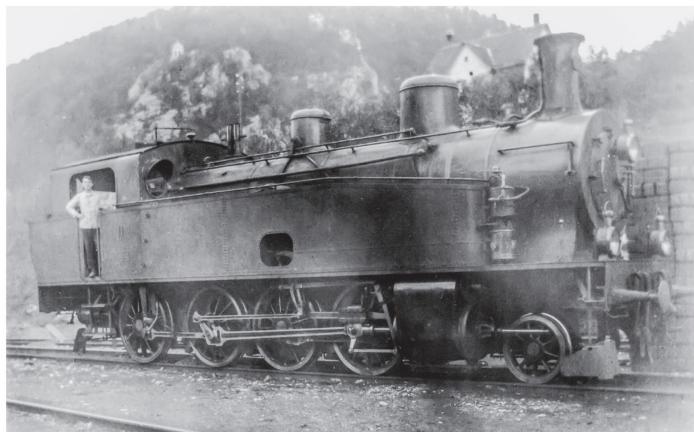




Foto: Staatsarchiv Bern

Begegnung in Gansbrunnen: links ein Wintersportzug und rechts das «Üofi» mit einem regulären Personenzug mit FZ2, BC2 und einem C2.

Foto: Perrin



Depot Moutier um 1920: Minimalste Reste des ursprünglichen Kesselglanzblechs sind feststellbar.

SBB, Ausgabe 1909, waren integrierender Bestandteil des Vertrags. Mit diesen Vorgaben hat sich vermutlich das Einholen einer Konkurrenzofferte erübrig. Jedenfalls ist aus den noch vorhandenen Akten nichts bekannt. Am 21. Februar erfolgte die Genehmigung des Projektes durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement (EPED). Sie lief unter der «Ordre-Nr. 4275» und der SLM-Fabriknummer 2160.

Man stellt fest, dass die Ec 4/5 11 wie ihre Vorgänger Ed 3/4 eine asymmetrische Achsanordnung aufweist. Es war üblich bei den privaten Nebenbahnen, dass die Lok an den Endbahnhöfen auf einer Drehscheibe oder einem Gleisdreieck gewendet wurde und die fahrende Laufachse normalerweise auf der Rückfahrt wieder gleis-schonend in Front vorauslief. Das ersparte eine weitere Laufachse am hinteren Ende

der Lok, die die Adhäsion verminderte, nur mehr (totes) Eigengewicht brachte sowie Mehrkosten in Ankauf und Unterhalt verursachte. Die vordere Laufachse als Adamsachse und die Seitenverschiebarkeit der letzten Triebachse ermöglichen eine höchste Geschwindigkeit von 65 km/h, was auf der Heimstrecke damals aber noch für längere Zeit nicht zulässig war. Die Tragfedern sind unter den Achslagern der gekuppelten Achsen aufgehängt, diejenigen der Laufachse über derselben stehend. Ausgleichshebel befinden sich zwischen der 1. und der 2., der 3. und der 4. sowie der 5. und der 6. Achse. Für eine Nebenbahn waren die erlaubte Achslast von 16 t, die maximale Steigung bis 28% und der minimale Kurvenradius von 250 m zu dieser Zeit ebenfalls etwas aussergewöhnlich. Die Lok wurde im Weiteren mit der Spindel-

und der Westinghousebremse, die sechs-klötzig auf die Triebachsen 1 bis 3 wirkten, und der direkten, auch auf den Zug wirkenden Regulierbremse ausgerüstet. Damit sie in den längeren grösseren Gefällen von Oberdorf nach Solothurn und Gansbrunnen nach Moutier ihren Zug möglichst auf einer konstanten Geschwindigkeit halten konnte, rüstete die SLM die Lok mit der riggenbachschen Gegendruckbremse (Repressionsbremse) aus. Auf diese Weise konnten der Verschleiss und die Überhitzung von Radreifen und Bremsklötzen vermieden werden. Im Übrigen rüstete man sie mit der Einrichtung für die Dampfheizung, einem Kipprost, Ramsbottom-Sicherheitsventilen, einem SBB-Rauchverbrenner und einem Hasler-Geschwindigkeitsmesser aus.

Die äussere Gestaltung der Lokomotive entspricht vornehmlich der von den Ingenieuren Jules Weber und Olav Kielsberg bei der SLM im Laufe der Jahrzehnte geschaffenen Architektur für schweizerische Dampflokomotiven. Sie ist ein sehr schönes Exemplar dieser Hausmarke der SLM. Entsprechend den technischen Weisungen der SBB als integrierter Beilage des Werkvertrags erhielt die Ec 4/5 11 einen mit russischem Glanzblech verkleideten Kessel- und Zylindermantel. Alle übrigen Flächen wie Führerhaus, Kohle- und Wasserkästen, Rahmen und Radspeichenkranz waren schwarz gehalten.

Die Betriebsgeschichte

Am 25. April 1911 fand die amtliche Druckprobe des Kessels in Winterthur statt, am 17. Mai erfolgten im Beisein der Depothöfe Zahn und Miville Probefahrten. Am 29. Mai kam die Lok in Solothurn an, und am 3. Juni führte das EPED die Voruntersuchung durch mit nachträglicher Genehmi-