

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	45/46 (1905)
Heft:	17
Artikel:	Vierzylinder-Verbund-Güterzug-Lokomotive der schweizerischen Bundesbahnen, Serie C 4/5
Autor:	Weiss, M.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-25517

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: 28.01.2026

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

INHALT: Vierzylinder-Verbund-Güterzug-Lokomotive der S. B. B. — Wettbewerb zu einem Obergerichtsgebäude in Bern. — Das neue Rathaus in Leipzig. — Miscellanea: Sekuradecke mit Terranova-Estrich. Umgestaltung der Bahnhofsanlagen Stuttgart. Bremseinrichtung für elektr. Aufzugsmotoren. Bahnhof der S. B. B. in St. Gallen. Hochofenleistungen in versch. Ländern. Versuchsanstalten an der technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg. Emmentalbahn und Burgdorf-Thun-Bahn. Besuch der elektrischen Bahnen

Oberitaliens. Elektrische Bahn von Sépey nach Ormond-Dessus. Grabdenkmal für F. v. Lenbach. Wohnungsausstellung im «Modernen Heim» in Biel. — Nekrologie: † R. de Boor. — Literatur: Festschrift zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens des eidg. Polytechnikum. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung.

Hiezu Doppeltafel IX: Vierzylinder-Verbund-Güterzug-Lokomotive der S. B. B., Serie C^{4/5}.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauerer Quellenangabe gestattet.

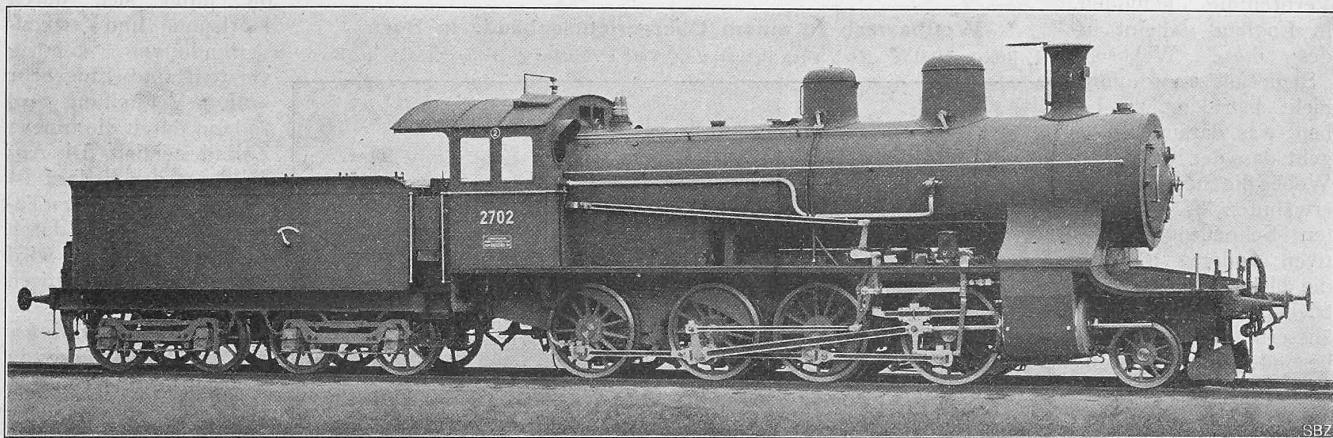


Abb. 1. Ansicht der Lokomotive mit Tender.

Vierzylinder - Verbund - Güterzug - Lokomotive der schweizerischen Bundesbahnen. Serie C^{4/5}.

Von Ingenieur M. Weiss in Bern.
(Mit Doppeltafel IX.)

In den letzten Jahren sind von den nun verstaatlichten Hauptbahnen der Schweiz vorwiegend Personen- und Schnellzug-Lokomotiven neu angeschafft worden. Es stellte sich nun aber auch das Bedürfnis nach Schaffung eines kräftigen Güterzuglokomotivtyps ein, der auf den Hauptlinien mit starken Steigungen zur Verwendung kommen soll, insbesondere auf den Zufahrtslinien zum Simplon, auf der Hauensteinstrecke und auf der Bötzberglinie.

