

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	49/50 (1907)
Heft:	19
Artikel:	Die Vierzylinder-Verbund- Lokomotive mit vier gekuppelten Achsen, Serie 4/5, der Gotthardbahn
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-26806

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: 22.02.2026

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

INHALT: Die Vierzylinder-Verbund-Lokomotive mit vier gekuppelten Achsen, Serie C $\frac{4}{5}$, der Gotthardbahn. — Wettbewerb für neue Schulhäuser in Tavannes. — Bau des zweiten Simplontunnels. — Alte Türklopfen. — Wetterhorn-Aufzug bei Grindelwald. — Miscellanea: Bibliothek- und Archiv-Gebäude in St. Gallen. Motorlastwagen für Kohlentransport. Torfkoks. Detroit-River-Tunnel. Stahlblech-Radiatoren für Warmwasserheizungen. III. internationaler Kongress zur Förderung des Zeichenunterrichts in London. Gasversorgung von Wien. Bewässerung der Konia-Ebene in Kleinasien. Ge-

bührenordnung für das Kunstgewerbe. Neues Stadttheater in Kiel. Park-Friedhof in Gross-Lichterfelde bei Berlin. Eidg. Polytechnikum. Neue Handelsakademie in Wien. Wiederherstellung des Domes in Königsberg i. Pr. — Nekrologie: † A. Gay. — Konkurrenzen: Einheitliche architektonische Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen. — Literatur: Steinerhaltungsmittel. Landwirtschaftliche Bauten. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P: Protokoll der Herbstsitzung. Stellenvermittlung.

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

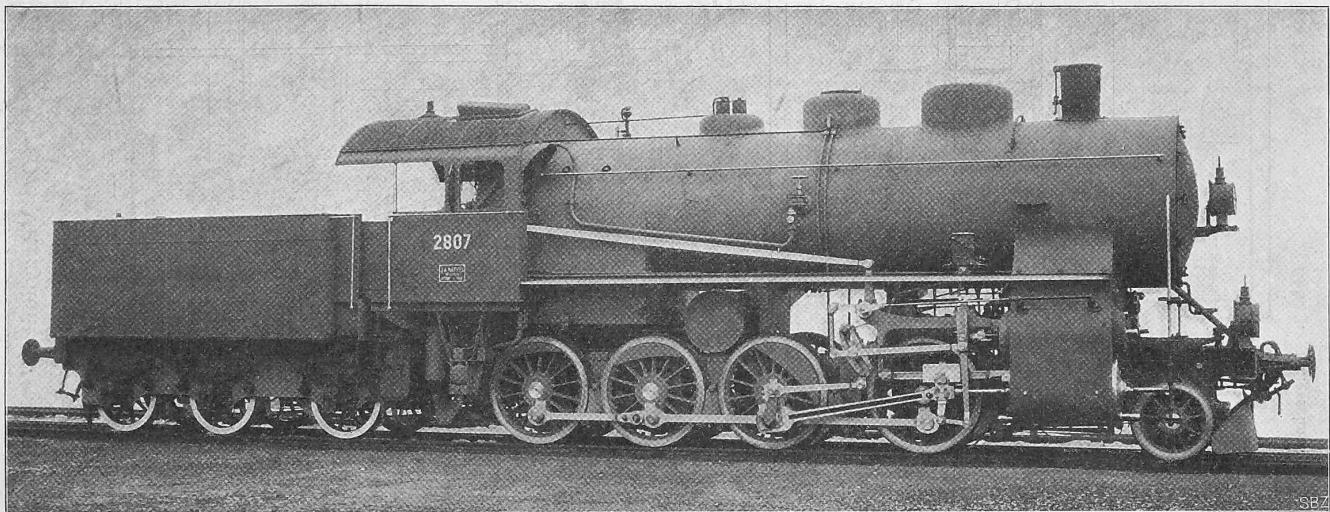


Abb. 1. Seiten-Ansicht der Vierzylinder-Verbundlokomotive C $\frac{4}{5}$ der Gotthardbahn. — Gebaut von J. A. Maffei in München.

Die Vierzylinder-Verbund-Lokomotive mit vier gekuppelten Achsen, Serie C $\frac{4}{5}$, der Gotthardbahn.

Die Gotthardbahn verwendet seit dem Jahre 1897 für die Express- und Schnellzüge $\frac{3}{5}$ gekuppelte Vierzylinder-Verbund-Schnellzugslokomotiven (Serie A $\frac{3}{5}$), welche die ganze Hauptlinie Luzern-Chiasso mit ihren mehrfach wechselnden Profilverhältnissen durchfahren. Diese Lokomotiven führen die Schnellzüge auf den Tallinen mit bis zu 90 km-St. Geschwindigkeit auf den horizontalen und schwach geneigten Strecken und mit 60 km-St. Geschwindigkeit

maximalen Zugsgewichtes von 320 t ohne Anwendung von Schiebedienst gestattet. Mit dem zunehmenden Schnellzugsverkehr und der Verwendung von schweren vierachsigen Durchgangswagen erhalten die genannten Züge öfters so grosse Belastungen, dass die Doppeltraktion mit A $\frac{3}{5}$ Lokomotiven nicht mehr ausreicht.

Es war daher das Bedürfnis für eine neue Lokomotive von grösserer Leistungsfähigkeit vorhanden, um mit einer solchen, als Vorspannlokomotive, auf den Bergstrecken Schnellzüge bis zu 320 t Zugsgewicht ohne Schiebedienst befördern zu können.

