

Lieferungen 2 und 3 in den Seitenwand-ausschnitten erhöht und zudem erhielten die Führerhäuser der J-B-L-Maschinen bei der J-S ab 1892 auch Türflügel. Auch die Fenster wechselten die Form und erhielten zum grossen Teil Sonnenschutz-blenden.

Dome:

Die Dampf- und Sandome der Nr. 1-12 hatten Eisenblechverkleidung mit Messingreifen verziert. Der Armaturendom soll eine Messingblechverkleidung erhalten haben. Man legte schon Wert auf Äusseres. Bei den folgenden Lieferungen sind solche Messingverzierungen nicht mehr mit Sicherheit zu Orten.

Kamin:

• Die ersten 12 Maschinen der B.St.B. hatten eine Form des Kobelschornsteins als Funkenfängersystem. Man rechnete mit Holz oder Torf-Feuerung. Die weiteren Lieferungen hatten normale konische Rohre mit drehbarem Deckel aufgebaut.

Wasser- und Kohlenkasten:

• Diese sind seitlich angeordnet. Bei den Lieferungen 1 und 2 wurde der Zwischenraum zwischen Wasserkasten und Führerhauswand noch offen gestaltet. Bei der 3. Lieferung wurde dieser zu 2/3 Höhe geschlossen, mit einem Türchen versehen und in den Lieferungen 4. + 5. wurde auf ganze Höhe des Wasserkastens geschlossen. Der Raum wurde als Ablagefach genutzt.

Den Kohlenkasten vergrösserte Esslingen bei der letzten Lieferung auf Grund des Einsatzes als sogenannte Tramllok entlang des Genfersees um 0.4 to.

Bremsen:

• Alle hatten 4-Klotzbremse auf die Kuppelachsen mit Spindel respektive bei den Nr. 13-42 mit Exterhebel bedienbar. Nr. 1,4-7, 9-10, 13-26 hatten Heberlein Bremshaspel bis 1888. Nr. 17-26 hatte von 1884 bis 1891 den Ejektor der Hardy-Vakuumbremse. Ab 1888 wurde die Westinghousebremse eingebaut, d. h. die Nr. 27-32 und die Nr. 33-42 hatten diese von neu. Standort der Luftpumpe immer auf der rechten Seite. Daneben sollen die Nr. 13-42 eine Gegendruckbremse aufgewiesen haben. (Alfred Moser)

Geschwindigkeitsmesser:

• Anfänglich waren solche Messer noch unbekannt. Die Nr. 13-42 erhielten ab 1888 solche nach Patent Haushärtler. Bei der 4. und 5. Lieferung wurden sie direkt

nach der Ablieferung durch die J-B-L respektive die J-S montiert. Anordnung auf der linken Lokseite. Bei Nr. 1-12 war vermutlich nie ein Tachometer mehr eingebaut worden.

Belastungsnormen:

- 180 To. Personenzüge 270 To. Güterzüge auf 10 Promille Steigung
- 280 to. bzw. 550 to. auf ebener Bahn
- 3300 kg. Zugkraft und ca. 550 PS Leistung

Höchstgeschwindigkeit

- Vorwärts 70 km/h ab ca. 1900 Nr. 17-42
- 75 km/h Rückwärts 60 km/h

Gestaltung und Farben der Lok

Einfaches, schlichtes und in diesem Sinn auch ein gut schweizerisches Profil, wenn ihre Geburtsstätte im Ursprung auch aus dem süddeutschen Raum stammt.

Gemäss Vertrag von 1880 mit Esslingen wurde vereinbart die Maschinen schwarz zu streichen und mit roten Zierlinien zu dekorieren, was auf dem Werksbild der Nr. 24 nachvollziehbar ist. Dies dürfte auch der 2. Lieferung entsprochen haben wenn auch auf dem Werksbild der SLM die Linien nur schwer erkennlich sind. Bei den wenigen

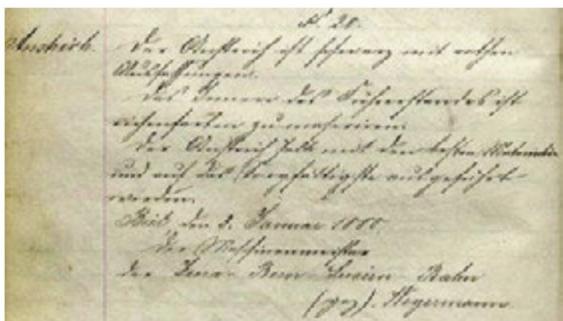
Betriebsbildern sind diese Zierlinien später nicht mehr zu finden. Dies trifft auch auf die 5. Lieferung der J-S zu. Maschinenmeister Weyermann verwendet immer wieder schwarz, so bei der J-B-L der J-S und zuletzt auch bei den SBB. Einzig, dass bei der J-S und der SBB der bläuliche Glanzblechkesel zur Anwendung kam.

Nr. 1-12 hatten mit dem Bernerwappen verzierte Namensschilder aus Bronze seitlich am Wasserkasten. Sie sollen auch eine blanke Verkleidung des Armaturendoms aus Messingblech gehabt haben. Weitere Messingleistenverzierungen sollen an Dom- und Führerhaus bei den Nummern bis 26 angebracht worden sein. Verbürgt ist dies jedoch nicht.

Revisionen und Änderungen

Sie erfolgten in der Werkstätte Biel, teilweise auch in Yverdon. Folgende Veränderungen wurden dabei vorgenommen:

- Lieferung 1 Nr. 1-12: Ersatz der Gewichtsbelastung durch Federbelastung der Ventile auf dem Dom und Ersatz des Kobelkamin durch einen normalen kochischen Kamin, zeitlich ist der Ersatz



Auszug aus dem Vertrag bei der 3. Lieferung 1880, unterzeichnet von Maschinenmeister Weyermann.

Jura Kupplungsbahn.										Hauptverhältnisse der Lokomotiven.										Tabelle 28.		
J-B-L-Baureihe	Anteile	Spurweite	Reibung	Kupplungsbahn	Verkleidung	Anteil	Achsenzahl	Spurweite	Anteil	Wagen	Anteil	Wagen	Anteil	Wagen	Anteil	Wagen	Anteil	Wagen	Anteil	Wagen		
251 - 252	9	416	442	1374	1030	6000	0,6	102,8	1,2	350	4000	8	322,0	43,0	27,0	4,0	2,5	10170	400	50.000	—	
1 - 12	410	410	1340	2100	6200			7,2	104,8	1,2	530	4050	8,2	322,0	42,0	27,0	5,4	2,0	9600	50	60.000	—
13 - 16	410	410	1340	2100	6200			9,8	109,1	1,2	146	4050	10	280,0	43,0	27,0	5,4	2,0	79	24.000		
27 - 32	410	670	1555	2100	6200			7,2	102,8	1,2	44	4010	10	251,1	47,0	28,0	5,3	2,0	36.000	53	24.000	
251 - 252	410	670	1555	2100	6200			7,2	102,8	1,2	44	4010	10	251,1	47,0	28,0	5,3	2,0	10230	53	40.000	
33 - 42								7,6	114,9	1,4	83	2000	10	363,3	49,0	24,0	5,3	2,4	53	40.000		33.800

Im «Moserbuch» von 1936 findet man Angaben zu den Hauptverhältnissen (Auszug).