

Die weiteren Einsätze bis zur Ausrangierung

Den Übergang an die J-S 1890 überlebten von der ersten Lieferung der B.St.B. nur fünf Maschinen um wenige Jahre. Ein Einsatzgebiet um ca. 1900 bildete das Depot Fribourg vor allem für Personenzüge in die Richtungen nach Payerne-Yverdon, Romont-Palezieux, Murten-Kerzers bis Ins sowie Payerne-Murten.

Nach 1900 kam die 2. Lieferung von SLM unter den Schneidbrenner, nur die ehemaligen Nr. 13 und 14 wurden noch auf SBB umnummeriert.

Ab 1911 (Verkauf einer Lok an die Bahn Martigny-Orsière) bis 1930 kamen dann Fallweise auch die 3. bis 5. Lieferung auf unterschiedliche Weise ausser Betrieb.

Um 1919/21 sah die Kreiszuerteilung noch wie folgt aus: Nr. 5452-54 zum Kreis II Nr. 5455-56 zum Kreis V, alle anderen zum Kreis I. 1930 waren noch vorhanden: Kreis I Nr. 5469/5470/5476 Kreis II 5453/5472.

Nach der laufenden Elektrifizierung der Hauptstrecken im Flachland ab 1924 wurden die Eb 2/4 weitgehend überflüssig. Späte Standorte im Kreis II vor allem



Hugo Hürlimann hielt am 21. Juli 1939 in Nyon diesen Zug mit SBB 5469 nach Crassier-Divonne fest.

im Rangierdienst waren Luzern mit den Nr. 5452-5454, dann auch noch Olten und Basel. Das Depot Luzern wies noch bis 1931 immer 1-2 Eb 2/4 auf insbesondere dann die Nr. 5453 und 5472. Im ersten Weltkrieg und danach erfüllten sie vor allem Rangierdienste. Sie führten noch bis 1930 auch die seit 1910 elektrisch be-

triebenen Seetalbahnzüge auf dem SBB-Streckenabschnitt von Emmenbrücke nach Luzern.

Mit Ausnahme von einer Maschine der 3. Lieferung und vier Loks der 5. Lieferung musterte die SBB bis 1930 alle aus. Nebenbei baute man 1925-27 vier Einheiten zu Heizwagen um. In diese Zeit fällt auch der



Bis 1930 schleppten Eb 2/4 die elektrischen Seetalbahnzüge von Emmenbrücke nach Luzern, hier bei der Einfahrt in den Bahnhof der Leuchtenstadt.

Fotos: Samlig, H. Elbs., Smig, VHS (3), Smig, R. Arnet, Smig, H. Hürlimann, Smig, J. Smetty