



Wieder unter Dampf: Die Lok «Schwyz» ist nach einer gründlichen Restaurierung wieder absolut fahrtüchtig.

Bilder Bruno Facchin

Renaissance der Dampflokomotive «Schwyz»

Der Kanton Schwyz hat wieder eine Lokomotive, die seinen Namen trägt. Gestern fuhr die im Jahr 1887 gebaute Tender-Dampflokomotive nach rund 70 Jahren erstmals wieder durch den Kanton. Die aufwendige Restauration wurde unter anderem von der Kantonalbank gesponsert, und diese lud auch zur «zweiten Jungfernfahrt» ein.

Von Bruno Facchin

Kanton. – Die Schweizer lieben Lokomotiven und ihre Namen. Vor allem dann, wenn sie Aufschrift des Heimatkantons oder Heimatortes des jeweiligen Betrachters tragen.

Nachdem die stolze Gotthardlokomotive Ae6/6 «Kanton Schwyz» ausgemustert worden ist (es stand im «Boten»), freut man sich nun ganz besonders, dass der Kanton Schwyz wieder auf den Schienen vertreten ist. Allerdings, ein Wappen trägt die Dampflokomotive nicht, sondern lediglich den Namen «Schwyz» auf einem alten Messingschild. Die Lokomotive ist ein Stück Handwerkskunst der damaligen Zeit, und auf Initiative des Zürchers Pascal Troller wurde eine totale Erneuerung bis zur Betriebssicherung durchgeführt. Unterstützt

wurde das Projekt durch die Schweizer Kantonalbank.

Ein verregneter Freudentag

Rund 80 Gäste aus Politik und Wirtschaft waren zur gestrigen zweiten Jungfernfahrt eingeladen. Von Rothenthurm aus fuhr man über Biberbrugg nach Einsiedeln und wieder zurück. Ein Gepäckwagen und zwei Wagen der «II + III Klasse», holzbauwerkbestückt, erinnerten vollumfänglich an die Urzeiten unserer Bahnen zurück. Aus Sicherheitsgründen musste für die Rampe bei Schwyzbrugg eine elektrische Lok (Be4/4), ehemals Bodensee-Toggenburg-Bahn, vorgespannt werden. Diese half bei der Talfahrt auf der 50-Promille-Rampe beim Bremsen, und auf der Heimfahrt leistete sie Hilfeleistung in der Steigung. Schade war nur, dass auf der ganzen Strecke keine Drehscheiben mehr vorhanden sind. So musste die «Schwyz» den Zug im Rückwärtsgang von Rothenthurm nach Biberbrugg ziehen, und lediglich im Tal der Biber konnte sie «Kamin voraus» fahren. Die Strecke mit ihrer Spitzkehre in Biberbrugg erforderte dann ein Umhängemanöver, das die Promis, trotz Regen, mit Interesse verfolgten. Auch ohne grosse Reden war man sich beim Apéro in Einsiedeln einig: «Es ist schön, dass das Dampfzeitalter wieder angebrochen ist.»



Die Restaurierung: Der Kessel der «Schwyz» präsentierte sich nach 118 Jahren in einem besseren Zustand als erwartet.



Handwerkskunst: Das Gestänge der Dampflokomotive ist ein Meisterwerk des Handwerks.



Illustre Gäste: Landammann Georg Hess, Bankdirektionspräsident Gottfried Weber, Regierungsrat Lorenz Bösch und Initiant Pascal Troller mit dem Museumsstück (von links).



Kräftiger Rauch: Mit Volldampf fuhr der Nostalgiezug Richtung Einsiedeln.

STECKBRIEF

Name: «Schwyz»
Baujahr: 1887
Hersteller: Maschinenfabrik Emil Kessler, Esslingen/D
Typ: Nassdampf-Lokomotive E 3/3
Leergewicht: 24,3 Tonnen
Dienstgewicht: 32,0 Tonnen
Länge über Puffer: 7800 mm
Achsstand: 2500 mm
Zylinder: 2
Zylinder-Durchmesser: 380 mm
Kolbenhub: 530 mm
Triebstrahldurchmesser: 920 mm
Leistung: 275 PS
Max. Geschwindigkeit: 35 km/h
Heizflächen
 - Feuerbüchse: 6,6 m²
 - Gesamtheizfläche: 97,8 m²
Rostfläche: 1,5 m²
Siederohre: 236 Stk. à 2707 mm
Dampfdruck: 12 Atm
Wasservorrat: 4 m³
Kohlevorrat: 0,8 t
Kaufpreis 1887: 42 500 Franken
Kaufpreis 2004: 1 Franken
Restauration: 420 000 Franken

GESCHICHTE

Die Dampflokomotive «Schwyz» hat eine ziemlich bewegte Geschichte hinter sich. Sie ist 1887 bei Kessler in Esslingen/D für die damalige «Wädenswil-Einsiedeln-Bahn» gebaut worden, die spätere Schweizerische Südostbahn SOB. Bis 1940 stand diese Lokomotive zuverlässig auf dem Netz der SOB im Einsatz und hat Tausende von Fahrten unternommen. Von 1941 bis 1965 wurde sie als Werklokomotive bei der Chemischen Fabrik Uerikon gebraucht, mit ständig abnehmendem Einsatz. Nach einer rein optischen Instandstellung wurde die «Schwyz» dann 1969 beim Bahnhof Wädenswil als «Denkmal» aufgestellt. 1996 wurde die Lok dort entfernt und sollte eigentlich verschrottet werden. Der Zürcher Pascal Troller hat sich für die Erhaltung eingesetzt und die erforderlichen Gelder aufgetrieben. Im September 2004 haben die Restaurierungsarbeiten begonnen. (cj)



Zufrieden: Georg Hess, SOB-VR-Präsident, und Initiant Pascal Troller.