Bei der Projektierung der neuen Lokomotive für ihren hauptsächlichen Dienst als Vorspannlokomotive, als welche sie auf den Bergstrecken mit den langen starken Steigungen eine möglichst grosse Zugskraft zu entwickeln hat, wurde auch darauf Rücksicht genommen, dass sie zur Erzielung einer guten Ausnützung je nach Bedürfnis auch zur Beförderung schwerer Personenzüge und Güterzüge in allgemeiner vorteilhafter Weise Verwendung finden könne. Es wurde verlangt, dass die neue Lokomotive einen Zug von 200 t Wagengewicht auf den Bergstrecken mit einer anhaltenden Steigung von 26 ‰ mit 40 km Geschwindigkeit in der Stunde als Dauerleistung befördern und auf den günstigeren Talbahnstrecken eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 65 km-St. entwickeln könne, wobei der zulässige Achsdruck der gekuppelten Achsen 15,6 t nicht überschreiten durfte.

Nach diesem von der Direktion der Gotthardbahn aufgestellten Programm wurde die neue vierzylindrige $\frac{4}{5}$ gekuppelte Verbund-Lokomotive mit Schleppender von der Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München endgültig entworfen und ausgeführt. Die Bestellung von acht Stück C $\frac{4}{5}$ Lokomotiven erfolgte im April 1906 und es sind dieselben in der kurzen Zeit bis Ende Januar 1907 zur Ablieferung gelangt.

Die C $\frac{4}{5}$ Lokomotive ruht auf einer vordern Laufachse und hat vier gekuppelte Achsen, von denen die zweite Triebachse ist, auf welche alle vier Zylinder wirken. Der Kessel mit 15 Atm. Arbeitsdruck weicht von der allgemein üblichen Bauart der Lokomotivkessel nicht ab, besitzt aber mit Rücksicht auf die verlangten Leistungen sehr grosse Abmessungen und erhielt auch wegen des grossen breiten Rostes, der über dem Rahmen und über den hintern Trieb-

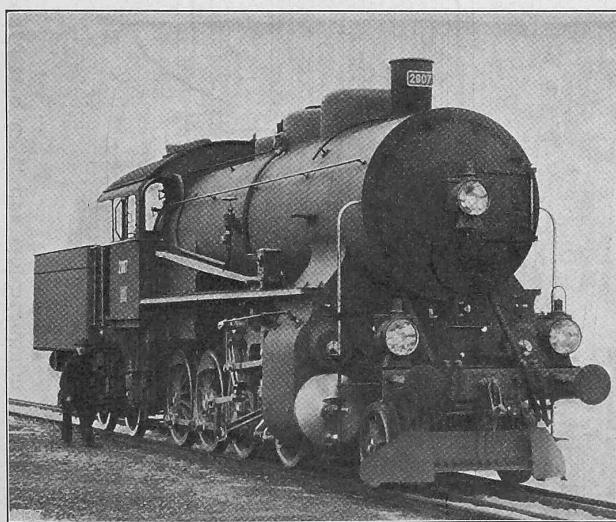


Abb. 2. Ansicht der Maschine von vorn.

auf 10 ‰ Steigung bei einer Zugsbelastung bis zu 320 t Wagengewicht; auf den Bergstrecken mit 26 ‰ und 27 ‰ Steigung befördern sie 140 t Wagengewicht mit der Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde. Mit Doppeltraktion wird auf den Bergstrecken eine Zugsbelastung von 280 t bewältigt, während die zulässige Beanspruchung der Zugapparate für die 26 ‰ Rampen die Führung eines

