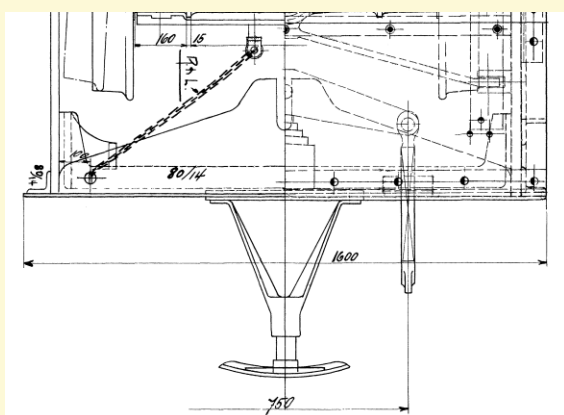


PROJEKTINFORMATION HERBST 2026

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

DIE HAUPTREVISION R3 DER HG 3/4 Nr. 1 MACHT STETIGE FORTSCHRITTE

Um die Zug und Stossvorrichtung möglichst dem Original anzupassen, werden an der Pufferbohle ein paar Änderungen angebracht. Aus uns unbekannten Gründen wurde bei der Revision in Meiningen der Zughakenabstand mit 900 mm ausgeführt. Das entspricht nicht dem Original. Wir haben uns entschieden wieder den Originalabstand herzustellen, mit einem Zughakenabstand von 750 mm. Dazu mussten die beiden Ausschnitte im Blech versetzt werden.



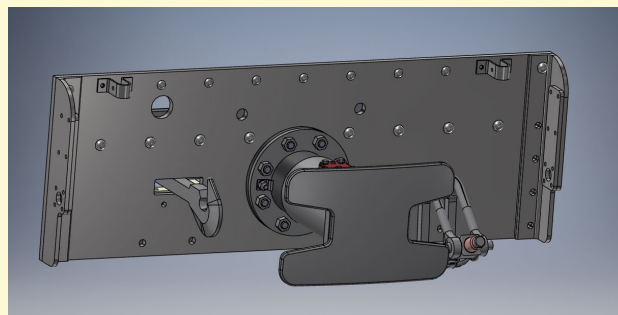
Das Mass 750 ist im Ausschnitt der Rahmenzeichnung von 1912 ersichtlich.



Anpassung der Öffnungen für die Zughaken. Die Bleche sind eingeleftet.



Das eingeschweisste Blech vor dem Verschleifen.



Mit dem CAD werden die Anpassungen festgehalten und auf mögliche Kollisionen geprüft.

Für den Zusammenbau der Lokomotive müssen die meisten Schrauben neu hergestellt werden, da die alten nicht mehr fest sitzen oder die Gewinde beschädigt sind. Zudem wurde bei der letzten Revision keinen grossen Wert auf eine einheitliche Gewindeart gelegt. So war Lok 1 in dieser Beziehung ein richtiger Gemischtwarenladen. Einerseits Zoll Gewinde aus der Herstellungszeit und metrische Gewinde aus der Revision in Meiningen. Das werden wir nun bereinigen, indem alle Schrauben mit wenigen Ausnahmen mit Zollgewinde ausgeführt werden. Unser zyklengesteuerter Drehbank erleichtert die Herstellung enorm.



PROJEKTINFORMATION HERBST 2026

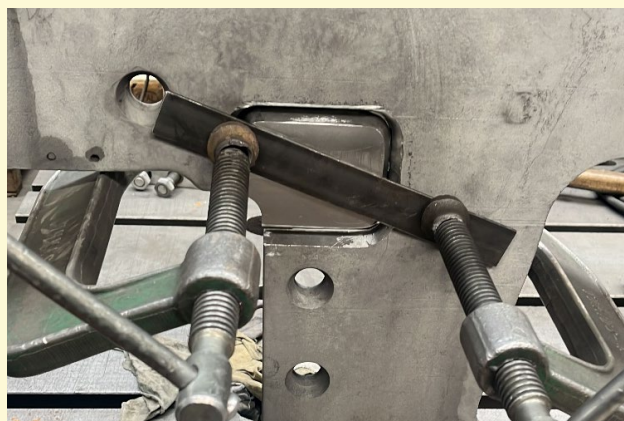
Der Rahmen wurde nach dem Sandstrahlen genau auf Risse und lose Nieten geprüft. Es wurden zwei Risse gefunden. Einer in der Auflage des Zylinderblockes und einer im Ausschnitt für die Achsführung der vorderen Kuppelachse. Auch ein paar lose Nieten müssen ersetzt werden. Über den Riss bei der Achsführung wollen wir hier genauer berichten:



Damit der Rahmen sich durch das Schweißen nicht verzieht, wird ein massives Flacheisen eingepasst, welches den genauen Abstand einhält.



