

B 30873 E • ISBN 3-89610-069-6

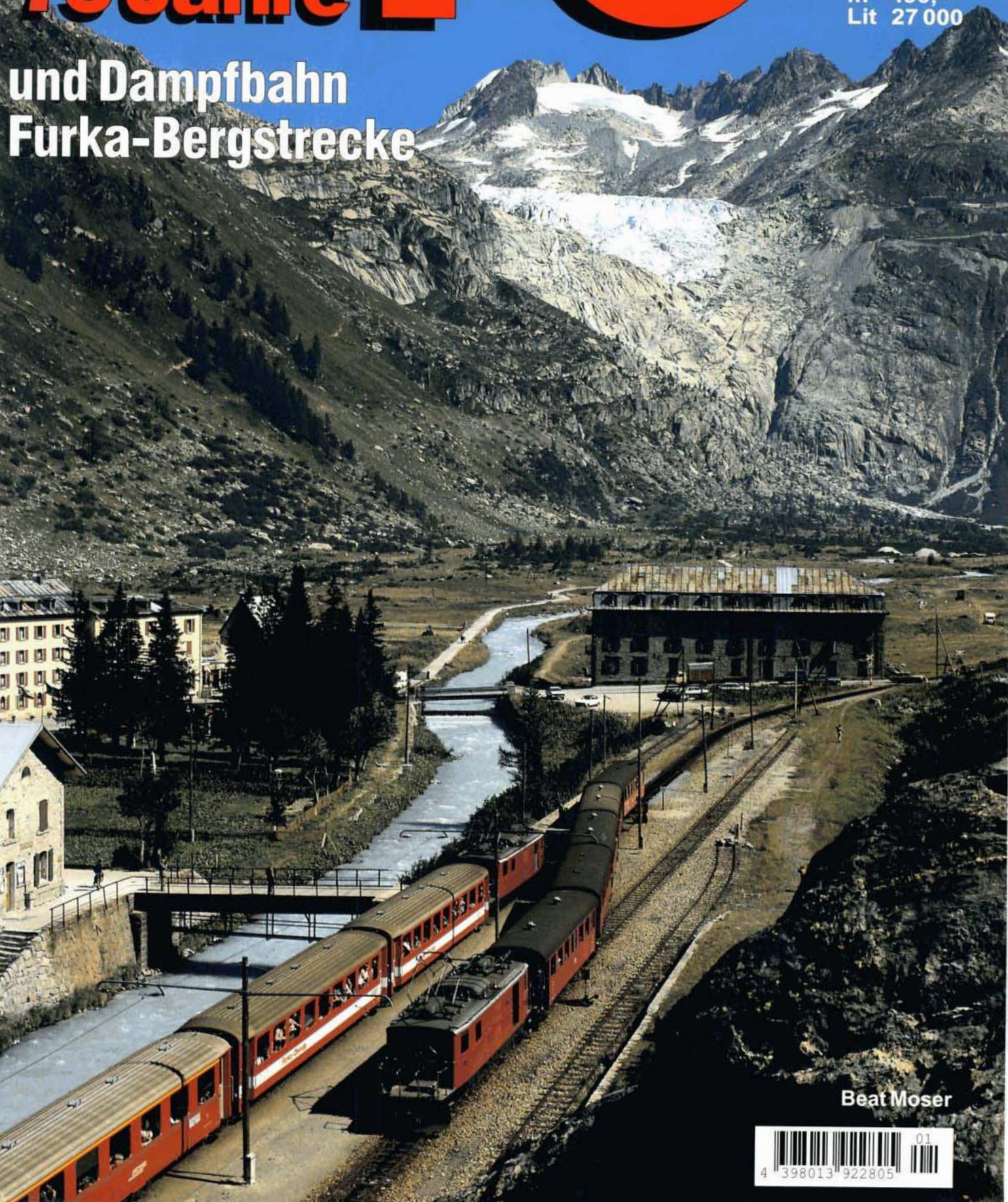
**Eisenbahn  
JOURNAL**

**FO**

**Special-  
Ausgabe  
1/2001**

DM 22,80  
sfr 22,80  
S 170,--  
hfl 29,--  
lfr 490,--  
Lit 27 000

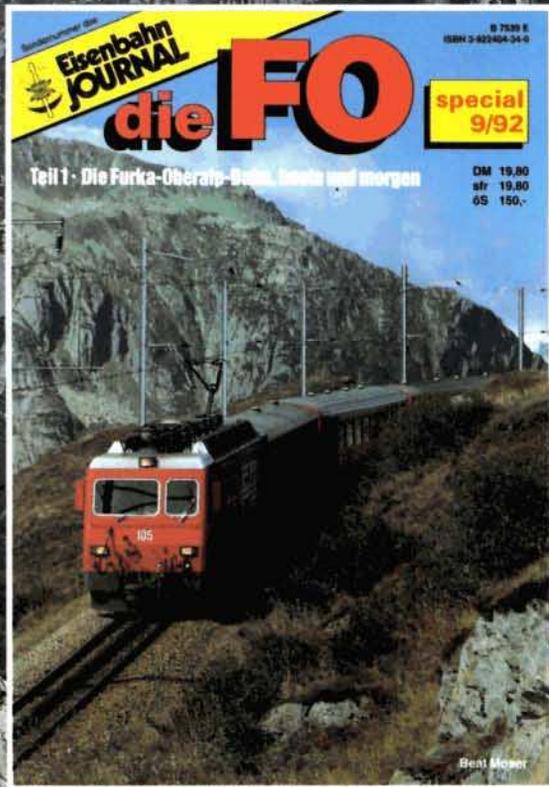
**75 Jahre**  
**und Dampfbahn  
Furka-Bergstrecke**



