Eine Lok kehrt zurück an ihren Bestimmungsort

Autor(en): **Gerber, Gaby**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rheinfelder Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **65 (2009)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-894913

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Eine Lok kehrt zurück an ihren Bestimmungsort

Gaby Gerber

Mehr als 10 Tonnen bringt sie auf die Waage, 5.7 Meter ist sie lang, 3.5 Meter hoch und hat ein Kesselvolumen von 4 m^3. Trotz ihrer pompösen Masse nennt man sie in Rheinfelden liebevoll «s'Salme-Lökeli». Sie gehört zu Rheinfelden, 81 Jahre war sie Teil des gewohnten Stadtbildes. Fast täglich hat sie mehrmals den Weg vom Rheinufer via Baslerstrasse zum Bahnhof Rheinfelden und zurück hinter sich gebracht. Jetzt steht sie auf dem Salmenkreisel – sie ist zurückgekehrt, wo sie hin gehört: auf ihre Heimstrecke.

Rheinfeldens bahnbrechende Geschichte

1852 erlässt der Bund ein schweizerisches Eisenbahngesetz, worauf private Gesellschaften den Bahnbau auf eigene Faust in Angriff nehmen. Sie erhalten Subventionen von Kantonen und den Gemeinden, in den kommenden Jahrzehnten wird das Land mit einem engmaschigen Eisenbahnnetz überzogen. Was im Biergeschäft bis zu diesem Zeitpunkt undenkbar ist, kann möglich werden – die Aussicht auf einen Kundenkreis, der weit über die lokalen Grenzen hinausweist. Aus einem regionalen Geschäft, geprägt von Pferd und Wagen, können im Eilzug nationale Unternehmen entstehen. Mit der Bahn wird auch im Fricktal der Weg frei für die grossen Entwicklungsschritte, das Tor ist offen für die weite Welt.

1873 werden in Amerika die ersten feuerlosen Dampflokomotiven gebaut und im Strassenbahnbetrieb von New Orleans eingesetzt. Dreissig Jahre dauert es bis die erste feuerlose Dampflok in Rheinfelden im Einsatz steht. Als sie da ist, ist sie eine Revolution. Eine Lok, explosions- und feuersicher, von nur einem Mann bedienbar mit tiefen Betriebskosten dank dem Wegfall der Feuerung. Ihre

einfache Bauform macht sie zum anspruchlosen, günstigen Betriebsmitteln. Wie von Zauberhand wird sie betrieben – mit Dampf aus dem Kesselhaus mit dem auch das Sudhaus versorgt wird. In der aargauischen Biermetropole Rheinfelden werden die Karten aufgemischt. Denn die Käuferin dieser revolutionären Lok ist die Brauerei zum Salmen, Carl Habich-Dietschy.

E 2/2 – eine umweltfreundliche «Chrampferin»

Der Eisenbahnmaterialhändler Fritz Marti aus Winterthur verkauft 1903 die von der deutschen Lokomotivfabrik Arnold Jung GmbH in Jungenthal a.d. Sieg erbaute zweiachsige Dampfspeicherlokomotive mit Baujahr 1897 und Fabriknummer 668 an die Salmenbrauerei.

«Feuerlose Lokomotive» ist die landläufige Bezeichnung für eine Dampfspeicher Lok, mit der man die Fähigkeit des Wassers ausnutzt, grosse Energiemengen zu speichern. Feuerlose Maschinen haben einen auf einem Fahrgestell ruhenden, gegen Wärmeverlust gut isolierten Warmwasserspeicher. Vor der Inbetriebnahme wird der Speicher gefüllt. Ihr Kessel wird zirka zu dreiviertel mit Kesselspeisewasser und anschliessend mit hochgespanntem Heissdampf aus der Kesselanlage auf 170° C erhitzt. Die Erstfüllung dauert dreissig Minuten, der Behälterdruck steigt auf 8 Atü. Während dem Betrieb wird dem Behälter Dampf entnommen und den Zylindern zugeführt. Durch den allmählichen Verbrauch vom Dampf, fällt der Druck, dadurch siedet das überhitzte Wasser und bildet stetig neuen Dampf bis der Druck im Behälter auf 1.5 Atü gesunken ist. Die Lok kann sich dann noch ohne Schlepplast bewegen. Muss aber durch erneutes Füllen mit Dampf wieder auf den Ausgangs-Fülldruck gebracht werden. Berücksichtigt man den begrenzten Fahrbereich, kann die Lokomotive wie eine gefeuerte Lokomotive gefahren werden. Allerdings ist nicht Leistung die entscheidende Kerngrösse; vielmehr Energieeffizienz, Wirtschaftlichkeit und geringe Emissionen.

