Urner Wochenblatt | 144. Jahrgang | Nr. 61 | Freitag, 31. Juli 2020

Dampfbahn Furka-Bergstrecke | Rückholaktion «Back to Switzerland» vor 30 Jahren

Vom Hochland Vietnams zurück an die Furka

Im Jahr 1947 verkaufte die Furka-Oberalp-Bahn vier nicht mehr benötigte Dampflokomotiven an die Franzosen, die sie für die Erschliessung ihrer Kolonie Indochina brauchten. Von 1948 bis 1975 verrichteten die «Furkadampfrosse» ihren Dienst im Südosten Vietnams auf der Linie von Thap Cham an der Küste hinauf in den Kurort Da Lat auf 1800 Meter über Meer. Auf der Suche nach Rollmaterial für die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke erinnerte sich der gleichnamige Verein 1983 an die alten Loks, die nach der Stilllegung der Strecke von Thap Cham nach Da Lat nicht mehr gebraucht wurden. Auf Bitten des Schweizer Konsuls in Hanoi hielt der Erdbebenforscher Dr. Meyer-Rosa 1985 auf einer Reise nach Da Lat Ausschau nach den ehemaligen Furkaloks und fand sie. Seine Bilder der vor sich hin rostenden Lokomotiven gaben innerhalb der neugegründeten Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) AG schliesslich den Anstoss zur Rückholaktion. Der heute 68-jährige Ralph Schorno übernahm in seiner damaligen Funktion als Chef Rollmaterial der DFB das Mandat. Nach jahrelangen Vorarbeiten wurden im Sommer 1990 unter seiner Leitung vier Dampfloks und drei Güterwagen sowie weitere Lokomotiv-Ersatzteile aus Vietnam in die Schweiz zurückgeholt Für Ralph Schorno sollte es nicht das letzte Mandat im südostasiatischen Land bleiben. Von 1991 bis 1998 war der gebürtige Erstfelder als Experte im vietnamesischen Transportministerium tätig. Nachfolgend schildert der pensionierte Eisenbahnunternehmer, wie er die Aktion «Back to Switzerland» vor 30 Jahren erlebte.

Vom Dschungel schon halb überwuchert: So traf das Projektteam die ehemaligen Furkaloks im Jahr 1988 in Da Lat an. FOTOS: RALPH SCHORNO

Die stillgelegte Strecke der Zahnradbahn von Thap Cham nach Da Lat war in einem so desolaten Zustand, dass für den Transport der tonnenschweren Loks vom Hochland an die Küste nur die Strasse infrage kam.

Die Loks wurden einzeln auf einem in der Schweiz massgeschneiderten Tiefbettanhänger transportiert. Wegen des starken Gefälles auf den Bergstrassen kam vorne und hinten je ein russischer Bremslastwagen zum Einsatz.

Am Vorabend des «Doi Moi»

1988 begannen die Sondierungen zur Rückführung der originalen Dampflokomotiven der Furka-Oberalp-Bahn mit der diplomatischen Kontaktherstellung nach Vietnam, was nicht einfach war. Vietnam hatte sich 1988 militärisch aus der Besetzung von Kambodscha zurückgezogen und die kriegerischen Grenzkonflikte mit China beigelegt. Infolge des Niedergangs der Sowjetunion fiel ab 1988 die wirtschaftliche Unterstützung aus Moskau weg, die unter Stalin und Ho Chi Minh begonnen hatte. Vietnam war 1988 noch ein geschlossenes kommunistisches Land mit restriktiver Überwachung. Der Druck des US-Embargos hemmte allerorten jede Form von westlichen Kontakten. Unter der ausweglosen wirtschaftlichen Situation begann Hanoi zaghaft, das Land nach Westen zu öffnen. Diese Öffnung mündete dann 1991 in die offizielle Politik des «Doi Moi», welche die touristische Entwicklung Vietnams in der Folge ermöglichte.

Das Projekt «Back to Switzerland», wie die Rückholaktion der Furka-Dampfloks im Jahr 1990 genannt wird, fand am Vorabend der Öffnung Vietnams statt. Der erste Besuch im Juni 1988 stand noch unter dem Eindruck penibler Einreisekontrollen in den Flughäfen und spärlicher Verbindungen nach Bangkok und Singapur. Restriktive Reisekontrollen mit enormer Bürokratie für Passierscheine im provinzüberschreitenden Reiseverkehr mittels Checkpoints und Barrieren an den Strassen und die Unmöglichkeit von Individualreisen prägten die Situation im Land.