Beat Moser



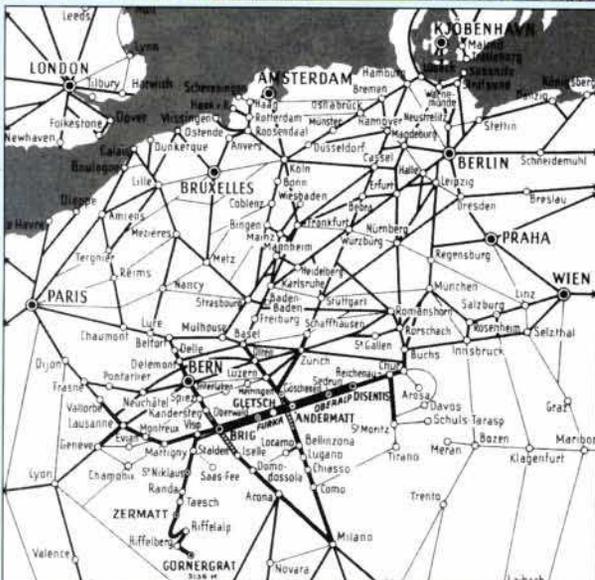
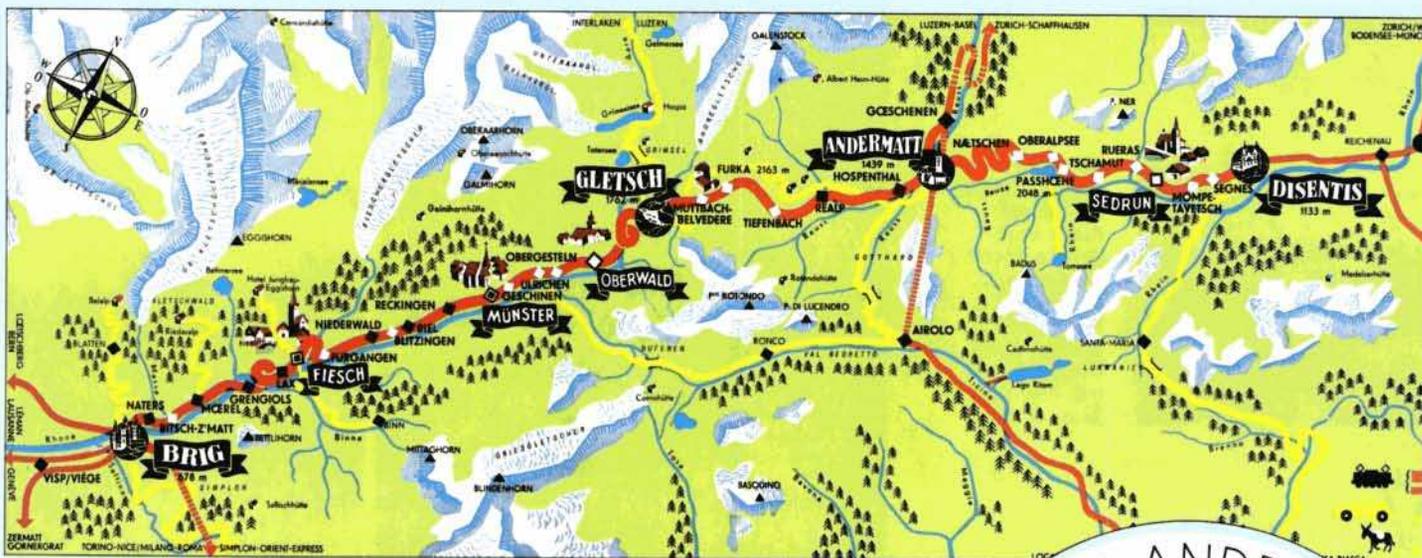
# Vor 2 kommt 1!



Und das bietet "die FO – Teil 1:  
die Furka-Oberalp-Bahn, heute und morgen"  
auf 118 Seiten mit 200 Abbildungen –  
jetzt zum Sonderpreis von DM 15,-:

- der Weg zur modernen Gebirgsbahn
- Reiseberichte Brig – Andermatt und
- Andermatt – Disentis
- Furka-Basistunnel
- Schöllenenbahn heute
- Autoverladung über den Oberalppaß
- Zukunftsaussichten
- Betriebsmaschinendienst

Bitte bedienen Sie sich der Bestellkarten am Ende dieser Ausgabe!

