

Von Heinz Rihs

Auch mit dem neuesten Projekt von Elisabeth und Hansruedi Fricker wird wiederum ein interessantes Kapitel der frühen Berner Eisenbahngeschichte aufgeschlagen, deren Bogen sich mit der von der Dampfgruppe Balsthal aufgearbeiteten und gepflegten historischen Lokomotive Eb 2/4 Nr. 35 der JS (SBB Nr. 5469) bis heute spannt.

In der Anfangszeit der Schweizer Eisenbahnen schälten sich in der Deutschschweiz zwei grössere, führende Bahngesellschaften mit der Schweizerischen Centralbahn mit Zentrum Basel und der Nordostbahn mit Zentrum Zürich heraus. In der Westschweiz bildeten sich kleinere Bahnen mit der Ouest Suisse, der Ligne d'Italie und der Lausanne Fribourg-Singine (-Berne).

Die Bahnen des Kantons Bern

Damals um den heutigen Kanton Jura grösser und immerhin mit der Hauptstadt der Schweiz im Zentrum, lag der Kanton Bern hier eigentlich im Sandwich und wurde von den Bahnen im Osten und Westen nur unbefriedigend erschlossen. So war der Jura, das Seeland, das Emmenthal (und mit ihm das luzernische Entlebuch) überhaupt nicht erschlossen. Dies gab Anlass, das Verkehrsproblem durch den Staat Bern selber in die Hand zu nehmen. Es gibt keinen Kanton in dem so viele staatliche, halbstaatliche und private Haupt- und Nebenbahngesellschaften in ihrem Territorium Bahnlinien gebaut haben. Treibende Kraft war damals unter anderen Jakob Stämpfli, (Geboren am 23. Februar 1820 im Janzenhaus bei Wengi (BE), gestorben am 15. Mai 1879 in Bern) Regierungsrat des Kantons Bern, National- und Ständerat, später Bundesrat, Jurist und Finanzfachmann. Als Verfechter der Staatsbahnidee auch grosser Widerpart des Zürchers Alfred Escher.

Für unsere Eb 2/4 Lokomotiven von Interesse ist dabei die Bernische Staatsbahn B.St.B. gegründet 1861. Sie übernahm die Ende 1860 in Betrieb genommene Strecke Biel-La Neuveville von ca. 15.4 km die noch von der Ost-Westbahn erstellt worden war und baute die Strecken Zollikofen-Biel mit 26.0 km und Gümligen-Langnau von 29.8 km, beide eröffnet 1864.

Die Ost-Westbahn überliess den Betrieb der Bielerseelinie der Schweizerischen Centralbahn. Ab 1864 übernahm dann die B.St.B. mit den neuen Eb 2/4 - einer 2'B

Tenderlokomotive von der Maschinenfabrik Esslingen den Betrieb in eigener Regie. Ab 1872 entstand dann ebenfalls unter der Federführung des Kantons Bern die Bahngesellschaft Jura-Bern, (Jura-bernois) J-B, die den Berner Jura mit einem Netz von Bahnen überzog von Biel bis Basel, Porrentruy/Delle und La Chaux de Fonds. 1877 integrierte die J-B auch die B.St.B. Bis 1975 erbaute eine neu gegründete Gesellschaft Bern-Luzernbahn B-L-B das grosse Teilstück Langnau-Luzern von 54 km. Da diese Bahn kurzum Bankrott ging, ersteigerte der Kanton Bern die Linie. Der Betrieb erfolgte über seine Jura-Bernbahn unter der Betriebsgesellschaft Jura-Bern-Luzernbahn, obschon die beiden Bahnen J-B und B-L-B weiterhin noch separat firmierten.

Erst 1884 erfolgte dann die endgültige Eingliederung der Bern-Luzernbahn in die Jura-Bernbahn und das Konglomerat wurde nun endgültig zur Jura-Bern-Luzernbahn J-B-L.

Durch Übernahme der konkursiten Bern-Luzernbahn wurde das Streckennetz wesentlich erweitert. Für diese Strecke und auch für den Dienst im Jura stockte die J-B-L ab 1876 bis 1888 auch die Zahl der bereits vorhandenen A Tenderloks nach dem Vorbild der B.St.B. Nr. 1-12 durch Neubauten bei SLM Winterthur und bei der Maschinenfabrik Esslingen um 20 Stück auf. Für die Führung von Güterzügen und schwereren

Schnellzügen nahm man ab 1874 in grösserer Zahl 3-fach gekuppelte Schleppenderloks in Betrieb.

1890 schliesslich erfolgte als Sammelbecken aller westschweizerischen Bahngesellschaften durch Zusammenschluss der J-B-L mit der Suisse Occidentale et Simplon S-O-S. die Gründung der Jura-Simplonbahn J-S mit 973 km Streckenlänge. Als Ergänzung nahm diese Bahn noch 10 weitere Eb 2/4 jetzt als A2 bezeichnete Maschinen für die Genferseelinie in Betrieb.

Die A (A2) Lokomotiven der Jura-Bern-Luzernbahn

Ursprünglich hatten sie keine Betriebsbezeichnung, ab 1873 folgte bis 1887 die Bezeichnung A, danach bis 1902 A2. Als erste beschaffte die B.St.B. als Vorläuferin der J-B-L 12 Stück dieser Gattung 1863/64. Der Auftrag erfolgte fast gleichzeitig mit den kurz vorher abgelieferten 12 in der Triebwerksanordnung gleichartigen Maschinen der Lausanne-Fribourg-Berne-Bahn L-F-B allerdings hatten diese L-F-B Loks noch einen kleineren Triebbraddurchmesser mit kürzerem Achsstand und einen sogenannten Satteltank als Wassereservoir. Beide Serien wurden bei der MF. Esslingen gebaut. Damals üblich erhielten sie Namensgebung. Der Typ wurde in der Literatur als «American» bezeichnet wenn auch im Grundsatz die Schleppenderlokomotive mit dieser Achsfolge gemeint war.

Es handelte sich um die ersten Ausführungen der 2'B Achsfolge mit den Zylindern in Drehgestellmitte auf Europas Festland. Es war eine sehr fortschrittliche und gleisschonende Konstruktion. Nachteilig war, dass bei den kurzen Distanzen die Lok gedreht werden musste, wenn man den positiven Effekt der Spurführung des Drehgestells erzielen wollte. Diese Tender-Bauart wurde in der Schweiz sehr beliebt so auch bei der Gotthardbahn und der Schweizerischen Centralbahn. Die nicht symmetrische Achsfolge war im Anfang kein Hindernis, da man die Lok am Endpunkt doch meistens wendete.

Die Bauart 2'B wurde in der Schweiz ein Erfolg. Bei den doch auch im flacheren Mittelland kurvenreichen Bahnstrecken konnte der durch das Drehgestell gut geführte und ruhige Lauf der Maschine und der damit geringere Verschleiss an Geleise und Rad den Aufwand erträglicher gestalten. Die Nachfolgebahnen der B.St.B. die Jura-Bern-



Jakob Stämpfli Regierungsrat des Kantons Bern und Bundesrat von 1855 bis 1863.