

Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)

Bei der Furka-Dampfbahn wird 2020 gleich dreifach gefeiert

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) hat dieses Jahr Anlass zum feiern – und dies gleich dreifach. Am 12. August sind es 10 Jahre her, seit der Streckenabschnitt Gletsch-Oberwald, und damit die gesamte ehemalige Bergstrecke, in Betrieb genommen werden konnte. Gleichzeitig sind es 20 Jahre her, seit die Strecke Realp-Gletsch durchgehend befahrbar ist. Und zu guter Letzt sind es 30 Jahre her, seit mutige Pioniere der DFB in einer spektakulären Aktion mehrere verrostete Zahnrad-Dampfloks aus dem vietnamesischen Hochland in die Schweiz zurückholten.

Am Wochenende des 22. und 23. August werden die drei Jubiläen im Rahmen eines Festes in Gletsch ausgiebig gefeiert. Die Vorarbeiten für ein gelungenes Fest seien gestartet worden; mit diversen Partnern von Bahn und Region werde ein attraktives Programm erarbeitet, sagt Karl Reichenbach als Leiter Verkauf der Verantwortliche für das Fest. Geplant sind Extrafahrten mit der Lok HG 4/4 Nr. 704, nostalgische Postauto-Fahrten zwischen Gletsch und Oberwald, diverse Marktstände mit regionalen Produkten und Ausstellern sowie Ausstellungen über und Führungen durch Gletsch.

10 Jahre Realp-Oberwald und 20 Jahre Realp-Gletsch

Der 12. August 2010 war für die DFB ein besonderes Datum. An jenem Tag wurde der letzte instand gestellte Streckenabschnitt zwischen Gletsch und Oberwald wieder in Betrieb genommen. Dies bedeutete gleichzeitig, dass die Bergstrecke über die Furka erstmals seit 1981 wieder in ihrer ganzen Länge zwischen Realp im Urserental und Oberwald im Goms befahrbar war. Die anderen Teilstrecken und der

Grossteil der Infrastruktur waren nach und nach wieder hervorgeholt und für den Betrieb vorbereitet worden. Am 11. Juli 1992 ging's erstmals fahrplanmässig von Realp bis Tiefenbach; am 30. Juli 1993 konnte der Betrieb bis zur Station Furka verlängert werden. Und am 24. Juli 2000, also vor 20 Jahren, verkehrten erstmals fahrplanmässige Züge zwischen Realp und Gletsch durch den Furka-Scheiteltunnel. Danach vergingen aber nicht weniger als sechs Jahre, bis der Spatenstich für das verbleibende Teilstück zwischen Gletsch und Oberwald vorgenommen werden konnte. Nochmals vier Jahre brauchte es, bis auch dieser Teil der Bergstrecke wieder benützt werden konnte.

Die wichtigsten Daten der Furka-Bergstrecke:
<https://www.dfb.ch/index.php?id=336&L=0>

30 Jahre Back to Switzerland

Mittlerweile 30 Jahre sind vergangen, seit im Sommer/Herbst 1990 17 mutige Männer und eine Frau unter der Leitung von Ralph Schorno und Hansgeorg Bühler im Südwesten von Vietnam nach jahrelangen Vorarbeiten und zähen Verhandlungen den entscheidenden Schritt der spektakulären Aktion "Back to Switzerland" in Angriff nahmen. Dieser bestand darin, vier seit Jahren vor sich hinrostende Zahnrad-Dampflokomotiven und einen Güterwagen von Da Lat auf 1500 Meter über Meer über 108 Kilometer mit teilweise unbefestigten Stassen und wackeligen Brücken nach Thap Cham zu transportieren. Von dort ging's mit der "Beute" via Bahn nach Saigon, dann via Schiff nach Hamburg und dann erneut mit der Bahn in die Schweiz.

Die beiden repatriierten HG 3/4 Nr. 1 und Nr. 9, die vor ihrem Verkauf nach Vietnam bereits bis 1947 auf der Furka-Bergstrecke eingesetzt waren, stehen seit 1993 wieder an Ihrer früheren Wirkungsstätte in Betrieb. Von den zwei HG 4/4, die Anfang der 1920er Jahre direkt von der Schweiz nach Vietnam

verkauft wurde, bildet die Nr. 704 seit dem Sommer 2019 als stärkste Zahnrad-Dampflokomotive Europas das Paradeferd der DFB. Die Revision der HG 4/4 Nr. 708 ist noch im Gange.

Ausführliche Informationen über die Aktion "Back to Switzerland": <https://www.dfb.ch/index.php?id=337&L=0>

Weitere Auskünfte erteilen: DFB-Geschäftsleiter Josef Hamburger 079 204 75 46/geschaeftsleiter@dfb.ch oder der Leiter Verkauf Karl Reichenbach 079 384 11 63/verkauf.leiter@dfb.ch