

Nordostbahn-Dampflokomotive 456

Das 122 Jahre alte Stahlross ist wieder fahrtüchtig

Die Notoperation dauerte fünf Jahre

In über 10 000 Mannstunden haben Eisenbähler die Dampflok 456 wieder auf Vordermann gebracht, die ab 1894 für die Nordostbahn unterwegs war. Von 1982 bis 2011 stand sie ausgerangiert als Denkmal beim Dietiker Spanisch-Brötli-Bahnhof. Ab heute rattert sie wieder über die Schienen.

VON DAVID EGGER

Die Dampflok 456 war eigentlich verdient in Rente gegangen. 29 Jahre lang stand sie an dem Ort, an dem die Schweizer Bahngeschichte mit der Schweizer Nordbahn zwischen Zürich, Dietikon und Baden begann.

Hier liess es sich die Lok gut gehen, während die modernen Züge im Hölletempo vorbeibrausen. Der Dietiker Modellbahn-Club pflegte sie, damit sie wenigstens gut aussieht. Dann die Wende: Ein gut 50 Meter hoher Pneu-Kran riss die Lok 2011 von den Dietiker Gleisen wie der Prinz Dornröschen aus dem Schlaf. In der Luft hängend erschachte sie einen letzten Blick auf Dietikon. Nie wieder würde sie diese Stadt sehen. Dabei haben die Modellbähler ihr doch so viel Gutes getan: «Als wir sie übernommen haben, war sie ein Rosthaufen. Das Führerhaus sah aus wie ein Emmentaler», sagte damals einer der Modellbähler, die der Lok die Restauration freilich gönnten.

Ein Schwertransporter führte die Lok nach Balsthal im Kanton Solothurn. Dort restaurierten sie die Männer der Dampfgruppe der Oensingen-Balsthal-Bahn. Gestern sind sie damit fertig geworden. «Total wurden etwa 10 000 Mannstunden geleistet», sagt Pascal Troller, der auf die Erhaltung historischer Kulturgüter spezialisiert ist. Der Zürcher ist verantwortlich dafür, dass die Dampflok 456 wieder auf Vordermann gebracht wurde. Zwei Jahre lang hat er dafür Geld gesammelt. Insgesamt 400 000 Franken waren nötig. Je 50 000 Franken davon kamen aus den Lotteriefonds der Kantone Aargau und Zürich.

Dank der Restauration sieht das alte Stahlross nicht nur wieder gut aus, sondern ist auch wieder fit wie ein Turnschuh. Um das unter Beweis zu stellen, tuckert die

Lok heute mit 40 Kilometern pro Stunde von Balsthal nach Oensingen, um dort vom örtlichen Pfarrer gesegnet zu werden. Danach kehrt sie nach Balsthal zurück.

Damit das alles klappt, hat die Dampfgruppe bereits am Dienstag eine inoffizielle Testfahrt durchgeführt - zum Glück, muss man anfügen. «Die Injektoren, die Pfeife, die Regulatorhebel im Führerstand sowie die Steuerung haben noch nicht richtig funktioniert», sagt Pascal Troller. All diese Teile haben die Männer der Oensinger Dampfgruppe nochmals unter die Lupe nehmen müssen. Nicht ganz unerwartet.

Der Chef ist gar nicht ferrophil

«Das wäre ein Weltwunder gewesen, wenn bei der Premiere alles geklappt hätte», sagt Troller. «Jetzt gehen wir aber davon aus, dass die Maschine läuft.» Troller ist selber kein Ferrophiler, wie man fanatische Eisenbahnfreunde auch nennt. «Dampflokenthusiasten sind mir nicht als Dampflokenthusiasten wichtig, sondern als herausragende Denkmäler der schweizerischen Industriekultur», sagt Troller.

Die Männer der Dampfgruppe haben sich heute Morgen um vier Uhr getroffen, um alle Lokteile Handgriffe zu vollziehen und die Lokomotive anzuhetzen. Da sie mit Dampf angetrieben wird, ist es für den Lokführer wichtig, stets den optimalen Betriebsdruck im Kessel zu haben. Sonst wird es gefährlich. Bevor die 456 erstmals wieder richtig auf Strecke geht, schaut darum noch ein Kesselinspektor des Schweizerischen Vereins für technische Inspektionen vorbei. Gemäss Vorschrift überprüft er die Armaturen und das Sicherheitsventil. Sonst darf das alte Stahlross nicht in Betrieb gehen.