Für den Güterzugsdienst wurden bisher auf den S.B.B.-Strecken $\frac{3}{3}$ und $\frac{3}{4}$ gekuppelte Lokomotiven verwendet, unter den letztern insbesondere auch die in der schweiz. Bauzeitung (Bd. XXXI, S. 7 und Bd. XXXIV, S. 26) beschriebene Dreizylinder-Verbundlokomotive, von der zurzeit bereits 125 Exemplare im Betriebe sind, die sowohl im Schnell- und Personenzugs-, als auch im Güterzugsdienst gute Dienste leisten. Nur die Zentralbahn hat seinerzeit eine *Vierkuppler*-Güterzuglokomotive nach der Bauart Mallet eingeführt, die hauptsächlich am Hauenstein und auf der aargauischen Südbahn Verwendung findet. Von weiteren Ausführungen dieses Lokomotivtyps durch die S. B. B. wurde jedoch zunächst abgesehen, da es für zweckmässiger erachtet wurde, eine neue Anordnung zu wählen, die bei einfacherer Bauart höhere Maximalgeschwindigkeit (von 60 bis 65 km/St.) zulässt, um sie zur Erzielung einer besseren Ausnutzung durch vielseitige Verwendung im Bedarfsfalle auch zur Beförderung schwerer Personenzüge benutzen zu können. Von der Bahnverwaltung wurde für diese Lokomotive als Dauerleistung Beförderung eines Zuges von 200 t Gewicht auf einer anhaltenden Steigung von 26‰ mit 20 bis 25 km Geschwindigkeit in der Stunde vorgeschrieben. Die Maximalgeschwindigkeit wurde zu 65 km Geschwindigkeit in der Stunde festgesetzt.

Der endgültige Entwurf der C^{4/5} Lokomotive wurde von der Schweiz. Lokomotivfabrik in Winterthur im Einvernehmen mit den kompetenten Organen der Bahnverwaltung festgestellt. Als Lokomotivtyp wurde eine $\frac{4}{5}$ gekuppelte Maschine mit vorderer Laufachse gewählt. Dieser Typ wurde auf schweizerischen Bahnen bisher nur als Tenderlokomotive verwendet, und zwar auf der Jura-Neuchâtel-Bahn sowie, allerdings in wesentlich leichterer Ausführung, auch auf einigen Nebenbahnen.

Mit Rücksicht auf die günstigen Ergebnisse der *Verbundlokomotiven* wurde von vornherein bestimmt, dass dieser neue Lokomotivtyp nach dem Vierzylinder-Verbundsystem zu bauen sei, das dem einfacheren Zweizylinder-Verbundsystem vorgezogen wurde, da der bei diesem erforderliche grosse Niederdruckzylinder schwer unterzubringen wäre und da mit Rücksicht auf den ruhigen Gang der Lokomotive bei der verhältnismässig grossen Geschwindigkeit das Vierkurbeltriebwerk des günstigeren Massenausgleiches wegen vor dem Zweikurbeltriebwerk den Vorzug verdient.

Der *Kessel* weist mit Rücksicht auf die geforderte Leistung grosse Abmessungen auf, weicht aber von der allgemein üblichen Bauart des Lokomotivkessels nicht ab. Der zylindrische Kessel besteht aus zwei Schüssen; der vordere Schuss trägt den Dampfdom, dem der Dampf aus dem Langkessel durch ein Sammelrohr zugeführt wird. Die Längsnähte sind mit doppelter Laschennietung, die Quernähte mit zweireihiger Nietung ausgeführt. Die Feuerbüchse ist zwischen die Lokomotivrahmen eingebaut, da bei der erforderlichen Rostfläche von rund 2,5 m² eine Verbreiterung der Feuerbüchse und Lagerung derselben über den Rädern nicht notwendig erschien und da die tiefe Feuerbüchse besonders bei der meist üblichen Brikett-Feuerung zweckmässig ist und eine grosse direkte Heizfläche ergibt.

