

*Schienen-Romantik – Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist eine der schönsten Nostalgiebahnen der Welt. Auf einer Fahrt mit der Dampflokomotive Nr. 4 eröffnete sich den Autoren der ganze Zauber dieses historischen Kulturguts.*

# Eine Dampflokomotive erzählt

Tagwoh, ich bin die Dampflokomotive HG 3/4 Nummer 4. Heute bin ich bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke untergebracht, bei der ich schon seit vielen Jahren auf

THOMAS & JANIS AMMANN

einem Teil meiner Heimatstrecke am Dampfen bin.

Gebaut hat man mich zusammen mit meinen neun Schwestern in Winterthur bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM. 1913 wurde ich fertiggestellt und sogleich beim Bau der damaligen Vorgängergesellschaft der heutigen Matterhorn-Gotthard-Bahn eingesetzt.

1925 war die ganze Strecke dann schliesslich fertiggestellt. Dies trotz eines Konkurses und vor allem dank dreier Kantone und einer Nachbarbahn, welche die halb fertige Bahnanlage aufgekauft haben. Und so fuhren ich und die neun übrigen Lokomotiven täglich viermal von Brig durch das Goms, über den Furkapass nach Andermatt und von dort über den Oberalppass nach Disentis.

## Unsere Geschichte

1942 wurde die Strecke elektrifiziert, und so benötigte man viele Dampflokomotiven nicht mehr. Vier meiner Schwestern wurden sogar nach Vietnam verkauft, wo sie von der Küste ins Gebirge nach Da Lat fuhren. Eine Dampflokomotive kam 1968 zu einer Museumsbahn, zwei andere zu einer Bahn in Frankreich, wo sie dann verschrottet wurden, während ich mit der Nummer 10 bzw. 5, die später ebenfalls abgebrochen wurde, bei der Bahn blieb. Wir kamen im Winterdienst bei der Schneeräumung und im Baudienst zum Einsatz. Gelegentlich durften wir uns sogar vor Extra- und Oldtimerzügen bewähren. Im Jahr 1965 wurde dann während einer Schneeräumung die Nummer 10 von einer Lawine mitgerissen und musste abgebrochen werden. Ich war sehr bestürzt, schliesslich hätte es genauso gut auch mich treffen können. So war ich dann die einzig verbliebene Dampflokomotive bei der Bahn, was diese aber nicht davon abhielt, mich 1972 in einem Schuppen abzustellen. Meine Dienste wurden von zwei neuen Diesellokomotiven übernommen. So wurde ich in Münster im Goms remisiert, wo ich auf ein unbestimmtes Schicksal wartete.

Zu meinem grossen Glück begann sich 1987 eine Gruppe Eisenbahnfreunde für mich zu interessieren und schaffte es, mich wieder zum Laufen zu bringen. Nach unzähligen Stunden Arbeit, rund 40 % Neubauteilen und einer Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr war ich wieder flottgemacht. Später gelangte ich zur Dampfbahn Fur-

ka-Bergstrecke (DFB), auf der schon ab 1992 ein kleiner Teil der Linie mit Dampf befahren wurde. Dies nur zehn Jahre nach der Eröffnung des Furka-Basistunnels und der Stilllegung der Bergstrecke. Die Reaktivierung dieses Teilstücks war am Anfang schon fast ein Ding der Unmöglichkeit. Es waren zwar schon einige Leute zusammengekommen, jedoch besass die Bahn nur Gleisstücke, und man musste zu Beginn die freiwilligen Helfer in Zelten und Wohnwagen unterbringen. Doch davon liessen sich die engagierten Freiwilligen nicht entmutigen.

## Back to Switzerland

Als wahrscheinlich eine der grössten Aufgaben, neben der Reaktivierung der Strecke, gilt die legendäre Aktion «Back to Switzerland». Diese lief wie folgt ab: Im Jahr 1990 wurden meine Schwesterlokomotiven im Bahnhof von Da Lat entdeckt, die dort 20 Jahre vor sich hin gerostet hatten. Mit ihnen standen dort auch noch zwei weitere Loks, die ebenfalls von der SLM stammten, jedoch direkt nach Vietnam geliefert worden waren. Diese beiden Lokomotiven sind noch grösser und stärker als ich. Die HG 4/4 sind sogar die stärksten ihrer Art in ganz Europa. Nach langen Verhandlungen mit der Regierung von Vietnam ging dann ein Team von Freiwilligen mit einem in einen Container verpackten Tieflader nach Vietnam. Dort schafften sie in wochenlanger Arbeit das Kunststück, insgesamt drei Loks und weitere Teile durch serpentinartige Strassen runter an die Küste zu fahren, von wo aus sie dann auf ein Schiff verladen und nach Deutschland gebracht wurden. Dort begann man, zwei Loks aufzuarbeiten, meine Schwesterloks Nr. 1 und 9, die schliesslich ihren Weg zurück in die Schweiz fanden. Es ist den vielen Freiwilligen zu verdanken, dass hier nun eine der schönsten Museumsbahnen der Welt entstand. Unzählige Stunden haben sie diesem Ziel gewidmet.