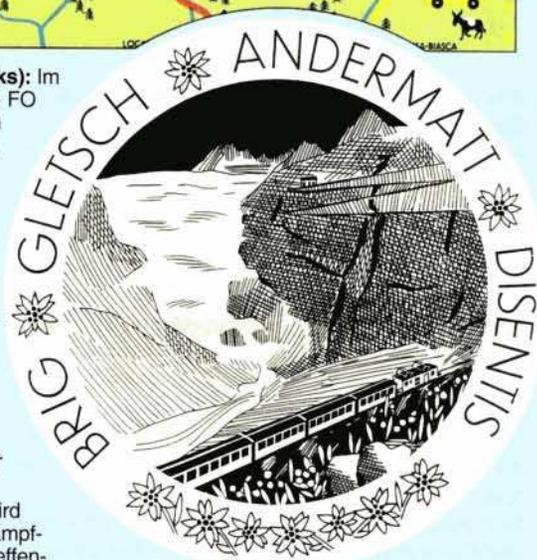


**Bilder 2 und 3 (oben und links):** Im Herzen Europas verbindet die FO die Schweizer Ferienregionen Wallis und Zentralschweiz mit Graubünden. (Streckenpläne aus dem FO-Bahnprospekt, Ausgabe 1943.)

**Bild 4 (rechts):** Den berühmten Rhongletscher oberhalb von Gletsch zeigt auch das bis 1964 verwendete offizielle FO-Firmensignet. **Abb. 2 bis 4: Archiv FO**

**Bild 1 (Titel):** Gletsch und Rhongletscher kurz vor der Stilllegung des FO-Bahnbetriebes (1981). **Abb.: G. Wagner**

**Bild 208 (Rücktitel):** Heute wird die Furka-Bergstrecke von Dampfzügen befahren (Überfahrt Steffenbachbrücke). **Abb.: U. Jossi**



## Impressum

ISBN 3-89610-069-6

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH  
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck  
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck  
Tel.: 0 81 41 / 5 34 81-0 • Telefax: 0 81 41 / 5 34 81-33  
Internet: <http://www.ejmv.de>

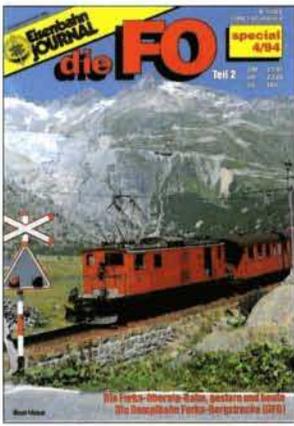
Geschäftsführung: Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger  
Verlagsleitung und Chefredakteur: Ingo Neidhardt  
Autor: Beat Moser  
Redaktion: Andreas Ritz  
Layout: Gerhard Gerstberger  
Satz: Regina Doll  
Anzeigen: Elke Albrecht  
Anzeigenlayout und -satz: Evelyn Freimann  
Litho: WASO PPS, 40211 Düsseldorf  
Druck: WAZ-Druck, 47167 Duisburg-Neumühl  
Vertrieb: Hermann Merker Verlag  
Vertrieb Einzelverkauf: Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG, D-85386 Eching

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschnittene Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Z.Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2001. Abonnement-Kündigung ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

© Januar 2001 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

## Inhalt

Vorwort	6
Grusswort	7
Zeittafel Bahnen an Furka und Oberalp	8
Die Bahngeschichte in Kürze	8
Wieder unter Dampf	10
Verein Furka-Bergstrecke (VFB)	14
Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)	14
Sanierung Furka – Gletsch	16
DFB-Reisebericht: Realp – Furka – Gletsch	18
Lokomotiven Dampfbahn Furka-Bergstrecke	28
Die Steffenbachbrücke – weltweit einzigartig!	30
Mit Dampf von Brig nach Gletsch	32
Reisebericht 1925: Brig – Oberwald	35
Reisebericht 1925: Oberwald – Gletsch	44
Mit Dampf von Gletsch nach Andermatt	50
Reisebericht 1930: Gletsch – Realp	53
Bahnbetrieb auf der Furka-Bergstrecke von 1926 bis 1981	60
Reisebericht 1930: Realp – Andermatt	74
Mit Dampf von Andermatt nach Disentis	78
Reisebericht 1930: Andermatt – Oberalp – Disentis	82
Schneeräumung anno dazumal	88
Schöllenenbahn – Auf Schienen durch die enge Schlucht	90
Tipps zur Reisevorbereitung	92



**Bild 5:** Vor 20 Jahren arbeiten auf der Furka-Bergstrecke noch die Elloks. Sonderzug "Old Furka Special" auf der Bergfahrt bei Tiefenbach. Abb.: A. Ritz