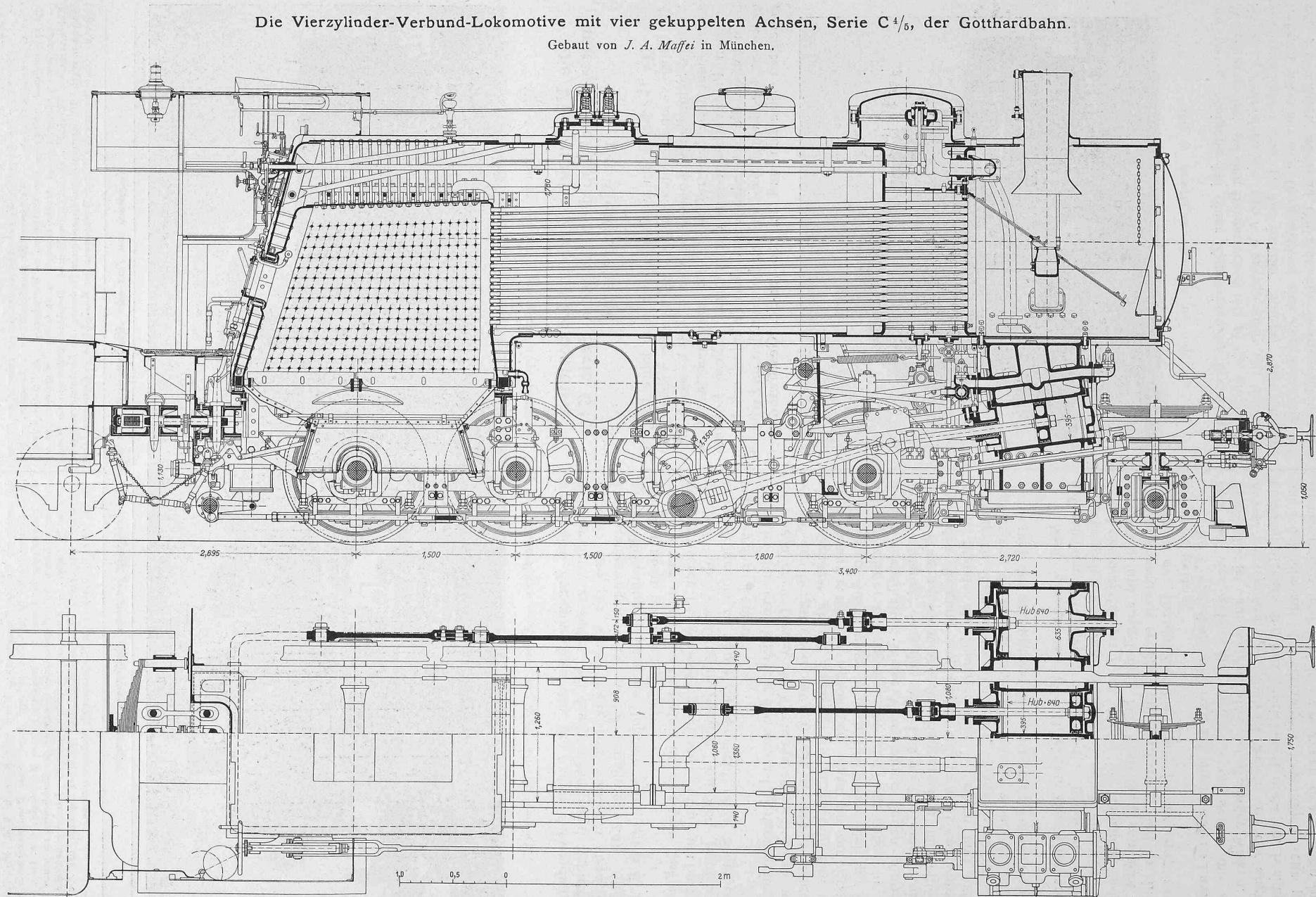


Abb. 3. Längsschnitte der Lokomotive und Draufsicht auf das Untergestell. — Maßstab 1:45.

räder gelagert ist, eine hohe Lage des Kesselmittels über Schienenoberkante, welches Mass 2870 mm beträgt. Der Langkessel von 1780 mm mittlerem Durchmesser besteht aus drei zylindrischen Schüssen, deren vorderer einen zweiteiligen geschweißten Dampfdom trägt. Unter diesem Dampfdom ist im Langkessel ein *Dampfüberhitzer* nach System Clench, für mässige Dampfüberhitzung, bzw. Dampf-

unter über die hintern Triebräder hinaus verbreitert und hat eine kupferne Feuerbüchse, deren gewölbte Decke und Seitenwände aus einem Stück bestehen. Inwendig ist die Feuerbüchse unten 2380 mm lang und 1710 mm breit, sodass eine Rostfläche von $4,07\text{ m}^2$ zur Verfügung steht. Der dreiteilige gusseiserne Planrost ist horizontal angeordnet. Die Feuertüröffnung von 780 mm lichter Breite, mit eingenietetem schmiedeisernem Feuertürrahmen, ist rechteckig und vermittelst zweier gusseiserner Drehtüren verschliessbar; letztere sind mit Luft-

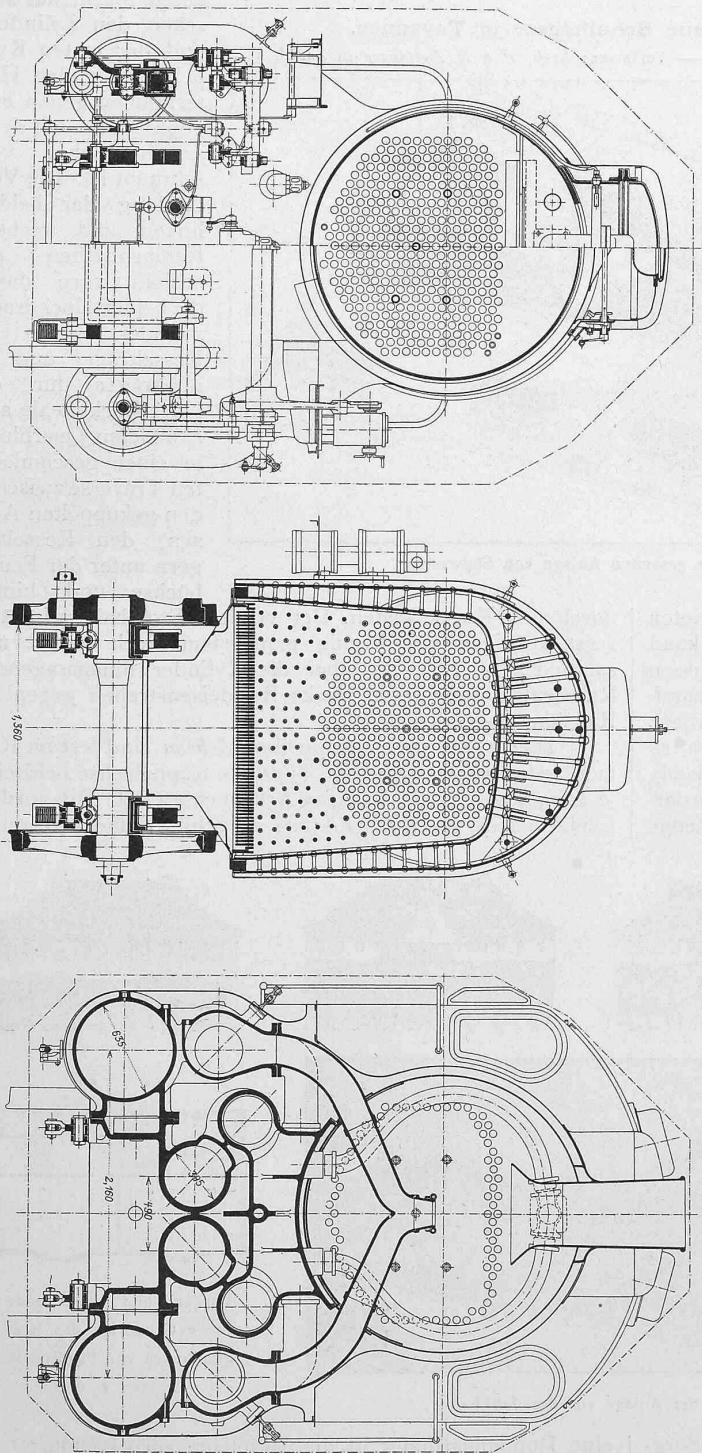


Abb. 4. Querschnitte der Lokomotive durch Kessel, Feuerbüchse und Zylinder. — Massstab 1:45.

