

## Die «American» Lokomotive, Achsfolge 2'B

Die Achsfolge charakterisiert diesen Lokomotivtyp. In den USA und in England waren diese Drehgestellmaschinen vor allem mit Schlepptender bereits seit längerem geläufig und weit verbreitet.

Die Loks der B.St.B. erscheinen zum ersten Mal als modernere, schnellere Maschinen mit eleganterer Formgebung in ihrer Zeit. Der Fortschritt dieser Achsfolge wird in der schweizerischen Literatur erwähnt aber ohne grosses Aufsehen. Diese Bauart der 2-Kupplerlok mit vorauslaufendem Drehgestell und Zylinder in Gestellmitte war zum Zeitpunkt der ersten beiden Serien der Lausanne–Fribourg–Bernbahn und der Bernischen Staatsbahn im europäischen Festland eine absolute Neukonstruktion der Maschinenfabrik Esslingen.



Wohl die zwei berühmtesten «American»-Loks: Nachbauten der Central Pacific- und Union Pacific-Lokomotiven erinnern in der «Golden Spike National Historic Site» in der Nähe von Salt Lake City an das Einschlagen des letzten Schienennagels der ersten US-Transkontinentalbahn am 10. Mai 1869.

Luzernbahn und die Jura–Simplonbahn liessen insgesamt noch 30 Stück nur unwesentlich geändert von SLM und Esslingen nachbauen.

Erst Jahre später stellten auch die Schweizerische Centralbahn 20 Stück und die Gotthardbahn 9 Stück für ihre flacheren Teilstücke entlang dem Jurasüdfuss respektive Luzern–Erstfeld und Biasca–Bellinzona–Locarno solche Lok in Betrieb. Allerdings geliefert von den Werken SACM, SLM, Krauss und Maffei. Erstaunlich, dass Esslingen nie wieder für andere Bahngesellschaften solche Tenderloks nachbauen konnte trotz des Erfolgs der Bauart. Insgesamt bevölkerten 83 Exemplare das Schweizer Schienennetz.

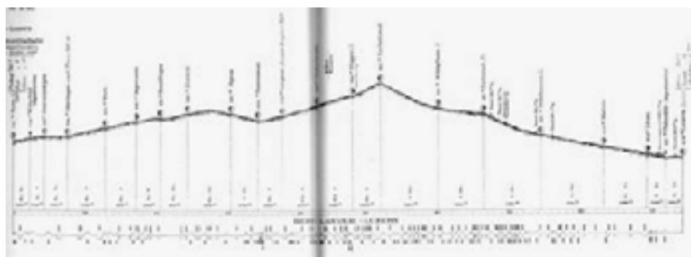
Trotz der positiven Eigenschaften dieses Triebwerks stellt sich die Frage, wie diese Lokomotiven auf der Strecke Lausanne–Bern von 96 km und später auf der Strecke Bern–Luzern mit 95 km die doch sehr steigungsreich und lang sind Aufgaben im Reisezugdienst zur Zufriedenheit bewältigten konnten. Die doch langen Strecken bedingten, dass unterwegs wohl mehr als einmal Wasser und Kohle nachgefasst werden musste und man eigentlich einen Schlepptender und den Dreikuppler im Triebwerk erwartete. Solche wurden dann tatsächlich

den Eb 2/4 zur Seite gestellt für die durchgehenden Züge.

Immerhin die ersten Loks der B.St.B. hatten noch ein wesentlich flacheres Streckenprofil für die Abschnitte Bern–Biel oder Biel–La Neuveville zu bewältigen, zudem reichte zum mindesten der Kohlenvorrat aus. Die Bauart setzte voraus, dass die Loks am Endbahnhof wie Schlepptenderloks gewendet werden mussten ansonsten der Verschleiss und die Führung im Geleise mit den grossen Rädern voraus wieder schlechter wurde. Gerade hier zeigt sich die Besonderheit, dass die Jura–Bern–Luzernbahn diese Type weiterbaute für die schwierige und

lange Strecke von Langnau bis Luzern und dass andererseits die J-S die letzte beschaffte Serie von 10 Stück entlang des Genfersees im Vorortverkehr auch rückwärtsfahren liessen. Dies begründete auch die jetzt geschlossene Führerhausrückwand. Also zwei doch fast grundlegend verschiedene Aufgaben. Trotzdem, die Maschinen scheinen sich bewährt zu haben.

Zwei Jahre vor der kurz aufeinander folgenden Eröffnung respektive Betrieb ihrer Bahnlinien bestellten die L-F-B und die B.St.B. bei der Maschinenfabrik Esslingen bei Stuttgart je 12 Maschinen dieser Achsfolge als Tendermaschinen.



Das Streckenprofil der Linie Bern–Luzern zeigt, dass anspruchsvolle Steigungen zu bewältigen sind.