

# Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Beigesteuert von joschma  
Mittwoch, 29. August 2007

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) ist eine konzessionierte Bergbahngesellschaft in der Schweiz. Befahren wird die meterspurige Zahnradstrecke von Realp über den Furkapass nach Oberwald. Sie wird durch eine nicht gewinnorientierte Aktiengesellschaft (DFB AG) betrieben. Das Personal der Bahn rekrutiert sich fast ausschliesslich aus Freiwilligen, die ihre Arbeitskraft über einen Förderverein für Bau, Unterhalt und Betrieb unentgeltlich zur Verfügung stellen und &bdquo;Fronarbeiter&ldquo; genannt werden.

## Geografische Lage

Die Furka-Bergstrecke war bis 1981 ein Bestandteil der Furka-Oberalp-Bahn in der Schweiz, welche von Brig über die Pässe Furka und Oberalp nach Disentis führt.

Ausgangspunkt der Strecke ist das Dorf Realp (1'538 m ü. M.) im Kanton Uri. Sie folgt der Reuss Richtung Westen. Eine Zahnstangenstrecke steigt über die Station Tiefenbach (1'846 m ü. M.) zum Kulminationspunkt auf der Station Furka (2'160 m ü. M.). Der Pass wird durch einen Scheiteltunnel von rund 1'800 m Länge ohne Zahnstange unterfahren. Am Westportal dieses Tunnels liegt die Station Muttbach-Belvédère (2'118 m ü. M.), von wo aus weitere Zahnstangenabschnitte über Gletsch (1'757 m ü. M.) nach Oberwald (1'366 m ü. M.) im Kanton Wallis hinunterführen. Die gesamte Strecke hat eine Länge von rund 18 km. Die höchsten Steigungen betragen in den Zahnstangenabschnitten 110 ‰; ("System Abt": 2-Lamellen wie Furka-Oberalp-Bahn), in den Adhäsionsabschnitten 35 ‰;

## Geschichte der Bahnstrecke

Der Bau der Zahnradstrecke über den Furkapass wurde 1911 von der Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) begonnen und 1915 aufgrund der durch den Ausbruch des ersten Weltkrieges bedingten finanziellen, technischen und personellen Probleme eingestellt. Nach dem Konkurs der BFD im Jahr 1923 wurden die Bauarbeiten 1924 von der neu gegründeten Furka-Oberalp-Bahn (FO) mit kräftiger Unterstützung der beiden benachbarten Bahngesellschaften Rätische Bahn (RhB) und Visp-Zermatt-Bahn (VZ, später Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ)) wieder aufgenommen und die Strecke 1925 eröffnet.

Wegen der schwierigen Lawinensituation ist die Bergstrecke nicht wintersicher. Aufgrund der fast siebenmonatigen Winterpause und den anschliessend jeweils nötigen Aufräumarbeiten war der Betrieb sehr aufwändig und kostspielig. Mit dem Beginn der Bauarbeiten des Furka-Basistunnels 1973 rückte auch das Ende der Bergstrecke immer näher. Zur Winterpause 1981 wurde der Betrieb auf der Bergstrecke eingestellt und 1982 der Furka-Basistunnel eröffnet. Der ursprünglich geplante, in der Schweiz

gesetzlich vorgeschriebene Rückbau der Strecke konnte von Eisenbahnfreunden aufgehalten werden, die 1983 den Verein Furka Bergstrecke und 1985 die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG als Trägergesellschaft gründeten.

Nun folgten, beginnend in Realp, aufwändige Sanierungsarbeiten an der alten Bergstrecke, die in den letzten Betriebsjahren vernachlässigt worden war. Erste Fahrzeuge konnten von verschiedenen Schweizer Schmalspurbahnen erworben und anschliessend restauriert werden. Die Finanzierung dieser Arbeiten erfolgte hauptsächlich durch Spenden und durch den Verkauf von Liebhaber-Aktien.

