

Revision HG 3/4 Nr. 1

www.dampflokkfreunde.ch



Dampflokkfreunde Furka-Bergstrecke



SCHWEIZERISCHE
LOCOMOTIV- & MASCHINEN-FABRIK
N°2315 WINTERTHUR 1913

Ihre **Spende für die Revision** der
ältesten Original-Furka-Dampflokk-
omotive HG 3/4 Nr. 1

HG 3/4 – Die Original-Furka-Dampflokomotiven

Die damalige Bahngesellschaft Brig-Furka-Disentis (BFD) beschaffte in den Jahren 1913 und 1914 zur Betriebsaufnahme ihrer Strecke bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) die 10 Dampflokomotiven HG 3/4 Nr. 1–10, ausgeführt als Heissdampf-Vierzylinderverbund-Maschinen mit getrenntem Adhäsions- und Zahnradantrieb nach «System Abt». Die einzelnen Lokomotiven erzählen ganz unterschiedliche Geschichten.

Die Original-Furka-Dampflokomotiven				
Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Lok-Nr.	Geschichte
SLM	1913	2315	1	bis 1947 BFD/FO; 1947 an Chemins de fer francais de l'Indochine, 1955–1967 VHX 31-201; 1990 Back to Switzerland; 1991–1992 Aufarbeitung in Meiningen, 1993 Wiederinbetriebnahme DFB
		2316	2	bis 1947 BFD/FO; 1947 an Chemins de fer francais de l'Indochine, 1955–1967 VHX 31-202; 1990 Back to Switzerland (brauchbare Teile)
		2317	3	bis 1967 BFD/FO; 1969 an Blonay-Chamby, in betriebsfähigem Zustand (Zahnradantrieb nicht betriebsfähig), 2014 zu Gast bei der DFB «100 Jahre Brig-Oberwald»
		2318	4	bis 1972 BFD/FO; 1988 Revision Oberwalliser Eisenbahn Amateur Club; 1998 Leihgabe an DFB, 1999–2006 Hauptrevision in Chur, 2010 Schenkung der MGB an DFB
	1914	2415	5	bis 1959 BFD/FO, 1968 verschrottet
		2416	6	bis 1941 BFD/FO; ab 1941 Kriegsreserve MOB; 1946 an Voies Ferrées du Dauphiné, Grenoble; ca. 1952 verschrottet
		2417	7	bis 1940 BFD/FO; 1940 an BAM 1946 an Voies Ferrées du Dauphiné, Grenoble; ca. 1952 verschrottet
		2418	8	bis 1947 BFD/FO; 1947 an Chemins de fer francais de l'Indochine, 1955–1967 VHX 31-203; 1990 Back to Switzerland (brauchbare Teile)
		2419	9	bis 1947 BFD/FO; 1947 an Chemins de fer francais de l'Indochine, 1955–1967 VHX 31-204; 1990 Back to Switzerland; 1991–1992 Aufarbeitung in Meiningen, 1993 Wiederinbetriebnahme DFB
		2420	10	bis 1965 BFD/FO; 1965 nach Lawineneunglück oberhalb von Gletsch verschrottet

Die Geschichte der Nr. 1

1913–1947 Einsatz bei der BFD/FO

Nach der Ablieferung 1913 an die BFD ging die Lokomotive im Jahr 1926 zusammen mit den neun Schwesterlokomotiven an die als Nachfolgegesellschaft der BFD gegründete Furka-Oberalp-Bahn (FO) über und leistete bis zum Abschluss der Elektrifikation im Jahre 1942 auf der gesamten 100 km langen Strecke Brig-Disentis zuverlässig täglich ihren Dienst.



Werkfoto 1913

1947–1990 Vietnam

Mit dem Verkauf 1947 an die Chemins de fer francais de l'Indochine gelang die Lokomotive zusammen mit drei Schwesterlokomotiven nach Vietnam (damals Indochina) und versah dort bis 1967, zum Schluss unter der Nr. VHX 31-201 den Dienst auf der 43 km langen Strecke Song Pha (früher Krong Pha)–Da Lat. Diese Strecke wies eine maximale Steigung von 120 Promille auf. Nach kriegsbedingten Unterbrüchen fanden 1975 die letzten Fahrten statt.



