



«Gnom»: Wichtiger Zeitzeuge der Eisenbahngeschichte

Der «Gnom» sei ein wichtiger Zeitzeuge der Eisenbahngeschichte, da es sich dabei um die erste kombinierte Zahnrad-/Adhäsions-Dampflokomotive der Welt handle, sagt Martin Bütikofer, Direktor des Verkehrshauses in Luzern. Die Maschine gehört zur Sammlung von seltenen und aussergewöhnlichen Exoten im Verkehrshaus der Schweiz. Er kann sich noch gut an die Renovationsarbeiten erinnern. «Ich bin stolz, dass wir dieses Bijou unseren Besuchenden zugänglich machen konnten.»

Wann der «Gnom» wieder einmal unter Dampf gesetzt wird, dazu wollte sich Bütikofer nicht konkret äussern. Er sagt nur, dass die logistischen Möglichkeiten auf dem Gelände des Verkehrshauses in Luzern begrenzt seien. «Aufgrund von Lärm- und Staubemissionen und Rücksichtnahme auf die Nachbarschaft verzichten wir momentan auf derartige Vorführungen.» (ld)

«Lokomotive steht für Anfang einer Epoche»

Der 67-jährige Kilian T. Elsasser hat die Restaurierung einer besonderen Dampflokomotive geleitet, die 1871 in Olten gebaut wurde: der «Gnom». Er wünscht sich, dass dieser zum 125-Jahr-Jubiläum der SBB in Olten wieder zu sehen ist.

Interview: Lorenz Degen

Was macht den «Gnom» zu einer Oltnener Lokomotive?

Kilian T. Elsasser: Der «Gnom» wurde 1871 in der Hauptwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn in Olten erbaut. Federführend war Niklaus Riggenbach (1817–1899), der damalige Leiter der Hauptwerkstätte. Bestellt wurde die Lokomotive für die Steinbruchbahn Ostermundigen. Später wurde der «Gnom» als Denkmal vor der Hauptwerkstätte aufgestellt, ehe er für die Restaurierung ins Verkehrshaus der Schweiz nach Luzern kam, wo er seither ausgestellt ist.

Welche Funktion hatte der «Gnom» bei der Steinbruchbahn?

Die 1,5 Kilometer lange Werkbahn diente dazu, Sandsteinblöcke zum Bahnhof Ostermundigen zu transportieren. Der Steinbruch Ostermundigen profitierte sehr von der Eisenbahn, die Transportkosten sanken um rund 80 Prozent. Dadurch gelangten Ostermundiger Sandsteine auch über Bern hinaus. In Luzern wurden unter anderem für das Hotel National und das Direktionsgebäude der Gotthardbahn solche Steine verwendet.

Was geschah dann mit dem «Gnom» nach seinem Einsatz bei der Steinbruchbahn?

Die Steine wurden mit der Zeit falsch abgebaut und konnten kaum noch verkauft werden. Der Betrieb der Bahn wurde 1902 eingestellt, das Rollmaterial verkauft. Der «Gnom» diente ab 1907 als Werklokomotive bei der von Roll in Rondez bei Délémont JU. Das nicht mehr benötigte Zahnrad wurde ent-

fernt und das Führerhaus geschlossen.

Am «Gnom» weist ein Schild auf die Stiftung von Dr. Ernst Dübi hin.

Diese Stiftung wurde nicht gegründet. Ernst Dübi, Generaldirektor der von Roll, bewahrte aber den «Gnom» und andere historische Eisenbahnfahrzeuge vor der Verschrottung. Der Verein für ein Verkehrshaus nahm diesen dann 1942 für das künftige Museum in seinen Katalog auf. Zum Jubiläum «150 Jahre Eisenbahnstadt Olten» 1956 restaurierten Lehrlinge der von Roll Gerlafingen die Lokomotive. 60 000 Leute liessen sich vom Umzug mit verschiedenen Fahrzeugen in Olten begeistern.

Wie kamen Sie mit dem «Gnom» in Berührung?

Ich war von 1993 bis 2004 Kurator Schienenverkehr des Ver-

kehrshauses. Die Dampfgruppe der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) trat an das Verkehrshaus heran mit der Bitte, die Dampflokomotive «Langnau» revidieren zu dürfen. Die Dampfgruppe hatte zuvor die «Mallet»-Dampflokomotive der SBB instandgesetzt. Und um diese zu behalten, brauchten sie ein neues Renovationsprojekt, quasi als Entschädigung für ihre weitere Nutzung der «Mallet». Die «Langnau» befand sich aber noch weitgehend im Originalzustand, sodass ich von der Idee einer Aufarbeitung nicht begeistert war. Mit einer Inbetriebsetzung einer Lokomotive werden immer auch viele Spuren vernichtet. Stattdessen schlug ich der Dampfgruppe den «Gnom» als geeignetes Restaurationsprojekt vor. Soll eine Lokomotive fahren oder stillgelegt im letzten Betriebszustand erhalten werden: Das

war zu diesem Zeitpunkt die grosse Frage. Es interessierte mich, wie eine Lokomotive fahrtüchtig und professionell restauriert werden kann.

