



Dampfloki-Verein Appenzeller Bahnen

Dampfbrief



17. Ausgabe September 2017

Liebe Freundinnen und Freunde unserer Dampflokomotive Madlaina

Fast, aber leider nur fast hätten wir die Dampflokomotive 14 auf unseren vor einiger Zeit erwähnten Wunschtermin, den 14. Oktober 2017, fertiggestellt. Doch das Familienleben unserer ehrenamtlichen Arbeiter wie auch teilweise der starke Personalmangel im beruflichen Umfeld liessen die Erreichung des ursprünglichen Ziels nicht zu. Dies vor allem deswegen, da bekanntlich der durch das Kesselinspektorat beanstandete Hauptluftbehälter ersetzt werden musste. Der im gleichen Atemzug in Angriff genommene Ersatz der Behälter-Befestigung nahm aufgrund der engen Platzverhältnisse unter der Lok mehr Zeit in Anspruch als erhofft.

Trotz allem, mittlerweile ist der neue Behälter an seinem Ort, alles passt wie gewünscht. Noch ca. 5 Arbeitstage sind notwendig und die Lok kann wieder angeheizt und durch den Kesselinspektor abgenommen werden. Danach werden wir erste Probefahrten im Depotareal ausführen.

Durch die starke Belastung unserer Helfer können erst anschliessend die noch notwendigen administrativen Arbeiten in Angriff genommen werden um mit der Lok auf die Strecke zu gelangen. Leider konnten wir trotz etlicher Aufrufe bis jetzt keine neuen Mitstreiter für solche Tätigkeiten gewinnen.

Aber es gilt wie immer: Nicht locker lassen gewinnt! In diesem Sinne werden wir Sie schon bald über die Inbetriebnahme von Madlaina informieren können und möchten Ihnen anlässlich dieser Arbeiten auch mal einen Besuch bei Ihrer Dampflokomotive ermöglichen. Details folgen zu gegebener Zeit.

Zum Schluss nochmals einen „dampfenden“ Dank für die eingegangenen Mitgliederbeiträge mit den grosszügigen Aufrundungen und Gönnerbeiträge!

Es grüsst Sie bestens

Andreas Schaad
Präsident

Impressum

Redaktion
Werner Guderlei
Florian Huber (Layout)

Adresse

Dampflokomotive-Verein AB
Andreas Schaad
Präsident & Technik
schaadberingen@bluewin.ch
Oberstieg 10
8222 Beringen SH

www.dampflokomotive.ch

© 2017 DLV AB

Titelbild: Dampflokomotive G 3/4 Nr.14 „Madlaina“ in der Werkstatt in Herisau
(Bild: Andreas Schaad)

Inhaltsverzeichnis



Hauptversammlung am 8. April 2017

Den Bericht des Präsidenten an der Hauptversammlung im April finden Sie auf

Seite 4



Historie der Dampflokomotive G 3/4

Ein kurzer historischer Abriss der Dampflokomotive Typ G 3/4 und ihrer drei erhaltenen Exemplare

Seite 7



„Madlaina“ in der Werkstatt in Herisau (Bild: Andreas Schaad).

Hauptversammlung am 8. April 2017

Jahresbericht 2016

Oder wie selbst zwischen Wilderswil, einem Postiwägeli und einem Tischgrill ein Zusammenhang besteht:

Nachdem unsere Madlaina ihr erstes Betriebsjahr nach der Revision erfolgreich absolvierte, und der Leihvertrag auf Wunsch der Ballenberg-Dampfbahn mangels eigener betriebsfähiger Lok verlängert wurde, standen zu Jahresbeginn 2016 bereits die nächsten Arbeiten an. Als erstes wuschen wir unter Anleitung der Brienz Rothorn Bahn den Kessel aus, das heisst mit einem Wasserstrahl werden Kalkrückstände aus dem Kessel geschwemmt. Dies ist eine äusserst wichtige Arbeit, da Kalknester den Wärmeübergang vom Stahl der Feuerbüchse zum Kesselwasser behindern was im Extremfall zur Kesselexplosion führen kann.

