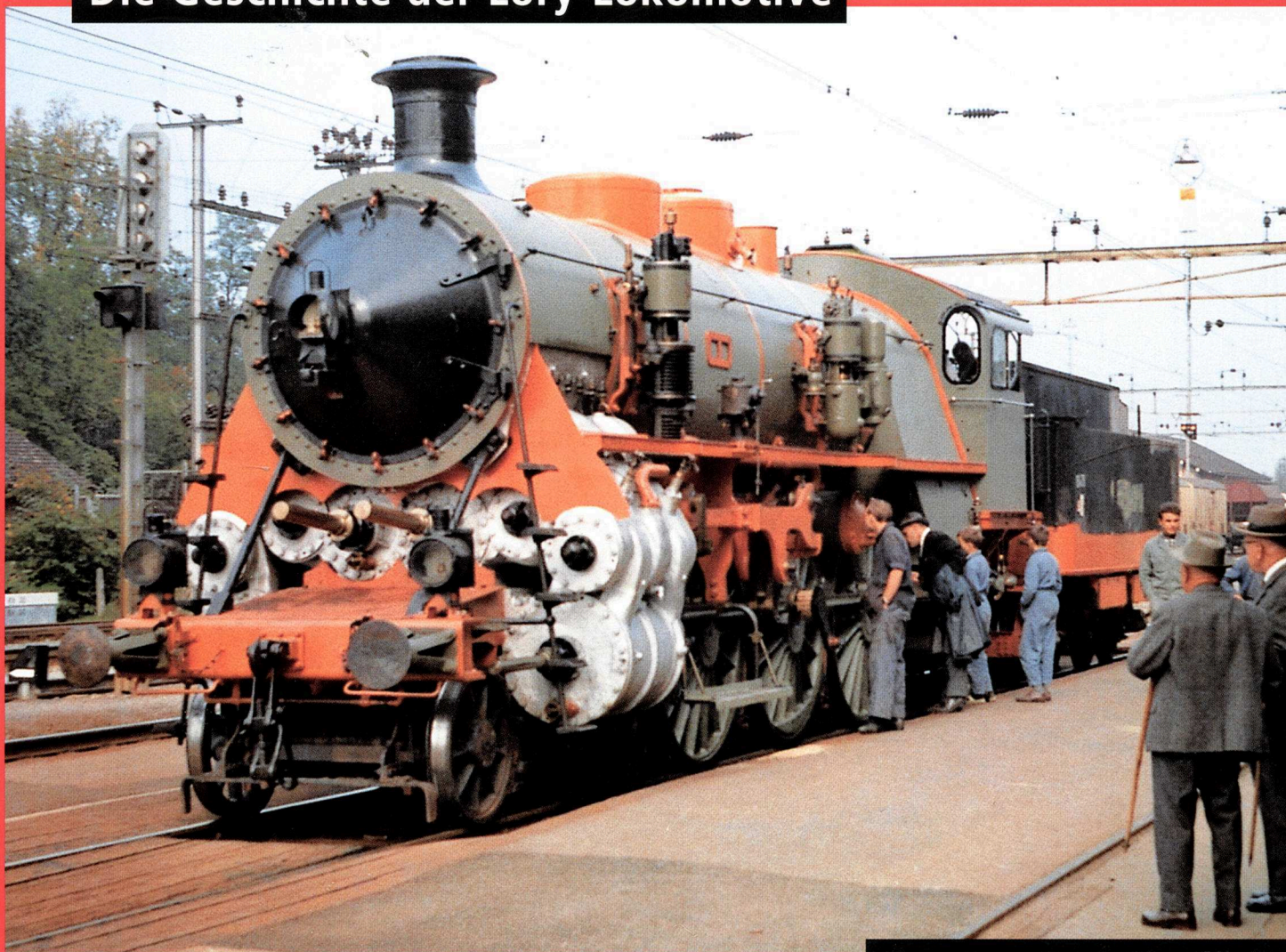


Eisenbahn Amateur



Die Geschichte der Lory-Lokomotive



Faszination Sinsheim

- RBS-Mandarinli mit neuem Aussehen
- Der SOB-ABe 4/4 5 soll weiterleben!
- TÅGAB, ein bedeutendes privates Bahnunternehmen in Schweden
- 50 Jahre Hermann-Modelleisenbahnen
- Gotthardbahnanlage in Muntelier



MODELLBAU



9 117700 131276 006

CHF 11.-
EUR 7,50

Erinnerungen ans Schweizer Exil der S 3/6 18 478

Die Lory-Lokomotive

Vor rund elf Jahren hat die so genannte «Lory-Lok» S 3/6 18 478 ihr Frauenfelder Exil Richtung Nördlingen verlassen. Als Star des Bayerischen Eisenbahnmuseums dampfte sie nach ihrer Aufarbeitung nun acht Jahre durch Deutschland. Zusehends verblasen aber die Erinnerungen an ihren Aufenthalt in der Schweiz und an ihren Retter, den Winterthurer Maschineningenieur Serge Lory (18. Juli 1913–15. März 1980). Denn die interessante «Schweizer Geschichte» der Lory-Lok ist bisher noch nie aufgeschrieben worden.

■ Christian Ammann, FEA

Kleine S 3/6-Geschichte

Es kann hier nicht darum gehen, die gesamte Geschichte dieser berühmtesten Dampflokbauerei Bayerns mit all ihren Einzelheiten auszubreiten. Einige Eckdaten und Besonderheiten müssen aber zum allgemeinen Verständnis des komplexen Lebenslaufs der «Lory-Lok» doch erwähnt werden. Die S 3/6 ist nach K. E. Maedel¹ «eine der gelungensten Schöpfungen des deutschen Lokomotivbaus und architektonisch, thermodynamisch und betrieblich eine der besten der Welt». Die erste Maschine der Serie wurde 1908 von Maffei München geliefert, die letzte 1930, notabene vom ursprünglich preussischen Hersteller Henschel in Kassel. 22 Jahre lang wurde damit eine Lokgattung mit nur geringfügigen Änderungen gebaut. Dazwischen lagen der Erste Weltkrieg und

die Reorganisation des deutschen Eisenbahnwesens (Übergang der Länderbahnen an die Reichsbahn).

Die S 3/6 war dank ihrer guten Kesselleistung befähigt, die damals üblichen Anhängelasten in zügiger Fahrt über die in Süddeutschland häufigen Steigungsstrecken zu befördern. Dazu trug auch das verbrauchsfreundliche Vierzylinder-Verbund-Triebwerk bei, dessen in einer Ebene über dem Laufdrehgestell gelegene Zylinder gemeinsam auf die mittlere Triebachse wirkten. Die ersten Lokomotiven der Baureihe wiesen jedoch wegen des schwachen Oberbaus ein geringeres Adhäsionsgewicht auf (Achslast 16 t), was die zulässigen Anhängelasten beschränkte.

