

Newsletter 8 / 23

Dampflokomotive Nr. 7

In den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde intensiv über die Zukunft der Waldenburgerbahn diskutiert. Es galt, die technischen Mittel der Bahn auszubauen und die Transportkapazitäten zu erweitern. Wie in solchen Situationen üblich, kam es zu Grundsatzdebatten im Spannungsbogen Bahn stilllegen, elektrifizieren, Busbetrieb. Die Experten der damaligen Zeit (1936) hielten es *‘nicht für opportun, in eine öffentliche Verkehrsunternehmung beträchtliche Kapitalien zu stecken...’* Das tönt so nach *‘mir wei luege’*.

Der Entscheid war, für 84 757.55 Franken eine weitere Dampflokomotive Typ G 4/5, nebst auch vierachsigen Personenwagen anzuschaffen. Eine Namengebung war nie ein Thema, somit hiess diese Lok der Maschinenfabrik Winterthur schlicht Nr. 7. Am 17. Mai 1938 traf sie in Liestal ein und wurde nach Probefahrten ab dem 1. Juli 1938 in den regulären Dienstbetrieb eingereiht.



Die Lok Nr. 7 war ein *‘Einzelgänger’* und eine technische Besonderheit. Sie war die letzte Dampflokomotive, welche die SLM für eine Schweizer Bahn baute. Ihr Gewicht mit 28 Tonnen war massiv höher als die 15 Tonnen der gleichzeitig im Einsatz stehenden WB 4, WB 5 und WB 6.

Die Betriebszeit dauerte vom 1938 bis zur Elektrifizierung 1953, also 15 Jahre. Sie wurde vornehmlich für schwere Züge an Wochenenden und für Militärtransporte eingesetzt, die Zugkraft wurde bei leichten Zügen unter der Woche schlecht ausgenützt. Der Schwachpunkt der Lok Nr. 7 waren die Achslager, die sich *‘ausschlugen’*. Sie mussten jährlich gegen neue ausgetauscht werden. Zwischen 1953 und 1960 wurde ein Käufer für die bildschöne Lokomotive gesucht, leider ohne Erfolg. So blieb ihr das Schicksal einer Verschrottung nicht erspart, sie wurde in *‘handliche Stücke’* zerlegt und einem Alteisenhändler in Zürich verkauft. *‘Me hett halt dr Platz im Depo brucht, s hett als ewäg müesse’* sagte Alt Lokführer und Schmied Emil Aerni, Oberdorf.

Quelle: Waldenburgerbahn von Friedrich Gysin