



Die «Schwyz» in einem Winter unbekanntem Datum unterwegs zwischen «Wädenswil» und Einsiedeln.  
(Bild Archiv Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland)

## Der 117-jährige Kessel hält

### Die Dampflokomotive «Schwyz» soll 2007 wieder fahren

ark. Es ist kein schönes Bild, das die «Schwyz» derzeit bietet. In einem schummrigen Industriebau in Olten steht ein von drei Achsen getragenes rostiges Ungetüm, das in keiner Art und Weise dem vom Laien gehegten Bild einer Dampflokomotive entspricht. Die Kabine ist demontiert, und von einem Kamin ist nichts zu sehen. Doch dies ändert sich schon bald. Die 117-jährige Lokomotive wird restauriert und wird spätestens ab Frühjahr 2007 auf den vom Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) betriebenen Geleisen zwischen Bauma und Bärenswil verkehren. Projektleiter Pascal Troller ist stolz: Nach der Wiederinbetriebnahme werde es sich bei der «Schwyz» um die älteste regelmässig in Betrieb stehende Dampflokomotive der Schweiz handeln, sagt er.

Grund für den Medientermin in Olten war die wenigen Tagen war die «alles entscheidende Inspektion des Dampfkessels». Amtliche Kesselinspektoren gehen der Sache auf den Grund. Sie untersuchen den rostigen Metallkörper nicht nur von aussen, sondern steigen mit akrobatischen Verrenkungen in den Kessel. Das Verdicht ist positiv, das Herzstück der Lokomotive sollte halten, benötigt allerdings eine 130 000-fränkige Reparatur. Troller erwartet Gesamtkosten von 390 000 Franken für die Restauration der «Schwyz». Die-

ses Geld hat er bereits gut zur Hälfte beschafft – bei Firmen und der öffentlichen Hand. Beteiligt hätten sich etwa die Kantone St. Gallen und Schwyz, sagt der Projektleiter, der nicht vor allem Eisenbahnfan, sondern eine Art «Denkmalpfleger für technisches Gerät» ist. Sein Anreiz sei die Bewahrung des kulturellen Erbes, zu dem er auch Dampflokomotiven zählt.

Lange Jahre – von 1887 bis 1940 – diente die im deutschen Esslingen bei Emil Kessler hergestellte «Schwyz» als Zugkraft im Passagierverkehr, zunächst bei der Wädenswil-Einsiedeln-Bahn, wo sie die Lokomotive Nr. 4 war, später bei der Südostbahn (SOB). Danach folgten zwei Kapitel, die der berggängigen Lokomotive mit 275 PS und einer Maximalgeschwindigkeit von 35 km/h weniger würdig waren. Zunächst diente sie 15 Jahre lang als Werkslokomotive in der Chemischen Fabrik Uetikon, danach stand sie beim Bahnhof Wädenswil als Denkmal fast 20 Jahre lang still. Im April 2001 schliesslich verkaufte sie die SOB für einen symbolischen Franken an den DVZO. Wenn alles gut geht, schliesst sich Anfang 2007 der Kreis, und die «Schwyz» wird, beladen mit vier Kubikmetern Wasser und einem Kohlenvorrat von einer knappen Tonne, zurück in den Passagierdienst genommen.