Mit Rücksicht auf die konstruktionsbedingten Abweichungen wurden die 159 gebauten S 3/6 in eine Ursprungsserie und 14

Unterserien a–o gruppiert. Die 1912/13 entstandenen 18 Maschinen (Serie d und e, später Nr. 18 441–458) galten mit einem Trieb-raddurchmesser von 2 m als die «Hochhaxigen»; ab Unterserie f kam wieder der Trieb-raddurchmesser von 1870 mm zur Anwendung. Die Unterserie g bestand aus zehn Maschinen (341–350) für das pfälzische Netz und wurde wegen kleinerer Drehscheiben mit einem gekürzten Radstand gebaut. Augenfällig ist, dass bei den «Hochhaxigen» und später ab Serie k (1923/24, Nr. 18 479–508) die Führerhäuser ohne Windschneiden gebaut wurden. Ab 1928 führten ein paar «Hochhaxige», vorwiegend aber auch Maschinen jüngerer Serien, den berühmten «Rheingold». Erst ab 30. Juni 1930 erhielten die S 3/6 ihre charakteristischen Windleitbleche.

Die Begeisterung über die formschöne, prächtige Maschine darf weder zu übertriebener Glorifizierung noch dazu führen, die Karriere der S 3/6 als reine Erfolgsgeschichte zu betrachten: Wie O. Welti (SEAK) im EA 4/90 beschreibt, entbrannte nach zahlreichen Entgleisungen des Vorlaufdrehgestells bei S 3/6 der Serien i und k in den 20er Jahren unter Bahnfachleuten eine heftige Kontroverse, die nach dem schweren Unglück von Sieglisdorf am 10. Juni 1928 ihren Höhepunkt erreichte. Nach vielen Untersuchungen und Probefahrten nahm die Reichsbahn Änderungen an der Rückstell-Federspannung des Vorlaufdrehgestells vor, worauf die Besorgnis erregende Unfallserie beendet werden konnte.

S 3/6 international

So bayerisch die S 3/6 auch sein mag, so traf man sie im Lauf der Jahrzehnte aus verschiedenen Gründen nicht nur in Bayern an. Eine enge Verwandtschaft bestand vorerst einmal mit der badischen IV f, die aber mit ihrem «futuristischen Führerhaus» ästhetisch völlig anders wirkte. Direkte Abkömmlinge der S 3/6 – allerdings in Breitspur-Version – waren die Pacific-Lokomotiven 877–880 der spanischen Madrid–Zaragoza y Alicante Bahn, später RENFE 4021–4024. Äußerlich sehr ähnlich sind auch die zunächst 40 Maschinen, die Maffei 1913/15 an Rumänien lieferte, worauf 1922 nochmals 20 Lokomotiven von Maffei und 30 von Henschel folgten. Diese rumänischen Pacific waren im typischen Maffei-Design gehalten, verfügten aber über ein Vierzylinder-Frischdampf-Triebwerk, das von den Zylindern über der ersten Laufachse auf die vorderste Triebachse wirkte. Sie wichen damit so stark von der bayerischen Bauart ab, dass sie nur als entfernte Verwandte der S 3/6 betrachtet werden können.



Wohl etwa 1961/62 steht die 18 508 in Lindau, die letzte S 3/6 der Unterserie k vor dem Reichsbahn-Nachbau. Nach ihrer Ausrangierung im Oktober 1962 kam auch diese Lokomotive später in die Schweiz.

¹ Maedel K.-E., Die deutschen Dampflokomotiven, 2. Auflage 1962, VEB-Verlag Technik Berlin.

Der Erste Weltkrieg bewirkte eine weitere internationale Verbreitung: 16 S 3/6 kamen als Reparationsleistung an Frankreich, wo sie bei der Staatsbahn ETAT in den Depots Le Mans, Thouars, Saintes und Nantes stationiert waren. Sie standen als 231.981–996 für Schnell- und Extrazüge von Paris nach Angers, Rennes, Bordeaux sowie Nantes–Bordeaux im Einsatz, also im heute hauptsächlich vom TGV-Atlantique bedienten Südwesten. 1942 nach Deutschland «zurückgeholt», gingen sie 1945 erneut nach Frankreich, wurden aber rasch ausrangiert und bis 1951/53 verschrottet². Noch kürzer war die Karriere der drei an Belgien abgegebenen S 3/6 3620, 3646 und 3649: Ab Mai 1920 zogen sie Schnellzüge Brüssel–Oostende und Brüssel–Herbesthal, kamen später nach Arlon und Tournai, wurden aber bereits in der zweiten Jahreshälfte 1922 ausgemustert und 1923/24 verschrottet.

Bei den als Reparationslokomotiven an Frankreich und Belgien abgegebenen Maschinen wirkte sich ihre beschränkte Triebachslast (Achslast 16 t) als Handicap im Betrieb aus. Auf den Flachland-Schnellzugstrecken waren ihnen die französischen Pacifics mit 54 t Adhäsionsgewicht (Achslast 18 t) überlegen und freizügiger einsetzbar, ganz zu schweigen von den belgischen Flamme-Pacific mit 57 t Adhäsionsgewicht.

Die «Lory-Lok» und das «Ein-Mann-AW Lindau»

Nachdem die S 3/6 zur Reichsbahnzeit weit über die bayerischen Grenzen nach Norden vorgestossen waren, schrumpfte ihr Einsatzgebiet zur Nachkriegszeit wieder auf die süddeutschen Hügellandstrecken, wo ihre guten Eigenschaften immer noch gefragt



Bis auf Zylindererschaltungen und Triebwerk ist die Lok fertig montiert. Gut sichtbar ist auch ein C 5/6-Aufstieg.
Fotos: S. Lory, Sammlung WEA

waren. Diesem Umstand war es zu verdanken, dass 1958 noch einige originale S 3/6 in den Bw Augsburg, Ulm und Lindau in Betrieb standen.

Mit der am 13. April 1959 im Bw Ulm «Z-gestellten» Nr. 18 478 wurde die letzte, noch aus der Zeit der Königlich Bayerischen Staatsbahn stammende S 3/6 (bayerisch ausgesprochen: «S dreisechstell!») der DB aus dem Betrieb genommen. Mit der Fabriknummer 4536 (Unterserie i) von Maffei gebaut, war sie am 29. Juli 1918 abgeliefert und am 1. August 1918 als K.Bay.Sts.B. Nr. 3673 abgenommen worden. Wohl wenige Tage nach ihrer «Z-Stellung» fotografierte sie der Winterthurer Maschineningenieur Serge Lory mit künstlich arrangiertem Feuer

und abmontierten Windleitblechen auf der Drehscheibe in Ulm. Später gelangte die formell am 14. Juli 1960 ausgemusterte Maschine zunächst mit andern Schrottlomotiven auf ein Abstellgelände des Rangierbahnhofs Ulm in Söflingen. Warum Lory später gerne erzählte, die zur Verschrottung abgestellte S 3/6 18 478 sei ihm auf der Reise zu einer Ausstellung nach München bei der Durchfahrt in Buchloe aufgefallen, bleibt ein Rätsel³. Lory kannte erwiesenermaßen diese letzte, mit «spitzem Führerhaus» gebaute Maschine schon vor ihrer Ausmusterung und fotografierte sie auch nach ihrer Verschiebung im Abstellgelände von Söflingen. Jedenfalls gelang es Lory nach Verhandlungen mit der DB und mit Spenden von Schweizer Dampflokfreunden, die Lokomotive Ende 1961 für Fr. 22 000.– zu kaufen. Die Überfuhr von Ulm über Friedrichshafen nach Lindau-Reutin am 2./3. Februar 1962 ist genau überliefert. Im dortigen Bw begann Lory auch mit der Aufarbeitung, zog dann aber am 5. April 1962 ins Bw Lindau Hbf um.

