

# Ein Besuch bei alten Baslerinnen

Zwei Dampfloks und eine Dampfspritze der Basler Feuerwehr werden restauriert

Von Markus Wüest, Brugg/Dintikon

Schön, wie das Licht durch ein Dachfenster auf die Dampfloks des Typs E 3/3 fällt. Die Maschine wurde 1894 bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur gebaut, gehörte zuerst der Nord-Ost-Bahn (NOB), ging dann in den Besitz der SBB (Nr. 8551) über, tat jahrelang Dienst als Werklokomotive der Schweizerischen Reederei in Kleinhüningen und landete schliesslich als (rostendes) Denkmal vor dem Schifferkinderheim.

Vor acht Jahren wurde sie von Pascal Troller dort abgeholt. Jetzt steht das Lokomotivchen in Grün und Schwarz im Bahnpark Brugg, dem ehemaligen dortigen Lokdepot der SBB. Und während Gregor Tomasi, Stiftungspräsident des Bahnarks, stolz andere, grössere Dampflokomotiven präsentiert, die wieder fahrtüchtig sind, tut einem die kleine E 3/3 ein wenig leid. Zwar hat Pascal Troller, der umtriebige, äusserst engagierte Fan einheimischer Industriegeschichte, mittlerweile die historisch korrekten Lampen für die Lok gefunden, aber sonst ist noch nicht viel passiert. Dabei gäbe es so viel zu tun.

Das zeigt sich nicht nur in den Werkstätten in Brugg, wo unter anderem ein «Habersack» (Typ Eb 3/5, Nr. 5811) und ein «Krokodil» (Ce 6/8<sup>III</sup>, Nr. 13302) von den Mitgliedern in Fronarbeit auf Vordermann gebracht werden. Das zeigt sich auch beim Besuch in Dintikon (AG). Dort, im Oberdorf, hat der Kesselschmied Demian Soder, ein gebürtiger Fricktaler, seine Werkstatt. Und dort stehen derzeit zwei andere Maschinen mit Basler Vergangenheit.

Aufgebockt ist der ausgebaut Kessel der Dampfloks Nummer 41 der ehemaligen Schweizerischen Centralbahn (SCB), die ihren Hauptsitz in Basel hatte. Diese Lok ist eng mit der Lok des Schifferkinderheims verwandt, ist ebenfalls vom Typ E 3/3, aber sieben Jahre jünger und technisch ausgereifter. Sie war früher dem Depot Olten zugewiesen, dürfte aber auch gelegentlich in Basel anzutreffen gewesen sein.

## Hält alles?

In etwa einem Jahr sollte sie sich wieder aus eigener Kraft auf Schienen fortbewegen können. Denn Demian Soder hat den Kessel nun geflickt, einige Niete neu gemacht, bei der Rauchkammer ein ganzes Stück alten Metalls durch neues ersetzt. Und nun wird alles unter Druck geprüft. Mit fast andert-halb-facher Kraft als unter Normalbetrieb (17 statt 12 Bar) testet Peter Gysel, Sachverständiger des Schweizerischen Vereins für technische Inspektionen (SVTI), ob alles regelkonform ist. Würde der Kessel einer Dampfmaschine explodieren, bestünde Lebensgefahr für all jene, die sich in der Nähe aufhalten.

Technische Richtlinien, Sicherheitsauflagen, das Ersetzen nicht mehr reparierbarer Bauteile: Den alten Industriegütern wieder Leben einzuhauchen, ist mit riesigem Aufwand und hohen Kosten verbunden. Denn während Demian Soder und Peter Gysel fachsimpeln,



Der Retter, der Beherberger und die Lady. Pascal Troller (links), Gregor Tomasi und die E 3/3 aus Kleinhüningen.

arbeiten gleichzeitig im weit entfernten Landquart (GR) Spezialisten in den Werkstätten der Rhätischen Bahn (RhB) an der Revision des Fahrwerks und der Mechanik der SCB 41.

## Grosszügige Gönner

Das ganze Projekt kostet laut Pascal Troller 660 000 Franken. Die beiden Basel haben das Projekt mit je 60 000 Franken unterstützt. Ohne die grosszügige Unterstützung des Unternehmers Hansjörg Wyss (Synthes), der Gebauer Stiftung, der Ernst Göhner Stiftung und der Vontobel Stiftung wäre laut Troller der Erhalt dieser einmaligen Verkehrszeuge nicht möglich gewesen.

Troller, in Zürich aufgewachsen, heute in Olten daheim, muss Klinken putzen, Kontakte pflegen, Besuche machen, nachhaken, nachfassen, dranbleiben. Es gehört ganz offensichtlich viel Ausdauer dazu, Gelder in dieser Grössenordnung zu beschaffen, damit am Schluss all die Bahnfreunde in der Schweiz und im nahen Ausland sich freuen können, wenn eine echte Dampflokomotive vorbeifährt und Russ und Rauch sowie den unverkennbaren Schwefelgeschmack hinterlässt.

Vier Dampfloks-Projekte hat Troller bis jetzt verwirklicht. Neben dem aktuellen Projekt SCB 41 die Nummer 4 «Schwyz» der Südostbahn (SOB), die Nummer 456 der NOB (Historische Seethalbahn), die Brünig-Dampflokomotive HG 3/3 1068 inklusive der Drehscheiben in Meiringen (BE) und Giswil (OW). Letzteres ist heute nicht zuletzt dank der Bemühungen von Pascal Troller ein Verkehrsdenkmal von nationaler Bedeutung geworden.



Historisches Gefährt. Die Dampfspritze gehört der Berufsfeuerwehr Basel. Ganz links neben dem Rad steht der ausgebaut Kessel. Fotos Markus Wüest

Zwar hat Troller aufgrund seiner 62 Jahre manchmal das Gefühl, dass ihm die Zeit davonrennt. Dennoch ist er zuversichtlich, die Dampflokomotive des Basler Schifferkinderheims der Nachwelt erhalten zu dürfen. Es scheint offenbar immer noch genügend Dampfdruck in seinem Kessel zu sein!

## Bijou aus dem Jahr 1905

Das kommt auch einem Projekt zugute, das etwas aus der Reihe fällt. Denn Peter Gysel, der Experte der SVTI, ist nicht nur wegen der einen Druckprobe nach Dintikon gekommen. Dort steht, rostig rot, auf einem Holzpalett, auch noch der Kessel der Automobildampfspritze der Feuerwehr Basel.

Dieses Bijou aus dem Jahr 1905 ist die letzte Dampfspritze ihrer Art weltweit. Doch bei ihrem Kessel scheint es Probleme zu geben. Die Materialstärke ist wie erwartet an einigen Stellen im oberen Bereich zu dünn. Nun werweisen der Kesselschmied und der Prüfer, ob es nicht am gescheitesten wäre, diesen Teil neu zu machen, statt ihn zu flicken.

Troller geht bei der Dampfspritze von 207 000 Franken Gesamtkosten aus. Der Kanton Basel-Stadt hat bereits 50 000 Franken gesprochen, Baselland gibt 30 000 Franken und bis auf einen Restbetrag von rund 10 000 Franken ist das Geld beisammen. Weit ist es also nicht mehr bis zum Ziel ...

[www.pascaltroller.ch](http://www.pascaltroller.ch)