

In Dintikon wird der Kessel geflickt

SCB 41 Kesselschmied Demian Soder hat eine besondere Berufung. Er restauriert die Kessel der letzten Schweizer Dampflokomotiven. Zurzeit hat er den Kessel der SCB 41 in Arbeit.

VON JÖRG MEIER

Die Dampflokomotive SCB 41 wurde im Jahre 1901 für die Schweizerische Centralbahn gebaut. Später ging sie in den Besitz der SBB über und wurde ab 1923 zwischen Basel, Olten, Bern und Luzern eingesetzt. 1941 wurde sie zur Werklokomotive im Eisenwerk von Moos AG in Emmenbrücke degradiert; 1972 wurde sie ausgemustert, gelangte in Privatbesitz und rostete seither vor sich hin.

Der Spezialist für die Rettung und Restaurierung alter Dampfloks schlechthin ist Pascal Troller. Er entdeckt nicht nur die historischen Kulturgüter, er findet auch das Geld, das zur Restaurierung nötig ist: Rund 6 Millionen Franken hat er bisher für den Erhalt von Dampflokomotiven und anderen historischen Verkehrsobjekten aufgetrieben.

Troller ist auch dafür verantwortlich, dass die SCB 41 gerettet wurde und der Kessel jetzt bei Demian Soder in Dintikon überholt und wieder dichtgemacht wird; der übrige Teil der SCB 41 befindet sich in Landquart.

Die verborgene Werkstatt

Die Werkstatt von Demian Soder befindet sich etwas abgelegen und erhöht über dem Dorf; ein Firmenschild fehlt. Das braucht er auch nicht. Wer zu ihm will, der findet ihn auch so.



Druckprobe am Dampfkessel der SCB 41 in Dintikon mit Kesselinspektor Peter Gysel (links) und Kesselschmied Demian Soder.

CHRIS ISELI

Denn Soder sei einer von wenigen Fachleuten in der Schweiz, der noch über das nötige Können und Wissen im Umgang mit Kesseln dieses Kalibers verfüge, erklärt Pascal Troller.

Dass sich Soder mit seiner einzigartigen Werkstatt nach Dintikon gekommen ist, sei ein glücklicher Zufall, sagt der Kesselschmied; 2005 habe er das Gebäude entdeckt und es habe halt einfach gepasst.

Neben dem Kessel der SCB 41 hat er auch noch die alte Automobildampfspritze der Feuerwehr Basel in Arbeit. Auch dieses Objekt hat Troller vermittelt und die Finanzierung organisiert. Die Restaurierung der Dampfspritze

kostet 207 000 Franken; rund 200 000 Franken hat er auf sicher, auch dank der Beteiligung der beiden Kantone Basel Stadt und Basel Landschaft.

Die Wasserdruckprobe

Erheblich teurer wird die Revitalisierung der Lokomotive SCB 41. Sie kostet 660 000 Franken. Hier beteiligen sich die beiden Basel mit je 60 000 Franken. Weitere Unterstützung kommt von Einzelpersonen wie dem Unternehmer Hansjörg Wyss oder von Institutionen wie der Gebauer-Stiftung oder der Ernst Göhner-Stiftung.

In der Werkstatt von Demian Soder inspiziert Kesselinspektor Peter Gysel

den aufgebockten, mächtigen Kessel, bei dem die Teile noch genietet und nicht geschweisst sind. Eine Wasserdruckprobe steht an. Dabei wird der Kessel mit einem um den Faktor 1,4 höheren Druck als bei Normalbetrieb belastet.

Bis im Oktober soll der Dampfkessel wieder vollständig funktionstüchtig sein und auf der Lokomotive montiert werden. Noch ein gutes Jahr wird es dauern, bis die SCB 41 wieder einsatzfähig ist. Sie gehört dann dem Verkehrsmuseum der Schweiz in Luzern, wird aber auch ab und zu in der Nordwestschweiz unterwegs sein.