



Die erste von drei Achsen wird mit Manneskraft in die Position gerollt.

# Wie ein Rosthaufen zu neuem Leben erweckt wird

**Balsthal** Die renovierte Dampflokomotive NOB 456 steht nun wieder auf ihren Achsen

VON PETER WETZEL (TEXT UND FOTOS)

«Jetzt isch dä Cheib e chly z vüu gange!», stellt ein Mitarbeiter der Dampfgruppe OeBB (Oensingen-Balsthal-Bahn) fest. Er ruft es aber nicht aus, sondern sagt es ganz gelassen. Gelassenheit, Ruhe, viel Fachwissen und eine Prise trockener Humor zeichnet die Dampfgruppe aus, welche imstande ist, aus kaum mehr funktionierenden Rosthaufen wieder fahrtüchtige und stolze Lokomotiven zu machen. Diese Eigenschaften sind zu beobachten, wenn einer der grossen Momente bei der Restauration gekommen ist: das Einachsen, wenn der Oberteil der Lok auf die Achsen gestellt wird.

## Eine Millimeterarbeit

Die Dampflokomotive NOB 456 (Nordostbahn) wird mit einer Diesel-Rangierlokomotive vorsichtig zwischen vier Hebeböcke gestossen. Eine heikle Arbeit, denn die zwei Diplori (Traggestelle), welche die im jetzigen Zustand rund 20 Tonnen schwere Lokomotive tragen, könnten aus dem Gleis springen. Am Ziel angekommen, stellt sich heraus, dass das Chassis nicht genau über den Schienen steht. Eine Millimeterarbeit steht bevor. Das Chassis muss um wenige

# 123

**Siederohre** und die Feuerbüchse werden im Kessel dafür sorgen, dass genügend Dampf erzeugt wird und die Lokomotive in Bewegung kommt.

Zentimeter verschoben werden. Jeder der Gruppe weiss, was zu tun ist. Das Problem wird mit Holzbalken, Rollgruppen und einem Wagenheber gelöst. Dann kann die NOB-Lok mit den Hebeböcken gehoben werden und die drei vorher an der Sonne glänzenden Achsen werden herbeigerollt.

## Langsam und vorsichtig

Das Einachsen der hintersten Achse gestaltet sich als sehr schwierig und zeitraubend: Langsam und vorsichtig werden die Achslager über die Achsen gesenkt. Doch auch dieses Problem wird gemeistert. Die Montage der zwei andern Achsen geschieht in relativ kurzer Zeit. Man habe schliesslich wieder etwas dazugelernt, meinte ein Bähnler schalkhaft. Dann endlich wird die Lok heruntergelassen. Mit berechtigter Genugtuung betrachten die Männer ihre NOB 456, welche endlich wieder auf eigenen Rädern stehen darf. Doch - es wartet noch viel Arbeit auf die Dampfgruppe, bis mit dem erstmaligen Einheizen des Kessels ein weiterer Höhepunkt bevorsteht.

## Die NOB 456 als Denkmal

Heinz Röllli von der Dampfgruppe erklärt: «Ausser dem üblichen Rost hatten wir wäh-

rend der Revision keine Probleme.» Den verrosteten Kessel habe man zu einem Spezialisten geführt, dem Kesselschmied Demian Soder in Dintikon. Der Kessel mit seinen insgesamt 123 Siederohren wurde neu verrohrt und die Feuerbüchse umfassend saniert. Die NOB 456 war von 1973 bis 2011 als Denkmal beim alten Bahnhof in Dietikon ZH aufgestellt. Gebaut wurde diese Dampflokomotive im Jahr 1894 in der SLM Winterthur. 1902 wurde sie in den Bestand der SBB aufgenommen. Von 1934 bis 1949 setzte man sie noch als Werklokomotive ein.

Aus dem Dornröschenschlaf erweckt wurde die NOB 456 durch Pascal Troller, welcher die Lok 2011 ins OeBB-Depot in Balsthal überführen liess, wo sie durch die Dampfgruppe der OeBB fachmännisch revidiert wird. Die Trägerschaft und der Betrieb der historischen Dampflokomotive obliegt dem Verein Historische Seethalbahn. Nach der Revision wird die Lokomotive ab Hochdorf vorwiegend in den Kantonen Luzern und Aargau zum Einsatz kommen.



Weitere Bilder vom Einachsen finden Sie online.



Projektleiter Pascal Troller (l.) und die OeBB-Dampfgruppe.

WEITERES PROJEKT VON PASCAL TROLLER

## 400 000 Franken für die Dampflokom

Initiant und Projektleiter für die Restauration der Lok NOB 456 ist Pascal Troller. «Dazu braucht es nicht nur viel Herzblut, sondern ein entsprechendes Netzwerk und ein umfangreiches Fachwissen», erklärt er. «In diesem Bereich muss noch einiges geleistet werden, sonst werden das Fachwissen und die handwerklichen Fähigkeiten in den nächsten Jahren unweigerlich verloren gehen.» Das sei für ihn ein Grund, in der kommenden Zeit gezielt noch einige Projekte zu realisieren und somit bestimmte Objekte der Nachwelt zu erhalten. Die Bemühungen von Troller für die Erhaltung und Restaurierung historischer Kulturgüter stossen in Fachkreisen auf hohe Anerkennung. Trol-

ler ist auf Zeugen aus der Zeit der Industrialisierung spezialisiert. Das sind Objekte, die häufig als Last oder Ballast empfunden werden und die zum Abriss oder zur Verschrottung bestimmt sind.

Die Revision der Lokomotive NOB 456 kostet rund 400 000 Franken. Die Finanzierung der Projekte erfolgt über Beiträge der Kantone, Stiftungen und privaten Donatoren. Das nächste Projekt wartet schon: Es ist die Dampflokomotive SCB 41 der Schweizerischen Centralbahn, die Troller in Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus der Schweiz der Nachwelt erhalten wird. (PWB)

[kulturgut@pascaltroller.ch](mailto:kulturgut@pascaltroller.ch)