

Revision Eb 3/5 5819 der SBB

Nachdem die Dampflokomotiven 70 Jahre lang praktisch den gesamten Schienenverkehr in der Schweiz bewältigt hatten, und sich noch weitere 50 Jahre lang in unserem Pionierland des elektrischen Eisenbahnbetriebes behaupteten, wehte 1969 die letzte "offizielle" Rauchfahne über SBB-Schienen. Die letzten Dampfriesen machten der modernen Generation von elektrischen Lokomotiven Platz, die bereits auch die ersten elektrischen Triebfahrzeuge ablösten. Aber das über 100jährige Symbol der Zugförderung sollte nicht unwiderruflich verschwinden. Vor allem seit den Vierzigerjahren sorgte man dafür, dass historisch wertvolle Lokomotiven nicht einfach dem Schneidbrenner geopfert wurden. Später wurde - zum Teil in Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus der Schweiz - auch je ein Exemplar der von den SBB beschafften grösseren Dampflok-Serien vorsorglich auf die Seite gestellt. Es ist die Absicht, möglichst viele dieser Lokomotiven lauffähig zu erhalten, um sie bei passender Gelegenheit, z.B. anlässlich von Jubiläumsfeiern, der heutigen Generation "lebendig" als Zeuge einer verschwundenen Technik und als Gegensatz zur modernen Zugförderung vorzuführen, in der die Elektronik eine dominierende Rolle zu spielen beginnt.

Zu den grösseren Dampflokserie SBB gehörten auch die Eb 3/5, deren Rauchfahnen über den letzten nichtelektrifizierten SBB-Strecken, z.B. auch im Wehntal, bis in den Anfang der Sechzigerjahre wehten, und die deshalb auch bis in diese Zeit hinein im Depot Zürich gepflegt und unterhalten wurden. 1965 entschieden die SBB über die beiden letzten Dampflok dieses Typs, die sich noch in ihrem Besitz befanden (3 Eb 3/5 waren kurz vorher an die Mittel-Thurgau-Bahn verkauft worden):

Die Eb 3/5 5811 wurde auf private Initiative zu einem - allerdings immer wieder umstrittenen - Dampflokdenkmal in Baden.

Die Eb 3/5 5819 sollte nach über 1 800 000 km Laufleistung als letzte Vertreterin ihrer Gattung der Nachwelt erhalten bleiben. Allerdings war es damals nicht möglich, die Lok zu revidieren und lauffähig zu machen. Nach den allernotwendigsten Konservierungsarbeiten mit dem Farbpinsel "verschwand" die 5819 im Lokdepot Vallorbe, wo auch andere erhaltenswerte Fahrzeuge abgestellt waren, und blieb 10 Jahre lang in diesem Zustand.

Vor zwei Jahren wurde die Eb 3/5 5811 aus Baden zurück geholt, weil sie einer elektrischen Lokomotive Platz machen musste. Dabei wurde der Wunsch wach, diese "alte Bekannte" wieder als betriebsfähige Lokomotive im Depot Zürich zu haben, und wenn möglich mit den eigenen, noch im Dienst der SEB stehenden Fachleuten zu revidieren. Als im Verlauf der diesbezüglichen Verhandlungen durch den rezessionsbedingten Verkehrsschwund und den daraus resultierenden Rückgang beim Aufwand für den Unterhalt der Lokomotiven sich eine vorübergehende Überkapazität in der Depotwerkstätte in Zürich abzeichnete, hielt man die Revision einer Dampflok für eine willkommene und zweckmässige Füllarbeit in dem ohnehin stark schwankenden Arbeitsaufkommen. Voruntersuchungen zeigten, dass es zweckmässig war, die Eb 3/5 5819 - nötigenfalls unter Verwendung von Teilen der 5811 - zu restaurieren. Im Februar 1975 wurde mit den Demontagearbeiten begonnen. Unter Mithilfe der Hauptwerkstätten Zürich, Chur und vor allem Biel entstand in der Depotwerkstätte Zürich mit viel Geschick, Erfahrung und Liebe zum Beruf, ja mit einer gewissen Begeisterung· die "fast neue" Eb 3/5 5819. Während in Biel der Kessel der Lok von den letzten noch bei den SBB tätigen Kesselschmieden revidiert wurde und 130 neue Siede- und 18 Rauchrohre erhielt, wurde in Zürich Stück um Stück der 5819 gereinigt, kontrolliert, aufgearbeitet, ersetzt, eingepasst, poliert, gemalt und schliesslich wieder zur betriebsfertigen Lokomotive montiert. In ein paar tausend Arbeitsstunden, in denen die Mitarbeiter ihr berufliches Können wie sonst nicht so oft in einer normalerweise sehr mit Routine- und Kontrollarbeiten belasteten Depotwerkstätte anwenden konnten, entstand so neu der letzte "Habersack" der SBB, wie die Eb 3/5 seinerzeit genannt wurden.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass sich bei einer privaten Vereinigung noch eine zweite Eb 3/5, die 5810, befindet, die noch letztes Jahr für die SBB "leihweise" im Tösstal dampfte und nun auch in Revision steht.

Die Eb 3/5 5819 soll dieses Jahr bei verschiedenen Jubiläumsanlässen eingesetzt werden, so z.B.

| | |
|---------------------|---------------------------------------|
| 7. - 16. Mai | Murtenfeier und 100 Jahre Broye-Linie |
| 24. - 27. Juni | 100 Jahre Sulgen - Gossau |
| 21. - 22. August | 100 Jahre Winterthur - Koblenz |
| 11. - 12. September | 100 Jahre Effretikon - Pfäffikon |

Technische Daten

| | |
|-------------|-------|
| Baujahr: | 1912 |
| Hersteller: | SLM |
| Achsfolge: | 1-2-1 |

Masse und Gewichte

| | |
|---------------------|---------|
| Länge über Puffer : | 12.7 m |
| Höhe : | 4365 mm |
| Gewicht : | 74 t |

Reibungsgewicht: 48 t
Triebraddurchmesser: 1520 mm

Leistungen

Leistung: 730 kW / 990 PS
Geschwindigkeit vorwärts: 75 km/h
Geschwindigkeit rückwärts: 75 km/h

Antrieb

Antriebsart: Heissdampf-Zwillingsmaschine
Steuerung: Walschaert
Zylinderdurchmesser: 520 mm
Kolbenhub: 600 mm

Dampfkessel

Kesseldruck: 12 bar
Rostfläche: 2,3 m²
Heizfläche Feuerbüchse: 11,4 m²
Indirekt: 141,9 m²
Total: 153,3 m²