# Vorwort

Am 14. Juli 2000 durfte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) den Streckenabschnitt von Furka nach Gletsch eröffnen. Endlich fahren nun wieder Eisenbahnzüge am Rhonegletscher vorbei. Zur grossen Freude von Jung und Alt verkehren heute auf dem rund 12,7 km langen Schienenstrang zwischen Realp und Gletsch während der Sommermonate nostalgische Zugkompositionen, die von sorgfältig aufgearbeiteten, über 80-jährigen Dampflokomotiven befördert werden. Ein weiterer Höhepunkt wird die Ferienregionen am Furka- und Oberalppass ins Zentrum des internationalen Interesses rücken: Am 3. Juli 2001 darf die Furka-Oberalp-Bahn ihr 75-Jahr-Jubiläum feiern. Im Sommer 1926 fuhren nämlich die ersten durchgehenden Züge zwischen Brig (Wallis) und Disentis (Graubünden). Die ziemlich genau 100 km lange Trasse via Oberwald, Gletsch, Furkapass, Andermatt, Oberalppass und Sedrun ist Teil des berühmten Glacier-Express, der seit Juni 1930 die weltbekanntesten Kurorte St. Moritz und Zermatt mit direkten Kurswagen verbindet. Diese beiden Ereignisse bewogen das Eisenbahn-Journal, die bereits seit Jahren vergriffene Special-Ausgabe Nr. 4/94 in neubearbeiteter Fassung wieder aufzulegen. Die vorliegende Publikation präsentiert das Dampfzeitalter zwischen Furka und Oberalp. Vorerst informiert sie in aktualisierter Form über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und stellt das von ehrenamtlichen Arbeitskräften geführte Unternehmen detailliert vor. Es sind über 10 000 Personen in aller Welt, welche die Rettung der Bahntrasse am Furkapass tatkräftig vorantreiben. So haben sich die DFB-Gesellschaft und ihr Förderverein VFB zum Ziel gesetzt, im Jahr 2006 voraussichtlich auch den letzten noch stillgelegten Streckenabschnitt Gletsch – Oberwald wieder mit Nostalgiezügen zu befahren. Der Autor wirft auch Blicke zurück in die Vergangenheit und dokumentiert die fahrdradtlose Epoche der Furka-Oberalp-Bahn, die von allen Beteiligten immense Anstrengungen abforderte. Aufgrund recherchierter Bildberichte lassen sich Reiseatmosphäre und Technik anno 1930 nacherleben. Wer sich für die moderne Furka-Oberalp-Bahn interessiert, dem sei das EJ-Special Nr. 9/92 empfohlen. Es berichtet ausführlich über die Zeit der Elektrotraktion (ab 1942). Von der damals in einer Grossauflage gedruckten und nach wie vor aktuellen Ausgabe "Die FO – heute und morgen" (FO-1. Teil) sind Anfang 2001 noch wenige Exemplare lieferbar.

**Hermann Merker Verlag**





## Grusswort

### Von der Vergangenheit in die Zukunft

Vor 75 Jahren konnte erstmals die Strecke Brig–Andermatt–Disentis durchgehend befahren werden. Damit wurde die erste und bis heute einzige Ost-West-Bahnverbindung in den Zentralalpen geschaffen.

Die Furka Oberalp Bahn durchquert einzigartige und unverwechselbare Gebirgslandschaften. Aus dem Kessel der lebhaften Alpenstadt Brig, entlang der Ferienregion Aletsch, durch das liebliche Hochtal Goms und das karge, aber imposante Urseren, über den 2033 m hohen Oberalppass hinweg ins bündnerische Tujetsch bis zum Klosterdorf Disentis/Mustér. Ein dreistündiges Bahnerlebnis, das abwechslungsreicher nicht sein könnte.

Und nun ist auch die alte Furka-Bergstrecke mit der nostalgischen Dampfbahn wieder entstanden. Hier erwartet den Reisenden eine einmalige Attraktion, welche die geschichtsträchtige Pionierzeit wieder aufleben lässt. Und in Sedrun kann ein Blick in die europäische Eisenbahn-Zukunft geworfen werden. Dort ist die grösste Tunnelbaustelle Europas, der Zwischenangriff für den neuen, 57 km langen Gotthard-Basistunnel, zur Besichtigung freigegeben.

Vergangenheit und Zukunft der Eisenbahn, verbunden durch die Furka Oberalp Bahn.