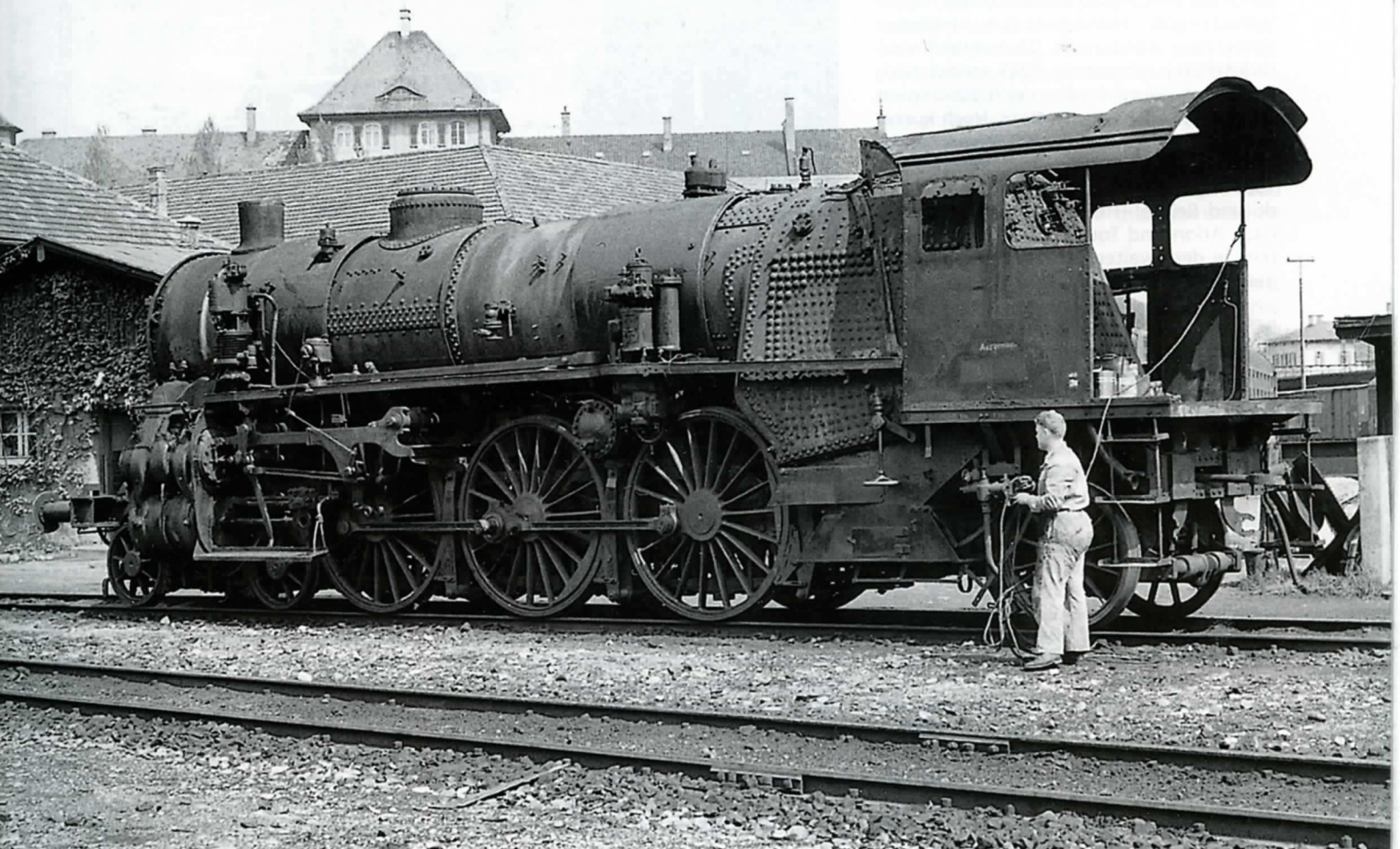
Lory hat seine Tätigkeit immer als «Ein-Mann-AW» (Ein-Mann-Ausbesserungswerk) bezeichnet und übernachtete dort auch häufig in Armeewoldecken in der Feuerbüchse seiner S 3/6. Ein damaliger Zeitungsartikel schildert Lorys «Lindauer Zeit»: «Vier Jahre lang genoss er nun im Bw Lindau die Gastfreundschaft der Bundesbahn. Ungenutzt hat er davon kaum eine Stunde seiner Freizeit verstreichen lassen. Was in den Werkhallen der Lokomotivindustrie mit allen

² Rail-Magazine No. 24 / April 1979: Les Pacific Allemandes du Réseau de l'ETAT.

³ Bächtold Hans R., Die 2000 Steckenpferdchen des Herrn Lory, Die Tat, 31. Januar 1966 Abendausgabe.

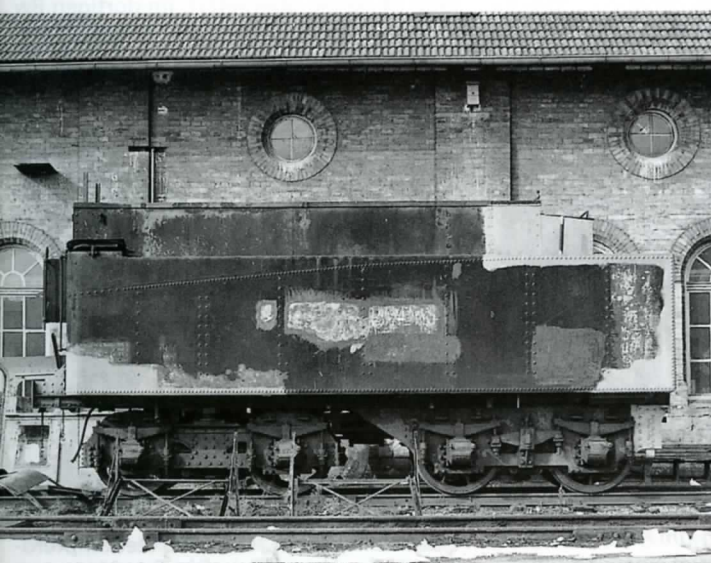
Die S 3/6 18 478 wohl kurz nach ihrer Z-Stellung im Bw Ulm. Das «Räuchlein» im Kamin lässt auf ein Betriebsfoto schließen; ohne Windleitbleche war aber zu DB-Zeiten kaum eine S 3/6 unterwegs...