trocknung, eingebaut. Die Dampfzufuhr zum Ueberhitzer geschieht durch zwei Dampfsammelrohre. Der im Dampfdom eingebaute Regulator ist als Doppelsitzventil ausgebildet, dessen Bewegungshebelwerk mit einer selbsttätigen Sperrung versehen ist. Die Längsnähte des Langkessels sind mit doppelter Laschennietung und die Quernähte mit zweireihiger Nietung ausgeführt. Der äussere Feuerkasten mit runder Decke und nach vorn geneigter Hinterwand ist

a) Lokomotive.		Hauptverhältnisse der Lokomotive und des Tenders.	
Rost.		Länge zwischen den Rohrwänden	4450
Länge	2380	mm	mm
Breite	1710		Höhe der Kesselmitte üb. Schienenoberkante.
Fläche	4,07	mm	2870
Stabdicke	12	mm	mm
Spaltenweite	10	mm	Höhe der Kaminoberkante über Schienenoberkante.
Ueberhitzer (dampfbefüllt)			Adhäsionsgewicht.
Totalle	45,0	mm	62,4
	278,15	mm	$\text{Zugkraft } 0,38 \cdot \frac{D^2}{D} = 10900\text{ kg}$
Feuerbüchse.		Räder.	
Länge, vorn	1750	Kessel.	
", hinten	1695	Außenster Feuerkasten.	
", oben	1840	Länge oben	1900
", unten	2380	", unten	2030
Breite, oben	1500	Breite oben	1860
", unten	1710	", unten	1930
			Triebwerk.
Anzahl (einschl. 5 Ankerrohre)	367	Mittlerer Durchmesser d. Rundkessels, licht	1780
Außen. Durchmesser	52	Blechstärke des Rundkessels	
Innerer	47 1/2	Totalle Kessellänge	8760
		Wasserinhalt 150 mm üb. Feuerbüchsedecke	5,5 m ³
		Zylinderinnenverhältnis	1 : 2,58
		Länge d. Triebstangen	2040
			b) Tender.
		Wasservorrat	17 m ³
		Kohlenvorrat	5 t
		Raddurchmesser	1060 mm
		Radstand	3300
		Durchmesser d. Hochdruckzylinder	395 mm
		Durchmesser der Niederdruckzylinder	635
		Kolbenhub	640
		Zylinderraumverhältnis	1 : 2,58
		Totaler Radstand v. Lokomotive u. Tender	13715 mm
		Total Länge v. Lokomotive und Tender	16802
		Dienstgewicht v. Lokomotive und Tender	115,28 t
		Maxim. Fahrgeschwindigkeit	65 km/St.

schiebern für Oberluft versehen, die sich automatisch mit ihnen öffnen. Die Verbindung der Feuerbüchse-Seitenwände mit dem äussern Feuerkasten ist in üblicher Weise mit Stehbolzen durchgeführt, die an den äussersten Vertikalreihen und an denjenigen Teilen, die über dem Feuer liegen, aus Manganbronze bestehen, während die übrigen Stehbolzen, die in der Feuerzone liegen, aus Kupfer erstellt sind. Die gegenseitige Absteigung der äussern und innern Feuerkastendecke geschieht durch eiserne Deckenanker, deren vorderste zwei Reihen beweglich sind. Die nach dem Ehrhardt'schen Verfahren

erstellten eisernen Siederöhren mit Kupferstutzen sind in beiden Rohrwänden aufgewalzt und auf der Feuerbüchse Seite umgebördelt. Zur bessern Versteifung der beiden Rohrwände wurden fünf eiserne Ankerrohre in symmetrischer Anordnung eingezogen. In der Rauchkammer ist zur Verhütung des Funkenwurfs ein zweiteiliges aufklappbares Funkengitter aus galvanisiertem Eisendrahtgewebe angebracht. Aehnliche Funkengitter befinden sich hinter den Luftklappen im Aschenkasten, der auch mit einer Wasserrohrleitung zum Abnässen der Lösche versehen ist. Auf dem hintersten Langkesselschuss sind zwei Sicherheitsventile nach System Pop von je 96 mm lichtem Durchmesser auf einer gemeinschaftlichen Grundplatte, die gleichzeitig Männlochdeckel bildet, angebracht.