Um neun Uhr startet dann die Fahrt, zusammen mit vier weiteren Dampflokenthusiasten. Damit es überhaupt Dampf gibt, braucht die Maschine viel Kohle. Total hat sie Platz für eine Tonne. Mit Grillkohle lässt

27,7

Tonnen wiegt die Dampflok 456. Im Vergleich mit heutigen Zügen ist das ein Leichtgewicht: Rund 64 Tonnen wiegt zum Beispiel der hintere Antriebswagen der als S-Bahnen verkehrenden vierteiligen Doppelstockzüge von Stadler Rail. Die ganze vierteilige Komposition, also der hintere und der vordere Antriebswagen plus die beiden mittleren Wagen, wiegt total 212 Tonnen. Sie erreicht bis zu 160 Kilometer pro Stunde, während die Dampflok nur 40 Kilometer pro Stunde schafft.

sich die Lok aber nicht antreiben. «Die Kohle für die Dampflokenthusiasten müssen wir aus England importieren», sagt Troller. Der Treibstoff kommt also aus dem Mutterland der Dampfmaschinen.

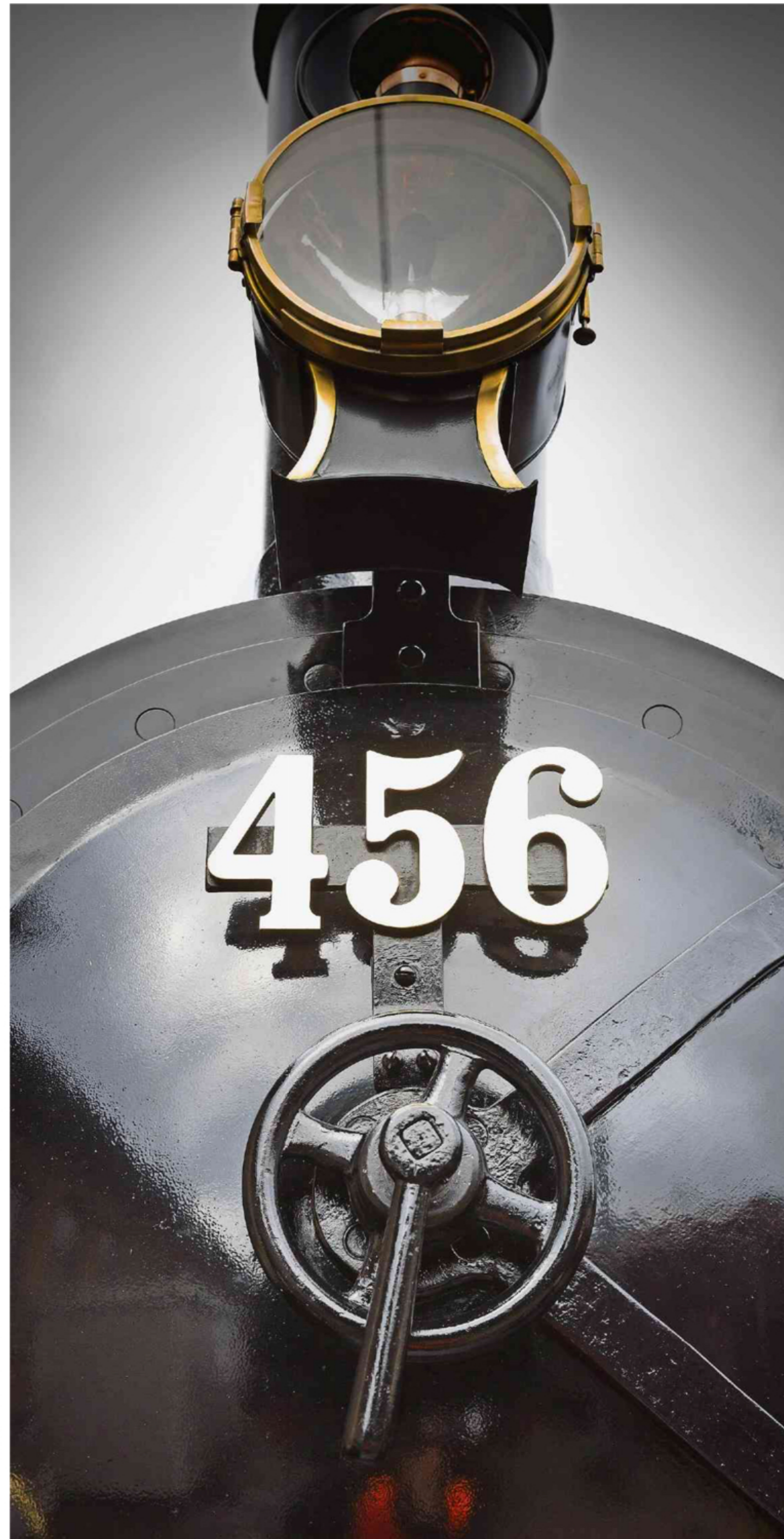
Und läuft die Maschine dann tatsächlich, ist etwas weltweit Einzigartiges vollbracht. Denn von den Dampflokenthusiasten des Typs E 3/3, zweite Nordostbahn-Baugruppe, hat die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik im vorletzten Jahrhundert neun Stück hergestellt. Heute existieren noch die 456 und ein weiteres Exemplar, das im aargauischen Brugg steht. Weil diese Schwestermaschine noch nicht fahrtüchtig ist, wird die 456 damit zur einzigen betriebsfähigen Lok dieser Bauserie.