#### Lokomotiven

Als erste Dampflokomotive konnte die HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» ihren Betrieb aufnehmen. Sie war 1902 für die Visp-Zermatt-Bahn gebaut worden. Ab 1941 wurde sie in einer chemischen Fabrik bei Chur als Werkslokomotive eingesetzt. 1965 wurde sie ausgemustert und auf einem Denkmalsockel vor einem Schulhaus in Chur aufgestellt. 1988 wurde sie der DFB von der Churer Schuljugend als Geschenk überlassen, mit der Auflage, die Lok wieder in Betrieb zu nehmen. Nach aufwändigen Instandsetzungsarbeiten konnte sie 1990 wieder in Betrieb genommen werden. Anfänglich vorwiegend im Baudienst eingesetzt, wird sie heute bei Bedarf auch wieder Reisezügen vorgespannt.

Für grosses Aufsehen sorgte 1990 ein anderes Vorhaben. Vier von ursprünglich zehn Dampfloks waren von der FO nach der Elektrifizierung der Strecke in den Jahren 1941/1942 nach Vietnam verkauft worden, wo sie seit den 1970er-Jahren in einem Lokschuppen und entlang einer Strecke abgestellt waren und verrotteten. 1990 konnten eine komplette Lokomotive sowie brauchbare Teile der drei anderen wieder zurück in die Schweiz geholt werden. Zwei damals von der Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) direkt nach Vietnam gelieferte HG 4/4-Dampfloks konnten ebenfalls erworben und zurücktransportiert werden. 1993 konnten zwei HG 3/4 wieder in Dienst gestellt werden, nachdem sie im Raw Meiningen aufgearbeitet worden waren. Sie erhielten die Betriebsnummern HG 3/4 Nr. 1 «Furkahorn» und Nr. 2 «Gletschhorn», wobei letztere später in korrekter Weise in Nr. 9 umgezeichnet wurde.

Die leihweise von der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB, ex FO) zu Verfügung gestellte Originallokomotive HG 3/4 Nr. 4 wurde im Juni 2006 fertig renoviert und kam am 18. Juli 2006 zum ersten Mal mit der Bergstrecke in Berührung.

#### Betrieb heute

1992 konnte der öffentliche Fahrbetrieb auf dem Abschnitt Realp–Tiefenbach wieder aufgenommen werden, ein Jahr später folgte die Verlängerung bis zur Station Furka (vor dem Furka-Scheiteltunnel). Nach der Sanierung des Scheiteltunnels und des Bahnhofs Gletsch sowie dem Umbau eines Strassenübergangs bei Muttbach, der im Gegensatz zu früher heute ohne Zahnstange befahren wird, konnte im Jahr 2001 der Betrieb auf die Strecke Realp–Gletsch ausgedehnt werden.

Die heute laufenden Arbeiten konzentrieren sich auf die Fertigstellung des letzten Streckenabschnitts zwischen Gletsch und Oberwald.

Dank namhafter Spenden besteht die Hoffnung, voraussichtlich im Sommer 2009 mit Schnupperzügen und 2010 mit regulären Zügen wieder die gesamte ursprüngliche Strecke betreiben zu können. Daneben sind die laufenden Unterhaltsarbeiten und der Ausbau der Infrastruktur, wie die Erweiterung des Depots in Realp sowie der Ausbau der sicherheitstechnischen Anlagen, zu bewältigen.

Die Bahngesellschaft ist im Besitz einer eidgenössischen Konzession und steht damit unter Aufsicht des Bundesamts für Verkehr (BAV).

Erwähnenswert ist, dass der Betrieb und der Unterhalt von Strecke und Fahrzeugen praktisch ausschliesslich von Freiwilligen ausgeführt wird, welche sich über den Förderverein unentgeltlich in ihrer Freizeit zur Verfügung stellen (VFB). Dabei ist der Verein europaweit tätig und in 22 Sektionen mit über 7500 Mitgliedern organisiert (davon 9 in Deutschland).