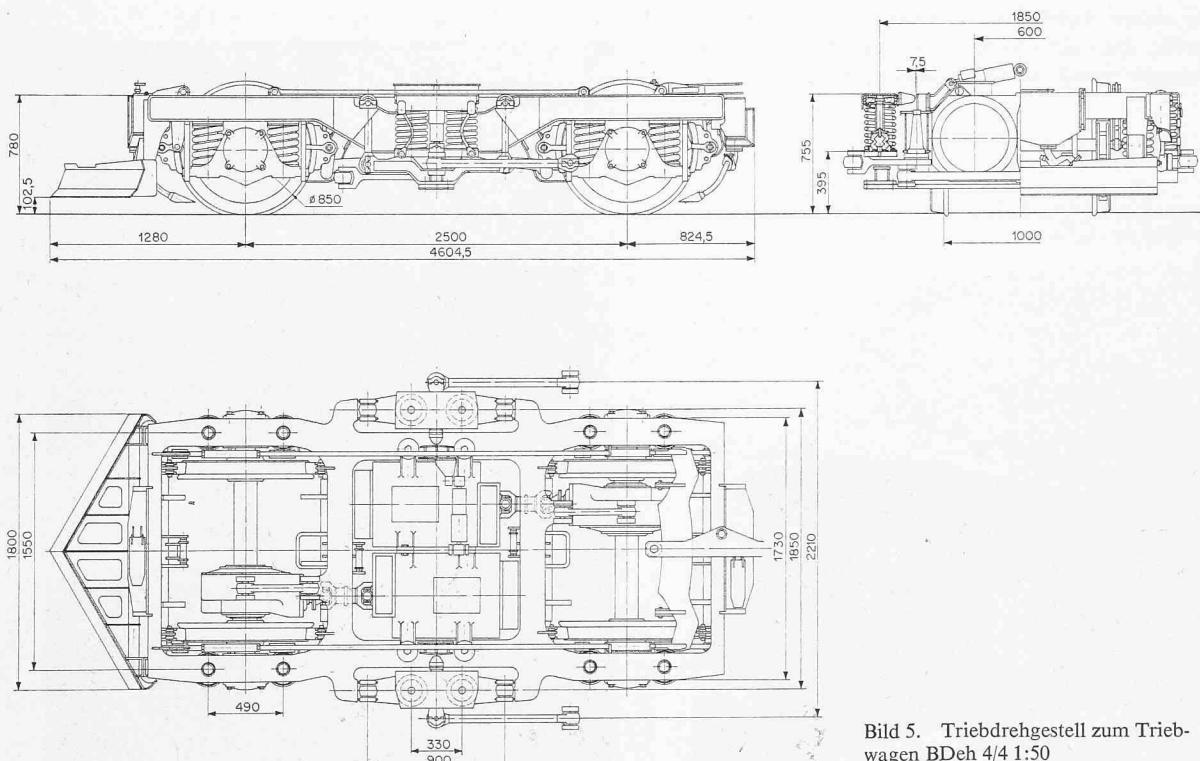


Bild 5. Triebdrehgestell zum Trieb-
wagen BDeh 4/4 1:50

trischen Ausrüstung und die Vakuumbremsanlage, die wegen ihrer grossen Bauteile nicht in den Drehgestellen untergebracht werden konnte. Luft- und Kabelkanäle sind als tragende Elemente in die Untergestellkonstruktion einbezogen. Auf dem Dach sind die Fahr- und Bremswiderstände sowie zwei Halbscheren-Stromabnehmer angeordnet. In der Dachhaube über dem Führerstand befindet sich eine Ventilatorgruppe zur Kühlung der Fahrmotoren.

Die Triebdrehgestelle wurden so gebaut, dass sie einerseits dem rauen Betrieb im Kiestransport genügen und anderseits den Triebwagen im Personenverkehr gute Laufeigenschaften verleihen (Bild 4). Sie weisen folgende Hauptmerkmale auf:

- Achsbüchs führung und -föhrung System Schlieren
- Wiegenfederung nach dem Flexicoil-Prinzip
- Kastenabstützung ohne Zwischenschaltung eines Wiegenträgers
- längsliegende Motoren mit Hypoidantrieb.

Die Drehgestellrahmen sind leichte, geschweißte Hohlträgerkonstruktionen, bestehend aus Längsträgern, Quer- und Kopfträgern. Als Material wurde hauptsächlich sprödbruchsicherer Feinkornstahl mit einer Streckgrenze von 32 kg/mm^2 verwendet. Die Form der Längsträger ist der besonderen Art der Kastenabstützung sowie der Motoranordnung angepasst. Die Querträger bestehen aus einer Blech-Stahlguss-Verbundkonstruktion.

Die Achsschenkel der Radsätze laufen in Pendelrollenlagern, die in Achsbüchsen aus Stahlguss montiert sind. Die Achsbüchsen tragen die Schraubenfedern der Primärfederung. Im Inneren der Schraubenfedern befinden sich die Achsbüchs-führung, die im Ölbad läuft und als Vertikaldämpfer wirkt. Bei der Bemessung der Primärfederung wurde auf eine ge-nügende Verstimmung der Nick- und Tauchfrequenz des Dreh-gestells gegenüber der Eigenschwingung der Kastendurchbie-gung geachtet.

Die Kastenabstützung weicht von der üblichen Bauweise ab. Auf den Wiegenträger mit Drehpflanne musste aus Platz-gründen verzichtet werden. Der Kasten stützt sich auf jeder Drehgestellseite über einen oberen Federsupport direkt auf Schraubenfedern ab, die ihrerseits auf einem in reibungsarmen Pendeln aufgehängten Federträger gelagert sind. Die erwähnten Kastenfedern bestehen aus je zwei Schraubenfedern pro Dreh-gestellseite, welche neben der Vertikal- auch die Querfederung übernehmen. Der Einbau von Gummizusatzfedern ergibt eine progressive Federung im oberen Belastungsbereich.

