



Fast wie in alten Zeiten: Die HG 4/4 704 mit einer stilreinen Garnitur und passenden Statisten. Foto: Bildarchiv DFB, Minder

Die HG 4/4 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Im Schmalspurfan 3/2018 wurde über die Eisenbahnstrecke von Oberwald über den Furka Pass nach Realp berichtet. Zum Zeitpunkt des Erscheinens des Artikels standen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFBAG) vier betriebsfähige Dampflokomotiven zur Verfügung. Seit der Fahrsaison 2019 ist nunmehr eine fünfte Dampflok im fahrplanmäßigen Einsatz.

Im Jahr 1924 lieferte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) insgesamt fünf Lokomotiven an die damalige Bahngesellschaft „Compagnie General de Colonies Paris“ nach Indo-

china, dem heutigen Vietnam. Es handelte sich dabei um sogenannte Vierkuppler-Meterspur-Zahnrad-Dampflokomotiven. Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte als Reparationsleistungen von Deutschland an

Frankreich für den verlorenen Ersten Weltkrieg im Jahr 1929 nach Plänen der SLM weitere zwei Lokomotiven dieses Typs an die genannte Bahngesellschaft. Im Jahr 1930 folgte die Lieferung von zwei weiteren baugleichen Lokomotiven durch die SLM. Damit standen der „Compagnie General de Colonies Paris“ insgesamt neun Dampflokomotiven HG 4/4 mit einem Zahnradsystem „Abt“ zur Verfügung. Die Lokomotiven hatten die Betriebsnummern 701 bis 709 und waren auf der Bahnstrecke von Song Pha nach Da Lat im Hochland Südvietnams im Einsatz.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges waren in den Beständen der Südvietnamesischen Staatsbahn nur noch fünf Maschinen dieses Typs verzeichnet. Die letzten Einsätze dieser Lokomotiven fanden in einem mehr oder weniger betriebsfähigen Zustand im Jahr 1975 statt.

Im Rahmen der Reaktivierung der Furka Bergstrecke führte die DFB bei der Aktion



Ausstellung der HG 4/4 im Jahre 1991 im Verkehrshaus Luzern nach der Rückholung der Lok aus Vietnam. Foto: Michael Appelt



Bergfahrt der HG 4/4 704 mit einem Personenzug der Dampfbahn Furka Bergstrecke durch die alpine Gebirgslandschaft. Foto: Bildarchiv DFB

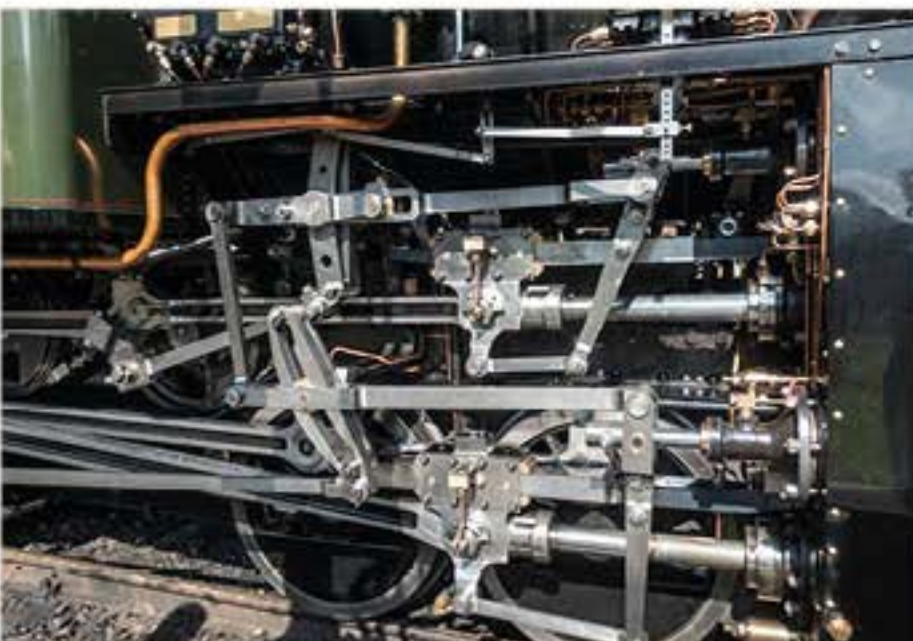
„Back to Switzerland“ 1990 neben mehreren HG 3/4 auch die beiden von SLM gebauten und im Depot Da Lat abgestellten HG 4/4^o (704 und 708) in die Schweiz zurück. Eine Reportage im Zusammenhang mit der Aktion titelte damals „Eigentlich war es nur Schrott“.