Gegen Ende Saison 2015 wurde festgestellt, dass sich bei 5 von 8 Stangen-Gleitlagern der Weissmetallausguss von den Lagerträgern abgelöst hat. Das Studium des Lokbuches ergab, dass diese Teile das letzte Mal in den 60er Jahren erneuert wurden, da war dringend Abhilfe notwendig um keine weiteren Folgeschäden zu riskieren. Uns war bewusst, dass wir hier ein grösseres Fass aufmachen, und so war es dann auch. Durch einen heissen Tip kamen wir in Kontakt mit der Schynige Platte Bahn, welche in ihrer Werkstätte in Wilderswil noch in der Lage sind Gleitlager zu giessen, so war zumindest das Hauptproblem gelöst. Zuerst galt es aber die Trieb- und Kuppelstangen an der Lok abzubauen, Zeichnungen herauszusuchen und an der Lok zu überprüfen ob denn die Stichmasse überhaupt stimmen. Sie taten es zum Glück, und zwar innerhalb der notwendigen Toleranzen.

Doch dafür tauchten sonst neue Ungereimtheiten auf, die Lagerträger selbst waren bzw. sind nahezu am Lebensende und die eine Kuppelstange ist leicht verbogen. Unter Berücksichtigung dieser Punkte wurde repariert was möglich war. Es mussten neue Beilagen angefertigt werden und vieles mussten wir natürlich erst selber erlernen und erarbeiten. Sensationell war der stets vorhandene Support von Dampflokexperte Martin Horath in Goldau, etliche Telefonate gingen hin und her wenn wir irgendwo anstanden.

Total spannend war die eigentliche Hauptarbeit, das Lager giessen, an der unser Depotchef teilhaben konnte. Eine handwerkliche Kunst die in nur noch wenigen Eisenbahn-Werkstätten gepflegt wird. Doch die Schynige Platte Bahn mit ihrem historischen Rollmaterialpark, ist nach wie vor auf die Dienste der Gleitlager angewiesen und gibt ihr Wissen gerne weiter.

Aufwendig war der Transport der Stangen, inklusive der neu gegossenen Lager, zur Nachbearbeitung nach Gais in die AB-Werkstätte. Dafür mieteten wir zwei Mal einen Kleinbus und fuhren mit ihm hunderte von Kilometern kreuz und quer durch die Schweiz und wir erinnerten uns wehmütig an früher, als so

etwas per Stückgut auch noch per Bahn möglich gewesen wäre, aber eben, es ist nicht mehr früher.

In Gais selber konnten wir auf die praktische CNC-Fräsmaschine zurückgreifen, wobei das Fräsen an sich noch das kleinste Problem war. Doch die Stangen mit den Lagern drin korrekt aufzuspannen verlangte unserem Jürg einiges an Geduld ab. So war er ca. 105 Stunden beschäftigt, exklusive den Arbeiten in Wilderswil und Interlaken. Wenn es sich einrichten liess arbeiteten wir an den Wochenenden gemeinsam, wohlgemerkt zeitweise inklusive mithelfenden Ehefrauen und Kindern. Für die Zwimpfer / Schaad Brigade ein Sondereffort fern des eigentlichen Hobbykontos.

Nachdem alles wieder nach Interlaken transportiert war, begann schrittweise der Zusammenbau. Wie nicht anders zu erwarten, waren Nacharbeiten erforderlich und ein Teil der Lagerschalen durfte wieder im Einkaufswagen zurück nach Gais reisen. Inzwischen seien die "Postiwägelis", wie wir Schweizer sie nennen, wieder en vogue, dies dank unseres DLV-Depotchefs, machte er in den letzten 2 Jahren doch viel Werbung in den stets gut besetzten ICs zwischen Zürich und Bern dafür.

Kurz vor den Sommerferien passte alles und die Lok war nach stundenlangem Hin- und Herfahren im Güterbahnhof Interlaken wieder einsatzbereit, keines der Lager erwärmte sich unzulässig.