Mit der Zeit wurden dann Unterkünfte, ein Depot sowie ein Bahnhof in Realp gebaut. 2020 kam eine Wagenhalle dazu, so dass jetzt fast alle Waggon der Bahn vor der Witterung geschützt abgestellt werden können. Überhaupt ist die Bahn sehr gewachsen. Ein grösseres Depot, ein altes Hotel und sogar ein Munitionslager aus dem Zweiten Weltkrieg, in dem heute Schienenteile gelagert werden, sind im Besitz der Dampfbahnen.

## Bereit für die Saison

Momentan stehe ich im Lokschuppen in Realp und freue mich, dass es bald wieder losgehen kann. Bis dahin gibt es aber noch einiges zu tun. Seit dem 24. Mai sind die



Eine Fahrt mit der Furka-Dampfbahn ist nicht nur für Technik- und Bahn-Fans ein Erlebnis. BILDER DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE

Schneeräumtruppen im Einsatz und räumen die Gleise frei. Ausgerüstet mit Raupenschneefräsen, Motorsägen und vielen Schaufeln entfernen die Freiwilligen die bis zu 18 Meter hohen Schneemassen auf den Gleisen. Die ersten Fahrten dieser Saison werden an einzelnen Stellen durch meterhohe Schneeschluchten führen. Auch für mich ist das immer wieder ein besonderes Erlebnis.

Bereits zwei Tage nach Beginn der Räumungsarbeiten konnte die Steffenbachbrücke aufgestellt werden. Auch dies jedes Jahr ein Highlight, gibt es doch nicht viele Bahnstrecken mit einzieh- und einklappbaren Brücken, die im Winter entfernt werden müssen.

Unmittelbar nachdem die ersten Gleis-Kilometer vom Schnee befreit sind, nehmen auch die Bautrupps ihre Arbeiten auf. Gleise und Trassees müssen kontrolliert und allenfalls ausgebessert werden. Es ist dauernd etwas los hier auf dem Gelände der Dampfbahnen, und es wird an sieben Tagen die Woche gearbeitet. Damit sich auch unsere Fahrgäste jederzeit sicher fühlen, findet aktuell vor meinem Depot eine Nothelferschulung statt.

Wir sind also bereit, wenn es am 24. Juni 2021 mit dem Betrieb wieder losgehen kann, und freuen uns, Sie durch diese einmalige und wunderschöne Landschaft fahren zu dürfen.

## UNTERWEGS MIT DER FURKA-DAMPFBahn

Zwischen dem 24. Juni und dem 3. Oktober 2021 verkehren die Züge der Furka Dampfbahn jeweils von Donnerstag bis Sonntag zwischen Realp und Oberwald.

Der erste Zug am Morgen ist der **Wanderexpress**. Geführt von einer Diesellokomotive, bringt dieser Zug Wanderer und Biker in die schöne Landschaft des Furkapasses. Dazwischen verkehren am Morgen und am Nachmittag je ein Dampfzug von Realp nach Gletsch und umgekehrt.

An drei Abenden finden **Grill-Fahrten** von Andermatt respektive von Fiesch aus statt. Während der Fahrt wird ein Apéro serviert, und bei der Station Furka gibt es ein Nachtessen vom Grill. Jeweils während vier Tagen pro Monat besteht zudem die Möglichkeit, auf dem Wanderexpress zu **brunchen** oder mittags und abends ein **Raclette** zu geniessen.

Die Reservation der Sitzplätze in den Dampfzügen ist obligatorisch. Mit dem HEV-Mitgliederausweis erhalten Sie auf ein Billett eine **Ermässigung von 20%**. Informationen und Reservation unter: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

Weitere Infos zu dieser und weiteren Vergünstigungen finden Sie online unter: [www.hev-schweiz.ch/verguenstigungen](http://www.hev-schweiz.ch/verguenstigungen)



Reto Brehm, stellvertretender Geschäftsleiter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, freut sich auf den Saisonstart.



BILD JANIS AMMANN

## Organisation Furka-Dampfbahn

Hinter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke stehen drei Organisationen. Die **Betreibergesellschaft Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG** ist Inhaberin aller Betriebsbewilligungen und Konzessionen, die es auch für über hundertjährige Fahrzeuge noch braucht. Die neun Geschäftsleitungsmitglieder sind teilweise fest angestellt.

Den Unterhalt und Betrieb stellen rund 520 Freiwillige vor Ort, aber auch in den Werkstätten in Uzwil und Aarau sicher. Sie sind zusammengeschlossen im **Verein Furka-Bergstrecke** und aufgeteilt in 21 regionale Sektionen. 11 davon sind Schweizer Sektionen, 9 haben sich in Deutschland und eine in den Niederlanden formiert.

Die **Stiftung Furka-Bergstrecke** sorgt für die Finanzierung des Bahnbetriebes. Sponsoring und Legate dürfen gerne der Stiftung gemeldet werden. Auch der **Verein Dampflokomotive Furka-Bergstrecke** hilft bei der Finanzierung mit.