Hanoi setzt sich durch

Mit ministerialer Einladung und in Begleitung von Beamten der Vietnamesischen Eisenbahn konnten mein Kollege Roger Waller und ich 1988 die stillgelegte Zahnradbahn besichtigen, die von Thap Cham nach Da Lat führte. In mehrtägiger Erkundung wurden alle 1947 nach Indochina verkauften Dampfloks der Furka-Oberalp-Bahn gefunden. Da zwei Lokomotiven noch in erstaunlich gutem Zustand waren und zwei weitere nur noch als Ersatzteilspender taugten, wurden auch die beiden besterhaltenen Lokomotiven der Zahnradbahn vom Typ HG 4/4, die ab 1923 direkt von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur nach Indochina geliefert worden waren, in das Projekt «Back to Switzerland» integriert.

Die Direktion Süd der Vietnamesischen Eisenbahn ging als zuständige Verwaltung zu jenem Zeitpunkt davon aus, die Loks zu ihrem eigenen Gewinn verkaufen zu können – insbesondere nachdem die Zahnradbahn bereits 1976 aus dem kriegsbedingten Wiederaufbau des Landes gestrichen und damit aus dem Netz der Staatsbahn gelöscht worden war. Als Rechtsnachfolgerin Südvietnams betrachtete Hanoi die Zahnradbahn mit dem gesamten Inventar jedoch als Eigentum der Zentralregierung. Hanoi setzte sich in den weiteren Verhandlungen schliesslich durch und schloss die Kaufverträge ab. Die ausgekoppelte Bahndirektion Süd wurde dahingehend entschädigt, dass mit ihr die Dienstleistungsverträge zur Realisierung des Projektes abgeschlossen wurden. Die zum Abschluss der Verträge und den Verbindlichkeiten gegenüber Vietnam erforderliche Beglaubigung der Einzelunterschrift für mich als Verwaltungsrat und Geschäftsleitungsmitglied der Dampfbahn Furka-Bergstrecke stellte der Altdorfer Notar Franz Steinegger aus.

Nur sechs Monate Zeit

Von Juli bis September 1990 konnte «Back to Switzerland» wie vertraglich geregelt in Vietnam ausgeführt werden. Laut Verträgen musste der Käufer die gesamte Logistik und das Fachpersonal inklusive Material und Verpflegung importieren. Westliche Verpflegung wurde gebunkert, um die Eingewöhnung an die vietnamesische Küche zu vermeiden und Personalausfälle durch Magenkoliken zu minimieren. In den Verträgen war stipuliert, dass der Käufer die Loks auf eigenes Risiko und Kosten zu bergen hatte. Bei der Übernahme der Loks in Da Lat waren 50 Prozent der Vertragssumme zu bezahlen und die Loks danach binnen sechs Monaten aus Vietnam zu exportieren, andernfalls würden Vertrag und Anzahlung verfallen.

Transport gestaltet sich schwierig

In Vietnam existierten zu diesem Zeitpunkt keine mobilen Kräne mit der Tragfähigkeit für Lokomotiven und keine Transportmittel mit der geforderten Kapazität für Strassentransporte. Da die Bahnstrecke teilweise bereits abgebaut war und einige Brücken seit der Tet-Offensive 1968 gesprengt waren, schied ein Transport auf dem Gleis von den Bergen an die Küste aus. Es blieb nur der Transport auf schmalen Bergstrassen aus der französischen Kolonialzeit. Die maximal zulässige Belastung der zahlreichen Brücken variierte zwischen 18 und 25 Tonnen. In der Schweiz wurden die minutiös aufgenommenen Brückendaten zum entscheidenden Faktor, ob Lokomotiven als Ganzes oder aber total zerlegt transportiert werden mussten. Die Analyse zeigte, dass Brücken im Wesentlichen wegen der geringeren Fahrbahnfestigkeit und nicht wegen der Tragfähigkeit beschränkt befahrbar waren.

In Konsequenz wurde unter der Leitung von SBB-Brückeningenieur Fritz Müller ein Masterplan für die Brückenbefahrbarkeit mit Überlasten entwickelt und der dazu passende Tiefbettanhänger vom

Im Marinehafen von Saigon wurde das Rollmaterial der Dampfbahn Furka-Bergstrecke auf die «Friedrich Engels» verladen. Gegen 250 Tonnen Material verschwand im Bauch des DDR-Frachters.

Ralph Schorno (links) und Roger Schwaller bei ihrem ersten Besuch 1988 in Da Lat mit ihrer vietnamesischen Betreuerfamilie vor der historischen Lok Nr. 1.