Das Material um den rot markierten Riss wird grosszügig ausgeschnitten.



Das Ersatzblech wird genau eingepasst und mit Schraubzwingen fixiert.



Die Wurzelnaht wird angebracht, von der Gegenseite ausgeschliffen und ebenfalls geschweisst



Danach folgen die Decklagen. Nach dem Abkühlen wird das Blech grosszügig gewärmt, dass es keine Spannungen mehr vorhanden sind.

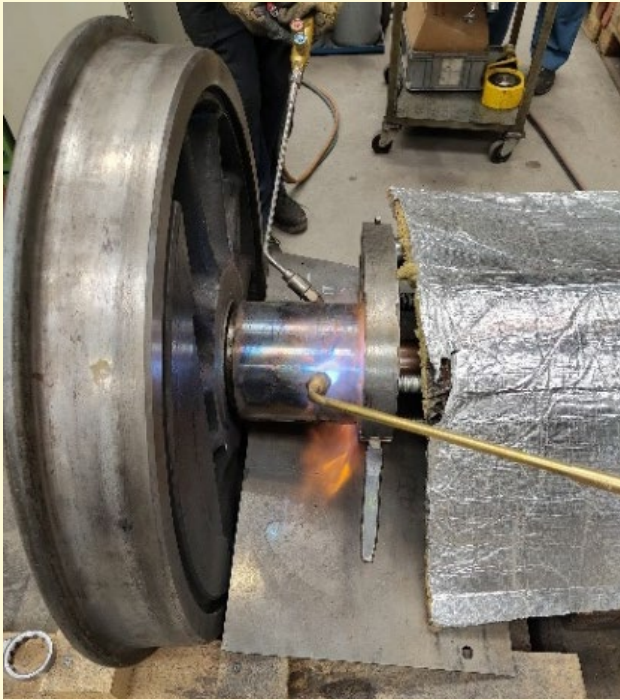


Das Gussteil wird eingeschraubt und auf Masshaltigkeit geprüft.



PROJEKTINFORMATION HERBST 2026

Mit der Bearbeitung der Achsen wurde begonnen. Einerseits müssen die Bandagen entfernt werden, da sie nicht mehr überdreht werden können. Zudem sind die seitlichen Anlaufflächen der Kurbeln so stark abgenutzt, dass diese nicht mehr bearbeitet werden können. So haben wir uns entschieden die Kurbeln zu demontieren.



Die Lauffläche wird möglichst tief eingeschnitten ohne die Achse zu beschädigen. Danach wird mit zwei grossen Brennern und viel Energie die Lauffläche aufgeheizt. Gleichzeitig wird mit dem 100 Tonnen Zylinder die Kurbel abgezogen. Dieses Vorgehen ist nötig, da die Bohrung in der Kurbel und die Welle zwei verschiedene Konen haben. Beim kalt abziehen bestünde die Gefahr, dass das ganze festsitzt und die Welle beschädigt würde.



Die abgezogene Kurbel. Gut zu sehen der Einschnitt und die angebrachten Gewindebohrungen.



Die Fläche der Welle ist perfekt ohne Beschädigung. Zum ersten Mal wurde die Kurbel seit 1912 abgezogen. Sie ist noch absolut masshaltig, wie in der Zeichnung aufgeführt.

«BEWEGTE» HG 2/3 NR. 7 «BREITHORN»

Nach Jahren in der Remise Gletsch, machte sich die HG 2/3 Nr. 7 „Breithorn“ wieder einmal auf Reisen. Die Schwesterlok Nr. 6 „Weisshorn“ zog sie von Gletsch über die Furka nach Realp. Auf der Überfuhr traf man auf „Artgenossen“ des Typs HG 4/4 und HG 3/4 welche mit dem Stamm- bzw. Gegenzug unterwegs waren.

Die Reise der „Breithorn“ war in Realp aber noch nicht zu Ende. Die Lok wurde mittels Tieflader nach Zug auf das Areal der Zuger Messe transportiert. Dort wird sie vom 24. Oktober bis zum 1. November der Stargast am Stand der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sein.

