

Dampflokomotive Ed 4/5 Nr. 8 der ehemaligen Emmentalbahn

allgemeine Daten:

Bezeichnung	Heissdampf Tenderlokomotive
Achsfolge	1'D
Baujahr	1914 (Kessel 1996)
Erbauer	SLM
Fabriknummer	2427
NVR-Nummer	90 85 0007 708-0
Kaufpreis im Herstellungsjahr	74'300.--
frühere Besitzer	EB, EBT
Leistung	700 PS
Höchstgeschwindigkeit	50km/h
Zustand	Nicht betriebsfähig abgestellt
Stationierung in	Konolfingen DBB

Masse und Gewichte:

Länge über Puffer	10'840 mm
Zylinderdurchmesser	470 mm
Kolbenhub	600 mm
Triebraddurchmesser	1230 mm
Achsstand total	6430 mm
Gewicht leer	44,0 t
Dienstgewicht	56,0 t
Adhäsionsgewicht	48,6 t

Kessel:

Heizfläche Feuerbüchse	8,0 m ²
Heizfläche total	112,0 m ²
Rostfläche	1,5 m ²
Siederohre Anzahl	104
Rauchrohre Anzahl	18
Länge	3800 mm
max. Dampfdruck	12 bar

Vorräte:

Wasservorrat	5,25 m ³
Kohlevorrat	2,2 t



In den Jahren 1899 - 1914 beschafft die Emmentalbahn insgesamt 4 Dampflokomotiven des Typs Ed 4/5. Sie tragen die Betriebsnummern 5 - 8. Es sind sogenannte Tenderloks für gemischten Dienst, wie sie in ähnlicher Bauart auch für andere Schweizerische Privatbahnen gebaut worden sind. Die Loks 5 - 7 sind ursprünglich Nassdampfmaschinen und arbeiten nach dem nicht ganz einfachen Zweizylinder-Verbundsystem. Die Lok Nr. 8, mit Jahrgang 1914 die jüngste der Serie, wird als Heissdampf-Zwillingsmaschine erbaut. Der Betrieb mit überhitztem Dampf bringt einen deutlich kleineren Verbrauch an Kohle und Wasser und eine willkommene Leistungssteigerung. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und der Leistung von 700 PS ist Lok Nr. 8 für die Beförderung schwerer Züge auf den Strecken der Emmentalbahn optimal konzipiert.

Gelegentlich muss sie auch auf der steigungsreichen Linie der an sich elektrisch betriebenen Burgdorf-Thun-Bahn (BTB) aushelfen.

Mit der Elektrifikation der Emmentalbahn verliert die Lok 8 ihre Arbeit, wird aber als fahrdrahtunabhängige Reservelok behalten und remisiert. 1948 erfolgt in der Herstellerfirma SLM Winterthur nochmals eine gründliche Revision. Danach beschränkt sich Ihr Einsatz auf Bauzüge bei Fahrleitungsumbauten. Beim Ersatz der Eisenbrücke über die Emme im Farbschachen durch eine Spannbetonbrücke kommt sie für das Verschieben der Kranwagen auf dem Umfahrgleis und dem neuen, noch nicht elektrifizierten Gleis im Herbst 1960 und Frühling 1961 noch einmal zu einem grösseren Einsatz.

1965 wird sie von der EBT ein letztes Mal für öffentliche Dampffahrten zwischen Solothurn, Langnau und Thun eingesetzt. Nach diesen Fahrten verschwindet die Lok im Lokschuppen von Eriswil (VHB).

1972 schenkt die EBT die Lok 8 der Dampfbahn Bern (DBB), die so zu ihrer ersten eigenen Lok kommt. Diese wird nach Bern überführt und im Depot der SBB beginnt eine gründliche Hauptrevision, die 1978 erfolgreich abgeschlossen wird. Die EBT ist daran interessiert, die Lok wieder auf ihrem Netz für Extrafahrten einzusetzen. Im alten Depot in Burgdorf findet sie Unterschlupf. Nach 81 Jahren treuen Diensten wird im Jahre 1995 der Kessel abgesprochen, er muss durch einen kostspieligen Neubau ersetzt werden. 1999 nimmt die Lokomotive, mit neuem Kessel versehen, den Dienst wieder auf.

Auf Ende 2008 muss die Lok aus dem Betrieb genommen, da am mechanischen Teil, nach all den strengen Einsatzjahren eine Hauptrevision ansteht.