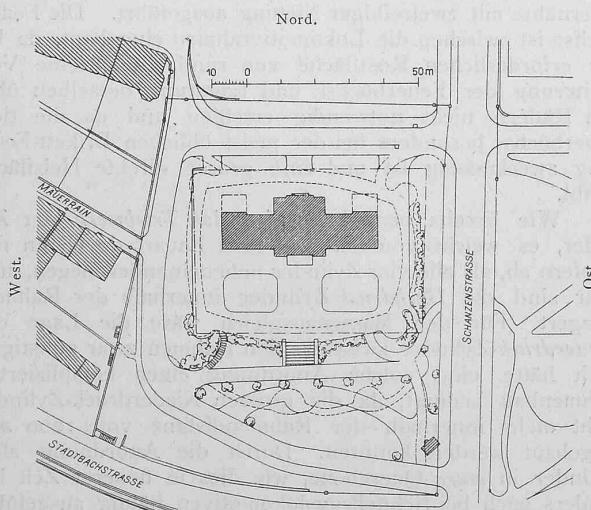
Wie bereits bemerkt, besitzt das *Triebwerk* vier Zylinder, es weicht von der typischen Bauart der Glehn nur insofern ab, als alle vier Zylinder nebeneinander liegen, und zwar sind die *Hochdruck-Zylinder* innerhalb der Rahmen gelagert. Für den Massenausgleich wäre die Lage der *Niederdruck-Zylinder* zwischen den Rahmen zwar günstiger, doch hätte eine solche Anordnung einen komplizierten Rahmenbau bedingt, da die grossen Niederdruck-Zylinder nicht mehr innerhalb der Rahmendistanz von 1200 mm eingebaut werden konnten. Durch die Anordnung aller Zylinder in einer Querebene, wie dies in neuerer Zeit besonders auch bei Schnellzuglokomotiven häufig ausgeführt wird, erzielt man eine kräftige und einfache Versteifung des Rahmens.

Die *Steuerung* ist insofern vereinfacht, als für alle vier Zylinder nur zwei Steuerungsantriebe vorhanden sind. Die äusseren Niederdruck-Schieber werden durch eine Walschaert-Steuerung in gewohnter Weise direkt angetrieben, während die Kolbenschieber der Hochdruckzylinder von einer Rockerwelle aus bewegt werden, in deren äusseren Hebel die Pendelstange der Walschaert-Steuerung aufgehängt ist.

Die Schieberbewegung des äusseren Triebwerks wird somit durch die Rockerwelle auf den inneren Schieber übertragen. Diese grundsätzliche Anordnung wurde bereits im Jahre 1897 von Webb an einer $\frac{2}{4}$ gekuppelten Schnellzugslokomotive der englischen Nord-West-Bahn ausgeführt (vgl. Bd. XXXVII, Nr. 20) und hat ihrer Einfachheit wegen besonders in Deutschland und Oesterreich in neuerer Zeit Verbreitung gefunden. In England scheint indes diese Webbsche

Steuerungsanordnung nicht befriedigt zu haben, was daraus hervorgeht, dass der Nachfolger Webbs die Steuerung der erwähnten $\frac{2}{4}$ gekuppelten Schnellzugslokomotiven änderte und für die bisher indirekt angetriebenen Schieber der äussern Zylinder eine besondere Joy-Steuerung mit eigener Umsteuerung einbaute, sodass beliebige Füllungsverhältnisse zwischen dem Hoch- und dem Niederdrucktriebwerk möglich sind. Der Grund zu dieser Änderung dürfte in dem unrichtigen Zylinderverhältnis der Webbschen Lokomotive zu suchen sein, das nur $1:1,86$ beträgt und auch nicht angenähert gleiche Arbeitsverteilung beider Zylinder erwarten lässt, da bei dieser Steuerungsänderung Hoch- und Niederdruckzylinder gleiche Füllungen erhalten. Mithin muss zur Erzielung gleicher Arbeit das Zylinderverhältnis entsprechend gross gewählt werden.

Für die indirekt angetriebenen Schieber sind wegen des Einflusses der endlichen Längen der inneren und äusseren Schubstangen die Füllungen vorn und hinten ungleich; trotzdem ist die Arbeitsverteilung auf beiden Kolbenseiten nicht wesentlich verschieden, wie aus den bei der C $\frac{4}{5}$ Lokomotive aufgenommenen Indikator-Diagrammen hervorgeht. Die Niederdruckzylinder haben gewöhnliche,



Lageplan zum I. Preis. — Masstab 1:2000.

entlastete Flachschieber mit Trickkanal, die Hochdruckschieber sind als Kolbenschieber mit innerer doppelter Einströmung gebaut. Die Kolben einer Maschinenseite sind wegen der angenommenen Steuerungsanordnung gegenläufig, sodass beide Kolben einer Seite sich gleichzeitig in der Totpunktstellung befinden. Die Kurbelstellung weicht demnach um den der Zylinderneigung entsprechenden Be-

trag von 180° ab; die Hochdruck- und die Niederdruckkurbeln sind unter sich um 90° versetzt.