Die Dampfentnahmen für die Injektoren, das Manometer, die Luftpumpe der Westinghousebremse, die Dampfheizung usw. sind an zwei an der äussern Feuerkastenhinterwand beidseitig und symmetrisch angeordneten Stutzen aus Stahlguss befestigt. Jeder dieser Stutzen kann vermittelst Absperrventil gegen den Kessel hin abgeschlossen werden. Der hohen Kessellage wegen konnte die Dampfpfeife nicht wie üblich auf dem Führerstanddach montiert, sondern musste vor demselben auf der Decke des äussern Feuerkastens angebracht werden. Für die Kesselspeisung sind im Führerstand zwei Friedmannsche saugende Restating-Injektoren Nr. 9, Klasse E Y, mit variabler Liefermenge

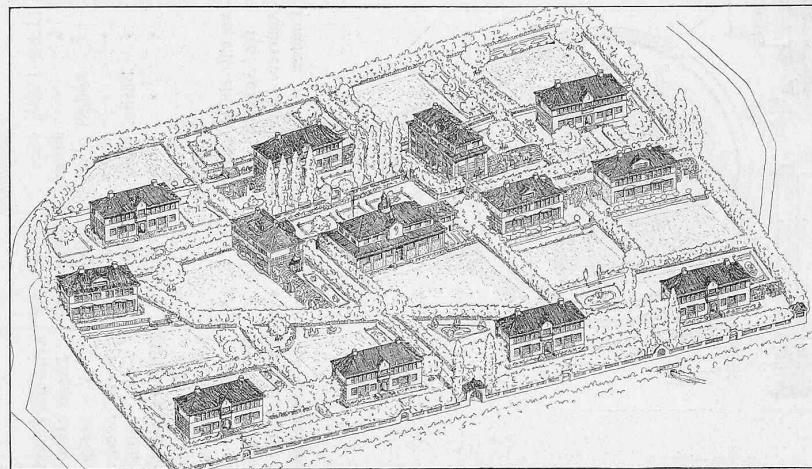
Vorbild und bietet gegenüber dem bisher üblichen Blechrahmen die Vorteile genauerer Arbeit, besserer Uebersicht und leichterer Zugänglichkeit für die innern Triebwerksteile der Maschine. Aus dem Umstand, dass der Barrenrahmen gegenüber dem Blechrahmen leichter ist, ergibt sich die Möglichkeit, den Kessel grösser und leistungsfähiger zu machen. Der vordere Teil jedes Rahmens, an welchem die Zylinder befestigt sind, besteht aus einem für sich geschmiedeten Stück, das zwischen den Zylindern und der ersten Kuppelachse in den Hinterrahmen genau eingepasst und mit demselben sicher verschraubt ist. Die Verbindung der beiden linken und rechten Rahmenhälften geschieht vorn durch die beiden Hochdruckzylinder, einem als Kesselträger und Linealträger für die Hochdrucklineale ausgebildeten Querblech, je einer geschmiedeten Traverse zwischen den gekuppelten Achsen, den Kesselträgern unter der Feuerbüchse und hinten

durch den Kuppelkasten. Der vordere Stossbalken ist äusserst kräftig aus L-förmig gepresstem Blech erstellt und samt dem nach vorn über die Zylinder hinausragenden Rahmen teil durch zwei starke Rundeisenstreben gegen die Rauchkammer abgesteift.

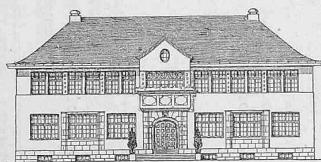
Die ersten drei gekuppelten Achsen sind fest im Rahmen gelagert, während die hinterste Kuppelachse beidseitig je 10 mm Seitenspiel in ihren Achsbüchsen hat. Die vordere Laufachse ist als Adams-Achse ausgebildet und wird durch

Wettbewerb für neue Schulhäuser in Tavannes.

III. Preis. — Motto: «Lehr-Kolonie». — Verfasser: Arch. F. & E. Zuppinger in Zürich v.

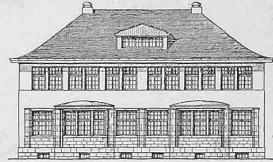
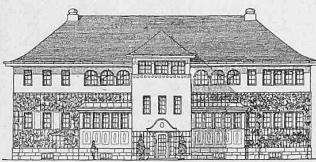


Vogelschaubild der gesamten Anlage von Südwesten.



Vorder- und Rückfassade sowie Grundriss des Erdgeschosses von Pavillon A.

Masstab 1:600.



Vorder- und Rückfassade sowie Grundriss des Erdgeschosses von Pavillon B.

Masstab 1:600.

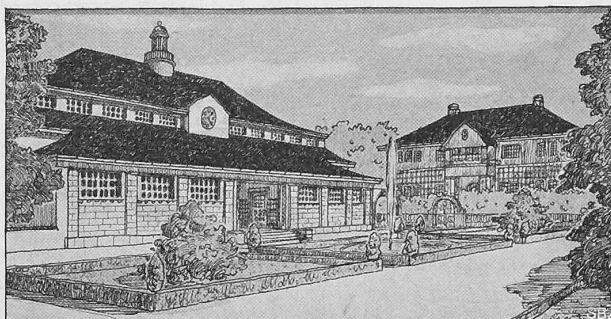


Schaubild der Anlage vor der Turnhalle.

angebracht; es wird mit denselben während der Bergfahrt kontinuierlich stets diejenige Wassermenge in den Kessel gespeist, die der jeweiligen Kesselleistung entspricht.

Der ganze Kessel und die Rauchkammer sind in üblicher Weise mit Glanzblech verkleidet und der Raum unter dieser Verkleidung an den im Führerstand befindlichen Kesselpartien zur Verminderung der Wärmestrahlung, mit Asbestmatratzen ausgefüllt.

