

Der Fuhrpark der SMB um 1910

Die Dampfloks Ed 3/4 1–3

Zusammenstellung der Hauptverhältnisse der 3/4-gekuppelten Lokomotiven.

Bahn und No.	Zyl.-Durchmesser mm	Kolbenhub mm	Trieb-Durchmesser mm	Radstand		Heizflächen		Rostfläche m²	Siederöhre		Dampfdruck Atm.	Gewichte		Adhäsion max. t	Vorratsräume		Länge über Puffer m	Max. Geschw. km-Std.
				fest	Total	Direkt	Total		Zahl	Länge m		leer	ausger.		Wasser m³	Kohlen t		
S-M-B 1–3	420	600	1230	2,80	5,00	8,2	95,0	1,67	198	3,10	12	35,07	44,22	37,24	4,30	1,00	9,015	55

Die Ed 3/4 schleppten max. 4–5 Wagen im Personenzugdienst. Ihre Zugkraft betrug ca. 5000 kg bei einer Leistung von 550 PS. Nach ihrer Ausrangierung verrichteten alle noch längere Zeit Dienst, zum Teil als Werklokomotiven.

Die Ed 3/4 1 kam zur Dreispitzverwaltung Basel als Nr. 6 «Ruchfeld» und später zur Lonza in Visp als Nr. 1. Sie war als

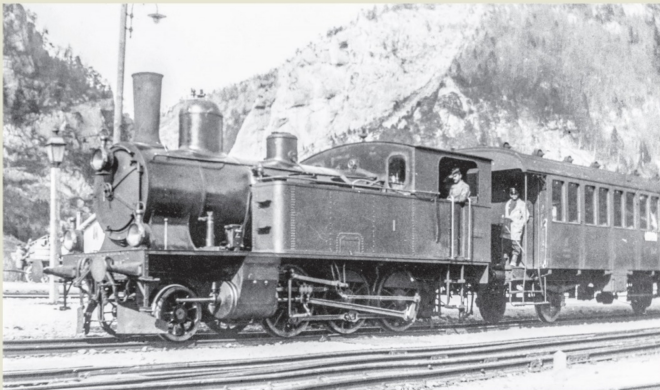
Exponat für das Technorama Winterthur vorgesehen. Sie fand letztlich eine neue Heimat beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO).

Die Ed 3/4 2 überlebte als Werklok beim Gaswerk Zürich, bei den Hovag-Werken in Ems und ist heute beim Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) in Huttwil betriebsfähig beheimatet.

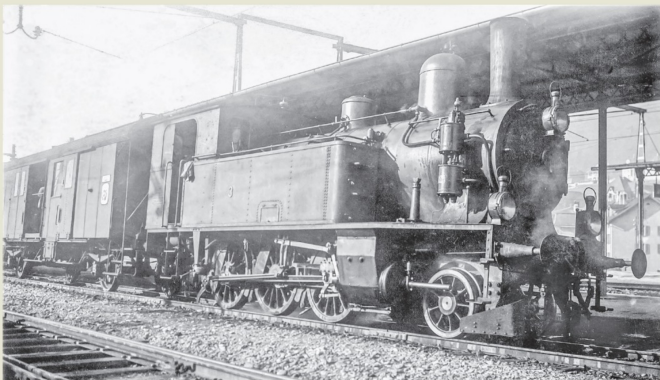
Die dritte Lokomotive der Serie, die Nummer 3, wurde 1933 von der Chemin de fer Bulle-Romont (BR) übernommen. 1958 wurde sie ausser Betrieb gesetzt und ging als Schrott nach Belgien.

Bemerkenswert ist allerdings, dass bis heute in der Schweiz noch keine Modellumsetzung dieser Gattung im Umfeld der Messingkleinserien bekannt ist.

Fotos: Slg. Werner Weber



Die Ed 3/4 1 mit Zug in Moutier vor der Abfahrt nach Solothurn. Sie hat bis heute überlebt.



Die Ed 3/4 3 mit einem FZ in Moutier. Sie kam 1933 zur Bulle-Romont-Bahn und wurde 1958 verschrottet. Die 3/4-gekuppelte Tenderlok war bei Schweizer Bahngesellschaften eine weitverbreitete Bauart.

Der Wagenpark

Alle Wagen der SMB waren zweiachsig und wurden ab Oktober 1907 bis November 1910 in Betrieb genommen. Dank dem Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 wurde die SMB sogar von der in Artikel 14 der Konzession auferlegten Verpflichtung entbunden, die erste Wagenklasse zu führen. Im Gegensatz zu vielen anderen Bahnen waren auch die Wagen mit der dritten Klasse mit Zwillingsfenstern versehen. Dieser Wagenpark blieb stückzahlmässig bis zum Ende der Dampfperiode 1932 praktisch unverändert.

Personen-/Postwagen: 10 Stück

- BC 1–4
- C 21–24
- BCF 41–42

Güterwagen/Gepäckpostwagen: 48 Stück

- FZ 43–44
- K2d 51–60
- K2 101–120
- L4 201–210
- M4 301–306