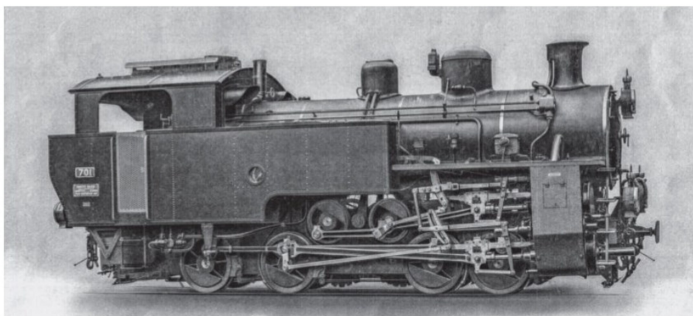


Stärkste Schmalspur-Dampf-Zahnradlokomotive Europas vor der Auslieferung Neue Attraktion für die Furka-Bergstrecke

Nach zwölf Jahren Restaurierungsarbeit ist die HG 4/4 Nr. 704 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bereit für die Auslieferung. Damit erhält die Furka-Bergstrecke mit der stärksten Schmalspur-Dampf-Zahnrad- und Adhäsions-Lokomotive Europas eine neue Attraktion.

Die Lok mit der Nummer 704 war 1923 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) nach Indochina, dem heutigen Vietnam, geliefert worden. Besteller war das französische Kolonialministerium. Die Loks kamen mit Unterbrüchen bis 1975 auf der Strecke Krong Pha-Da Lat zum Einsatz und begannen dann vor sich hinzurosten. Die HG 4/4 704 ist neben der noch in Revision befindlichen HG 4/4 708 und den beiden bereits im Einsatz stehenden HG 3/4 eine der vier Lokomotiven, welche Spezialisten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke 1990 in der spektakulären Aktion «Back to Switzerland» vom zentralvietnamesischen Hochland in die Schweiz geholt haben. Im Gegensatz zu den HG 4/4 hatten die HG 3/4 davor schon auf der Furka-Bergstrecke im Einsatz gestanden. Diese HG 3/4 waren bis 1947 bei der damaligen Furka-Oberralp-Bahn im Einsatz und wurden dann nach Vietnam verkauft.

Seit 2006 haben die Fachleute um Projektleiter Jakob Knöpfel, den stellvertretenden Projektleiter Markus Staubli und Werkstattchef Walter Frech rund 48 000 freiwillig geleistete Mannstunden aufgewendet, um aus einem Rosthaufen eine neuwertig revidierte Lok zu machen. Zuerst in Chur und seit dem 1. Juni 2013 in Uzwil wurden die Einzelteile nach SLM-Originalplänen entweder restauriert oder neu hergestellt. Die Lok besteht nun je zur Hälfte aus neuen beziehungsweise aus aufgearbeiteten Teilen.



Ein Werkfoto der Winterthurer SLM einer typengleichen Dampflokomotive.

Trotz Jahrgang 1923 besitzt die Vierkuppellok HG 4/4 eine komplexe Technik, bei deren Wiederherstellung Millimeterarbeit gefragt war. Im Herbst und Winter 2017 konnten alle Teile der Lok provisorisch montiert und angepasst werden. Zur Lackierung der Wasserkästen, des Kohlekastens, des Führerstandhauses und weiterer Teile sowie zwecks Isolierung beziehungsweise Verkleidung des Kessels wurden viele Teile nochmals demontiert. Seit Anfang 2018 befindet sich die Lok in der Endmontage. Insgesamt wurden neun Stück dieses Loktyps gebaut, davon sieben durch die SLM in Winterthur. Das H in der Typenbezeichnung steht für Zahnradantrieb, das G für den Schmalspur-Adhäsionsantrieb. Im Zahnradbetrieb ist die HG 4/4 maximal 15 km/h schnell, im Adhäsionsbetrieb 40 km/h. Die maximale Anhängelast beträgt 70 Tonnen. Die Lok selber wiegt leer 35 Tonnen und kann mit 1,8 Tonnen Kohle und 4 Kubikmetern Wasser bestückt werden. Das maximale Dienstgewicht beträgt 46 Tonnen.

Zu sehen war die von Grund auf revidierte HG 4/4 704 zusammen mit der in Revision stehenden HG 4/4 708 am 16. und 17. Juni 2018, jeweils zwischen 10 und 17 Uhr, an den Tagen der offenen Tore in der Dampflokwerkstätte an der Lindenstrasse in Uzwil (SG). Am 21. Juni wurde sie mit einem Tieflader nach Luzern gebracht. Dort war sie zwischen dem 22. und dem 24. Juni 2018 Teil der Rail Days im Verkehrshaus Luzern, bevor sie nach Realp, dem Ausgangspunkt der Bergstrecke, transportiert wurde. Bevor sie auf der Furka-Bergstrecke zum Einsatz kommt, müssen aber umfangreiche Tests und eine offizielle Abnahme durch die Behörden (Bundesamt für Verkehr [BAV]) durchgeführt werden.

Für weitere technische Auskünfte über das Projekt Lok HG 4/4 704 wenden Sie sich an Projektleiter Jakob Knöpfel, 079 713 44 71, jakob.knoepfel@dfb.ch oder an den stellvertretenden Projektleiter Markus Staubli, 079 593 48 49, markus.staubli@dfb.ch. JK



So sah die Dampflokomotive HG 4/4 Nr. 704 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke aus, als 2006 die Restaurierungsarbeiten begannen.



Die Dampflokomotive HG 4/4 Nr. 704 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, wie sie sich kurz vor dem Verlassen der Werkstätte in Uzwil präsentiert.