Revision

Nach mehrjähriger Planungszeit begann im Jahr 2006 der Wiederaufbau der beiden Lokomotiven 704 und 708. Dieser wurde durch ein Team von Spezialisten der DFB AG um den Projektleiter, Jakob Knöpf



Blick in den Führerstand der HG 4/4 704 mit den vielen zur Bedienung der Lok notwendigen Reglern. Foto: Michael Appelt



Wie bei allen Zahnradampfloks ist auch bei der HG 4/4 die Steuerung aufwendig. Foto: Michael Appelt



Detailansicht des Fahrwerks während des Aufenthalts der Lok in der Lokwerkstatt Uzwil. Foto: Bildarchiv DFB



In der Station Furka gibt es eine handbediente Drehscheibe, auf der die Loks gedreht werden können. Foto: Michael Appelt

le, in der DFB-Lokwerkstatt in Chur begonnen und später dann in Uzwil weitergeführt. Die Lokomotiven hatten durch mangelnde Unterhaltsarbeiten infolge des Vietnamkrieges sowie der durch die Abstellung im Freien über 20 Jahre andauernden Witterungseinflüsse stark gelitten. Der überwiegende Teil der Technik war weit über die Grenzmaße hinweg abgenutzt. So waren die Rahmen durch den mangelhaften Unterhalt so stark verschlissen, dass sie nicht mehr mit vernünftigem Aufwand aufgearbeitet werden konnten. Die Firma Stadler AG unterstützte großzügig den originalgetreuen Nachbau der zwei Lokomotivrahmen. Diese stellten Ende 2011 den Grundstock für den Aufbau der neuen Lokomotiven sicher.

Zunächst konzentrierte man sich auf den Wiederaufbau der HG 4/4 704. Dafür mussten unter anderem Teile der Hochdruckzylinder sowie die Zylinder- und Schieberdeckel neu gegossen werden. Eine neue Kupferfeuerbüchse wurde hergestellt sowie

die Rauchkammer, inklusive der Rauchkammer-Rohrwand, neu angefertigt. Auch die Wasserkästen sowie das Führerhaus und der Kohlenkasten waren neu zu bauen. Eine Vielzahl von Armaturen waren aufzuarbeiten bzw. zu ersetzen. Auf Grund der guten Erfahrungen der DFB mit dem vorhandenen Kesseltyp entschloss man sich, den alten genieteten Dampfkessel beizubehalten und aufwendig zu überarbeiten. Da wo es sinnvoll war, wurden Teile für die zweite Lokomotive HG 4/4 708 parallel hergestellt.

Nach zwölfjähriger Arbeit und ungefähr 48 000 geleisteten freiwilligen Arbeitsstunden war nun zunächst die HG 4/4 704 am 15. Juni 2018 fertiggestellt. Der Projektleiter, Jakob Knöpfle, übergab zu diesem Zeitpunkt die Lokomotive symbolisch zur Inbetriebnahme an die DFB AG. Nach einem kurzen Zwischenstopp im Verkehrshaus Luzern, wo die neu aufgebaute HG 4/4 704 zu den Rail Days ausgestellt wurde, nahm das „Schmuckstück“ auf einem Tieflader

ihren Weg zur künftigen Einsatzstelle an der Furka. Am 25. Juni 2018 kam die nunmehr komplett revidierte und originalgetreu aufgebaute Lokomotive in der DFB-Remise in Realp erstmals auf die Schienen der DFB AG.

Inbetriebnahme

Nun wartete auf den Projektleiter und sein Team ein kompliziertes Bewilligungsverfahren, um die Lokomotive ihrer vorgesehenen Bestimmung, Züge über die Bergstrecke zu ziehen und viele Touristen fahrplanmäßig zu transportieren, zuzuführen. Da die Lokomotive seit ihrem Bau im Jahr 1923 nie in der Schweiz im Einsatz gestanden hatte, handelte es sich um eine Erstzulassung nach den heutigen Vorschriften. Nach der vom Schweizerischen Verein für technische Inspektionen (SVTI) durchgeführte technischen Untersuchung des Kessels stellte das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) zunächst eine befristete Betriebsbewilligung aus, um dann die erforderlichen Abnah-



Rechte Seite: Bei bestem Licht präsentiert sich die HG 4/4 704 mit ihrem Zug neben der HG 3/4 4 der DFB.
Foto: Bildarchiv DFB, Trüb

Links: Die HG 4/4 704 passiert mit ihrem Zug die berühmte Steffenbachbrücke, die während der Winterpause jedes Jahr abgebaut werden muss.
Foto: DFB Bildarchiv, Minder



mefahrten durchführen zu können. Nach einer Vielzahl von Kontrollen und Vermessungsarbeiten wurde die Lokomotive im Juli 2018 erstmals angeheizt.