Die 456 zügelt im Juli ins Seetal

In den nächsten Wochen wird die Dampflok 456 noch mehrmals über die Schienen tuckern, um die zukünftigen Führer instruieren zu können. Danach soll die 456 im Juli ihre längste Strecke seit Jahrzehnten zurücklegen, nach Hochdorf am Baldeggersee im Kanton Luzern. Dort ist der Verein Historische Seetalbahn zu Hause. Dieser besitzt mehrere alte Dampflokenthusiasten und fährt diese regelmässig aus. «Die Übergabe der Lok an diesen Verein ist die einzige Möglichkeit, um die Lok hin und wieder ausfahren zu können», sagt Troller. Und nur wenn die 456 hin und wieder dampfen darf, haben sich die 10 000 Arbeitsstunden gelohnt, die die Dampfgruppe der Oensingen-Balsthal-Bahn geleistet hat.

Am 3. und 4. September laden die Seetalbähler zu ihrem **Remisenfest in Hochdorf/LU**. Dort präsentieren sie die 456 und andere Dampflokenthusiasten der Öffentlichkeit.

Weitere Bilder von der Dampflok 456 finden Sie auf www.limmattalerzeitung.ch



Die 456 sieht wieder aus wie neu geboren. Neun dieser Lokomotiven wurden 1894 gebaut. Sieben wurden inzwischen verschrottet. FOTOS: BHI/ZVG

Eisenbahn-Blase führte die Stadt in die Krise

Ende des 19. Jahrhunderts herrschte in Dietikon Goldgräberstimmung. Nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen folgte aber eine grosse Krise.

VON DAVID EGGER

Die Dietiker Eisenbahn-Geschichte hat auch eine dunkle Seite, eine Geschichte der zerstörten Hoffnungen. Begonnen hat diese Zeit, die der Historiker Jakob Grau «Dietikons Sturm- und Drang-Periode» genannt hatte, im Jahr 1895: Die Nordostbahn kaufte das Landstück Niederfeld in Dietikon, um dort neue Reparatur-Werkstätten zu bauen, die die Werkstätten in Zürich ersetzen sollten.

«Sofort setzte eine mächtige Spekulation mit Grund und Boden ein», schreibt Grau im Dietiker Neujahrsblatt 1954. Fast unglaublich sei es gewesen, was da von fremden Herren rund ums Dorf gekauft wurde.

Ein Werkstattplan, ein Boom

Die Spekulanten hofften auf einen Boom von Dietikon, zahlten für die Ländereien horrenden Geldsummen, die die Bauern gerne entgegennahen. Durch diese Landkäufe erzeugten die Spekulanten selber den Aufschwung, den sie sich von den Werkstätten erhofften. Viele Gewerbetreibende und zahlreiche Handwerker zogen in die boomende Stadt und es wurden wie wild Häuser gebaut. Die Bevölkerung wuchs rasant, neue Restaurants öffneten ihre Türen. Kurz: Die ganze Stadt hatte innert kurzer Zeit Anziehungskraft, Wachstum und damit auch das Flair einer kalifornischen Goldgräber-Stadt gewonnen. Der Handwerksmeister- und Gewerbeverein wurde gegründet, 1899 startete er die gewerbliche Fortbildungsschule mit 37 Lehrlingen. Auf dem Niederfeld allerdings passierte nichts.

Dafür gab es in der Schweizer Eisenbahnwelt einen Umbruch: Das

Schweizer Stimmvolk nahm am 20. Februar 1898 das Gesetz zur Verstaatlichung der Eisenbahnen an. In Dietikon machte sich erste Skepsis breit: «Bekanntlich besteht ein Stillstand im Liegenschaftshandel», schrieb der «Anzeiger für das Limmattal» zwei Monate später.