Im August 1990 waren die vier Loks in der ehemaligen Bergstation Da Lat zum Strassentransport hinunter in die Talebene von Thap Cham parat.

Typ Scheuerle bestimmt. Dieser musste in der Schweiz secondhand eingekauft, mittig zerschnitten, um mehrere Meter verlängert und neu verschweisst werden, um die Lokomotiven transportieren zu können. Da zum Verlad keine Kräne verfügbar waren, musste beim Scheuerle das rückwärtige Fahrwerk vom Tiefbett getrennt werden, damit die Lokomotiven mit Hilfe einer Seilzugvorrichtung über eine mobile Gleisverbindung in schräger Rampe hochgezogen werden konnten. Bereits ohne die beiden russischen Lastwagen, die wegen den starken Gefällen zum Fahren und Bremsen notwendig waren, wog der Scheuerle bei grösstem Lokgewicht knapp 60 Tonnen brutto. Beim Befahren von Brücken mussten die Lastwagen aus Gewichtsgründen jeweils mit Stahltrossen vom Scheuerle getrennt werden. Die gewählte Transportmethode war das heikelste Unterfangen im gesamten Projekt.

Behörden sperren die Strasse

Das Befahren der Strassen lag in der Zuständigkeit der Bergprovinz Lam Dong und der Talprovinz Phan Rang. In einem Zusatzvertrag forderten die beiden Provinzen von den Ausländern eine Haftpflichtverantwortung für Brückenschäden. Mit der mitgebrachten Laseranlage wurden die Brücken vor, beim und nach dem Befahren vermessen. Fachleute der Provinz mit Polizeibegleitung überwachten die Fahrten.

Von Da Lat hinunter nach Song Pha mussten in abenteuerlicher Fahrt mit vier Lokomotiven 1800 Höhenmeter überwunden werden. Nachdem die ersten Fahrten erfolgreich ausgeführt waren, änderte sich die positive Haltung der Provinzregierung Lam Dong mit Sitz in Da Lat. Zu ungewohnt war das eigenmächtige Handeln dieser Ausländer. Bei der dritten Talfahrt sperrten die Behörden mit Baumaschinen die Strasse und verhinderten eine Brückenüberfahrt. Unser Vernehmen mit der lokalen Polizei und dem Strassenpersonal war jedoch bereits so freundschaftlich gediehen, dass sie uns gegen Zahlung einer Strassenmaut passieren liessen.

Unten im Tal hatte die Provinzregierung in Song Pha ebenfalls eine Brücke gesperrt. Vor der Brücke im Tal luden wir die Dampflok mit einem mobilen Gleisstück auf die Strasse ab und kehrten unverzüglich nach Da Lat zurück. Zeitlich waren wir nun mitten in der Regenperiode mit täglich heftigen Niederschlägen. Anderntags musste ich als Projektleiter in Da Lat bei der Provinzregierung antraben. Dort wurde mir eröffnet, dass das Befahren aller Brücken bis zum Eintreffen von Experten der Universität Hanoi verboten sei, und dass eine Lok als Museumsexemplar zur Erinnerung an die Zahnradbahn in Da Lat verbleiben müsse.

Nächtlicher Husarenstreich

Die Stimmung in unserem zwölfköpfigen Team war nun am Tiefpunkt. Nach einer internen Besprechung und nach Alarmierung unserer Partner in Hanoi beschlossen wir, alles auf eine Karte zu setzen – sprich die letzte Lok auf den Scheuerle zu laden und den Standort Da Lat zu räumen. Den ganzen Tag hatte es unaufhörlich geregnet. Gegen Mitternacht bei orkanartigem Regen erkannten wir bei einer Kontrollfahrt, dass die Strassen menschenleer waren und die Vietnamesen alle Sperren geräumt hatten. Sie gingen davon aus, dass sich in diesem Wetter niemand mehr ausser Haus wagte. Ohne Polizeibegleitung und ohne die Sicherheitsmassnahmen an den Brücken preschten wir in stockdunkler Nacht los. Unsere Lastwagenchauffeure Franz auf der Maur und Josef Nauer sowie Hanggi Bühler und ich im Bremsstand auf dem Scheuerle waren bereits so routiniert, dass wir in verwegener Fahrt im Schein von Taschenlampen bis nach Song Pha hinunter in die Provinz Phan Rang fuhren.

