

wird es möglich, die Lok Anfang 1992 ins Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen (ex DDR) zu verbringen, wo sie betriebsstüchtig aufgearbeitet wird. Ende Jahr kehrt sie in jugendlicher Frische zurück und absolviert die obligaten Abnahmefahrten. Sogleich kommt sie bei zahlreichen Extrafahrten zum Einsatz. Diese führen sie auch häufig auf SBB-Gleise, etwas, das einige Jahre zuvor schier unmöglich schien. Die kräftige Lok erweist sich als gute «Dampfmacherin». Steigungen und schwere Züge liebt sie. Da demonstriert sie eindrucksvoll, dass sie eine echte Berglokomotive ist! Obwohl sie für eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h zugelassen ist, behagt ihr diese Geschwindigkeit weniger. Vor allem bei Rückwärtsfahrt wird die Lokmannschaft bei diesem Tempo richtig durchgeschüttelt. Hier macht sich klar die fehlende hintere Laufachse, wie sie bei den noch etwas grösseren Ec 4/6 der Thunerseebahn (TSB) vorhanden war, bemerkbar.

Ab 2000 ist die DBB eine eigene EVU. Dank dem freien Netzzugang kann nun vermehrt auf einem grossen Teil des normalspurigen schweizerischen Streckennetzes gefahren werden. Das wird von der DBB in der Folge oft praktiziert. Bald schon ist die SMB Ec 4/5 11 das am häufigsten eingesetzte Zugpferd der DBB und führt die Liste der zurückgelegten Lokkilometer an.

Elf Jahre nach ihrer Aufarbeitung in Meiningen müssen 2003 die Siederrohre ausgetauscht werden, was in Burgdorf mit eigenen Leuten bewerkstelligt wird.



Foto: Andreas Fournier

Aufsetzen der Lok auf das eingeachste Fahrgeäst im Ausbesserungswerk Meiningen.

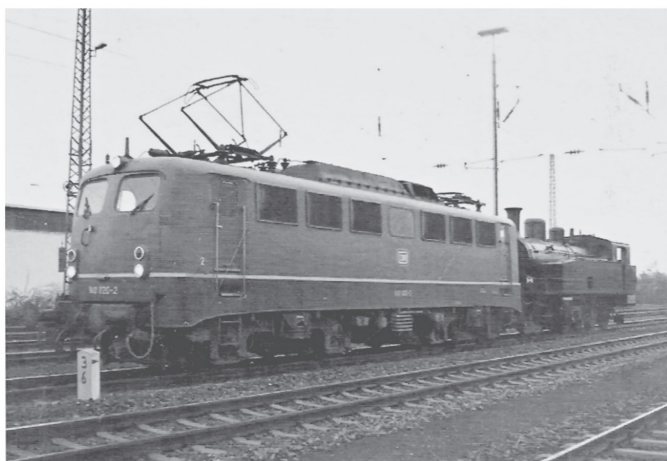


Foto: Staatsarchiv Bern

Nach der Revision unterwegs auf der Heimfahrt hinter Baureihe 41 der DB in Deutschland.



Foto: Andreas Fournier

Wieder in heimatlichen Gefilden absolviert sie am 18. November 1992 ihre Lastprobefahrt.