

# Rinascita di una locomotiva

Da Degersheim a Mendrisio la Eb 3/5



Club del San Gottardo  
Mendrisio

## Chi sono

Scusate, mi presento: mi chiamano Eb 3/5 nr. 6 e sono nata in Germania nel lontano 1910 con il numero di fabbricazione 3126.



*Degersheim 24 settembre 1965*

Assieme alle mie otto sorelle siamo state costruite a Monaco di Baviera nella famosa fabbrica di locomotive J.A. Maffei. Abbiamo lasciato

la fabbrica - un tempo situata nella Hirschau accanto al "Giardino inglese", vicino al fiume Isar - per trasferirci in Svizzera.

Il nostro proprietario nonché datore di lavoro, la Bodensee-Toggenburg-Bahn, ci ha commissionato nel 1908 per Fr. 67'000.-

Il 17 novembre 1910 sono stata messa in servizio nel deposito di locomotive di Rorschach ed ho subito cominciato a lavorare: treni diretti, omnibus e treni merci. Romanshorn-S. Gallo-Herisau-Wattwil-Nesslau oppure Rapperswil era la nostra linea d'esercizio.

Sono stata in grado di trainare un rapido del peso di oltre 120 t su di una salita di 20 o/oo ad una velocità di 50 km/h. Per queste prestazioni ero in grado di sviluppare più di 1000 CV. La forza di trazione massima è di 80'000 Newton... non ho niente contro il Signor Newton, ma ai miei tempi si sarebbe semplicemente parlato di 8'000 kg!

Sulle mie spalle potevo portare 3 t di carbone e 10 000 litri di acqua, che bastavano per la tratta Romanshorn-Rapperswil: 80 km senza dover far rifornimento.

Con una velocità massima di 75 km/h in avanti ed indietro, per quei tempi, eravamo molto veloci.

La Maffei mi aveva equipaggiato, assieme a quattro delle mie sorelle con un surriscaldatore per il vapore del tipo Clench (costava di meno)... ci sentivamo piuttosto delle asciugacapelli a vapore! Nel 1912 sostituirono questo apparecchio con un efficace surriscaldatore del tipo Schmidt e da allora mi sento in forma come non mai!

Inizialmente l'esercizio sulla Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) era commissionato alle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) e per questo motivo ci

stazionarono al deposito locomotive di Rorschach dove ci accudevano.

All'inizio del 1918 la BT<sup>1</sup> rileva il servizio in proprio e ad Herisau fu costruito un nuovo deposito, tutto per noi!

Dopo il 4 ottobre 1926 l'indice venne puntato contro di noi: quel giorno infatti avvenne un tragico incidente nella galleria del Ricken (lunga 8603 m) nel quale persero la vita 9 ferrovieri, soffocati dal gas di combustione della locomotiva a vapore. Successivamente la BT optò per l'elettificazione della sua rete e per noi fu la fine del servizio su questa bella rete ferroviaria.

Durante gli anni 1931/32 ci vendettero alle FFS e separate quante lacrime! Mi venne perfino assegnato un nuovo numero: ora sono la 5886.

Era possibile incontrarci in ogni angolo della Svizzera: St. Maurice, Renens, Olten, Basilea, Lucerna, S. Gallo, Winterthur, Rorschach, Zurigo e Bellinzona erano alcune delle stazioni delle Maffei Eb 3/5.

Nel 1933, in occasione di una revisione generale nelle officine di Biel, ho ricevuto un nuovo focolare tutto in rame, che gioia!

Dopo la guerra sono rimasta nella Svizzera orientale, Rorschach e Winterthur divennero il mio domicilio.

Nel 1962 sono stata a Bienne per un'ultima revisione e dopo soli 8 mesi di servizio a Winterthur mi hanno messo fuori servizio: non avevano più bisogno di me, maleducati, hanno detto che ero troppo vecchia!

Nel 1964 mi hanno fatto visita alcuni signori: hanno riacceso il fuoco ed insieme abbiamo effettuato il mio ultimo viaggio fino ad Herisau. Visto però il mio buon stato generale hanno deciso di eleggermi a



monumento in memoria dell'inventore della  
Degersheim con il monumento

<sup>1</sup>Bodensee-Toggenburg-Bahn



BT<sup>1</sup>, il Signor Isidor Grauer di Degersheim. Mi hanno messo bene in mostra, spazzolata e riverniciata.

Nei giorni 24/25 settembre 1965 si è tenuta una festa in mio onore; c'era anche la mia sorella, la numero 9 che mi è rimasta fedele per ben 39 anni: ogni volta che passava con il suo Amor-Express dalla stazione di Degersheim mi salutava con un fischio. Durante le feste per le locomotive a vapore a Degersheim ho incontrato tante altre vaporiere, rimasta sul mio tronco di binario, segnata ormai dal tempo.



*Degersheim 26 agosto 2004*

tutte sbuffanti... solo io sono

Già nel corso del 2003 passarono dei signori a visitarmi e verso la metà del mese di agosto del 2004 è arrivata una squadra attrezzata per smontarmi. In pochi giorni mi hanno smontata, imballata e messa con una gru enorme su due camion. E' stato il viaggio più lungo e veloce della mia vita: in autostrada fino in Ticino a 100 km/h. Quando penso tremo tutta, ritornerò a sbuffare per tanti appassionati!

La mia caldaia è stata scaricata a Mendrisio ed il rodiggio (carrello) a Manno. Gli specialisti del Club San Gottardo si stanno prendendo cura di me. Si tratterà della più costosa revisione a cui sia stata sottoposta: hanno infatti previsto, per la gioia di farmi funzionare, di spendere circa Fr. 500'000. per il rodiggio e circa Fr. 150'000.- per una nuova caldaia. Che gioia!!!