Ende August war Madlaina DER Star anlässlich des Jubiläums 100 Jahre Brienzerseeelinie. Der Präsident war derart begeistert, dass er natürlich ins Berner Oberland reiste um dem Ereignis beizuwohnen. Das Auto allerdings für die spätabendliche Heimkehr an das Ende der letzten Zugverbindung zu stellen ging vor lauter Freude vergessen, was unserer Aktuarin einen netten nächtlichen Ausflug bescherte.

Es folgten weitere zwei Tage Anfangs September mit G $\frac{3}{4}$ 14-Dampf im Berner Oberland, die letzte Runde führte nochmals auf die Bahn der Kraftwerke Oberhasli nach Innertkirchen. Etliche DLVler, sowie Freundinnen und Freunde, waren bei dieser letzten Fahrt von Madlainas Bergferien dabei.

Nochmals verlängern wollten wir den Leihvertrag aus diversen Gründen nicht mehr, zudem ist in den Vereins-Statuten ist unser eigentliches Ziel, Fahrten im Appenzellerland, klar definiert.

So wurde Madlaina nach Saisonende zur Überfuhr ins Appenzellerland vorbereitet und am 25. November nach Herisau zurück transportiert, die Freude war gross als der Lastwagen mit der wertvollen Fracht auftauchte. Zur Feier des Tages luden wir danach zum Willkommensapéro. Eines unserer Mitglieder war derart in Festlaune, dass er seinen Tischgrill mit Original-Dampfloks- Steinkohle bestückte und sich die Anwesenden zur Vermeidung einer Rauchvergiftung temporär ins Freie begeben mussten.

Anschliessend bis zum Jahresende wurde fleissig an der Lok gewerkelt, galt es doch zum Beispiel die wegen des LKW-Transports demontierten Schienenräumer wieder zu montieren.

Noch vor Madlains Ankunft wurde unser Materialwagen Ek 361 geräumt, da die AB den Wagen der Entsorgung zuführen wollten. In einer mehrstündigen Aktion wurden somit die ganzen Kohlebriketts umgeschichtet.

Abstand nehmen mussten wir leider von unserem Plan den Betrieb nahtlos weiterzuführen und im Herbst 2016 durchs Appenzellerland zu dampfen, da einige grössere Nacharbeiten zu erledigen sind. Ausserdem steht seitens des Vereins Ballenberg Dampfbahn trotz gegenteiliger Abmachungen, die Erfüllung unseres Wunsches zur Fahrt unter deren Regie, noch aus. Auch die für den Dampfbetrieb unerlässliche Grube steht leider noch nicht zur Verfügung.

Parallel zu allem wirkte und wirkte die bewährte Herisauer-Abendgruppe an unserem Personenwagen B 11, nebst den Fenstern wurde nun auch mit der Sanierung des Daches begonnen. Auch auf diese Leute dürfen wir stolz sein, die Arbeitsbedingungen vor allem während des Winters sind nicht ganz einfach und ohne einsatzfähiges Wagenmaterial kann Madlaina nicht sinnvoll eingesetzt werden. Leider immer noch nicht geschafft haben wir das dringend notwendige Abdecken des Salonwagens A1 welcher in Gossau zunehmend zerfällt.

Dies zeigt symbolisch eines unserer grössten Probleme, wir brauchen zwingend mehr aktive Mitglieder, vor allem auch später im Fahrbetrieb. Deshalb, auch wenn es alljährlich das gleiche Sprüchlein ist, einen grossen Dank an alle welche uns treu blieben und ihren Tatendrang dem DLV zur Verfügung stellten und dies weiterhin tun.

Ohne andere Leistungen schmälern zu wollen möchte ich dieses Mal unser Neumitglied Peter Stehrenberger erwähnen, welches in den Ferien und auf eigene Kosten die Ausbildung zum Dampflokeizer bei den Harzer Schmalspurbahnen in Angriff genommen hat.