Die auftretenden Schwingungen der Kastenfederung wer-den durch getrennte hydraulische Vertikal- und Horizontal-stosssdämpfer aufgenommen, wobei der letztere durch seine aussermittige Anordnung gleichzeitig als Ausdrehdämpfer wirkt. Das in Serie geschaltete System reibungsarmer Feder-pendel ermöglicht eine Einstellung des Drehgestells in der Kurve, ohne dass hierfür grosse Ausdrehkräfte aufgebracht werden müssen. Ohne die sonst üblichen Führungen und Ab-stützungen ist der Kasten bei dieser Anordnung in allen Rich-tungen mit dem Drehgestell fast masselos gekoppelt.

Für die Übertragung der zwischen Drehgestellrahmen und Kasten auftretenden Vortriebs- und Bremskräfte dient eine koppelungsarme Anlenkung in Form eines Lenkersystems mit idealem Drehzapfen; es ist mit wartungsfreien elastischen Gummigelenklagern ausgerüstet und so gestaltet, dass es die Nick- und Längsbeschleunigungen wesentlich abbaut.

Die Längsanordnung der beiden Triebmotoren in Dreh-gestellmitte ergibt neben dem kleineren Drehgestell-Radstand eine bedeutende Reduktion des Massenträgheitsmoments und damit der Anlaufkräfte.

Kabelverbindungen und Kühlluftzufuhr zu den Motoren konnten in Drehgestellmitte zusammengefasst und sehr ein-

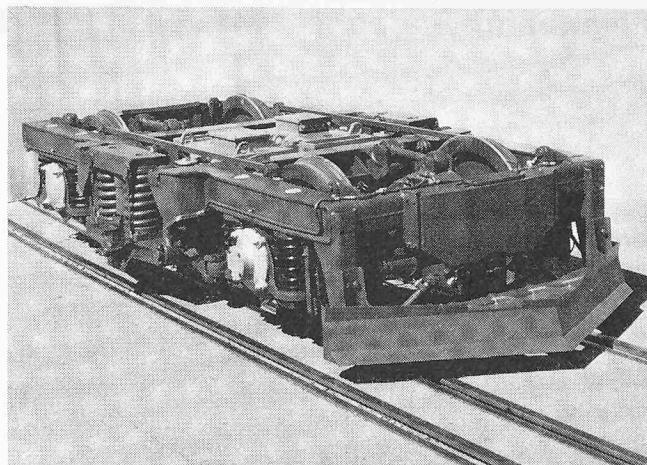


Bild 4. Triebdrehgestell

fach ausgeführt werden, was als zusätzlicher Vorteil der gewählten Bauweise anzusehen ist.

Die zwei längsliegenden Fahrmotoren eines jeden Drehge-stells sind fest miteinander verschraubt und über Gummi-zwischenlager auf dem Rahmen abgestützt. Der Antrieb auf jede Achse erfolgt über eine Kardanwelle und ein Hypoidege-triebe, dessen Drehmomentstütze die Reaktionskräfte horizont-al in den Drehgestellrahmen leitet. Den Fahrmotoren wird von der Ventilatorgruppe in der Dachhaube über Luftkanäle und Lederbälge Frischluft zugeführt.

Die Drehgestellbremse ist als Acht-Klotz-Bremse ausge-führt und über ein Gestänge mit der mittleren Bremspartie unter dem Wagenkasten verbunden. Spurkranzschmierung, Sandereinrichtung und Bahnräumer vervollständigen die Aus-rüstung des Drehgestells.

Die Triebwagen sind mit drei verschiedenen, voneinander unabhängigen Bremssystemen ausgerüstet. Für die Betriebs-bremsung ist eine elektrische Widerstandsbremse vorhanden. Als Anhaltebremse und als Bremse bei Stromausfall dient die Vakuumbremse. Für das Sichern des abgestellten Fahrzeugs ist eine hydromechanische Handbremse, System Schindler, vorhanden, die wechselseitig von jedem Führerstand aus be-dient werden kann.

Zu den wesentlichsten Sicherheitseinrichtungen gehören das Totmannpedal, die Notbremsahnen und der Schleuder-schutz. Die Totmanneinrichtung bewirkt eine automatische Bremsung des Zuges, wenn der Wagenführer nicht in der Lage ist, das zugehörige Fußpedal zu betätigen. Mit den Notbrems-hahnen kann die Hauptbremsleitung des Zuges belüftet und somit die Vakuumbremse betätigt werden. Der Schleuder-schutz löst kurzzeitig eine Bremsung aus, wenn beim Anfahren ein Radsatz durchdreht.

Eine Kompressoranlage mit den dazugehörigen Haupt-luftbehältern und den Steuer- und Absperroorganen erzeugt die Druckluft für die Betätigung der Einstiegstüren, Scheiben-wischer und Signalpfeife sowie einiger Apparate der elek-trischen Ausrüstung. Eine elektropneumatische Spurkranz-schmieranlage verringert den Verschleiss an Rad und Schiene.

Literatur

- [1] H.-H. Pribnow: Kieswagen, ein Beispiel für Leichtbau in Stahl. «Eisenbahntechnische Rundschau» 1973, Heft 9.

Adresse der Verfasser: Willy van Eeuwijk und Joachim Werder, in Firma Schindler Waggon AG, 4133 Pratteln.