Die Lok, der Stolz der Brauerei

Die grün lackierte Lok kommt fast täglich im Rangierverkehr zwischen Bahnstation SBB und der Brauerei zum Einsatz. Ein bis zwei Fahrten von der Brauerei zum Bahnhof sind möglich bevor sie wieder aufgetankt werden muss. Einen grossen Bahnwaggon von 36 Tonnen oder zwei kleine von 24 Tonnen Gesamtgewicht verkraftet sie als Stosslast über das 500 Meter lange Geleise mit 1% Steigung bis zum Rangierbahnhof. Von beidseits der Bahngeleise wird also Bier gebracht: Während die E 2/2 «Chnurli» und später die E 3/3 «Tigerli» der Feldschlösschen Brauerei vom Schlosshügel zum Bahnhof dampfen, kommt das «Salmenlökeli» von der gegenüberliegenden Seite am Bahnhof an.

Die Regelspurloks treffen am Bahnhof aufeinander. Heute sind sie Zeitzeugen der Industrialisierung.

1959 zum 160. Betriebsjubiläum der Salmenbrauerei, erhält die Lok einen farbenfrohen Anstrich und wird Langezeit auch als Werbesujet auf Drucksachen eingesetzt. Der bierstangenartige Schornstein wird zum Symbol der Bierstadt Rheinfelden.

1967 wird die Lok vollständig überholt. Zwei Monate dauert die Revision und kostet mehr als Fr. 20'000.–. Anstelle der Petrol-Lampen sollen neu weisse und blaue Aussenleuchten angebracht werden. Um das ursprüngliche Aussehen zu bewahren, stellt die Salmenbrauerei bei den Schweizer Bundesbahnen ein Gesuch um die Erlaubnis alter Petrol Lampen.

4'000 Tonnen Bier jährlich, 600 Tonnen Sinalco, 1'500 Tonnen Malz, 1'700 Tonnen Kohle werden durchschnittlich in den 70er Jahren mit der Lok befördert.

1971 fusioniert die Brauerei Salmen mit der Sibra Holding AG, 1977 wechselt die Lok ihre Farbe auf gelb und mutiert zur «Cardinal-Lok».

Soll das «Salmen-Lökeli» nach Basel?

1980 steht Basel ein Grossereignis bevor; die Grün 80 erwartet mehr als 3 Millionen Besucher. Das Sibra-Management in Fribourg arbeitet an der Idee, die Dampfspeicherlok im Ausstellungsbahnhof Basel – wo ein Gross-

teil der Besucher der Grün 80 einfahren werden – zu platzieren. Die Lok soll dort «Reklame» für die Brauerei und die Marke Cardinal machen.