Der Rahmen ist ein aus mehrfach geschweissten Paketen geschmiedeter Barrenrahmen nach amerikanischem

eine Doppelblattfeder in die Mittellage zurückgeführt. Die Achsbüchsen aller Lokomotiv-Achsen sind für Unterschmiereungen eingerichtet, deren Unterteile einen möglichst grossen Oelbehälter besitzen und mit Wasserablassschrauben versehen sind. Die Gleitflächen der Achsbüchskörper aus Stahlguss sind mit Bronzesohlen ausgelegt und die Achsbüchsen der gekuppelten Achsen durch gehärtete Keile nachstellbar. Die bronzenen Lagerschalen sind mit Weissmetall-Legierung ausgegossen. Die Abfederung aller Achsen geschieht durch Blattfedern, die bei den gekuppelten Achsen

unterhalb den Achsbüchsen, bei der Laufachse oberhalb derselben angeordnet sind. Die Tragfedern der Laufachse und der zwei vordern gekuppelten Achsen einerseits und diejenigen der beiden hintern Kuppelachsen anderseits, sind durch Ausgleichhebel miteinander verbunden.

Wie schon erwähnt, besitzt die Lokomotive vier *Zylinder*, die alle nebeneinander, hinter der Laufachse und unter der Rauchkammer liegen. Die beiden Hochdruckzylinder sind innerhalb des Rahmens angeordnet und samt den Kolbenschiebergehäusen aus einem Stück gegossen, das oben einen Tragsattel für den Kessel bildet und mit dem die Rauchkammer fest verschraubt ist. Das ganze Gusstück bildet zugleich eine kräftige Rahmenversteifung. Die Niederdruckzylinder sind außerhalb des Rahmens angeordnet und mit diesem, sowie mit den Hochdruckzylindern verschraubt.

Alle vier Zylinder haben *Kolbenschieber*, die in besonders eingepressten gusseisernen Büchsen laufen. Die Hochdruck-Kolbenschieber haben einfache innere Einströmung, während die Niederdruck-Kolbenschieber zur Vermeidung von Druckverlusten mit doppelter Ein- und Ausströmung ausgeführt sind. Die Abdichtung der Kolbenschieber geschieht durch eingelegte gusseiserne Ringe von geringer Spannung. An allen Zylinderdeckeln sind Sicherheitsventile angebracht und die Dampfkammern aller Zylinder mit abgefederter Luftsaugeventile versehen.

Als *Anfahrvorrichtung* ist eine von der Firma J. A. Maffei vielfach ausgeführte und erprobte Konstruktion verwendet, die von der Steuerwelle aus selbsttätig eingestellt wird und aus folgenden Teilen besteht: Die Hochdruckdampfkammer ist mit den Verbinderräumen, bezw. den Niederdruckdampfkammern durch ein Ueberströmrohr verbunden, in dem ein zylindrischer Drehschieber angebracht ist; sodann ist auf jeder Niederdruckkolbenschieberbüchse je vorn und hinten von aussen her ein Dampfeinlassventil angeordnet, das gestattet, dem Niederdruckzylinder etwa 95% Füllung zu geben. Der Drehschieber und die Dampfeinlassventile, welch letztere auf jeder Seite miteinander gekuppelt sind, werden von der Steuerwelle aus in der Weise betätigt, dass bei auf 70% Füllung in den Hochdruckzylindern und darüber ausgelegter Steuerung, gedrosselter Frischdampf in die Niederdruckzylinder gelangen kann.

Die Dampfverteilung in den Hoch- und Niederdruckzylindern auf jeder Seite wird durch eine gemeinsame, aussenliegende *Steuerung System Walschaert* bewirkt, die den Niederdruckschieber in gewohnter Weise direkt antreibt, während der Hochdruckschieber durch eine Uebertragungswelle bewegt wird, in deren äusserem Hebel die Pendelstange der Steuerung aufgehängt ist. Die Hoch- und Niederdruckzylinder erhalten nahezu gleiche Füllungen. Die Umsteuerung geschieht mittels Schraube und Handrad.

Alle Zapfen der Steuerungsgelenke sind im Einsatz gehärtet, frei drehbar und laufen in gehärteten, in die Zapfenaugen eingepressten Büchsen. Entsprechend der von der Lokomotive geforderten Leistung ist das Triebwerk kräftig ausgebildet. Die Hochdruckdampfkolben sind doppelwandige, durch innere Rippen verstiefe gusseiserne Hohlkörper und einseitig geführt, während die aus Stahlguss

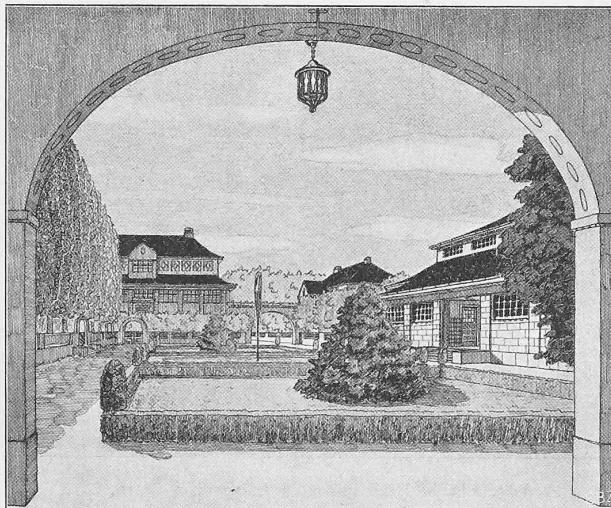
erstellten einfachen Niederdruckkolbenkörper eine durchgehende doppelt geführte Kolbenstange besitzen. Jeder Kolben erhielt drei eingesprengte gusseiserne Dichtungsringe. Die Abdichtung der Kolben-, sowie auch der Schieberstangen geschieht durch Metallstopfbüchsen aus zweiteiligen hohlen Weissmetallringen.

Die aus Stahlguss erstellten *Kreuzköpfe* sind eingeleisig geführt und deren Bronzesohlen mit Weissmetall ausgegossen. Die Triebstangen haben geschlossene Köpfe mit nachstellbaren und mit Weissmetall ausgegossenen Bronzelagern, während die Köpfe der Kuppelstangen mit eingepressten Bronzefüßen ausgelegt sind.

