

- Festzug 150 Jahre Eisenbahn auf Schweizer Boden in Basel, 15. Juni 1994. 1987/88 wurde der Lok unter Heinz Schertenleib ein Neuanstrich verpasst, wobei er sie «schweizmässig» rückführte, das heisst, das rote Fahrwerk und die Pufferteller wurden wieder schwarz, der Aufbau wieder schwarz mit roten Zierlinien.

Ein 1996 festgestellter Kesselschaden führte dazu, dass die Lokomotive zum Jubiläum 150 Jahre Schweizer Bahnen 1997 nicht eingesetzt werden konnte. 1996 kam die Überführung der kalten Lok in die HW Biel. Man zerlegte sie in ihre Einzelteile und baute die Rohre aus dem Kessel aus. Am 1. und 11. Oktober 1996 wurde eine Kontrolle des Kessels durch den SVTI vorgenommen. Der negative Befund wird im nächsten Kapitel dargelegt.

Da zu jener Zeit keine Aussicht auf eine Restaurierung bestand, verpackte man die Teile und überführte sie nach Delémont.

Bis 2003 träumten die Lokteile also wieder nicht betriebsfähig in der Rotonde von Delémont vor sich hin.

## Zweite Aufarbeitung 2004–2006 als JS Nr. 35

2002 ging die Lok ins Eigentum der neu gegründeten Stiftung historisches Erbe der SBB über. Sie wurde von 2004 bis 2006 im Auftrag von SBB Historic durch die Dampfgruppe der Oensingen-Balsthal-Bahn unter der kundigen Führung von Jürg Senn wieder betriebsfähig gemacht. Seit dem 27. März 2006 ist sie betriebsbereit und zeigt sich in ihrem ursprünglichen Kleid als Jura-Simplon-Bahn-Lokomotive Nr. 35.

Seither wird die Lok sporadisch immer wieder als Leihgabe von SBB Historic für Sonder- und Ausflugsfahrten durch die Balsthaler Dampfgruppe eingesetzt. Dabei legt sie jährlich zwischen 600 und 1000 Kilometer zurück. Damit werden gleichzeitig

Standschäden weitgehend vermieden. Die Lok steht heute im alten Depot der Oensingen-Balsthal-Bahn, wo weitere Fahrzeuge durch die Dampfgruppe restauriert werden. Unter anderem steht auch die SCB-Mallet Nr. 196 unter ihrer Obhut.

## Ablauf der Restauration

Wie schon erwähnt, liegt ein Kontrollbericht des Kessels vor (durchgeführt durch den Schweizerischen Verein für technische Inspektionen SVTI in der Werkstatt Biel 1996), in dem zusammenfassend Folgendes festgestellt wird: «Die vorgehend aufgeführten Schäden zeigen auf, dass dieser Kessel einer umfassenden Sanierung bedarf.» Ausser dem vorgesehenen Rohrsersatz müssen folgende Arbeiten vorgenommen werden: Ersatz der Deckenanker, Reparatur des Langkessels oder Ersatz. Der Ersatz des Rauchkammer-Rohrbodens bleibt vorbehalten.



Lok Nr. 5469 in Balsthal bereits wieder mit schwarzem Fahrwerk.



In der Wagenhalle nach der Überführung 1996 in die Werkstätte Biel 1996.



Beim Bearbeiten der Radsätze kommt die rote Farbe erneut zum Vorschein.



Feuerbüchse mit den Deckenankern nach der Demontage der Siederohre.