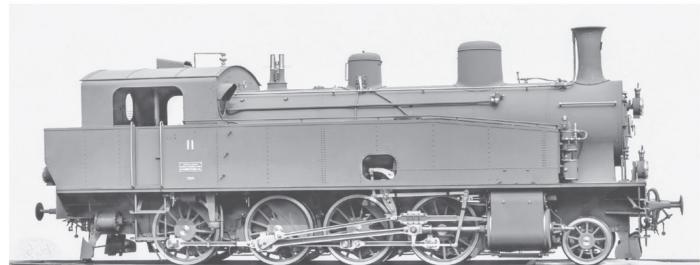


Schweiz noch heute von dem vieler anderer Länder, die zum Teil schon vor dem Zweiten Weltkrieg grossflächig nur auf den Strassenverkehr setzten. Die vielen von der Natur überwucherten Bahnrünen in unse- ren Nachbarstaaten zeigen das deutlich.

Die Ec 4/5 11 der SMB

Zwischen der Inbetriebnahme der Bahnlinie 1908 und dem Beginn des Ersten Weltkriegs 1914, sowie der Eröffnung der Linie Lengnau-Grenchen-Moutier 1915, lag eine kurze Periode mit einem doch leichten Aufschwung der Betriebsergebnisse. Insbesondere für den Güterverkehr hegte man trotz schlechten Voraussetzungen gewisse Erwartungen. Das veranlasste die Direktion, eine zusätzliche Lok mit einer grösseren Leistung vornehmlich für diese Dienste anzuschaffen.

Die Vorgaben des Pflichtenhefts an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur lauteten nach Art. 2 des Vertrages: «Die Lok. soll 250 to. Schlepplast auf 25% Steigung mit 18-20 km/h ohne Überanstrengung befördern. Dies bei einem Achsdruck von max. 16 t, und kleinstem Kurvenradius von



Das SLM-Werkbild der Ec 4/5 11 ist retuschiert und in «Werkgrau» gehalten.

250 m.» Das Angebot seitens der SLM lautete auf 84 800 Franken. Ihr Vorschlag stützte sich auf die in der Auslieferung stehenden Güterzuglokomotiven C 4/5 der SBB als 1'Dh2 mit schmidtschem Überhitzer, die sich bereits seit einigen Jahren bestens im Betrieb bewährt hatten. Unter Verwendung des Triebwerks und des Fahrgestells der C 4/5 wurde der Aufbau jedoch als Tenderlokomotive mit grossen, seitlich angeordneten Wasserkästen und einem rückwärtigen Kohlekasten vorgeschlagen. Die SMB sollte mit diesem Projekt die dritt-

grösste Tenderlokomotive aller schweizerischen Privatbahnen erhalten.

Aus einem Protokoll der Direktion der SMB vom 8. Juli 1910 geht zusätzlich hervor, dass die SLM den Preis sogar von ursprünglich 84 800 auf 83 800 Franken gesenkt hatte, und dies trotz einigen kleineren Mehrleistungen, womit der Beschluss gefasst wurde, die Maschine in Auftrag zu geben. Vereinbart wurde der Liefertermin vom 1. Mai 1911 bei einer Konventionalstrafe von 350 Franken für jede Woche Verspätung. Die technischen Weisungen der

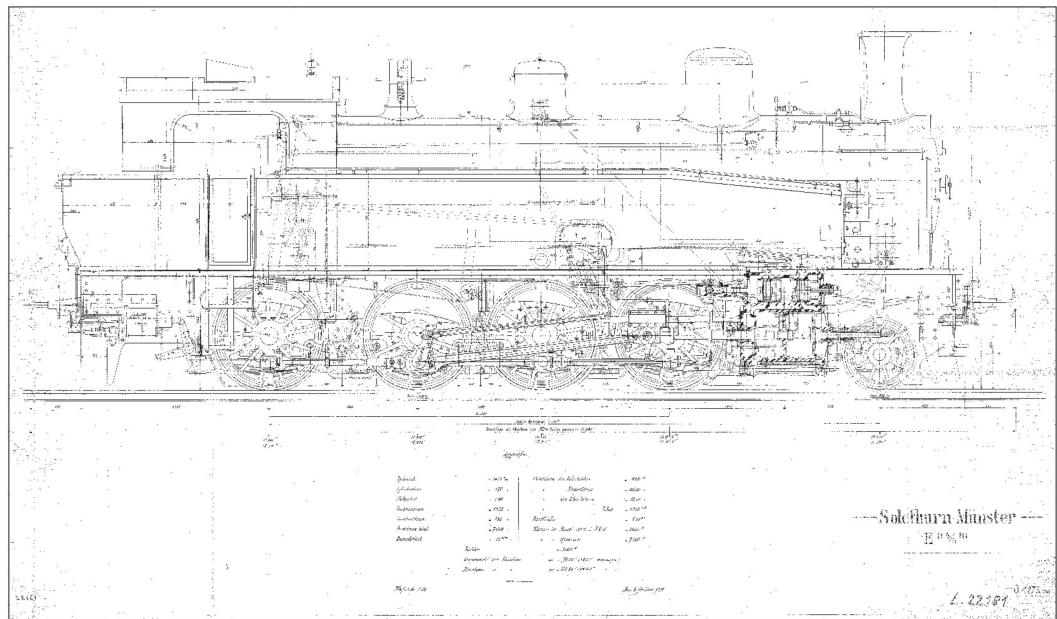


Foto: Sig. Heinz Röhs