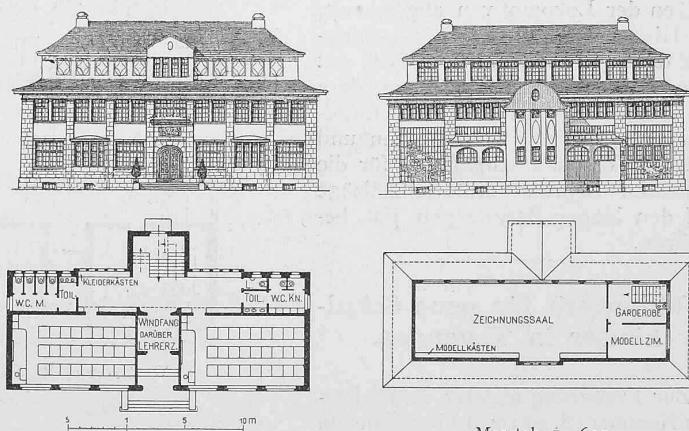
Für die doppelt gekröpfte *Triebachse* ist Nickelstahl und für die übrigen Lokomotivachsen Tiegelgusstahl zur Anwendung gelangt. Die *Radsterne* sind aus Stahlguss und die im Laufkreis 80 mm dicken Bandagen aus Spezial-Martinstahl; diese wurden mittelst eines eingestemmten Sprengringes befestigt und überdies noch gegen Verdrehen mit einer Anzahl durch den Felgenkranz durchgehender Schrauben gesichert. Beide Kolben einer Maschinenseite sind gegenläufig und die Kur-

belstellung weicht um den den Zylinderneigungen entsprechenden Betrag von 180° ab; die Hochdruck- und die Niederdruckkurbeln sind unter sich um 90° versetzt; das rechte Kurbelpaar eilt dem linken um 90° voraus. Zum leichteren Durchfahren der Kurven ist die Spurkranzstärke der Triebachse gegenüber derjenigen der übrigen gekuppelten Achsen um 5 mm geringer.

Die Lokomotive ist mit der *Westinghouse-Doppelbremse* ausgerüstet. Die automatische Bremse wirkt auf die Räder



Blick über die Anlage vor der Turnhalle, im Hintergrund der Pavillon mit Zeichensaal.



Vorder- und Rückfassade sowie Grundrisse vom Erd- und Dachgeschoß des Pavillons mit Zeichensaal.

der vier gekuppelten Achsen einseitig und auf alle Tenderräder beidseitig. Die nichtautomatische Bremse dagegen wirkt nur auf die Tenderräder, die auch noch mittelst einer Spindelbremse gebremst werden können. Das Hebelwerk der Lokomotiv- und Tenderbremse ist für Druckausgleich eingerichtet.

An *Spezialeinrichtungen* sind an der Lokomotive die nachfolgenden angebracht: Ein Geschwindigkeitmesser System Klose mit Frikionsantrieb und einer Bewegungsübertragung für den Zeiger des Zifferblattes und den Regis-

trierapparat; ein Luftsandstreuapparat nach System Leach, nebst einem gewöhnlichen, durch einen Handzug zu bedienenden Sandstreuer; eine Einrichtung zur Abgabe des Dampfes zur Beheizung der Züge, in Verbindung mit einem automatischen Dampfdruck-Reduzierventil. Für die Schmierung der Kurbelschieber und der Dampfkolben ist für jede

Lokomotivseite je eine sechsstempelige

Schmierpumpe System Friedmann angebracht, von welchen aus zu jeder Schmierstelle ein direktes Schmierrohr führt und wo das eingepresste Öl mit Dampf zerstäubt wird. Für den Fall des Defektes einer dieser Schmierpumpen ist im Führerstand ein Reserve-Schmierapparat vorhanden, vermittelst welchem in jeden Kurbelschieber Öl zugeführt und zerstäubt werden kann.

Der dreiachsige *Tender* ist demjenigen der A $\frac{8}{5}$ Lokomotiven nachgebildet und besitzt einen aussen-

liegenden, aus zwei Blechtafeln und den entsprechenden Querverbindungen bestehenden Rahmen. Der oben hufeisenförmig gebaute Wasserkasten ist unten und zwischen den Rahmenblechen unter dem für das Brennmaterial bestimmten Raum durchgezogen. Zwischen Lokomotive und Tender geschieht die Verbindung durch eine kräftige Schraubenkupplung, nebst zwei Kuppelschläufen, die in üblicher Weise als Notkupplung angeordnet sind. Zur Vermeidung von Zuckungen ist der Tender durch zwei mittelst einer Querfeder belastete Stosspuffer gegen den hintern Stossbalken der Lokomotiven abgespannt.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit dieser Lokomotiven hat sich seit ihrer Inbetriebsetzung ergeben, dass sie den an sie gestellten Anforderungen vollständig entsprechen und sich als Vorspannlokomotiven für die schweren Express- und Schnellzüge auf den langen Bergrampen gut bewähren.

Wettbewerb für neue Schulhäuser in Tavannes.

II.