«Knochenarbeit im Ein-Mann-Ausbesserungswerk Lindau»

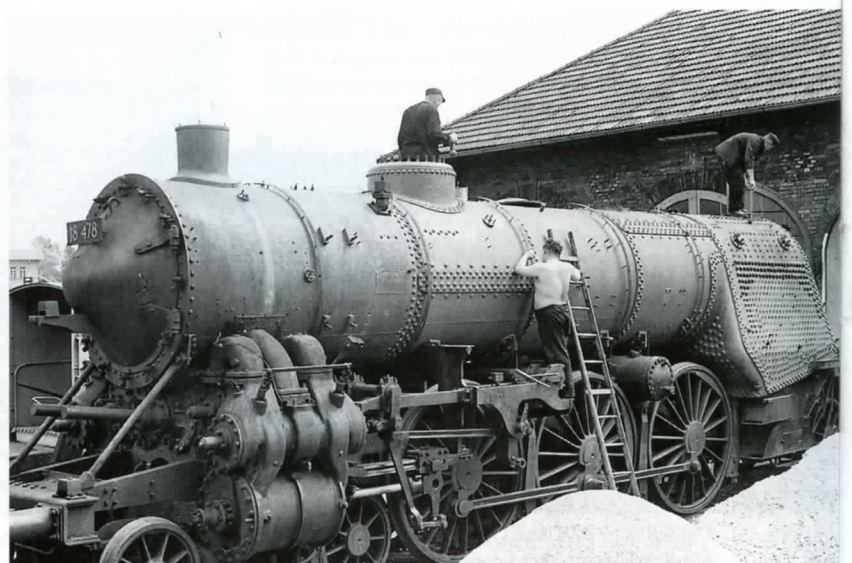


Eine frühe Aufnahme des «Schrotthaufens»: Kessel- und Zylinderverkleidungsbleche sind entfernt.

Fotos: S. Lory, Sammlung WEA



Der berühmte Tender mit seinen nahezu 50 Lackschichten.



Revisionsarbeiten am Kessel; Serge Lory steht im Dom.

erdenklichen Hilfsmitteln und Werkzeugen verhältnismässig einfach zu bewerkstelligen ist, musste Lory im Alleingang vollbringen: in vieler Hinsicht eine völlig neue Lokomotive auf die Gleise stellen.»

«Lange Zeit waren die Teile, die im Lokomotivschuppen des Lindauer Bahnbetriebswerks neben- und übereinander sich türmten, kaum als Lokomotive zu erkennen. Inzwischen erneuerte der Schweizer Eisenbahnfreund verrostete Bleche, gebrochene Schweissnähte oder altersschwache Eisenträger. Zwischendurch bildeten nur einige Auslandsreisen Abwechslung in der langwierigen und schwierigen Beschäftigung: Lory musste in Frankreich, Spanien, Dänemark, Österreich und in der Schweiz nach Originalteilen suchen, die sich aus den Jahren 1914–1918 noch bei den andern Bahnen finden liessen, an die seinerzeit von der gleichen Herstellerfirma ebenfalls Lokomotiven geliefert worden waren.»

1966 musste Lory seinen Lindauer Standplatz räumen. Fotos von damals zeigen eine neu verblechte, weitgehend restaurierte Lok. «Als ob der Zahn der Zeit spurlos an ihr vorübergegangen wäre» – schrieb die Presse. Stolz zeigte Lory nicht nur die Petroleumlampen und die alten Stangenpuffer. Das spitze Führerhaus war im Herbst 1963 erneuert worden. Am 22. Mai des gleichen Jahres hatte eine erfolgreiche Wasserdruckprobe des Kessels stattgefunden. Die Schmierpumpen wurden in der Winterthurer Metallarbeiterschule revidiert. Die Füllventile auf den Niederdruckzylindern hatte Lory aus Spanien!

Der Umzug ins Frauenfelder Exil

Als Ersatz für das Bw Lindau fand Lorys «Ein-Mann-AW» eine neue Bleibe in der alten Nordostbahn-Lokremise von Frauenfeld, errichtet 1855 «auf halbem Weg» zwischen Zürich und Romanshorn und 1890 an den heutigen Standort versetzt. Um den Umzug der Maschine zu organisieren, nahm Lory mit dem damaligen Präsidenten des FEA, Bruno Flury, Kontakt auf. Flury besuchte ihn im August 1966 in Lindau, wo auch in Reutin verschiedene S 3/6 zum Abbruch bereitstanden. Bis 1965 waren die letzten der 1953/56 umgebauten 30 S 3/6 (Serie 18.6) ausgemustert worden.

Flurys Aufzeichnungen schildern die damalige Situation: «S. Lory wollte noch alle Arbeiten, wofür er spezielle Werkzeuge brauchte, in Lindau abschliessen. So benützte er auch die Achssenke, um alle Lager zu prüfen. Grösstenteils war alles demontiert, was die «Innereien» betraf, stand aber auf den Rädern und konnte bewegt werden. Auf der ganzen Länge von Lok und Tender lag ein wirrer Haufen demontiertes Zubehör. Lorys Wunsch an mich war, mit FEA-Mitgliedern nach Lindau zu kommen und beim

Verlad dieses Materials zu helfen. An einem Samstag reisten wir zu fünft hin und halben ihm. Das spielte sich wie folgt ab: Jeder nahm immer wieder ein Teilstück in die Hand, und er kommandierte, wo es hinkam, z.B. Rauchkammer, Führerstand, Tender, Schrott. So bewegten wir einige Tonnen Material, bis alles verladen war.»

Die Überfuhr der S 3/6 fand ab 5. Oktober 1966 statt (mit Zollaufenthalt in Rorschach) und ist im EA 11/1966 erwähnt: «5.–7. Oktober. S 3/6-Dampflok 18 478 (Maffei 1918) von S. Lory Lindau–Frauenfeld (Lindau–St. Margrethen am Schluss eines Güterzuges, St. Margrethen–Rorschach im Schlepp einer Ee 3/3, Rorschach–Frauenfeld hinter De 4/4-Triebwagen.)»

Schnellzug Zürich–Bern mit S 3/6?

Die Ankunft der eleganten S 3/6 mit ihren 1870 mm hohen Triebrädern erregte in Frauenfeld einiges Aufsehen und wurde auch in der Presse erwähnt. Nicht nur die Thurgauer Zeitung widmete dem Thema einen reich illustrierten Bericht. Schon am 31. Januar 1966 hatte «Die Tat» kurz vor der ursprünglich Anfang Februar geplanten Überfuhr einen grossen Artikel publiziert. Und sogar das «Gelbe Heft» berichtete mit Bild von der «selbstgebastelten Lok», die jetzt in Frauenfeld für Sonderfahrten eingesetzt werden sollte...

