

Dampflokomotive Ed 3/3 Nr. 3 der ehemaligen Gürbetalbahn

allgemeine Daten:

Bezeichnung	Nassdampf-Tenderlokomotive
Achsfolge	C
Baujahr	1901 (Kessel 1988/97)
Erbauer	SLM
Fabriknummer	1332
NVR-Nummer	90 85 0008 543-0
Kaufpreis im Herstellungsjahr	43'700.--
frühere Besitzer	GTB, TSB, BLS, Cellulose Attisholz
Leistung	500 PS
Höchstgeschwindigkeit	45 km/h
Zustand	betriebsbereit
Stationierung in	Konolfingen DBB

Masse und Gewichte:

Länge über Puffer	8440 mm
Zylinderdurchmesser	360 mm
Kolbenhub	500 mm
Triebraddurchmesser	1030 mm
Achsstand total	3120 mm
Gewicht leer	25,2 t
Dienstgewicht	32,8 t
Adhäsionsgewicht	32,8 t

Kessel:

Heizfläche Feuerbüchse	5,6 m ²
Heizfläche total	63,1 m ²
Rostfläche	1,2 m ²
Siederohre Anzahl	138
Länge	3000 mm
max. Dampfdruck	12 bar

Vorräte:

Wasservorrat	4,3 m ³
Kohlevorrat	1,2 t



Die Lok Ed 3/3 Nr. 3 entstammt einer Serie von 4 Loks welche von der Gürbetalbahn beschafft worden ist. Diese Loks entsprechen in ihrem Aussehen und ihren Abmessungen weitgehend den dreiachsigen Rangierlokomotiven vom Typ „Tigerli“ der Schweizerischen Centralbahn (SCB). Als wesentliche Unterschiede zu den SCB-Loks fallen das von Anfang an hinten geschlossene Führerhaus und die Ramsbottom-Überdruckventile (anstelle von Federwag-Sicherheitsventilen) auf dem Dampfdom auf. Die Loks der GTB werden für den Streckendienst beschafft, deshalb auch die, für Streckenloks übliche Bezeichnung Ed 3/3. Bereits nach kurzer Einsatzzeit zeigt sich, dass sie sich für den strengen Zugsdienst im Gürbetal infolge kleiner Wasser- und Kohlevorräte nicht bewähren. Auch ist der Kessel nicht für hohe Dauerleistungen bemessen. Für den Rangierdienst hingegen bewähren sich diese Loks bestens.

Bald schon gelangt die Lok Nr. 3 an die Thunerseebahn, wo sie in den Bahnhöfen Spiez und Interlaken den Rangierdienst besorgt. Auch im leichten Zugsdienst auf der Strecke Spiez - Frutigen ist sie in der Folge häufig anzutreffen. Als die Thunerseebahn in der BLS aufgeht, wechselt auch die Lok Nr. 3 den Besitzer. Fortan ist sie mit der Nummer 77 anzutreffen. Im Jahr 1926 wird sie von der BLS an die Zellulosewerke Attisholz verkauft. Hier verrichtet sie bis in die frühen Siebzigerjahre ihren Dienst. Nach ihrer Ausserdienststellung steht sie einige Jahre im Schuppen der Zellulosewerke, bevor sie von einer Gruppe Dampfenthusiasten entdeckt und nach Bern verbracht wird. Sofort wird sie demontiert und es beginnt eine Hauptrevision. Der Kessel weist einen irreparablen Schaden auf, weshalb auch die anderen Revisionsarbeiten erlahmen und dann eingestellt werden.

Neuer Elan kommt erst auf, als die BLS Interesse zeigt, die Lok für ihr bevorstehendes 75-Jahr-Jubiläum wieder in Betrieb zu nehmen. Die Lok gelangt nach Spiez wo die Revision durch die BLS weitergeführt wird. Bei der SLM Winterthur wird ein neuer Kessel bestellt. 1988 sind die Arbeiten abgeschlossen, die Lok ist vielbeachteter Star an den Jubiläumsfeierlichkeiten. Schon bald treten aber Schwierigkeiten mit dem neuen Kessel auf, und 1995 wurde die erst 7-jährige Feuerbüchse vom Kesselinspektor abgesprochen. In Zusammenarbeit mit der Dampfbahn Bern wird der defekte Kessel nach Meiningen gesandt, wo er mit einer neuen Feuerbüchse ausgerüstet wird. Im Jahr 1997 kommt die Lok wieder in Betrieb. Betrieben und betreut wird sie ab diesem Zeitpunkt als Leihgabe durch die Dampfbahn Bern.