

Von Urs Häni (Text/Fotos)

Durch die Verstaatlichung der grösseren Schweizer Privatbahnen im Jahre 1902 «erbten» die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) ein Kunterbunt an Rollmaterial – meist veraltet und nicht immer in Topzustand. Der Ruf nach modernem und vor allem einheitlichem Rollmaterial war unüberhörbar. Nach Beschaffung der Universallokomotive vom Typ B 3/4 und der A 3/5-Schnellzuglokomotive der 600er-Serie fehlte eine universell einsetzbare Tenderlok für die immer schwerer werdenden Vorortszüge. Auf Basis der B 3/4 entstand eine äusserst ausgewogene und formschöne Tenderlokomotive mit der Achsfolge 1-C-1. Zwischen 1911 und 1916 sind 34 dieser Eb 3/5 durch die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur gebaut worden.

Vorerst im schnellen Vorortsverkehr der grösseren Städte eingesetzt, gelangte sie durch die fortschreitende Elektrifizierung des Schienennetzes vermehrt auch in ländliche Regionen, wodurch die Eb 3/5 schweizweit bekannt wurde. Den liebevollen Übernamen «Habersack» erhielt sie, weil sie den Hafer, also das Futter für die Feuerbüchse, im angebauten Kohlekasten mitführte.

Obwohl die Hauptstrecken der SBB schon früh und nahezu vollständig elektrifiziert waren, überlebten die Eb 3/5 bis Mitte der 1960er-Jahre, vor allem auf Strecken wie Genf-La Plaine, Bellinzona-Luino und im Kanton Zürich zwischen Oberglatt und Niederweningen. Die Eb 3/5, die mit Heissdampf-Zwillingsmaschinen ausgerüstet waren, hatten den Vorteil, dass sie in Vor- und Rückwärtsfahrt eine Fahrgeschwindigkeit von 75 Stundenkilometern erreichten



Sechs Maschinen wurden in den 1930er-Jahren beidseitig mit Luftpumpen ausgerüstet.

und dadurch für Pendelbetrieb wie geschaffen waren – auch ohne Drehzscheiben an den Endpunkten. In Rückwärtsfahrt konnte der Geschwindigkeitsmesser im Führerstand in einem Spiegel beobachtet werden. Einige Lokomotiven verfügten über zusätzliche Geschwindigkeitsmesser.

Schon in den 1930er-Jahren wurden sechs Lokomotiven mit einer zweiten Luftpumpe ausgerüstet, damit sie die Bremszyylinder von Güterzügen in kurzer Zeit mit Luft füllen konnten. Das war vor allem zwischen Bellinzona und Luino wichtig, weil die Eb 3/5 hier auch im Güterverkehr eingesetzt wurden. Die Lieferung der 34 Lokomotiven erfolgte in acht Serien, die sich in Details unterschieden. 1932 übernahmen die SBB zusätzlich die neun Eb 3/5 von der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT), nachdem diese elektrifiziert worden war.

Überlebt haben die Nummern 5810 (Verein Dampfbahn Bern, DBB), 5811 (Verein Dampfgruppe Zürich, VDZ) und die 5819

(im Besitz der SBB Historic), die in Brugg stationiert ist und auch immer wieder für Sonderfahrten eingesetzt wird.

Für Modellbahner, die über wenig Platz verfügen oder sich dem Punkt-zu-Punktbetrieb verschrieben haben, sind Tenderlokomotiven wie geschaffen. Die ausgewogene Eb 3/5 gehört ohne Zweifel zu den schönsten Schweizer Dampflokomotiven. Deshalb liess die Pesillo SA diese Prima donna im Massstab 1:32 in entsprechender Qualität und in unterschiedlichen Ausführungen auferstehen.

Die Modelle

Wer den Deckel der noblen Schatulle der Ursprungsausführung zum ersten Mal anhebt, wird zweimal hinschauen müssen, um sicherzugehen, dass es sich um eine Schweizer Dampflok handelt: Kessel aus Blaublech, das auch ausschaut wie richtiges Blaublech, sowie rote Zierlinien an Führerhaus und Seitentanks. Die beiden Ur-



Selbst feinste Unterschiede wurden für die Detaillierung berücksichtigt.



Die Kupferleitungen sind poliert, damit sie so richtig schön glänzen.