Die Betriebsleitung der Cardinal-Brauerei Rheinfelden erfährt auf dem Latrinenweg von der Idee und beruft kurzfristig eine Kadersitzung ein. Die Ausserbetriebnahme der Lok für sieben Monate sei unlösbar, ist man sich einig. Auch die Argumente, man solle derweil eine Zugkraft bei der SBB zumieten, stossen auf Gegenwehr. Im Schalander munkelte man, die Lok würde nach Basel verschenkt und komme nie wieder nach Rheinfelden zurück. Ein Stück Heimat gehe verloren. Man ist pikiert von der Vorgehensweise der Sibra und der Idee, die Lok könnte nach 77 Jahren aus Rheinfelden weg gebracht werden. Der Widerstand äusserte sich in einem internen Schreiben der Betriebsleitung an die Initianten der Idee: «Wir sind zum Schluss gekommen, dass dieser Platz nicht repräsentativ genug ist. Die Aktion ist definitiv abgeblasen.» Man brauche die Lok in Rheinfelden für den täglichen Betrieb. Weder eine kurz- noch eine langfristige Stationierung am Ausstellungsbahnhof Basel komme in Frage. Wenn die Lok nicht mehr für Rangierzwecke auf dem Brauereiareal zum Einsatz komme, soll sie dennoch in der Brauerei bleiben. Man plane nämlich eine Intensivierung der Brauereibesuche und die Lok sei als umweltfreundliches Vehikel ein ideales PR-Objekt. Nicht zuletzt feiere man in diesem Jahr nicht nur in Basel sondern auch in Rheinfelden – hier das 850 Jahr Jubiläum der Stadt.

Letzte Fahrt vor dem Dornröschenschlaf

Die Lok ist in einem hervorragenden Zustand und Berichte der SBB Hauptwerkstätte Biel zufolge könnte sie noch Jahre oder gar Jahrzehnte Dienste leisten. Die Abnutzung bei feuerlosen Dampfloks ist minimal. Doch es kommt anders: die Brauerei baut die Fabrikation des alkoholfreien Bieres «Moussy» laufend aus. Das für den Export bestimmte Bier wird bereits auf dem Areal in Schiffscontainer auf SBB-Waggons verladen. Die Vierachsbahnwagen werden zu schwer für die 82 jährige «Feuerlose».

SALM

EN

Im Dezember 1984 zischt die Salmenlok zum letzten Mal Richtung Bahnhof. Ab 1985 rangiert Cardinal Rheinfelden mit einer neuen Diesel-Lokomotive.

1991 übernimmt Feldschlösschen die Sibra Gruppe und die Salmenlok wechselt erneut den Besitzer. 1997 wird die Lok remisiert und als 2002 der Betrieb Nord «Cardinal Rheinfelden» geschlossen wird, wird die Salmenlok ins Schlossareal von Feldschlösschen verschoben. Ein Dampfanschluss für die Befüllung des Kessels war in der Brauerei Feldschlösschen nie vorhanden. Trotzdem, die kleine Dampfspeicherlok wird nicht zu Alteisen sondern ist sorgfältig in einer Halle abgestellt bis die Idee in Rheinfelden kursiert, die Lok auf dem «Salmenkreisel» zu platzieren. Initianten haben das Geld für die Konservierung im Aussenbereich aufgetrieben und Feldschlösschen hat sich bereit erklärt, die Lok der Stadt zu schenken und damit Rheinfelden ein Symbol der grossen Bier- und Bahngeschichte zu vermachen.

Im Eilzug voran

Vorbei sind die Zeiten, als es noch keine Autos, keine Lastwagen und keine Eisenbahn gab. Als das Leben noch seinen gemächlichen Lauf nahm und man sich auch in den kühnsten Träumen nicht auszumalen wagte, mit welcher Geschwindigkeit sich die Technik dereinst entwickeln würde. Das «Salme-Lökeli» war zu seiner aktiven Zeit eine grosse Errungenschaft. Zurück am Kreisel, an «seinem» Ort, ruft es lebhaft das alte Bild hervor, als es noch täglich Bier zum Bahnhof transportierte. Es trägt seinen Teil dazu bei, das Gedächtnis dafür zu erhalten, welche bahnbrechenden Geschichten in Rheinfelden stattgefunden haben. Passend zu diesem unternehmerischen Weitblick wurde der neue Salmenkreisel mit dem «Salme-Lökeli» als Eröffnungszeremonie der Gewerbeschau «grenzenlos08» eingeweiht.