Zur Einweihung des neuen FEA-Klublokals im ehemaligen Wärterstellwerk Frauenfeld konnte die S 3/6 am 10. Dezember 1966 von 10 bis 16 Uhr besichtigt werden. Trotz des regnerischen und kalten Wetters vermochte die Maschine zahlreiche Interessenten anzulocken, vor allem Familienväter, die ihren Kindern diesen Veteranen vergangener Ingenieurkunst zeigen wollten. Für Lory war die S 3/6 in erster Linie «eine epochemachende Konstruktion», die kompromisslos, perfekt restauriert in den Ablieferungszustand zurückversetzt und zu neuem Leben erweckt werden musste. So versprach er gerne, wenn die Maschine wieder fahre, werde er mit diesem Rennpferd der Schiene ohne weiteres einen Schnellzug Zürich–Bern fahrplanmässig führen! Lory übertrieb zwar gerne ein wenig. Die mit Re 4/4¹ und RBe 4/4 geführten Schnellzüge erreichten aber unter den damaligen Streckenverhältnissen Fahrzeiten, die durchaus im Bereich der Dampftraktion lagen.

Samstag für Samstag – auch bei jedem Hundewetter – arbeitete nun Lory in Frauenfeld an seiner Lok. Er wusste genau, in welcher Kiste welche Teile steckten; alle in altdeutscher Handschrift etikettiert. Häufig bat er das Rangierpersonal, die Maschine zum Erwärmen an die Sonne hinauszuziehen, oder er forderte ziemlich bestimmt noch «drei Mann» zum Anheben einer Stange an. Bei kaltem Wetter kam er im «Übergwändli»

oder in einen alten warmen Militärmantel gehüllt zu einem Kaffee ins Fahrdienstbüro Frauenfeld SBB, wo er seine Pläne ausbreitete, Faszinierendes erzählte, dabei aber die nötige Aufmerksamkeit erwartete. Auch in öffentlichen Vorträgen vermittelte Lory seine reichen technischen Erfahrungen. Im EA pfefferte er seine Beiträge gerne mit kritischen, damals gar als polemisch aufgefassten Bemerkungen über das Ende der Dampftraktion bei den SBB und führte damit seinen «Privatkrieg» gegen die Dieseltraktion. Dies hatte in den späten 50er Jahren Entgegnungen, ja sogar eine Krise in der damaligen EA-Redaktion ausgelöst. Der Artikel über die «abdankende Königin» S 3/6 ist hingegen ein lesenswertes kleines Kunstwerk, das faszinierende Einblicke in Lorys Kenntnisse und in seine Einschätzung der S 3/6 vermittelt.⁴

Senfgelb lackiert?

Wie zu erwarten war, führte der am Hauswiesenweg in Winterthur wohnhafte Lory einen spartanischen Lebenswandel, der nahezu ausschliesslich auf die Restaurierung seiner Lok ausgerichtet war. Ursprünglich war Lory bei SLM beschäftigt, dann einige Jahre bei Geilinger in Winterthur Grütze und schliesslich im Transportdienst von Sulzer in Oberwinterthur. Um zusätzlich Geld zu verdienen, arbeitete er einige Zeit an der so genannten «Glaserlok» SNCF 241 A 65 in Zürich Giesshübel und Sihlwald und leistete dort mit dem Ausbau des Triebwerks ganz Entscheidendes. Später schweisste er für die Sihlthalbahn Fahrleitungsmasten.

Hatte der FEA Lory erst einmal beim Ablad des ganzen Materials geholfen, so wollte man nun auch bei der Aufarbeitung der S 3/6 handwerkliche Unterstützung leisten. Dies scheiterte aber rasch an Lorys eigenwilliger, im Umgang mit seiner Umgebung oft etwas schwierigen Art. Lory kannte seine S 3/6 in- und auswendig, ja sprach mit ihr wie mit einer Person. Im «Ein-Mann-AW» hatte er seine ganz bestimmte Arbeitsweise, was schon damit begann, wie man den Hammer richtig in die Hand nahm. Immerhin erhielt der FEA die alten Windleitbleche (aus DRG-Zeit, siehe oben) als Geschenk und stellte sie neben dem Klublokal im alten Stellwerk auf. Andere Helfer hatten ähnliche Probleme, und so blieb bei Lory die letzten Jahre offenbar nur ein einziger treuer Gehilfe namens Siegl (?), mit dem er bei guter Stimmung per Du, bei «Schlechtwetter» per Sie verkehrte.

⁴ EA 9/1957 Diskro kontra Kesselstein; EA 12/1957 Entgegnungen von SBB-OMI Gerber und Verbandspräsident W. Siegwart zu 9/1957; EA 4/1960 Eine Königin dankt ab (S 3/6 der DB) mit Foto 18 478 ohne Windleitbleche; EA 1/1961 Zur kommenden Exkursion der EMF St. Gallen zur Besichtigung der Berninabahn (Dampfschneeschleuder).



Serge Lory vor dem Tender seiner Lok in Frauenfeld.

Foto: Sammlung J. K. Pfister

Auch die Zusammenarbeit mit der Firma Tuchs Schmid (die damals Schienentraktoren für die SBB herstellte) misslang. Die Lehrlingsabteilung stellte einige Spezialteile für den Tender her, der über dem Rahmen neu aufgebaut werden sollte. Der Wasserkasten war durchgerostet, doch nahezu 50 Lackschichten an den Aussenwänden mit Aufschriften aus der Zeit des Königreichs Bayern über die Kriege, die «Allied Forces» bis zur DB-Zeit dokumentierten die bewegte Vergangenheit. Trotz wiederholten Nachfragen um genauere Angaben und Unterlagen ging der Tender schliesslich zwei Jahre später unverrichteter Dinge an Lory zurück. Die Triebstangen waren zum Sandstrahlen und Grundieren vorgesehen und lagen bis zur Versteigerung der Maschine jahrelang bei Tuchs Schmid.

In welchen Farben wollte Lory aber seine S 3/6 einmal lackieren? Zwar fand er den grünen Anstrich der Museumslok 3634

(18 451) in München gar nicht so schlecht getroffen. Überliefert ist seine Aussage von 1974/75, wonach seine S 3/6 nicht grün, sondern «senfgelb» werden sollte, so wie die Ausstellungslok von 1908. Lory muss dabei die S 3/6 3602 an der Ausstellung «München 1908» gemeint haben, und nicht die an der Weltausstellung 1910 in Brüssel gezeigte 3618, die graublau lackiert war (einzige S 3/6 der Unterserie b). In einem damals publizierten Artikel von G. Lotter⁵ ist zu lesen: «Anstrich hellbraun. Dieser in Mitteleuropa ungewöhnliche Farbton wurde gewählt, da er sowohl mit den Messingteilen der Kesselverkleidung als mit den blanken Stahlteilen des Triebwerks ohne Kontrast zusammenklingt.»