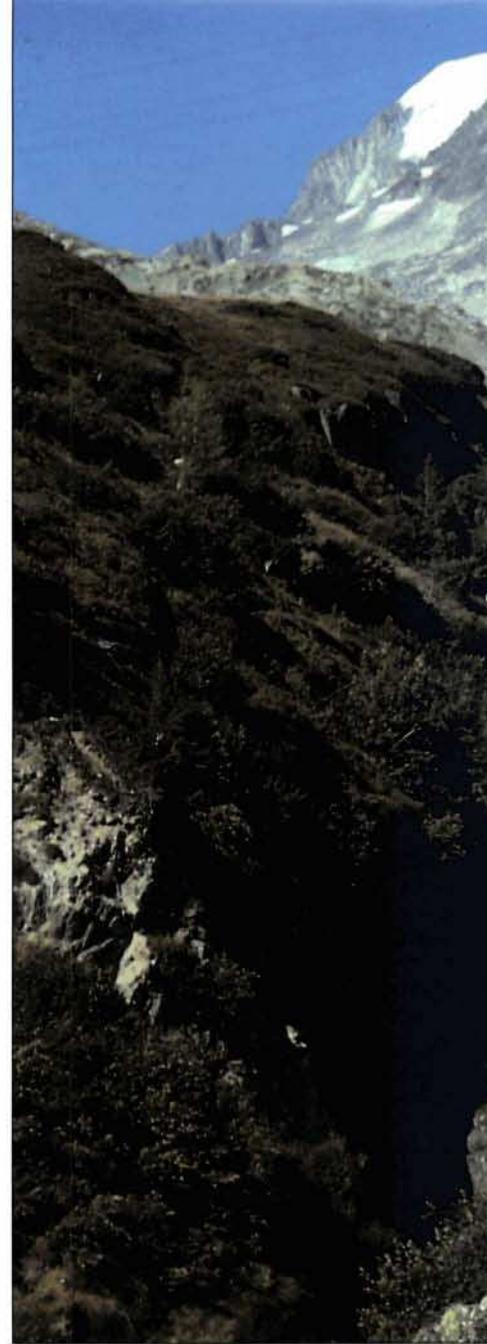
Die Furka Oberalp Bahn hat eine Vergangenheit mit Hochs und Tiefs. Ihre Geschichte ist alles in allem erfolgreich verlaufen. Sie hat aber auch eine hoffnungsvolle Zukunft. Gleich geblieben sind in Vergangenheit und Zukunft die beiden Trümpfe: die imposante Gebirgslandschaft und der Wille, dem Kunden zu dienen.

Herzlich willkommen im Wallis, in Uri und Graubünden !