Wieso kamen Sie gerade auf den «Gnom»?

Die Lokomotive steht für den Anfang einer Epoche, nämlich für den Dampflokbau in der Schweiz. Die Maschinen kamen vor allem aus dem Ausland. Riggenbach und andere konzentrierten sich erfolgreich auf die Nische Zahnradbahnen. Der «Gnom» stand zu diesem Zeitpunkt in Olten im Freien und hatte durch Wind und Wetter sehr gelitten. Zudem ist er die weltweit erste Lokomotive für einen gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb. Auch bestand beim «Gnom» keine Möglichkeit mehr, den Ablieferungszustand von 1871 herzustellen, weil dieser nicht bekannt ist und

die Lokomotive mehrere Male umgebaut wurde.

Wie verlief die Phase der Restaurierung von 1999 bis 2002?

Es war in doppelter Hinsicht eine Premiere. Das erste Mal arbeitete ein Museum mit Eisenbahnfans zusammen. Diese restaurierten die Lokomotive vor den Augen des Publikums. Seitens der Dampfgruppe hatte ich mit Jürg Senn einen sehr guten Ansprechpartner, er konnte planen. Wir fanden auch einen gemeinsamen Nenner für das Ziel der Restaurierung, nämlich den «Gnom» wieder fahrbar zu machen und möglichst viel Substanz zu erhalten. Während Eisenbahnfans meistens einen perfekten Zustand für ihr Fahrzeug anstreben, sollten hier die Spuren der Geschichte erhalten bleiben. Das zeigt sich zum Beispiel am aufgenieteten Blech an

der Rückseite, wohl die Folge eines Rangierunfalls. Man hätte dies heraustrennen und «unsichtbar» einsetzen können, doch ich wollte, dass dieser «Flick» sichtbar bleibt. Er gehört zur Geschichte des «Gnom».

Was belissen Sie sonst noch?

Das Restaurationskonzept stammt von Eugène Fontanellaz, der die Restaurierung in den 1950er-Jahren leitete und der sich dafür an der Dampflok «Genf» orientierte. Es ist der einzig bekannte Zustand der Lok. Ursprünglich dürfte der «Gnom» wohl schwarz oder grau gewesen sein, wie für Industrieloks üblich. Auch fügte Fontanellaz die Tafeln «GNOM» und «Hauptwerkstätte Olten 1870» hinzu, und machte die Lok damit um ein Jahr älter als sie tatsächlich ist (*lacht*). Keine Kompromisse machten wir bei der Sicherheit, beispielsweise bei Neuanfertigungen für Kesselteile. Gefahren wurde die Dampflok nach Abschluss der Renovation am 1. August 2002 während etwa 60 Tagen. Wir demonstrierten auch das Umstellen von Adhäsions- auf Zahnradbetrieb.

Was wünschen Sie sich für den «Gnom» in Zukunft?

Das Jubiläum «125 Jahre SBB» im Jahre 2027 wäre eine passende Gelegenheit, mit der Lokomotive in Olten zu fahren. Die Stadt ist mit dem Historischen Museum, dem Projekt Firmenarchive und dem Depot SBB Historic eine Hochburg der Industriekultur. Zu hoffen ist auch, dass der Bund das Thema Industriekultur als Teil der schweizerischen Identität in die zur Diskussion stehende Kulturbotschaft 2025 bis 2028 aufnimmt.

Zur Person

Kilian Elsasser wuchs in Solothurn auf. Nach einer Ausbildung als Zollbeamter liess er sich zum Primarlehrer ausbilden, ehe er an der Northeastern University in Boston Geschichte und Museologie studierte. 1993 wurde er vom Verkehrshaus als Kurator für den Schienenverkehr ernannt. Ab 2004 führte er seine eigene Firma Museumsfabrik, seit 2016 ist er Präsident des Verbandes Technikgeschichte und Industriekultur der Schweiz. Der 67-Jährige ist mit der Künstlerin Vera Staub verheiratet und Vater von zwei Kindern. Seine Frau und er leben heute in Göschenen UR.

