

Glanzblech sowie ein Führerhaus und einen Drehgestellunterbau in Schwarz mit roten Zierlinien. Nach etwa 1918 wurden die Kessel und Zylinderbleche anlässlich von Revisionen auch laufend schwarz.

Die C 4/5 waren ursprünglich in den Kreisen I, II und III vertreten. Die Lokomotiven des Kreises I übernahmen unter anderem auch den Schnellzugsdienst auf der Bergstrecke Domodossola–Iselle mit Steigungen bis 25%. Die SBB hatten mit der Eröffnung der Simplonlinie um 1906 den Betrieb dieses steilen Teilstückes der 1905 verstaatlichten Hauptbahnen übernommen, allerdings anfänglich nur den Tunnel selbst mit Drehstrom, Dreiphasen-Wechselstrom, elektrifiziert. Damals steckte die Elektrifizierung der Bahnen weltweit noch in den Kinderschuhen. Mit der späteren Elektrifizierung der ganzen Simplonstrecke Lausanne–Brig–Domodossola mit Einphasen-Wechselstrom wanderten die Loks mit Ausnahme einer Reserve in Brig weg auf andere Hauptachsen.

Für die 32 Nassdampfmaschinen suchte man eine Lösung für einen nachträglichen Einbau eines Überhitzers in den Jahren ab 1910 unter Belassung der Flachschieber bei den Niederdruckzylindern. Bis 1922 hatten die Werkstätten alle 32 Einheiten zu Heissdampflokomotiven mit verschiedenenartigen Rohrelementen umgebaut. Immerhin konnte so die Wirtschaftlichkeit doch spürbar verbessert werden.

Die Lokomotive Nr. 2723 kam als letzte ihrer Gattung 1961 ausser Betrieb und gelangte in den Abbruch. Alle C 4/5 der 2700er-Serie gingen in der Zeit von 1931 bis 1961 den Weg zum Schrotthändler. An einer Aufarbeitung eines Exemplars als historisches Fahrzeug hatten die SBB damals kein Interesse.

C 4/5 Nr. 2601–2619

(1'D h2 der Baujahre 1908–1912)

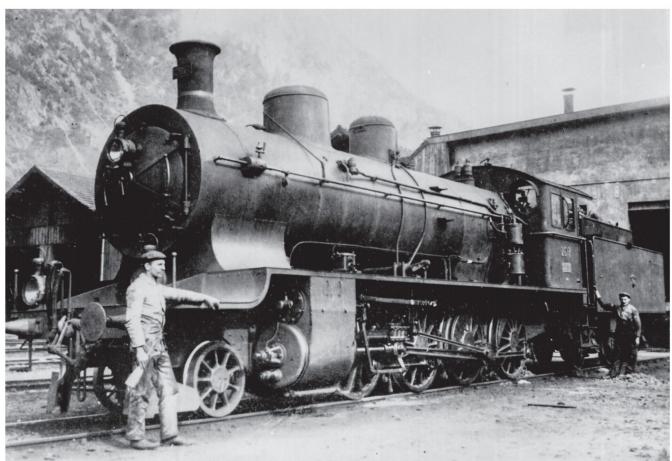
Die Bestellungen erfolgten in sechs Orders ebenfalls bei der SLM, und die Loks erhielten die Betriebsnummern 2601–2619. Die 2611 und die 2612 waren Versuchsmaschinen mit Zylindern nach Gleichstromsystem Stumpf, während die Nummern 2616–2619 eine verstärkte Ausführung für die Gotthardstrecke waren.

Ab 1905 erschienen bei den SBB die Nachbauten der bereits erwähnten grossen Serie der Dreizylinder-Nassdampf-Gemischzuglokomotiven B 3/4 mit einer Zweizylinder-

der-B 3/4 h2-Heissdampfmaschine ohne Verbundwirkung. Die guten Betriebswerte dieser Loks führten 1906 schliesslich dazu, dass die weiteren C 4/5 für die Traktion an der Gotthardzufahrtslinie über den Bözberg ebenfalls mit der Zweizylinder-Heissdampfmaschine ausgerüstet wurden. Man bespannte sie mit einem dreiachigen Tender der Bauart der A 3/5 601–602.

Die SBB teilten sie alle dem Kreis III und dem Depot Brugg zu, mit Ausnahme

der letzten vier. Sie bedienten die Linie über den Bözberg mit längerer Steigung bis 14‰ auf einem gebirgigen Teilstück im Jura an der internationalen Nord-Süd-Hauptachse von Basel über Brugg und der aargauischen Südbahn bis Erstfeld. Die 2600er-Maschinen waren beinahe ausschliesslich dem Güterzugsdienst zugewiesen. Die äussere Farbgebung entsprach der der 2700er-Maschinen. 17 Einheiten bauten die SBB nach 1930 zu Rangierloks E 4/4 um.



Die C 4/5 2617 gehörte zu den vier Maschinen, welche für den Gotthard bestimmt waren.

Technische Daten und Ausrüstungen

Nummern	2601–2615	2616–2619
Trieb- und Kuppelraddurchmesser	1330 mm	1330 mm
Laufraddurchmesser	850 mm	850 mm
Länge über Puffer	18 250 mm	18 350 mm
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h	65 km/h
Kesseldruck	12/13 atü	13 atü
Rostfläche	2,4 m ²	2,5 m ²
Total Heizfläche	174,2 m ²	181,3 m ²
Überhitzerheizfläche	37,6 m ²	42,4 m ²
Zylinderdurchmesser HD	570 mm	570 mm
Reibungsgewicht	57,6 t	59,7 t
Dienstgewicht mit Tender	109,0 t	112,2 t

Rauchverbrenner Typ SBB, Pop-Sicherheitsventil,

Geschwindigkeitsmesser Klose