Rolf Escher  
Direktor Furka Oberalp Bahn

# Zeittafel Bahnen an Furka und Oberalp

01.07.1907	Erteilung der eidg. Konzession für Trasse Brig – Gletsch	01.10.1973	Baubeginn Furka-Basistunnel (Oberwald und Realp)
08.10.1908	Erteilung der eidg. Konzession für Trasse Gletsch – Disentis	02.04.1981	Durchstich Furka-Basistunnel (Feier am 30.04.1981)
27.05.1910	Gründung der Furka-Bahngesellschaft (BFD) in Lausanne	11.10.1981	Letzter FO-Zug befährt die Furka-Bergstrecke
22.06.1911	Baubeginn an der BFD-Trasse (Spatenstich in Naters)	22.04.1982	Gleis-Zusammenschluss im Furka-Basistunnel bei km 7,095. Erster Probezug fährt durch den Basistunnel.
24.06.1912	Gründung der Schöllenen-Bahngesellschaft (SchB) in Altdorf	25.06.1982	Eröffnungsfeier des Furka-Basistunnels Oberwald – Realp
23.05.1913	Baubeginn der Schöllenenbahn in Göschenen	26.06.1982	Aufnahme Fahrplanbetrieb durch den Furka-Basistunnel
30.06.1914	Streckeneröffnung Brig – Gletsch im Dampfbetrieb	26.09.1982	Erste fahrplanmässige Autoverladezüge Furka-Basistunnel
25.09.1915	Durchstich des Furka-Scheiteltunnels (Muttbach – Furka)	25.08.1987	Gewaltige Hochwasserschäden bei der Furka-Oberalp-Bahn, in der Schöllenschlucht und auf der Furka-Bergstrecke (Schäden von mind. 40 Mio. sFr.)
16.05.1916	Lawinen zerstören die Steffenbachbrücke (Furka-Bergstrecke)	20.10.1989	Wiederinbetriebnahme DFB-Dampfloks HG 2/3 Nr.6 "Weishorn" (definitiver Einsatz ab Ende Mai 1991)
12.07.1917	Betriebsaufnahme der elektrischen Schöllenenbahn (SchB) Andermatt – Göschenen	22.03.1990	Erteilung der eidg. Konzession an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)
02.12.1923	Konkurs der Furka-Bahngesellschaft (BFD)	31.10.1990	Ehemalige FOB-Dampfloks aus Vietnam treffen in Hamburg ein
17.04.1925	Neugründung der Furka-Oberalp-Bahn (FOB) in Brig	11.07.1992	Aufnahme DFB-Fahrplanbetrieb Realp – Tiefenbach
Sommer 1925	Rekonstruktion der Bahnstrecke Gletsch – Andermatt – Disentis	22.09.1992	Dampfloks HG 3/4 Nr. 1 trifft im Raw Meiningen (BRD) ein
21.06.1925	Erster Probezug fährt Gletsch – Muttbach	10.07.1993	Taufe der DFB-Dampfloks HG 3/4 Nr. 1 "Furkahorn"
17.06.1925	Erster Bauzug fährt durchgehend Disentis – Andermatt	30.07.1993	Aufnahme DFB-Fahrplanbetrieb Tiefenbach – Furka
25.08.1925	Inbetriebnahme der neuen Steffenbach-Klappbrücke	17.09.1993	Taufe der DFB-Dampfloks HG 3/4 Nr. 2 "Gletschhorn"
18.10.1925	Erster Probezug fährt durchgehend Brig – Andermatt – Disentis	24.09.1993	Hochwasser an DFB-Trasse (Schäden rund sFr. 600 000)
19.06.1926	Betriebsaufnahme Oberalpstrecke Andermatt – Disentis	12.06.1997	FO-Bahnhof Brig durch Schutt und Schlamm überflutet.
03.07.1926	Eröffnung Brig – Andermatt – Disentis im Dampfbetrieb	05.09.1997	Neu erstellte Einsteigestation Realp DFB wird eröffnet
22.06.1930	Erste Fahrt des Glacier-Express Zermatt – St. Moritz	28.10.1997	Schliessen der Gleislücke beim Strassenübergang Muttbach
07.11.1941	Umspannung Gleichstrom / Wechselstrom der Schöllenenbahn	30.07.1998	FO-Dampfloks HG 3/4 Nr. 4 geht mit Leihvertrag an DFB über.
01.09.1942	Feier der durchgehenden Elektrifizierung Brig – Disentis	28.10.1997	Überführung der Lok nach Chur.
Frühjahr 1947	Versand der Dampfloks HG 3/4 nach Indochina (Vietnam)	30.07.1998	Der erste offizielle Bauzug fährt von Realp nach Gletsch
20.01.1951	Lawinen zerstören Hotel und Haltestelle Oberalpsee	Winter 98/99	Extreme Schneefälle und Lawinen (zum Glück ohne grössere Schäden)
10.05.1955	Einsturz des Furkareuss-Viadukts II (Wilerbrücke/Furka-Bergstrecke) wegen Pfeilerbruch	30.09.1999	Erster offizieller Dampfzug erreicht Gletsch
08.09.1955	Neubau der Wilerbrücke (Stahlverbund) beendet	09.11.1999	Inbetriebnahme der Verbindungsweiche FO/DFB in Realp
31.12.1960	Fusion Furka-Oberalp-Bahn und Schöllenenbahn (SchB)	14.07.2000	Eröffnung des Streckenabschnittes Furka – Muttbach – Gletsch
01.01.1961	Auflösung der Verwaltungsgemeinschaft mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ), eigenständige Bahndirektion in Brig	24.07.2000	Aufnahme DFB-Fahrplanbetrieb Realp – Gletsch
15.05.1965	Lawine zerstört Dampfloks HG 3/4 Nr. 10 oberhalb Gletsch	14.10.2000	DFB: Hochwasser und Erdbeben verursachen Schäden von sFr. 250 000,-
09.06.1968	Letzte offizielle durchgehende Dampffahrt Brig – Disentis	03.07.2001	75-Jahr-Jubiläum der Furka-Oberalp-Bahn
27.03.1971	Zugzusammenstoss bei Fürgangen	Juni 2006	Geplante Inbetriebnahme DFB-Strecke Gletsch – Oberwald



## Die Bahnge

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts befassten sich die Bahnbauer intensiv mit der Planung von Verkehrsverbindungen in den Schweizer Zentralalpen. Aus vielen Ideen setzte sich schliesslich ein Meterspur-Bahnprojekt von Brig (Wallis) nach Disentis (Graubünden) via Furka- und Oberalppass durch. Die von französischen Finanzkreisen dominierte Bahngesellschaft "Compagnie Suisse du chemin de fer de la Furka / Brigue-Furka-Disentis (BFD)" beauftragte 1910 die Baugesellschaft "Société des Batignolles" aus Paris mit der Erstellung der Trasse und der vielen Bauwerke. Die ersten 46 km Bahnstrecke von Brig bis Gletsch konnten bereits am 30. Juni 1914 eröffnet werden. Hohe Mehrkosten aufgrund mangelhafter Planung, misslicher Witterungsverhältnisse, geologischer Schwierigkeiten beim Ausbruch des Furka-Scheiteltunnels und die Einflüsse des Ersten Weltkrieges trieben die Gesellschaft bald in Finanznot. Lange Jah-



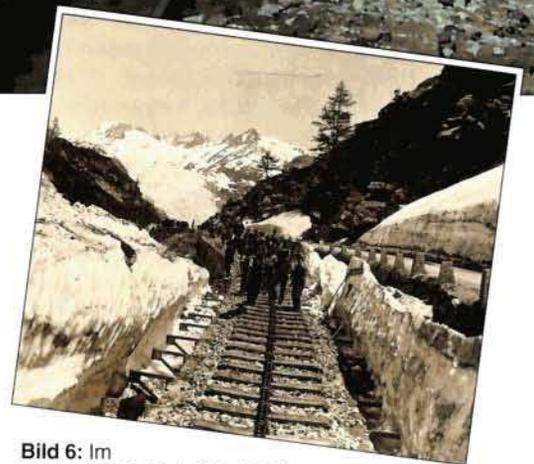
## schichte in Kürze

re der Ungewissheit endeten 1923 mit dem Konkurs der BFD.