Der einzige Kompromiss

Lorys kompromisslose Arbeitsweise zeigte sich beispielsweise darin, dass er grundsätz-

lich alle Schrauben mit metrischen Gewinden, die im Lauf der Jahre bei Unterhaltsarbeiten an der 18 478 eingebaut worden waren, wieder durch solche mit alten Zoll-Gewinden aus der Bauzeit der Lok ersetzte. Der einzige Kompromiss, den Lory bei seiner S 3/6 tatsächlich einging, betraf die seitlich an der Rauchkammer angeordneten Aufstiege («Hühnerleitern»), wovon nach der Ausrüstung der S 3/6 mit Windleitblechen keine mehr vorhanden waren. Immer wieder wies Lory in Gesprächen darauf hin, dass die bayerische S 3/6 und die schweizerische C 5/6 trotz unterschiedlicher Hersteller (Maffei, SLM) einander sehr verwandt seien (was sich durch die Loklieferungen von Maffei an die Gotthardbahn und entsprechende Weiterentwicklungen durch SLM durchaus erklären lässt). Die Kessel der beiden Lokomotiven wiesen praktisch identische Abmessungen auf. Beim genauen Vergleich mit alten Fotos erkennt man, dass die alten Aufstiegsstangen bei den S 3/6 oben leicht abgelenkt waren. Jene der Lory-Lok sind wie bei der C 5/6 gerade. Lory hat dem NiK-Redaktor Hans Hug wie auch dem früheren WEA-Präsidenten Johann Kaspar Pfister verraten, dass es sich tatsächlich um originale C 5/6-Aufstiege einer in Biel/Bienne ausrangierten Maschine handelte, deren Befestigungspunkte so haargenau stimmten, dass sie ohne jede Anpassung an Kessel und Rahmen der S 3/6 angeschraubt werden konnten! Allerdings beabsichtigte Lory, diese «Hühnerleitern» später an die steilere und oben abgelenkte S 3/6-Bauweise anzupassen.

Versteigert und weiterverkauft

Hatte Lory noch 1966 gehofft, die Maschine in etwa zwei Jahren betriebsbereit aufarbeiten zu können, so blieb dieses Ziel unerreicht. Am 15. März 1980 verstarb er im Alter von 67 Jahren nach einem langen und schweren Leiden im Kantonsspital Winterthur. Im EA 8/1980 erschien darauf die Anzeige der öffentlichen Versteigerung vom 30. Oktober 1980. Nebst der S 3/6 wurden zwei gedeckte Güterwagen (ex Werkwagen Maggi), eine Wasserkransäule aus Gusseisen, die Dampfspeicherlok ex Gaswerk Winterthur, ein Rollwagen mit Hebevorrichtung für Achssenke, die Drehscheibe mit Gelenkbrücke (ex Ile-Napoléon bei Mulhouse) und diverse Maschinen und Werkzeuge angeboten.

Die S 3/6 im Schrottwert von Fr. 15 000.– ging für Fr. 95 000.– an Christoph R. Oswald (Oswald Steam Samstagern OSS), der sie für weitere Fr. 200 000.– betriebsfähig herrichten wollte. Das Museum für Verkehr und Technik in Berlin (mit einer ursprünglichen

⁵ Lotter G., München, Die Lokomotiven auf der Ausstellung «München 1908», Die Lokomotive, Oktober 1908, Heft 10.



Auf ausdrückliche Anweisung von Herrn Glatt hatte die Rückführung der S 3/6 am 17.12.1993 in aller Diskretion zu erfolgen. Zwischenhalt in Weinfelden. Foto: F. Menzi

Limite von Fr. 25 000.–?) und eine gemischte Gruppe um die damalige Intraflug Forch, vertreten durch Albert Glatt, hatten sich ebenfalls für die Maschine interessiert. Teilnehmer der spannenden Versteigerung erinnern sich an ein harziges Bieten bis Fr. 20 000.–. Nach dem Aussteigen des Berliner Museums bei Fr. 33 000.–, verblieben nur noch Glatt und Oswald. Fast schien es, als erhalte Oswald bei Fr. 93 000.– den Zuschlag, doch Glatt bot Fr. 94 000.–, worauf Oswald seelenruhig auf Fr. 95 000.– erhöhte, den Zuschlag bekam und nach dem obligaten Tumult der Pressevertreter die Lok noch im Saal bar bezahlte. Überliefert bleibt Oswalds damalige Philosophie: «Ich will Dampflokomotiven der Nachwelt erhalten, damit andere Generationen «live» erleben können, wie Dampfmaschinen arbeiten». Und zur Finanzierung meinte er einmal: «Andere Leute haben Rennautos oder fahren Jachten; ich habe Dampfzrösser als mein Hobby...»

Die S 3/6 wurde zwar Oswalds «Flaggschiff» und zierte sein Briefpapier, doch sie war nicht sein einziger Schützling. So dämmerte sie weiterhin in der Frauenfelder Lokremise vor sich hin, ab und zu schwärmerisch bewundert von Schulklassen, die im Zuge der Bahnhofsbesichtigungen auch dieses einzigartige Stück Eisenbahngeschichte besuchten. Als Christoph R. Oswald 1992 seine Aktivitäten im Dampf- und Nostalgiesektor aufgab, um sich andern Zielen zuzuwenden, kam die S 3/6 endlich an A. Glatt, den Chef der durch den Nostalgie-Orient-Express bekannten Intraflug AG. Einmal mehr sah man sich dem ursprünglichen Ziel von Serge Lory nahe, die S 3/6 mit stolzen Extrazügen durch die Schweiz dampfen zu sehen. Im Amerikageschäft entstandene Schwierigkeiten zwangen aber Intraflug, die gesamte Nostalgieflotte (inkl. Rheingold-Panoramawagen und Churchillpfeil) an das Reisebüro Mittelthurgau zu veräussern. Für die S 3/6



Vom 5. bis 7.10.1966 wurde die S 3/6 von Lindau nach Frauenfeld überführt: Zwischenhalt in Bregenz... Foto: S. Lory, Sammlung WEA



... und erstmals in der Schweiz im Grenzbahnhof St. Margrethen, neben einem «Halbschuh».

Foto: H. Waldburger

fand Glatt im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen e. V. (BEM) einen geeigneten Partner und schloss einen langfristigen Mietvertrag ab.

Zurück nach Bayern

Durch den bevorstehenden Umbau des Bahnhofs Frauenfeld, die Umwandlung der alten Remise in ein Baudienstzentrum und den Vertrag mit dem BEM waren die Tage der S 3/6 in Frauenfeld gezählt. Im Morgenrauen des 17. Dezember 1993 verliess sie im Schlepp der Re 4/4^{II} 11278 mit einem Bremswagen den Bahnhof Frauenfeld, um in einer etwa 24-stündigen Reise (mit 40 km/h

Höchstgeschwindigkeit) über Romanshorn–St. Margrethen–Kempten–Augsburg–Donauwörth ihre neue Heimat Nördlingen zu erreichen. Die alten Windleitbleche schenkten die FEA dem BEM. Sie sind aber nur bei einer Aufarbeitung der Lok im Reichsbahnzustand von Bedeutung.