Zum Anfahren wird bei ganz ausgelegter Steuerung durch ein von der Umsteuerungsstange aus betätigtes Dampfventil Dampf vom Hochdruckschieberkasten nach dem Verbinde geleitet.

Der Rahmen besteht aus 28 mm starken Blechen,

die unter sich durch Horizontal- und Vertikalverbindungen gehörig versteift sind. Eine sehr kräftige Versteifung wird sodann durch die innern Zylinder erzielt. Die Anordnung der Federn ist aus der Zeichnung (Tafel IX) ersichtlich; durch die Ausgleichhebel wird der Raddruck statisch bestimmt.

Die vordere Laufachse ist als Radialachse in einem besondern Gestell gelagert, das nach jeder Seite 35 mm Spiel besitzt und durch Keilflächen und Federbelastung in die Mittelstellung zurückgeführt wird. Die hintere Kuppelachse weist 25 mm Spiel nach

jeder Seite auf; eine Rückstellvorrichtung ist nicht vorhanden.

Die Lokomotive ist mit der *Westinghouse-Doppelbremse* ausgerüstet, und zwar wirkt die automatische Bremse auf das 1. und 3. Kuppelradpaar beidseitig, auf alle Tenderräder einseitig. Die nicht automatische Bremse wirkt nur auf die Tenderräder, die überdies auch mit der Spindelbremse gebremst werden. Ferner ist die Lokomotive ausgerüstet mit: Pop-Sicherheitsventilen, Einrichtung zur Dampfabbgabe für Zugsheizung, Friedmann-Injektoren, Friedmann-Schmierpumpen für alle Zylinder, Geschwindigkeitsmesser Bauart Hasler, Rauchverbrennungsapparat Bauart Langer und Luftdrucksandstreuer.

Folgende Tabelle enthält ihre

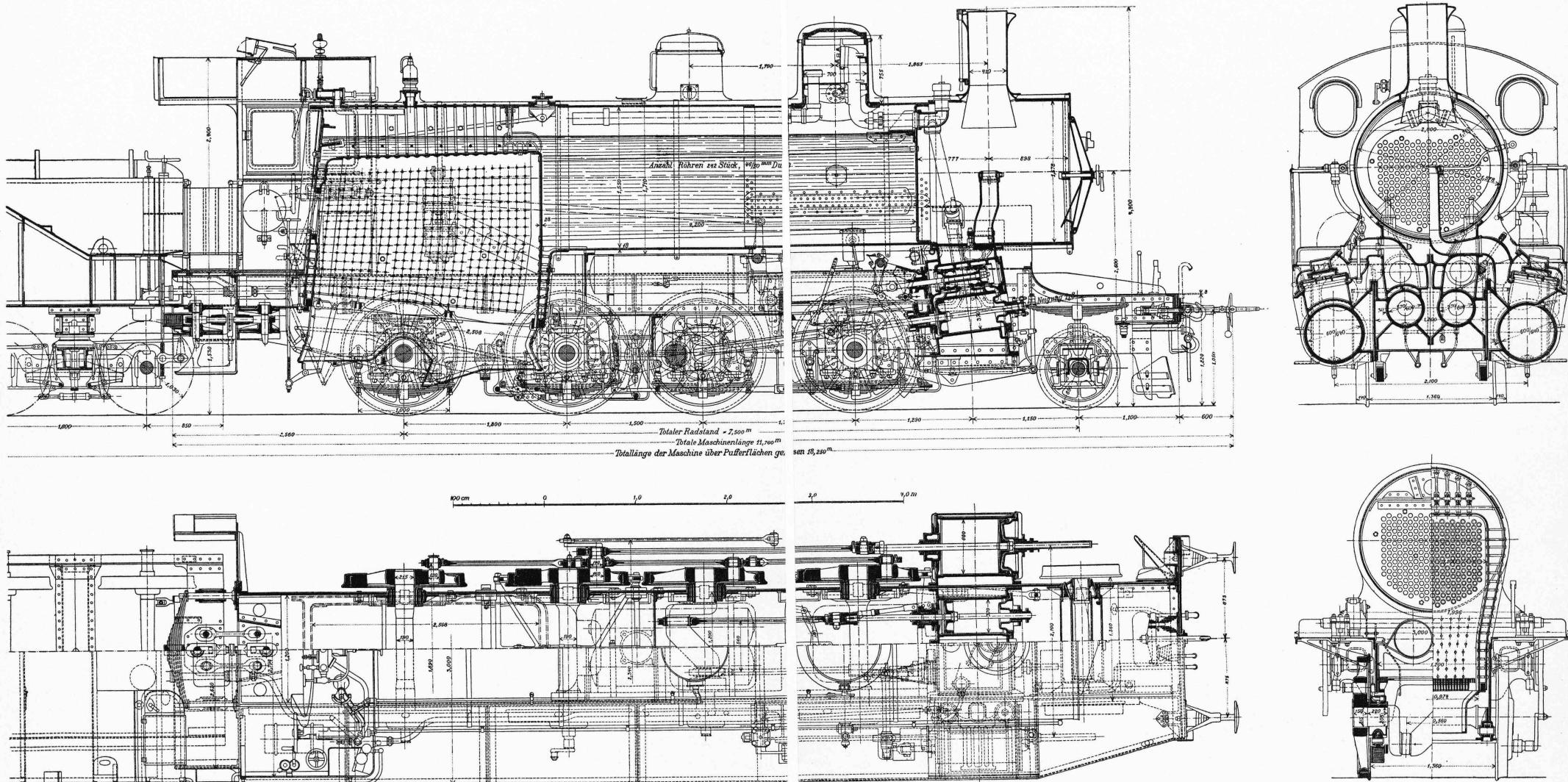
Hauptabmessungen:

Lokomotive.

Durchmesser der Hochdruckzylinder	370 mm
" Niederdruckzylinder	600 "
Kolbenhub, Hochdruck	600 "
" Niederdruck	640 "
Triebdraddurchmesser	1330 "
Laufraddurchmesser	850 "
Kessel-Ueberdruck	14 Atm.
Rostfläche	2,44 m ²
Heizfläche der Feuerbüchse	14,2 "
" Siederöhren (wasserberührt)	160,0 "
" im ganzen	174,2 "
Anzahl Siederöhren	242
Mittlerer Kesseldurchmesser	1550 mm
Höhe des Kesselmittels über Schienenoberkante	2600 "
Fester Radstand	3250 "
Ganzer "	7500 "
Gewicht, leer	59,7 t
" im Dienst	66,3 t
Reibungsgewicht	57,6 t
Zugkraft $0,38 \cdot p \cdot \frac{d^2 l}{D}$	9200 kg

Tender.

Kohenvorrat	5 t
Wasservorrat	17 t
Raddurchmesser	1030 mm
Radstand	4650 "
Gewicht, leer	17,2 t
" im Dienst	39,6 t

Vierzylinder-Verbund-Güterzug-Lokomotive der Schweizerischen Bundesbahnen — Serie C^{4|5}.Erbaut von der *Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik* in Winterthur.

Längsschnitt und Querschnitt. — Maßstab 1 : 40.

Seite / page

leer / vide /
blank

Zunächst ist diese Lokomotive als Probelokomotive von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur in drei Exemplaren ausgeführt worden, die anfangs dieses Jahres zur Ablieferung gelangten. Weitere 29 Lokomotiven derselben Bauart sind zurzeit in den nämlichen Werkstätten im Bau und sollen bis Frühjahr 1906 abgeliefert werden.

Auf den Probefahrten und im regelmässigen Betriebe wurde konstatiert, dass die Lokomotive den an sie gestellten Anforderungen vollauf entspricht. Gestützt auf das Ergebnis der Probefahrten wurde von der Aufsichtsbehörde die Maximalgeschwindigkeit der Lokomotive auf 65 km festgesetzt, aber selbst bei Geschwindigkeiten von über 70 km blieb der Gang der Maschine ein vollkommen ruhiger.