Nach der Ankunft in Song Pha im Morgengrauen war die Freude über den glücklichen Ausgang unseres Husarenstreichs derart gross, dass wir unsere Fahrt gleich fortsetzten, vorbei an den beiden am Strassenrand parkierten Lokomotiven und über die gesperrte Brücke bis zur reaktivierten Bahnbrücke in Tan My. Dort liessen wir den ganzen Konvoi mit bewaffneten Wachen unserer vietnamesischen Verbündeten zurück und kehrten im Personalbus nach Da Lat zurück.

6000 Dollar Strafe

Die 300 Meter lange, stillgelegte Bahnbrücke in Tan My hatten unsere vietnamesischen Verbündeten als Ersatz für die kriegsbeschädigte Strassenbrücke wieder reaktiviert. Auf den rostigen, offenen Brückenträgern musste ein neues Gleis mit beidseitig aufgeschütteten Erddämmen erstellt werden. Vom Scheuerle konnten wir die Lokomotiven auf das Brückengleisstück abrollen, sie anschliessend mit Seilen über die Brücke ziehen, und sie am anderen Ende wieder auf den Scheuerle aufladen.

Zurück in Da Lat räumten wir den ungastlich gewordenen Standort. Die Projektleitung musste sich erneut der Provinzregierung stellen. Nun war für uns als Wiederholungstäter guter Rat teuer. Die Sachlage war ernst und von uns Ausländern nicht mehr selbst zu bereinigen. Dank hoheitlichem Support aus Hanoi knickten die Behörden in Da Lat letztlich aber ein und nach Bezahlung einer Strafe von 6000 Dollar waren wir wieder auf freiem Fuss. Lam Dong verzichtete nun auch auf die Forderung einer eigenen Dampflokomotive.

Der Eisenbahnunternehmer Ralph Schorno (68). FOTO: SIMON GISLER

Gesprächsthema im Ministerrat

Jahre später erklärte mir Transportminister Dao Dinh Binh in Hanoi, dass unsere Piratenaktion das Gesprächsthema im Ministerrat gewesen sei, und dass die anfängliche Autoritätshaltung gegenüber uns Ausländern in offene Bewunderung über unser furchtloses Vorgehen gewechselt habe. Man habe sich an den eigenen Krieg und die damaligen Aktionen gegen die Amerikaner erinnert. Bis 1995 regierte noch die letzte Generation Generäle aus dem Vietnamkrieg das Land und zeigte viel Verständnis für unkonventionelles, aber erfolgreiches Verhalten.

Von den vier Dampflokomotiven aus Vietnam, die mit dem DDR-Schiff Friedrich Engels von Saigon nach Hamburg transportiert wurden und anschliessend mit der Bahn weiter in die Schweiz, fahren heute bereits deren drei an der Furka. Die vierte Dampflok, die Nr. 708, ist in Aufarbeitung und soll 2021 ebenfalls ihren Dienst aufnehmen. Zur Erinnerung an ihre Vietnamvergangenheit wird an den Loks Nr. 704 und 708 wieder ihr ehemaliges Signet «-V-H-X-» (Vietnam-Hoa-Xa) angebracht. Die beiden «Vietnamloks» sind aktuell die stärksten meterspurigen Zahnraddampfloks Europas.

Aktion ebnet Weg für Schweiz

Nach «Back to Switzerland» eröffnete die Schweiz im Jahr 1993 wieder ihre Botschaft in Hanoi und bereitete die schweizerische Wirtschaftshilfe für Vietnam vor. Gekrönt wurden diese Bemühungen drei Jahre später mit einer Wirtschaftsdelegationsreise vom damaligen Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz nach Südostasien, in die ich als Verantwortlicher des Projekts «Vietnam-Highland-Railway» integriert war. (UW)

Grosses Jubiläumsfest in Gletsch

Die spektakuläre Rückholaktion der alten Dampfloks aus Vietnam ist nicht das einzige Ereignis in der Geschichte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, das in diesem Jahr einen runden Geburtstag feiert. Auch die Wiedereröffnung des Abschnitts von Gletsch nach Oberwald, mit der die gesamte ehemalige Bergstrecke wieder in Betrieb genommen werden konnte, jährt sich am 12. August zum zehnten Mal. Gleichzeitig sind es 20 Jahre her, seit die Strecke Realp–Gletsch durchgehend befahrbar ist. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke begeht dieses Dreifachjubiläum am Wochenende des 22. und 23. August mit einem grossen Fest in Gletsch. Unter anderem sind Dampf-Extrazüge zwischen Realp und Oberwald, Fahrzeug- und Fotoausstellungen sowie Marktstände mit regionalen Produkten vorgesehen. (sigi)