Emmenbrücke

Eine 116-jährige Dampflokomotive wird für 660 000 Franken restauriert

Aus einem Rosthaufen soll ein Bijou entstehen

Pascal Troller restauriert Dampflokomotiven – nun wurde bei Swiss Steel seine dritte Lok für die Revision vorbereitet.

Pascal Troller (hinten) mit Kesselschmied Demian Soder aus Dintikon. Dieser wird den Kessel der SCB 41 restaurieren. Die 3 steht für Werklokomotive Nr. 3 im Stahlwerk von Moos. ROLF VON ARX

VON ROLF VON ARX

Referenzen sind für den 61-jährigen Pascal Troller wichtig: Für die Revision der Dampflokomotive F3 SCB 41 muss er rund 660 000 Franken auftreiben. Im Moment fehlen ihm noch 40 000 Franken. «Dazu bin ich auf ein Netzwerk angewiesen», sagt Troller. «Die Unsicherheit, ob das Finanzierungsziel auf Ende eines Jahres jeweils erreicht wird, ist enorm.» Troller ist niemand bekannt, der auf seinem Gebiet dieselbe Tätigkeit ausübt. Rund vier Millionen hat er in den vergangenen elf Jahren für die Rettung historischer Kulturgüter gesammelt. «Dafür bin ich den Donatoren enorm dankbar.» Trollers Triebfeder ist jedoch nicht das Geld. «Bei mir steht der Erhalt unserer historischen Kulturgüter im Vordergrund.» Letzte Woche versammelten sich zahlreiche Journalisten in der Swiss Steel, der ehemaligen von Moos-Stahlfabrik in Emmenbrücke. Die einzige noch existierende, von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für die Schweizerische Centralbahn (SCB) gebaute Dampflokomotive SCB 41 wurde zerlegt und nach Landquart zur Revision transportiert. Diese Lok wurde 1901 gebaut. Ein Jahr später übernahmen sie die neugegründeten SBB. Ihre letzten Jahre verbrachte sie als Rangierlok Nr. 3 in der damaligen von Moos-Stahlfabrik. 1972 war dann Schluss für die ehemalige SCB 41. Bereits Mitte der 70er-Jahre bemühte sich Troller um die Lok. Doch er bekam sie nicht. «Dann wäre sie jetzt wahrscheinlich nicht ein Rosthaufen, sondern revidiert.» Stattdessen stand die ehemalige von Moos-Dampflokomotive Nr. 3 bei Wind und Wetter draussen. Jahrzehntelang. 1996 bemühte sich Troller erneut um die Dampflokomotive. Diesmal bei Ernst Boos, dem damaligen Direktor der Südostbahn – und es klappte. Troller erhielt die Lok.

Bereits Mitte der 70er-Jahre bemühte sich Pascal Troller um diese Dampflokomotive. Doch er bekam sie damals nicht.

Pascal Troller hatte 1961 auf einem Spielplatz in der Munot-Stadt Schaffhausen ein Schlüsselerlebnis. Zusammen mit Zwillingsschwester Jasmine kletterte der damals 5-Jährige auf eine Dampflokomotive, die dort als Denkmal stand. «Eines Tages will ich einmal eine Dampflok», sagt Troller. Er lernte zunächst Buchdrucker und war danach während Jahren in der Verlagsbranche tätig. 1997 holte er seine erste Dampflok, die SOB Nr. 4 Schwyz vom Denkmalsockel. Sie stand beim Bahnhof Wädenswil. Danach begann die Suche nach Donatoren. Troller war erfolgreich. Nach dreijähriger Revision wurde die SOB Nr. 4 im September 2007 wieder in Betrieb genommen. «Der erfolgreiche Abschluss eines Projektes und Wiederinbetriebnahme eines historischen Zeitzeugen ist immer wieder ein schönes Erlebnis», sagt Troller. Bis zu seiner Pensionierung will er unter anderem noch zwei Lokomotiven der Brünigbahn revidieren. Doch nicht nur: Nebst den beiden bereits sanierten Lokomotiv-Drehscheiben von Meiringen BE und Giswil OW gehört auch der Wasserkran auf dem Brünigpass dazu. «Es wäre mir ein grosses Anliegen, die historische Brünig-Bahn als Gesamtensemble der Nachwelt erhalten zu können.»

Troller und die Fachwelt

Pascal Troller arbeitete während Jahren mit dem Winterthurer Industriehistoriker Hans-Peter Bärtschi zusammen. Gemeinsam konnte ein Inventar schützenswerter Industriekulturgüter realisiert werden. «Vier Etappen sind bereits abgeschlossen, die fünfte Etappe Zentralschweiz folgt in den nächsten Monaten.» In Winterthur konnte Troller die Finanzierung und damit den Erhalt der historischen Nagelfabrik bis 2030 sicherstellen. Doch stehen seit seinem Schlüsselerlebnis von 1961 für Troller die Dampflokomotiven im Vordergrund seines Interesses. Ab Anfang der sechziger Jahre neigte sich die Ära der dampfbetriebenen Lokomotiven bei den SBB dem Ende zu. Mehrere der ehemaligen SBB-Dampflokomotiven standen danach in Industriebetrieben als Rangierloks im Einsatz, andere wurden verschrottet oder an diversen Standorten wie Bahnhöfen oder Kinderspielplätzen als Denkmal aufgestellt. Zudem gab es einen Trend, dass einige der ausrangierten Dampflokomotiven wie die SCB 41 von Privatpersonen übernommen wurden.

Was den Erhalt der immer seltener werdenden historischen Kulturgüter anbetrifft, sagt Pascal Troller, sei während der nächsten Jahre Eile geboten. «Jetzt ist das Wissen für Revisionen noch da.» Er selber kann sich deshalb gut vorstellen, dass er auch über seine Pensionierung hinaus noch Geld für Revisionen von Dampfloks sammeln wird.

RESTAURATION IN LANDQUART UND DINTIKON (AG)

Revision bei der Rhätischen Bahn

Letzte Woche wurde die Rangierlok SCB 41 in der alten Walzwerkhalle der Swiss Steel in Emmenbrücke demontiert. Dort war die Lok einige Jahre als von Moos-Dampflokomotive Nr. 3 im Einsatz. Der Lokomotivkessel wurde nach Dintikon (AG) transportiert, wo er vom Kesselschmied Demian Soder revidiert wird. Das Untergestell (Fahrwerk) wurde ebenfalls per LKW nach Landquart zur Rhätischen Bahn (RhB) transportiert. Hier wird Reto Mark, Fachperson für historische Fahrzeuge RhB, die rund zwei bis drei Jahre dauernde Revision der SCB 41 begleiten. Danach wird die Lok im Rahmen von Publikumsfahrten abwechslungsweise im Kanton Luzern sowie in ihren weiteren Heimatkantonen betriebsfähig zu sehen sein. (RVA)