Nicht nur die baldige Wiederinbetriebnahme, sondern auch die wahre Identität der Lok beschäftigten nun die Fachwelt. Lory hatte nämlich 1966 in einem Radiointerview angezweifelt, dass es sich bei seiner Lok um die S 3/6 3673 handle. Die Lokomotive habe ihm im Lauf der Arbeiten viel, sehr viel erzählt, so dass er den Akten nicht mehr traue, sondern genau wisse, eine Lok von 1914 aus

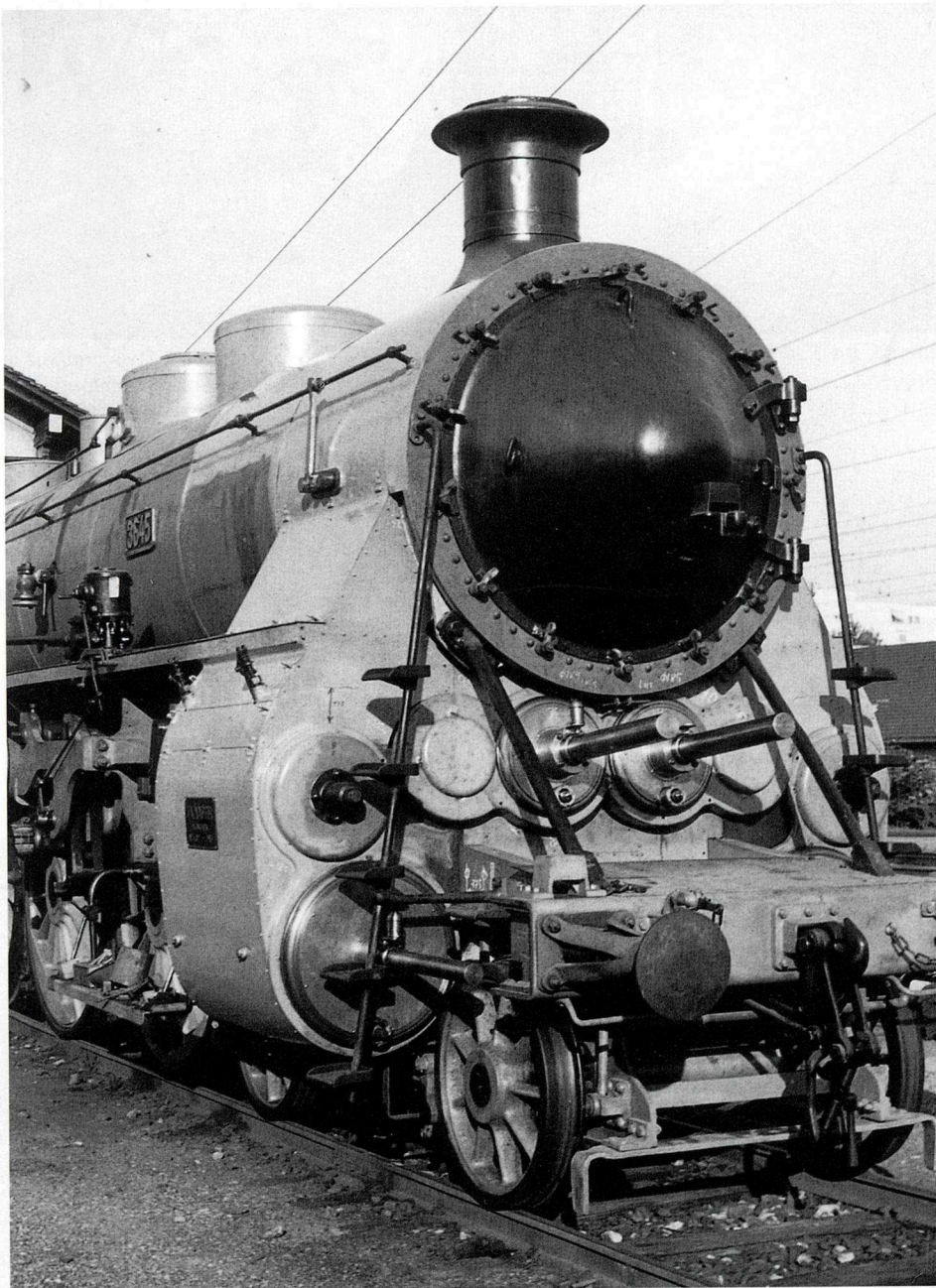
der Serie h vor sich zu haben. Offenbar entdeckte Lory bei der Restaurierung auch die am Rahmen eingeschlagene Maffei-Nr. 3482 aus dem Jahre 1914 (Serie h), womit einwandfrei erwiesen schien, dass es sich bei der angeblichen 18 478 in Wahrheit um die Nr. 3645 beziehungsweise spätere 18 422⁶ handeln musste. Eine mögliche Erklärung dafür fand man in einem Nummerntausch 1919 bei der Abgabe von «Reparationsmaschinen» an Belgien.⁷ Mysteriös bleiben spätere, unabhängig voneinander überlieferte Aussagen, wonach Lory erklärte, aufgrund von Ballastgewichten sei seine Lok eine «Pfälzerin»! Damit stellte er nicht nur seine bisherige Theorie und seine Nr. 3645 in Frage, sondern diese Indizien führten gar auf die richtige Nummer 3673 von 1918 hin: Im Gegensatz zu den Pfalzbahnloks (Serie g) und der 3645 (Serie h) hatten nämlich die im Ersten Weltkrieg gebauten Maschinen eine Feuerbüchse aus Flusseisen statt Kupfer erhalten, weshalb zum Ausgleichen des Gewichtsverlusts Ballastgewichte angebracht wurden.⁸

Auch die Untersuchungen in Nördlingen zeigten, dass die 18 478 «echt» sein musste. Nachmessungen ergaben klar, dass es sich um eine Maschine der Unterserie i und nicht h handeln musste, und auch die von Lory gefundene Rahmennummer 3482 liess sich trotz offenbar millimeterweisen Absuchens nicht auffinden. Zum 25-Jahr-BEM-Jubiläum im Frühsommer 1994 stellte man deshalb die zunächst nur optisch aufgearbeitete S 3/6 mit nachgefertigten Nummernschildern «3673» in etwas zu giftgrüner Lackierung vor.

Bausatz ohne Anleitung

Im Frühjahr 1995 begann mit Hilfe des DLW Meiningen die Aufarbeitung der Lok, namhaft unterstützt vom Württemberger Modellbauerhersteller Märklin und vom Verlag Gera Nova. Weil Lory bei der Demontage nichts dokumentiert hatte, erwies sich die 18 478 sozusagen als «Bausatz ohne Anleitung». Viele Ersatzteile waren nicht massgenau, doch es gab auch positive Überraschungen: In einer von Lorys Wunderkisten entdeckte man einen kompletten Reservesatz der so genannten Doppelkegel-Dichtungen – einer bayerischen Lokbauspezialität.

Hatte Lory nahezu 20 Jahre dafür verwendet, seine S 3/6 weitgehend originalgetreu wieder herzurichten und einen langfristi-



«K. Bay. St. B. S 3/6, Bauzustand September 1970» schrieb Serge Lory auf die Bildrückseite. An der fast «fabrikneuen» Maschine prangt das von Lory nachgegossene Nummernschild 3645!

Foto: S. Lory, Sammlung B. Flury

⁶ Lory liess offenbar Schilder der 1949 in München ausgerichteten 18 422 (3645) nachgiessen.