Einen Neubeginn wagten 1925 einige Schweizer Bahninteressierte und gründeten mit öffentlicher Unterstützung die private Furka-Oberalp-Bahn (FO). Dank Mithilfe der beiden Nachbarbahnen Visp-Zermatt-Bahn (VZ) und Rhätische Bahn (RhB) konnte die Trasse am Furka- und Oberalppass saniert und fertig gebaut werden. Am 3. Juli 1926 verkehrte der Eröffnungszug von Brig nach Disentis. Bis zum Zweiten Weltkrieg benützte die FO ausschliesslich Dampfloks des Typs HG 3/4 als Triebfahrzeuge. Aus militärischen Gründen entschloss sich die Bundesregierung nach Kriegsausbruch zur raschen Elektrifizierung der Bahnstrecke und zum wintersicheren Ausbau der Trasse am Oberalppass. Ab 1942 speiste dann eine durchgehende Wechselstrom-Fahrleitung (11 000 V / 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz) die neuangeschafften Elloks des Typs HGe 4/4 I. Tunnels und

Galerien schützten seitdem vor den gefährlichsten Lawinen.

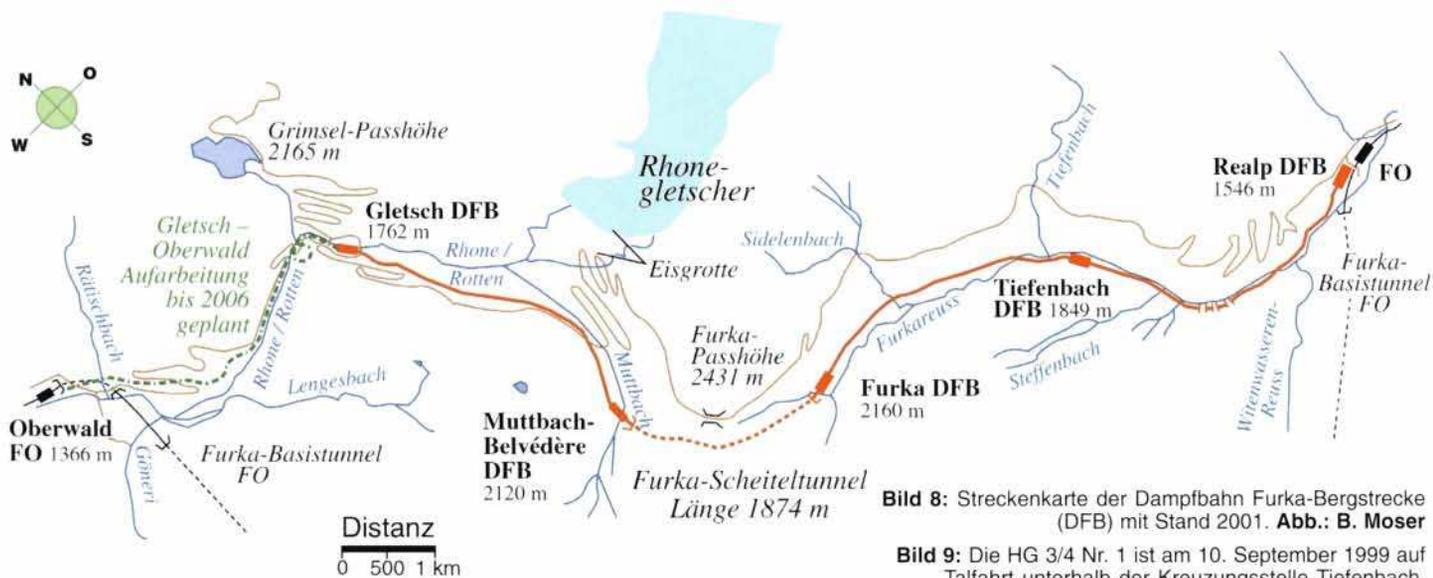
Die touristische Entwicklung verlangte Mitte der sechziger Jahre nach einer ganzjährigen Verkehrsverbindung zwischen dem Oberwallis und der Zentralschweiz. Der 15,4 km lange Furka-Basistunnel (Oberwald – Realp) wurde 1973 mit Felsausbrüchen an drei Stellen begonnen. Geologische Widerwärtigkeiten und eine zu optimistische Finanzplanung erforderten ausserordentliche Anstrengungen bei Ingenieuren und Arbeitern. Nur dank bedeutender Geldzuschüsse der Bundesregierung gelang die Fertigstellung des Basistunnels. Mit seiner Eröffnung am 25. Juni 1982 stellte die FO den Zugverkehr über die nur während der Sommermonate betriebene Furka-Bergstrecke ein. Zu deren Rettung formierten sich der international tätige Verein Furka-Bergstrecke (VFB) und die private Aktiengesellschaft Dampfbahn Furka-Berg-