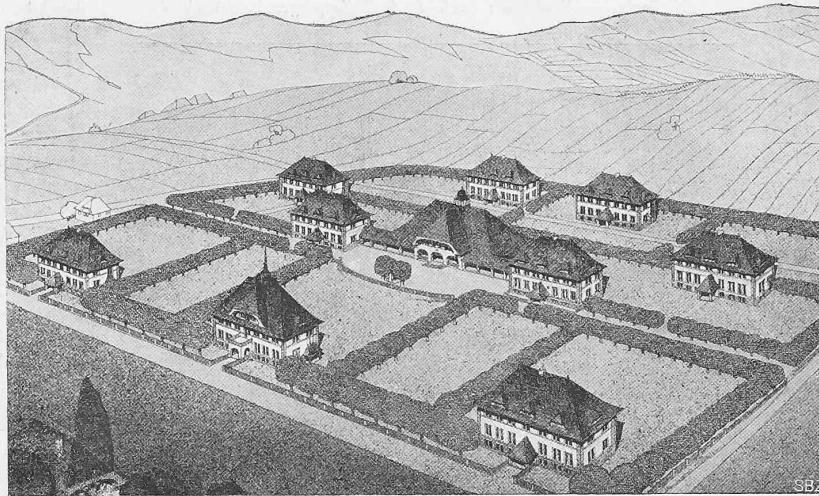
Zur Ergänzung unserer in der letzten Nummer (S. 223 u. ff.) begonnenen

Darstellung der prämierten Arbeiten dieses Wettbewerbs veröffentlichen wir auf vorstehenden Seiten die hauptsächlichsten Grundrisse, Ansichten und Schnitte des mit einem III. Preis ausgezeichneten Entwurfs Nr. 3 mit dem Motto „Lehr-Kolonie“ von den Architekten F. & E. Zuppinger in Zürich V und die an vierter Stelle prämierte Arbeit mit dem Motto „ $2 \times 2 = 4$ “ von Architekt Otto Salvisberg aus Bern, z. Z. in Karlsruhe.

Zur Beurteilung der von uns dargestellten Arbeiten verweisen wir auf das bereits auf Seite 225 veröffentlichte preisgerichtliche Gutachten.

Wettbewerb für neue Schulhäuser in Tavannes.

IV. Preis. — Motto: „ $2 \times 2 = 4$ “. — Verfasser: Arch. Otto Salvisberg aus Bern in Karlsruhe.



Vogelschaubild der gesamten Anlage von Osten.

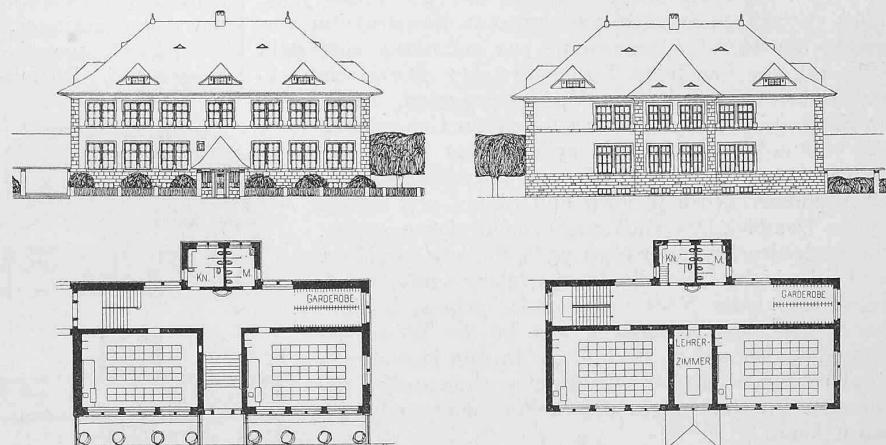
SBZ

Bau des zweiten Simplontunnels.

Wir haben den Bericht der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, durch den der Verwaltungsrat veranlasst wurde, den sofortigen Ausbau des zweiten Simplontunnels in Aussicht zu nehmen, auf Seite 121 u. ff. dieses Bandes abgedruckt.

Da nun die Entgegnung der Bauunternehmung *Brand, Brandau & Cie.* auf jenen Bericht veröffentlicht wurde, bringen wir auch diese ihrem Wortlaut nach zur Kenntnis unserer Leser. Dabei ist zu bemerken, dass die Bauunternehmung im ersten Teil ihrer Broschüre zunächst das *Gutachten der Experten* beantwortet, das die Generaldirektion ihrem Berichte zu Grunde legte, ohne es jedoch zu veröffentlichen, was uns veranlasst, diesen Teil der Antwortbroschüre ebenfalls

nicht abzudrucken. Sodann fügt die Bauunternehmung als zweiten Teil ihrer Antwort ein Gutachten des königlichen Bergrevierbeamten, Bergmeister *Müller* aus Naumburg, bei, das ebenfalls sehr interessant ist, dessen Wiedergabe aber aus ähnlichen Gründen und weil es den uns zur Verfügung stehenden Raum überschreiten würde, für jetzt unterbleiben muss. Da aber in dem dritten Teil, der eigentlichen Antwort



Vorder- und Rückfassade sowie Grundrisse vom Erd- und Obergeschoss eines Normal-Pavillons. — Maßstab 1:600.

auf den Bericht der Generaldirektion, auf die aus den ersten beiden Teilen gezogenen Schlüsse der Unternehmung Bezug genommen wird, müssen wir um das Verständnis dieses Teiles der Antwort zu ermöglichen, immerhin diese Schlussfolgerungen voraussenden.

Die Bauunternehmung schliesst den ersten Teil ihrer Publikation wie folgt:

„Wir kommen zu folgenden Schlüssen:

1. Tunnel I ist solid und sicher. Mängel, die Nacharbeiten erforderlich machen würden, sind keine nachgewiesen. Die verhältnismässig wenigen gebrochenen Steine in einzelnen Ringen haben nichts zu bedeuten, solche kleinen Fehler kommen in allen Bauten vor, Dank dem vorzüglichen Material, das namentlich auf der Südseite