⁷ Lüdecke Steffen, Die Baureihe 18.4–6, Geschichte einer legendären Dampflokomotive, EK-Verlag.

⁸ Asmus Carl, Baureihe 18.4–6, Eisenbahn Journal, Sonderausgabe II/1986.

gen betriebsfähigen Zustand zu garantieren, so lagen nun die Prioritäten beim BEM völlig anders. Ganz klar musste man die spektakuläre Maschine in kürzester Zeit und mit möglichst geringem Aufwand zum Fahren bringen. Unter diesem Zeitdruck rückte die «Geschichtsforschung» in den Hintergrund, und so wanderten auch verschiedene originale «Lory-Teile» in staubige Winkel des BEM-Kellers. Ihre Aufarbeitung wäre zu teuer oder zu zeitaufwändig gewesen. Die einst bewunderten Stangenpuffer wurden wieder durch betrieblich vorteilhaftere, neuere Modelle ersetzt. Und mit dem Sandstrahlen des Tenders im DLW Meiningen verschwand durch Vernichtung sämtlicher Einschlüsse auch die letzte Möglichkeit, die Identität der 18 478 restlos zu klären.

Die Geschichte der Aufarbeitung der S 3/6 in Nördlingen (mit 14 000 Arbeitsstunden), die erfolgreiche Märklin-Deutschlandrundreise mit 3700 km im Mai 1996, unzählige Extrafahrten (z.B. Wiedereinweihung Nördlingen–Dinkelsbühl am 7. April 2001) und all die unterschiedlichen Lackierungsvarianten⁹ sprengen den Rahmen dieses Artikels. Seit 1997 ist die «Lory-Lok» Eigentum des BEM Nördlingen. Dank genauer Nachforschungen hat sie seit August 2003 ihre grüne Länderbahnlackierung im historischen Farbton und mit richtig angeordneten Zierlinien zurückerhalten. Damit erstrahlt die S 3/6 3673 in ihrer ursprünglichen Schönheit von 1918, und in BEM-Darstellung ist nach 40 Jahren endlich Serge Lorys Ziel erreicht. Ob sich genau Letzteres aber bei immer strengeren Zulassungsvorschriften (EBA) und beim finanziellen Druck auf die Museumsbahnen heute überhaupt noch verwirklichen lässt, bleibt trotz berechtigtem Stolz des BEM fraglich: Lorys Vision war jene merkwürdige Mischung aus kompromissloser Authentizität und elegantem Schwindeln, eine nahezu im «Über-Originalzustand» museal und doch betriebsfähig restaurierte, senfgelbe «3645» mit filigranen Stangenpuffern. Jedenfalls sind seit 10. April 2004 die Revisionsfristen abgelaufen, und «die Königin der Schiene» hat nach acht Jahren vorerst ausgedampft. Zur weiteren betriebsfähigen Erhaltung startet das Bayerische Eisenbahnmuseum eine Spendensammlung.¹⁰ Sollte allerdings die deutsche EBA die Forderung nach dem Umrüsten von Museumslokomotiven auf die neue Zugsicherung PZB 90 (Punktueller Zugbeeinflussung) durchsetzen, so dürfte die S 3/6 3673 zusammen mit unzähligen andern Maschinen für viele Jahre im Schuppen verschwinden!



Die nun dunkelgrüne 18 478 anlässlich einer der letzten Fahrten am 7.2.2004 auf dem Lindauer Damm.
Foto: S. Holecek

Bis heute fasziniert die S 3/6 als eine der schönsten und vollendetsten Dampflokomotiven ihrer Zeit Menschen aller Generationen. Die Rettung der 18 478 durch Serge Lory bildet mit all ihren Facetten ein ganz besonderes Kapitel dieser Geschichte. So betrachtet war das Schweizer Exil nicht einfach eine belanglose Episode. Man darf Lorys Ideen und seine Arbeitsweise durchaus hinterfragen. Auch er würde sich wohl bei vielem «im Grab umdrehen», was über seine Lok geschrieben und mit ihr angestellt wurde. Relevant bleibt aber weniger, was Lory gesagt, sondern was er gemacht hat. Vor über 40 Jahren hat er die Weichen gestellt und – seiner Zeit voraus – diese herrliche Lokomotive für die Nachwelt gerettet. Das war 1960 nur mit einer riesigen Portion Idealismus, ja Verbohrtheit, möglich, und dafür verdient Serge Lory eine grosse posthume Würdigung!

Verdankung: Der Verfasser kam erst 1985 nach Frauenfeld, hat Serge Lory persönlich nie gekannt und dankt deshalb ganz herzlich allen, die mit ihren wertvollen Tipps, Informationen und Erinnerungen geholfen haben. Besonders erwähnt seien dabei H. Hug, H. Waldburger, P. Willen, R. Wanner und U. Nötzli, die WEA-Mitglieder Dr. R. Siegenthaler, J. K. Pfister und E. Schuppli, ferner O. Fiechter, E. Gross, M. Gut, H. Königer, A. Lüthi, O. Schäringer, D. Springer, R. Walther und verschiedene, inzwischen pensionierte Mitarbeiter des Bahnhofs Frauenfeld SBB. ■

Quellen, Literatur (soweit nicht bereits in den Verweisziffern aufgeführt):

- Hoeckerl/Kronawitter/Tausche, S 3/6 Star unter den Dampflokomotiven, Franckh, 1970.
- Vilain Lucien Maurice, L'évolution du matériel moteur et roulant des chemins de fer de l'ETAT. Ed. Vincent, Fréal & Cie., Paris 1967.
- Durrant A. E., The steam locomotives of Eastern Europe, Devid & Charles, Newton Abbot, Devon 1966
- Marshall L. G., Steam on the RENFE, Mc Millan & Co. Ltd., London 1965
- Pfister J. K., In memoriam Serge Lory, EA 6/1980, S. 399
- Wanner Ruedi, Die bayerische S 3/6 – und was davon übrigblieb, EA 3/1990, S. 158–159
- Welti Oskar, Nochmals die bayerische S 3/6, EA 4/1990, S. 239–240
- Persönliche Aufzeichnungen von Bruno Flury †, Frauenfeld

⁹ Durch die Werbelackierungen kam das nötige Geld zusammen, um die bereits durch Lory neu verblechte S 3/6 nach einem Kesselschaden bei der Rückkehr vom «Festival der Eisenbahn» 1999 in Nürnberg noch vier weitere Jahre am Leben zu erhalten.

¹⁰ Bayerisches Eisenbahnmuseum, Postfach 1316, D-86713 Nördlingen, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Farbposter Seiten 282/283: In Erinnerung an die in Brüssel und Seddin ausgestellten S 3/6 liess Märklin der niemals so lackierten 18 478 einen blauen Werbeanstrich verpassen. Garmisch-Partenkirchen, 11.2.2001.

Foto: C. Ammann

Poster en couleur pages 282/283: En souvenir des S 3/6 exposées à Bruxelles et à Seddin, la maison Märklin fit appliquer une livrée publicitaire en bleu que la 18 478 n'avait jamais portée. Garmisch-Partenkirchen, le 11.2.2001.