Vietnam – Einsatz vor Güterzug



Gletsch – Einsatz FO

1990 Aktion «Back to Switzerland»

Im Rahmen der Reaktivierung der Furka-Bergstrecke kam 1988 die Idee auf, die 1947 nach Vietnam verkauften Dampflokomotiven zurück in die Schweiz zu holen. Nachdem die langwierigen Verkaufsverhandlungen nach zwei Jahren erfolgreich abgeschlossen wurden und die Finanzen gesichert waren, wurden 1990, nebender zwei HG 4/4, auch vier HG 3/4 (Nr. 1, 2, 8 und 9), soweit noch vorhanden, in der beispiellosen Aktion «Back to Switzerland» durch die DFB in die Schweiz zurückgeführt. Mehr dazu ist unter www.dfb.ch > *Bewahren* > *Geschichte* > *Back to Switzerland* zu finden.



Vietnam – Back to Switzerland 1990



Realp – Inbetriebnahme 1993

1993 Wiederinbetriebnahme DFB

Nach einer Sonderausstellung «Furka-Bergstrecke» im Verkehrshaus Luzern, wurde die Lok 1992 bis 1993 im Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen aufbereitet. Am 9. Juni 1993 konnte die erste Original-Furka-Dampflokomotive zurück auf der Furka-Bergstrecke begrüsst und in Betrieb genommen werden.

Seither stand die Lok ununterbrochen jedes Jahr im Einsatz. Zur Sicherstellung der Betriebssicherheit unterzog man die Lok regelmässigen Revisionen R1 und R2.

Technische Daten

Allgemein

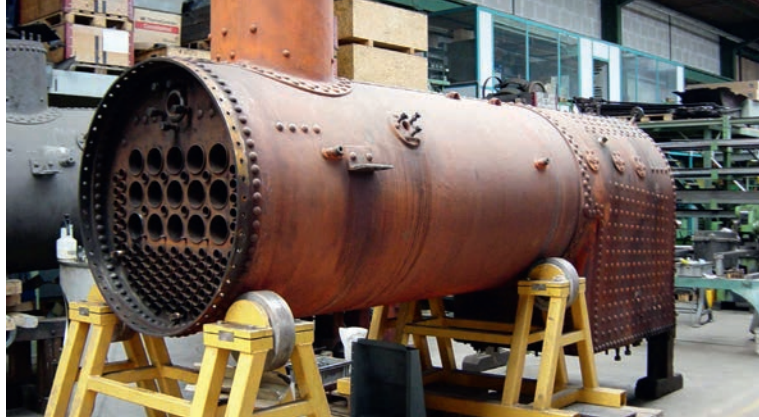
Hersteller	SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik)
Baujahr	1913
Max. Geschwindigkeit Adhäsion	45 km/h
Max. Geschwindigkeit Zahnrad	20 km/h
Dienstgewicht	42 t
Länge über Puffer	8'754 mm
Triebraddurchmesser	910 mm
Laufraddurchmesser	600 mm
Zahnrad Teilkreis	688 mm
Zahnrad Zähne/Teilung	18 Zähne / 120 mm (Abt 2-lamellig)
Anhängelast 110‰ Steigung	60 t

Antrieb

System	Getrennte Adhäsions- und Zahnradmaschine nach System Abt als Heissdampf Vierzylinderverbund
Bremsen	Vakuumbremse und Riggenbach'sche Gegendruckbremse
Steuerung Adhäsion	Walscherts Kolbenschieber
Steuerung Zahnrad	Joy Kolbenschieber
Zylinderdurchmesser Adhäsion	420 mm
Zylinderdurchmesser Zahnrad	560 mm

Kessel

Kesseldruck	14 bar
Rostfläche/Heizfläche	1,3 m ² / 63 m ²
Siede-/Rauchrohre	95 / 15 Rohre
Kesselwasserinhalt	2,6 m ³
Leistung	600 PS (440 kW)
Wasservorrat	3,15 m ³
Kohlevorrat	ca. 1,3 t



Hauptrevision R3 / Kostenvoranschlag

Die notwendigen Arbeiten zur Sicherstellung der Fahrtüchtigkeit hat in den letzten Jahren zugenommen. Nach Abschluss der Revision der zweiten HG 4/4, der Nr. 708, wird die Lok nach Uzwil trans-portiert.