Wettbewerb zu einem Obergerichtsgebäude in Bern.

Wir veröffentlichen hiermit das Gutachten des Preisgerichtes zu dem Wettbewerb für ein neues Obergerichtsgebäude in Bern und gleichzeitig die wesentlichen Ansichten, Schnitte und Grundrisse der mit dem I., II., III. und IV. Preis ausgezeichneten Entwürfe.¹⁾

Bericht des Preisgerichts.

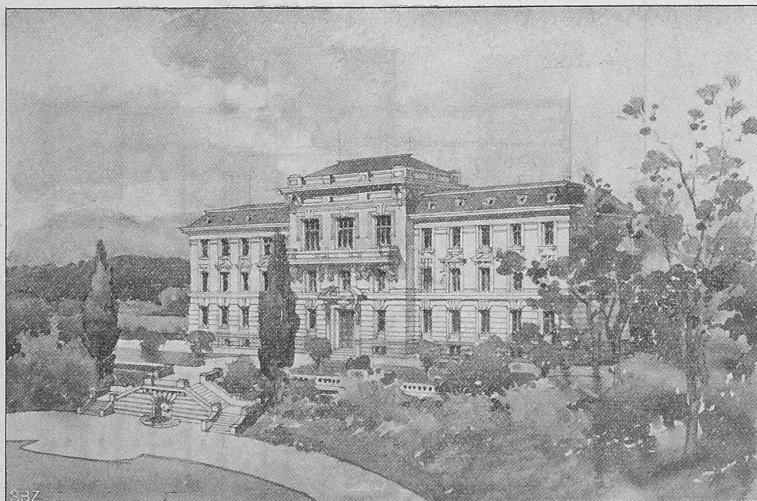
Das Preisgericht hat sich am 8. September, vormittags 10 Uhr, im Hochschulgebäude zu Bern versammelt.

Herr Regierungsrat Morgenthaler begrüßt die Jury und teilt mit, dass Herr Professor Auer infolge Krankheit verhindert ist, an den Sitzungen des Preisgerichtes teilzunehmen, und dass vom Regierungsrat an seiner Stelle Herr Architekt Baumgart von Bern zum Mitglied des Preisgerichtes ernannt worden ist.

Zunächst wählte das Preisgericht Herrn Baumgart zum Präsidenten und schritt hierauf sofort zur Prüfung der eingelaufenen, nachfolgend aufgeführten Projekte:

Nr. 1. Motto: Schwarzer Kreis mit rotem Zentrum (gez.), 2. «Friedenstift», 3. «Dialektik», 4. Münsterturm (gez.), 5. «Akropolis Bern», 6. «Bern», 7. «Nach alter Bernerart», 8. «Eine fixe Idee», 9. «Und dennoch», 10. «290000», 11. «Tag», 12. «Justitia» (mit Variante), 13. «Audiatur et altera pars», 14. «Heimatschutz», 15. «Bernerisch», 16. Einge-

III. Preis. Motto: «Wahrheit». — Verf.: Yonner & Convert, Arch. in Neuenburg.



Perspektive.

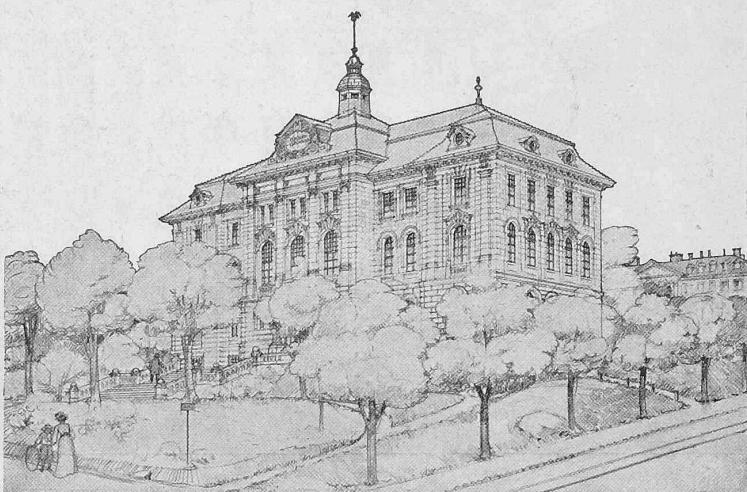
rahmte Waage (gez.), 17. «Schänzli», 18. «Pass uf», 19. Drei grünl. Flecken (gez.), 20. «Justitia» (Perspektive mit Blaustift), 21. «Justitia omnium est domina et regina virtutum», 22. Waage 1905 (gez.), 23. «S.P.Q.R.».