Zunächst führten die Lokführer Testfahrten auf der Strecke von Realp in Richtung Tiefenbach mit der Lok alleine, mit leichter und dann gesteigerter Last durch. Die Anhängelast konnte bis auf einen maximalen Wert von 70 t gesteigert werden. Für die Neuzulassung der Lokomotive waren ferner umfangreiche Bremstests nötig. Diese wurden teilweise auf den Strecken der Matterhorn-Gotthard-Bahn durchgeführt.

Da die Testfahrten erfolgreich verliefen, befuhr die HG 4/4 704 Anfang Oktober 2018 erstmals die gesamte Strecke der Furka-Bergstrecke von Realp nach Oberwald. Diese Fahrt bestätigte die positiven Erkenntnisse aus den vorangegangenen Testfahrten endgültig. Zufrieden konnte man nach Realp zurückkehren. Am 16. Oktober 2018 stand dann ein wichtiger Termin auf dem Programm. Das BAV war für die Typenzulassung der Lokomotive angereist und führte die endgültige Abnahme durch.

Die jahrelangen Arbeiten des Projektteams waren dann am 17. Dezember 2018 endgültig von Erfolg gekrönt. Das BAV sprach die unbefristete Betriebsbewilligung für die HG 4/4 704 aus. Somit stand einem planmäßigen Einsatz der Lokomotive bei der DFBAG ab dem Jahre 2019 nichts mehr im Wege. Mit dem Saisonbeginn im Juni 2019 nahm die Lok ihren regelmäßigen Betrieb auf. Die während des praktischen Betriebes gesammelten Erfahrungen führten dazu, noch während der ganzen Saison 2019 wei-

tere kleinere Optimierungs- und Einstellarbeiten vorzunehmen. Insgesamt hat sich die Lokomotive im Einsatz bestens bewährt.

Neben den bereits erwähnten rund 48 000 Arbeitsstunden, die von den Freiwilligen im Rahmen des Aufbaus der Lokomotive geleistet worden waren, waren auch erhebliche finanzielle Mittel erforderlich. Nach einer vorläufigen Abrechnung benötigte das Projekt allein für die HG 4/4 704 rund drei Mil-

lionen CHF. Diese wurden von der Stiftung Furka-Bergstrecke und von vielen weiteren Sponsoren aufgebracht.

Die parallel zum Aufbau der HG 4/4 704 begonnene Revision der zweiten Lokomotive 708 soll nun im Jahr 2023 abgeschlossen sein. Bis dahin werden weiterhin viele Spenden an die Stiftung Furka-Bergstrecke erforderlich sein.

Michael Appelt

Änderungen im Betrieb bei der DFB ab 2021

Wer die HG 4/4 704 und die anderen betriebsfähigen Dampflokomotiven der DFBAG (drei HG 3/4 und eine HG 2/3) erleben möchte, hat dazu in diesem Sommer wieder Gelegenheit. Die Fahr-saison beginnt am 24. Juni und endet am 3. Oktober 2021. Neu ist in dieser Saison, dass nur an den Tagen Donnerstag bis Sonntag ein Fahrbetrieb stattfindet. Dafür gibt es täglich einen passierenden Dampfzug von Realp nach Oberwald und retour. An den Tagen Donnerstag bis Samstag fährt am Nachmittag ein weiterer passierender Dampfzug von Realp nach Oberwald sowie an den Tagen Freitag bis Sonntag ein morgendlicher passierender Dampfzug von Oberwald nach Realp. Außerdem fährt an allen vier genannten Wochentagen ein Wanderexpress mit einem Diesellokomotiv. Neu ist hier, dass auch in diesem Zug nun die erste Klasse angeboten wird. Ergänzend werden an einigen Ta-

gen der Saison Sonderfahrten angeboten. Das sind zum Beispiel Fahrten, bei denen im Steam Pub – einem von der Brig-Visp-Zermatt-Bahn überlassenen Zweiachser, der von der DFBAG revidiert und umgebaut wurde – Raclette serviert wird. Weiterhin werden Abendfahrten durchgeführt, die mit einem Grill-Plausch auf der Furka verbunden sind. Näheres zum Fahrplan und den Angeboten ist auf der neu gestalteten Internetseite der DFBAG (dfb.ch) zu ersehen.

Über die neu gestaltete Internetseite der DFBAG können jetzt nicht nur die Fahrkarten für die Dampf- und Diesellokomotiv gekauft werden, sondern zusätzlich auch Plätze in den Waggons im Voraus reserviert werden. Die DFBAG erwartet also auch in diesem Sommer wieder viele interessierte Fahrgäste, die bei einer beeindruckenden Fahrt mit den historischen Zügen die großartige Schweizer Bergwelt bewundern und erleben wollen.