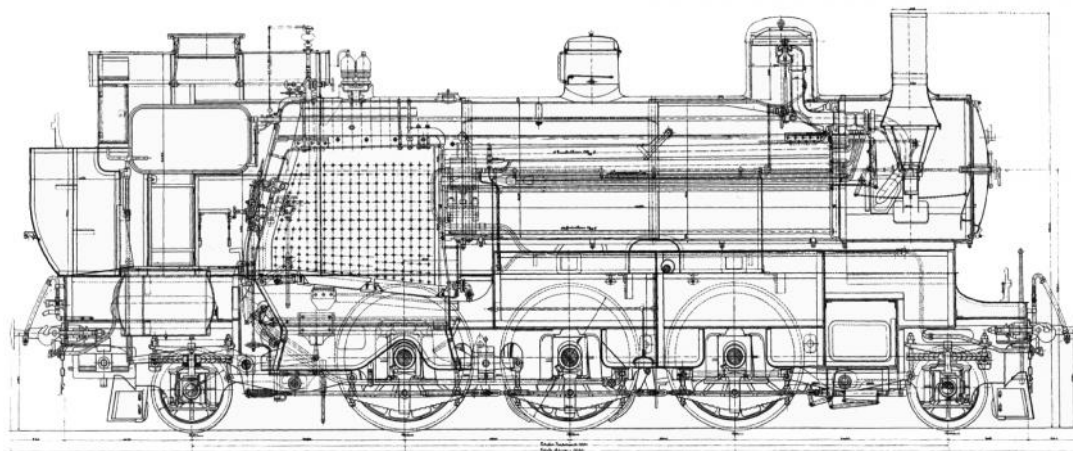
Di seguito troverete i miei dati tecnici ed una polizza di versamento: il nostro sito alla mia rinascita. **Grazie mille!**  
Eb 3/5 5886



*Franco e  
la ruota motrice*

# Loco tender a vapore surriscaldato con due cilindri

## Eb 3/5 5885 ex BT 6 (1' C 1' h2t)



Lunghezza totale	12300	mm
Rodiggio fisso	3800	mm
Rodiggio totale	8700	mm
Altezza	4500	mm
Cilindro Ø	540	mm
Corsa stantuffo	600	mm
Ruota motrice Ø	1540	mm
Ruota ant./post. Ø	870	mm
Pressione caldaia	12	bar
Superficie riscaldante focolaio	10,5	m <sup>2</sup>
Superficie riscaldante indiretta	129	m <sup>2</sup>
Supreficie griglia	2,4	m <sup>2</sup>
Peso vuoto	55,3	t.
Peso servizio	74,3	t.
Peso aderente	47,4	t.
Peso assiale	16	t.
Peso per metro	6	t.
Scorta acqua	10	m <sup>3</sup>
Scorta carbone	3	t.
Velocità massima avanti/indietro	75	Kmh
Potenza	1000	cv
Forza massima in trazione	80000	N
Raggio d'azione	80-120	km
Anno di costruzione	1910	
Costruttore	Maffei Monaco	
N° di fabbricazione	3126	
Prezzo	67000.-	Fr.

## Progetto Eb 3/5 BT6 / SBB 5886 / 1' C 1' h2t

Dopo lunga attesa il Club San Gottardo è riuscito a portare a casa la locotender tipo Eb 3/5 5886 ex BT6, per ben 39 anni monumento di Degersheim.

Gli specialisti del nostro Club, hanno parzialmente smontato la locomotiva per il trasporto.



*Giù il fumaiolo!*

Con l'ausilio di una gru di 100 t. i pezzi sono stati caricati su due camion speciali che sono poi transitati, quale trasporto eccezionale, dalla galleria del San Gottardo per raggiungere il Ticino.

Questo intervento è iniziato il 13 agosto 2004 con l'apertura del cantiere a Degersheim e si è concluso il 26 agosto 2004 con lo scarico dei pezzi a Mendrisio (caldaia) e Manno (carrello locomotiva) presso le officine New Ambrosetti.

L'intera operazione ha avuto una durata di 420 ore ed ha impiegato sei uomini del Club San Gottardo e di imprese specializzate nel carico, trasporto e scarico.

E' ora in corso la seconda fase: smontaggio completo.

La fase tre (revisione dei singoli pezzi), la fase quattro (montaggio) e la fase cinque (messa in servizio) saranno concluse nel giro di un anno.

Questa notevole locotender permetterà al Club San Gottardo di organizzare viaggi con un treno d'epoca, per esempio partendo da Mendrisio per oltre il M. Ceneri.



*Partenza da Degersheim*



*Arrivo a Mendrisio*



Bellinzona è stata tra l'altro domicilio di questo tipo di locomotiva: per anni e sino al 1962 - anno che segnò la fine del vapore - percorse la linea Bellinzona-Luino.

## Il Club San Gottardo ringrazia:

SOB Schweizerische Südostbahn AG, St. Gallo ex proprietario della locomotiva

Comune di Degersheim ha ospitato la locomotiva come monumento per 39 anni

Bollhalder Autokran AG, Rickenbach carico e trasporto

Vismara Camillo SA, Canobbio scarico rodiggio a Manno

Sacobe SA, Balerna scarico caldaia a Mendrisio

New Ambrosetti Technologies SA, Manno revisione rodiggio

Poretti & Gaggini SA, Bedano revisione delle parti in lamiera

la squadra di Degersheim membri del Club San Gottardo che hanno e



*Gli "specialisti" del Club del San Gottardo:  
Giorgio, Gerd, Bruno; Marcel, Raymond*

Redazione e fotografie: Gerd Hilligard, Giorgio Bergna, Bruno Borri  
Mendrisio, 21 settembre 2004