¹⁾ Zur Erläuterung der Grundrisse lassen wir dem Berichte des Preisgerichts das Verzeichnis der nach dem Programm vorzusehenden Räumlichkeiten folgen, dessen Ordnungsnummern den in den Grundrisse eingeschriebenen Zahlen entsprechen.

24. «Gäll so geits», 25. «Justitia» (auf blauem Papier), 26. Kreis geverteilt in blauer Schraffierung (gez.), 27. «Hie Bern», 28. «Mönch», 29. «O alte Burschenherrlichkeit», 30. «Marthel», 31. B. N., schräg in einem Kreis (gez.), 32. «Lex», 33. «Augen auf», 34. «Gerecht», 35. «Veritas», 36. «Ja gäll so geits», 37. Schwarz-roter Kreis (gez.), 38. «Fiat justitia pereat mundus», 39. «Gerechtigkeit», 40. «Salomo», 41. «Wahrheit», 42. «Friede», 43. «Bern», 44. «Richte gerecht», 45. Kreis mit schwarzem Zentrum (gez.), 46. «Jus», 47. «Forum».

Schon beim ersten Rundgang zeigte es sich, dass sehr viele unge-

II. Preis. Motto: «Mönch». — Verfasser: Ed. Joos, Architekt in Bern.



Perspektive.

nügend durchgearbeitete Entwürfe vorliegen, die entweder den Programmbestimmungen nicht entsprechen, oder in der ganzen Disposition wie im Aufbau schwere Mängel erkennen lassen.

Es mussten infolgedessen im ersten Rundgang nicht weniger als 32 Projekte eliminiert werden, nämlich: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 37, 38, 39, 42, 44.

In einem zweiten Rundgang wurden weitere fünf Projekte ausgeschlossen: 10, 12, 14, 23, 46.

Es blieben nur noch folgende zehn Projekte zu eingehender Beurteilung übrig: 7, 28, 32, 35, 36, 40, 41, 43, 45, 47.

Nr. 7 mit dem Motto: «Nach alter Bernerart». Sehr klarer, einfacher Grundriss; mit Ausnahme einiger untergeordneter Lokale alle Räume nach Süden gelegen, mit den Sitzungssälen im Mittelbau.

Der Aufbau als sehr ruhige, wohlabgewogene Architektur durchgeführt; nur der Mittelbau durch vier Säulen mit grosser Bogenvordeckung ausgezeichnet. Das Ganze mit einem kräftigen Ziegeldach bekrönt, dessen weitvorspringendes Gesims die im alten Bernercharakter gehaltene Fassade entsprechend abschliesst.

Die Höhe des grossen Saales mit 4 m dürfte kaum genügen, auch wenn der Saal nach alt-schweizerischem Muster verhältnismässig niedrig sein darf; es wird etwelche Erhöhung für das ganze Stockwerk zu empfehlen sein.

In Rücksicht auf eine spätere Erweiterung sollte das Gebäude weiter nach Süden vorgerückt werden; ferner sollten die Endrisalite der Nordfassade wegbleiben.

Das Preisgericht ist der Ansicht, dass die vorgesehene Summe bei normalen Fundierungsverhältnissen zur Ausführung dieses Projektes ausreicht, obschon die Berechnung nach den Programmbestimmungen etwelche Ueberschreitung ergibt.

Nr. 28 mit dem Motto: «Mönch». Sehr sorgfältig studiertes Projekt, gute Grundrissdisposition. Fassadenarchitektur zu sehr verstückelt, könnte durch ruhigere, einfachere Gliederung nur gewinnen. Mittelmotiv im Dach und Türmchen überflüssig. Die Erhöhung des grossen Saales mit darüber liegender Abwartwohnung ist ein guter Gedanke, doch wäre noch näher zu studieren, wie in den Plänen die noch nicht gelöste Niveaudifferenz zwischen Korridor des zweiten Stocks und der Abwartwohnung auszugleichen sei.