Der Bundesrat hielt aber an den Plänen fest, derweil sich die Nordostbahn (NOB) bei der Bundesversammlung darüber beschwerte. 1899 beschloss dann die Generalversammlung der noch unabhängigen Nordostbahn, die Werkstätten nicht zu bauen. «Jetzt wird nur noch das gemacht, was man muss!», soll Adolf Guyer-Zeller, der Chef der NOB, damals gesagt haben, als er den Antrag des Verwaltungsrats bewarb, die Baupläne im Niederfeld fallen zu lassen. Der Bundesrat aber setzte sich für Dietikon ein und forderte weiterhin den Bau. Die noch private NOB weigerte sich, reichte eine weitere Beschwerde ein.

«Auf einmal gab es leere Wohnungen in Menge. Marti erliess ein Inserat, dass seine Wohnungen gratis zu haben seien.»

Jakob Grau (†)
Historiker und Journalist

Nun schaltete sich auch die Gemeinde Dietikon ein und richtete Ende Juni 1899 einen Einspruch an den Bundesrat. Sie forderte den Bau der Werkstätten und zählte auf, welchen Schaden die Gemeinde und die Privaten erleiden würden, falls die Werkstätten nicht kommen.

Kommissionen von National- und Ständerat schauten sich im September die Situation vor Ort an. Gut neun Monate später, am 30. Juni 1900, kam dann definitiv das Unheil: «Die Werkstätten kommen nicht nach Dietikon, sondern auf das Gebiet zwischen Zürich und Altstetten», berichtete der «Anzeiger». «Dadurch war mancher schöne Traum ausgeträumt», schrieb Max Wiederkehr dazu im Neujahrsblatt 1906. Eine massive Immobilien-Krise folgte. Jakob Grau verdeutlichte es so: «Auf einmal gab es leere Wohnungen in Menge. Baumeister Marti erliess ein Inserat, dass seine Wohnungen gratis zu haben seien, nur für den Garten müsste man ihm etwas geben.» Es war ein denkbar schlechter Start ins 20. Jahrhundert.

Geschichte

76 Jahre lang ist die Lok herumgefahren

1847 Die Spanisch-Brötli-Bahn (offiziell: Schweizerische Nordbahn) auf der Strecke Zürich-Baden mit Halt in Dietikon wird eröffnet.

1853 Die Nordbahn fusioniert mit der Zürich-Bodenseebahn zur Nordostbahn.

1894 Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur baut die Dampflok 456 für die Nordostbahn. Sie erhält die Betriebsnummer F3 256.

1895 Die Dampflok erhält eine neue Betriebsnummer, nach der sie heute benannt ist: F3 456.

1898 Das Schweizer Volk stimmt für die Verstaatlichung der Eisenbahn. Zwei Jahre später werden die Schweizerischen Bundesbahnen gegründet.

1902 Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) übernehmen die Nordostbahn als letzte grosse Schweizer Privatbahn. Und damit auch die 456, die fortan die Bezeichnung E 3/3 8554 trägt.

1934 Die 456 zügelt auf den Güterbahnhof Lausanne-Sébellon, wo sie als Werkslokomotive für die Société industrielle de Sébellon (SISL) arbeitet.

1949 Die SBB übernehmen die SISL und verkaufen die Dampflok 456 an das 1842 gegründete Eisenwerk von Moos (heute: Swiss Steel) in Emmenbrücke.

1970 Die Dampflok 456 wird vom Eisenwerk von Moos ausgerangiert, geht an eine private Trägerschaft und steht auf verschiedenen Industriearealen herum.

1982 Die Stadt Dietikon übernimmt die Lok und stellt sie langfristig als Denkmal beim Spanisch-Brötli-Bahnhof hin.

2009 Pascal Troller will die Krise folgen. Jakob Grau verdeutlichte es so: «Auf einmal gab es leere Wohnungen in Menge. Baumeister Marti erliess ein Inserat, dass seine Wohnungen gratis zu haben seien, nur für den Garten müsste man ihm etwas geben.» Es war ein denkbar schlechter Start ins 20. Jahrhundert.

2011 Die Lok verlässt Dietikon und wird fünf Jahre lang im solothurnischen Balsthal restauriert. Heute fährt sie erstmals wieder.



Die 456 schuffete wie ein Ochse: Bis 1970 war sie als Werkslokomotive im Einsatz.



Fliegende Lokomotive: Am 26. März 2011 verliess die 456 den Dietiker Bahnhof.



Glänzend: So sieht heute die ganze Lok aus. Links im Bild ein Teil der Männer, die das Meisterwerk vollbracht haben.