Kostenvoranschlag

Basierend auf den Erfahrungen der Hauptrevision R3 bei der baugleichen Lok HG 3/4 Nr. 9, ist aus heutiger Sicht für Material- und Fremdarbeiten sowie Infrastruktur mit Kosten von etwa CHF 700'000 zu rechnen. Allfällige Kosten für weitere Bauteile können erst nach der Demontage der Lok abgeschätzt werden.

Ablauf Hauptrevision

Der grobe Ablauf der Hauptrevision kann wie folgt beschrieben werden:

- **Überführung Realp-Uzwil**
- **Demontage und Reinigung**
- **Aufnahme Zustand aller einzelner Komponenten**
- **Aufarbeitung bestehender bzw. Herstellung neuer Bauteile**
- **Montage, Lackierung**
- **Überführung Uzwil-Realp**
- **Inbetriebnahmearbeiten**

Für die Hauptrevision wird mit einer Dauer von 4–5 Jahren gerechnet. Dies hängt aber im Wesentlichen vom Zustand der Hauptbestandteile Rahmen, Kessel etc. ab.

Weitere Informationen sowie Spendenbarometer unter **www.furka1.ch**

Die Revision wird erst nach Sicherstellung von 80% der aktuell veranschlagten Kosten in Angriff genommen.



Wer sind wir

Der Verein

Der Verein Dampflokkfreunde Furka-Bergstrecke wurde 2017 in der Dampflokkwerkstätte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Uzwil nach Schweizer Recht gegründet. Er ist unter dem Dach der Dampfbahn Furka-Bergstrecke angesiedelt und verfolgt das gleiche Ziel wie die Partnerorganisationen: die Erhaltung des Kulturgutes Furka-Bergstrecke.

Zweck

Der Verein Dampflokkfreunde Furka-Bergstrecke unterstützt die DFB AG vor allem finanziell beim Unterhalt der Dampflokkwerkstätte und den Hauptrevisionen von Dampflokkomotiven der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in der Dampflokkwerkstätte, aktuell in Uzwil in einer ehemaligen Benninger-Halle.

« Die Fronarbeiter in der Dampflokkwerkstätte liefern hochstehende Qualitätsarbeit ab. »»

Dampflokkwerkstätte

Die Werkstätte in Realp ist für Revisionen R1 (Arbeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und der Betriebstüchtigkeit) ausgerichtet. Weder die Infrastruktur noch die personellen Ressourcen lassen Hauptrevisionen R3 (Totalzerlegung der Lokomotive und Ersatz bzw. Reparatur notwendiger Bauteile über mehrere Jahre hinweg) zu. Diese sollen, um die Betriebsbereitschaft des Dampflokkomotiven-Parks der Furka-Bergstrecke auch für die Zukunft zu sichern, in der jetzigen Dampflokk-Werkstätte ausgeführt werden. Die Frondienstmitarbeiter in Uzwil (früher Chur) haben sich ein Wissen angeeignet, das Seinesgleichen sucht.



Finanzielle Unterstützung

Bankverbindung

Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke
9240 Uzwil

IBAN: CH78 8129 1000 0056 3304 5

Raiffeisenbank Regio Uzwil

9245 Oberbüren

BIC: RAIFCH22C91

Vermerk «Lok 1»

Spenden ab CHF 50 werden schriftlich verdankt. Aufgrund der Steuerbefreiung kann die Bestätigung für den Steuerabzug verwendet werden (nur in der Schweiz).

Einweihungsfahrt

Spenden in der Höhe von CHF 5'000 und mehr berechtigen zur Teilnahme an der Einweihungsfahrt der HG 3/4 Nr. 1.

Helfen Sie mit die älteste Original-Furka-Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 in einem betriebsfähigen Zustand zu erhalten. Ihre Spende kommt direkt dieser Hauptrevision R3 zu gute. **Ohne Ihre Spende ist die Hauptrevision nicht möglich.**

Fragen?

Sie sind an einer finanziellen Unterstützung dieses Projektes interessiert, haben aber noch Fragen?

Gerne stehen wir Ihnen unter furka1@dfb.ch für Fragen zur Verfügung.

« Ihre Spende leistet einen wesentlichen Beitrag an die Zukunft der ältesten Furka-Dampflokomotive Nr. 1. »

Weitere Informationen unter www.furka1.ch – Kontakt per Mail: furka1@dfb.ch