Finden sich noch einige Freiwillige, die zusätzliche Verantwortung übernehmen möchten, würde mich dies besonders freuen. Denn dies ist in der aktuellen Lage des DLV überlebenswichtig. Aufgaben gibt es genug, zum Beispiel als Götti für den A1, als Verantwortlicher für die Brandverhütungsgruppe, als Betriebsleiter, fürs Marketing, etc.

So verging ein weiteres Jahr mit vielen Erlebnissen, Hoch und Tiefs. Um unser Ziel zu erreichen müssen wir konsequent und beharrlich bleiben, dürfen aber trotzdem die Freude an unserem Projekt nicht verlieren, denn die wenigen Leute die Grosses leisten können sich weder zerteilen noch klonen.

In diesem Sinne bleiben wir dran.

Beringen, 07. April 2017, Andreas Schaad

Historie der Dampflokomotive G 3/4

Die Dampflokomotive G 3/4 wurde erstmalig im Juli 1889 an die Landquart-Davos-Bahn, einer Vorgängerin der Rhätischen Bahn geliefert. Die Maschinen hatten eine Achsfolge von 1'C, waren also mit 3 Antriebsachsen ausgestattet. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 45 km/h und sie leisteten 250 PS. Insgesamt wurden 16 Maschinen in 5 Baulosen von der SLM gefertigt, in einem relativ langen Beschaffungszeitraum von Juli 1889 bis Juli 1908. Unsere Lok Nr. 14 war Teil des 4. Bauloses von 1902.

Die Elektrifizierung des RhB-Netzes von 1913 bis 1922 machte diese 16 Maschinen weitgehend entbehrlich, so wurden in Folge eine Reihe von Loks an andere Schweizer Bahnen sowie ins Ausland nach Luxemburg und Brasilien verkauft. Die Loks mit der Nummer 1 bis 8 erhielten von Anbeginn an zusätzliche Namen, bekannt ist die Nr. 1 Rhätia, die bereits 1928 ausgemustert und für ein zukünftiges schweizerisches Eisenbahnmuseum aufbewahrt wurde. In Graubünden verblieben die Loks Nummer 11, 13 und 14, die als Reserve weiterhin vorgehalten wurden. Die Lok Nr. 13 wurde bereits 1950 abgebrochen, Lok Nr. 14 wurde 1972 an die Appenzeller Bahn und die Nr. 11 im Jahr 1977 an die Modelleisenbahnfreunde Eiger verkauft. Von den ursprünglich 16 Maschinen sind somit noch 3 Exemplare vorhanden. Neben der Nr. 1 Rhätia ist noch die Nr. 11 vorhanden, die im Nachgang den Namen Heidi erhielt und eben unsere Nr. 14, die seit einigen Jahren den Namen Madlaina trägt. Wir tun unser Bestes, dass die Lok noch viele Jahre im Appenzellerland dampft.



Am 27. Oktober 2015 dampfend im Berner Oberland (Bild: Andreas Schaad).

**Wir bedanken uns für gute
Zusammenarbeit und
wohlwollende Unterstützung:**



Appenzeller Bahnen



Ballenberg-Dampfbahn



BAR BAHNSICHERUNG



Spielwaren AG 9400 Rorschach

frischknecht

Frischknecht Transport AG, 9100 Herisau



DemianSoder / Dintikon



Dampfmodellbau Ralph Reppingen

www.reppingen.de

Arbeitstage

Wir treffen uns regelmässig, um an unserem Wagen B11 zu arbeiten. Unter fachkundiger Anleitung werden derzeit die Arbeiten am Wagen durchgeführt. Technisch Interessierte und Versierte sind herzlich willkommen.

Termine für die Arbeitstreffen (in der Regel im Dampfdepot Herisau):

Interessierte melden sich bitte unter juerg.zwimpfer@appenzellerbahnen.ch – wir freuen uns auf dich!

Spenden

Dampfloki-Verein AB – Konto-Nr. 0254-645860.40C – UBS AG, Herisau

IBAN: CH57 0025 4254 6458 6040 C

BIC: UBSWCHZH90A