

Dampflokiverein der Appenzeller Bahnen

Hoffnung auf Dampf im Kessel

Der Dampflokiverein der Appenzeller Bahnen hat nach dem Rücktritt von Fredy Wetter mit dem Lokführer Andreas Schaad einen idealen Nachfolger als Präsidenten gewählt.

HERISAU – Die Hauptversammlung vom letzten Samstag brachte eine Verjüngung des Vorstands und neue Statuten. Das Vertrauen auf eine dampfende Zukunft für die zur Zeit noch reparaturbedürftige Lokomotive ist ungebrochen.

Die neue Dampflok-Mannschaft
Mehr als zwei Dutzend Mitglieder versammelten sich im Werkstattgebäude der Appenzeller Bahnen und liessen sich vom Präsidenten Fredy Wetter, assistiert vom Chef Technik Andreas Schaad, in Wort und Bild erklären, was in den letzten Jahren passiert ist. Die letzte Hauptversammlung liegt bereits drei Jahre zurück, denn so ist es in den alten Statuten vorgesehen. Mit grossem Applaus wurden Fredy Wetter, der aus gesundheitlichen Gründen kürzer treten muss, und die beiden «Fundraiser» Paul Rickert und Alfred Wild, die altershalber zurücktreten, verabschiedet. Der Vorstand setzt sich neu zusammen aus dem Präsidenten Andreas Schaad, der als Lokführer bei der SOB sein Brot verdient. Er hat sich in Deutschland zum Lokheizer ausbilden lassen und ist Dampflokführer auf der MThB-Ec 3/5 3. Mitentscheidend ist, dass er und seine Familie angefressene Dampf-Fans sind, ganz besonders seine Frau Ute. Sie amtet als Aktuarin und hat in ihrer früheren Heimat, im Osten Deutschlands, Verkehrs-Betriebswirtschaft studiert. Vizepräsident Paul Stehrenberger ist Lokomotivführer der Appenzeller Bahnen und ehemaliger Dampflokführer und Heizer. Der neue Kassier Roland Kink ist Modellbahnspezialist, Fachjournalist für Bahnbelange und Reiseleiter zu Bahntrouvailles. Ruedi Signer schliesslich ist verantwortlich für das Marketing. Er ist der ehemalige Betriebschef der Appenzeller Bahnen und Leiter der Qualitätssicherung Thurbo. Bei Bedarf kann der Vorstand erweitert werden durch drei ebenso



Fredy Wetter (links) stösst mit seinem Nachfolger Andreas Schaad an. Bild: Hans Hürlemann

ausgewiesene Fachleute, nämlich durch Werner Guderlei, Ingenieur aus Löbejün in Sachsen-Anhalt, der aus früheren Tätigkeiten Erfahrung mitbringt. Als technischer Beistand konnte Johannes Gröbli gewonnen werden. Er ist Lokführer bei der SOB, fährt verschiedene Dampflokomotiven und ist Leiter der Sektion Sulgen der Vereinigung Eurovapor, die sich der Erhaltung von stationären und fahrenden Dampfmaschinen verschrieben hat. Hans Hug schliesslich ist Ingenieur und pensionierter Chef der Zugförderung und der Werkstätten der Appenzeller Bahnen.

Dornröschenschlaf

So viel Sachverstand in einem Vorstand weckt die Zuversicht, dass damit das Vertrauen von potenziellen Geldgebern, Sponsoren und Gönnern in schwierigen Zeiten leichter zu gewinnen ist. Die Dampflok ist 2003 zum letzten Mal gelaufen. Seither ist sie wegen Schäden am Antrieb stehen geblieben und ist nicht gesünder geworden. Als Fredy Wetter vor drei Jahren zum Präsidenten gewählt wurde, übernahm er das Amt mit der festen Absicht, den Dornröschenschlaf der Dampflokomotive zu beenden. Er wurde dabei unterstützt vom ehemaligen Innerrhoder Landesfährer Alfred Wetter und vom Korpskommandanten im Ruhestand, Paul Rickert. Andreas Schaad setzte sich mit viel Herzblut für die technischen Belange ein und baute eine Technikergruppe auf, die bereit ist, Hand anzulegen. Sabrina Seger, eine junge Arbeitskollegin des Präsidenten, liess sich vom Dampfvirus anstecken und

übernahm den Schriftverkehr und die Buchhaltung.

Morgenröte am Horizont

Die Dampflokomotive hat einige Gebrechen. Die zwei Flachschieber, die den Dampfstrom zu den Zylindern steuern, bestehen aus Grauguss und sind zerbrochen. Der Kamin muss ebenfalls ersetzt werden. Nun offeriert der Bündner Club 1889, der die Schwestermaschine der Appenzeller Dampflokomotive besitzt, zwei solche Schieber und einen neu gegossenen Kamin für 12 000 Franken. Der günstige Preis lässt sich dadurch erklären, dass die Bündner ihre Lok auf Heissdampf umbauen und deshalb die besagten Flachschieber nicht mehr brauchen. Sie mussten ebenfalls einen neuen Kamin haben und liessen in der Giesserei gleich zwei Exemplare herstellen. Wenn die Appenzeller Lokomotive wieder fahrtüchtig gemacht werden soll, könnte sie nach Meiningen in Deutschlands Dampfkompetenzzentrum transportiert und dort aufgerüstet werden. Das ist zwar machbar, aber zum hohen Preis von 300 000 Franken. Andreas Schaad hat nun eine günstigere Variante gefunden bei einem Schweizer Spezialisten, dem aber freiwillige Arbeitskräfte zur Seite stehen müssen. Mit viel Eigenleistung reduziert sich der finanzielle Aufwand auf rund 100 000 Franken. Weil die geschilderte Suche nach Unterstützung bereits Zusagen für 70 000 Franken ergeben hat, ist die Hoffnung berechtigt, dass die Maschine repariert werden kann.

Hans Hürlemann

www.dampflok.ch