**Bild 6:** Im letzten FO-Betriebsjahr 1981 verabschiedeten sich Tausende von Eisenbahnfreunden von "ihrer" Bergstrecke und dem Rhonegletscher. **Abb.: H. Faust**

**Bild 7:** Schienenbauer verlegen im Juni 1914 die letzten 500 m Gleis. **Abb.: Archiv FO**

strecke (DFB), welche seit 1985 gemeinsam die Sanierung der stillgelegten Gleisanlagen und Gebäude zwischen Realp und Oberwald sowie die Aufarbeitung des historischen Rollmaterials zielstrebig vorantreiben. Mit staatlicher Konzession organisiert die DFB heute einen Sommer-Dampfbetrieb zwischen Realp und Gletsch.



**Bild 8:** Streckenkarte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) mit Stand 2001. **Abb.: B. Moser**

**Bild 9:** Die HG 3/4 Nr. 1 ist am 10. September 1999 auf Talfahrt unterhalb der Kreuzungsstelle Tiefenbach. Rechts oben ist die Furka-Passstrasse sichtbar. Im Hintergrund präsentieren sich Sidelenhorn, Kleines und Grosses Furkahorn. **Abb.: A. Ritz**

# Wieder unter Dampf

## Das Ende der Dampfzeit an Furka und Oberalp

Da die Dampfloks der Furka-Oberalp-Bahn nach der Elektrifizierung nur noch wenige Einsätze zu leisten hatten, suchte man Käufer für sieben der insgesamt zehn noch guterhaltenen Fahrzeuge. Als erste Maschine verliess 1940 die Lok HG 3/4 Nr. 7 das FO-Schiennetz. Sie wurde vorerst in die Westschweiz zur Bahn Bière-Apples-Morges (BAM) und dann 1946 wie Lok 6 an die Bahn Voies Ferrées du Dauphiné (VFD) in Frankreich verkauft.

Nach einem Kurzeinsatz 1941 bis 1945 als fahrdrahtunabhängige Kriegsreserve bei der Bahn Montreux-Oberland Bernois (MOB) wechselte Lok Nr. 6 ihren Besitzer. Sie fand ab 1946 ein neues Einsatzgebiet in Frankreich bei der VFD in Grenoble. Vier Maschinen kaufte die französische Kolonialverwaltung und lieferte sie zur Chemin de fer Français de l'Indochine (ab 1954 Südvinamesische Staatsbahn VHX genannt). Der Verkaufspreis mit Ersatzteilen betrug sFr. 125 000. Die Lokomotiven Nr. 1, 2, 8 und 9 verliessen die Schweiz im Frühjahr 1947.

Im FO-Einsatz verblieben vorläufig noch die Loks Nr. 3, 4, 5 und 10, die aber nur noch unregelmässig zwischen Brig und Disentis bei Fahrleitungsarbeiten, Sonderfahrten und bei der Schneeräumung an der Furka-Bergstrecke verkehrten. Dabei wurde Lok Nr. 10 am 15. Mai 1965 von einer Lawine oberhalb Gletsch zermalmt (drei Todesopfer). Endgültig nicht mehr gefragt war die Dampfkraft ab 1968, als die beiden Dieselloks HGM 4/4 Nr. 61 und 62 (Erbauer SLM, 770 kW / 950 PS) die fahrdrahtlosen Transportaufgaben übernahmen. Die bereits seit 1959 nicht mehr eingesetzte Lok Nr. 5 fiel 1968 dem Schneidbrenner zum Opfer. Die 1967 ausrangierte Lok Nr. 3 übergaben die

FO 1969 der Museumsbahn Blonay – Chamby (BC), wo sie seit 1990 restauriert wieder vor nostalgischen Zügen zu sehen ist. Die Nr. 4 ist als einzige Dampfloks noch im FO-Besitz. Sie wurde im Oktober 1997 nach einer ersten Revision durch die Oberwalliser Eisenbahnfreunde leihweise an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) übergeben. Anfang 2001 weilt die HG 3/4 Nr. 4 in deren Werkstätte in Chur, wo sie von Fachleuten sorgfältig aufgearbeitet wird.

## Wieder Dampf an der Furka

Die Suche nach brauchbaren Dampfloks führte die DFB-Verantwortlichen nach Chur, wo eine ausrangierte Maschine des Typs HG 2/3 der Visp-Zermatt-Bahn (VZ) als Denkmal aufgestellt war. Diese verkehrte von 1902 bis 1941 im Wallis und lief dann bis 1965 als Werkloks mit ausgebautem Zahnradantrieb bei der Holzverzuckerungsgesellschaft (Hoveg) in Domat-Ems (Graubünden). Nach Einführung des Dreischienengleises auf der RhB-Trasse ab Chur ins Fabrikgelände wurde die Lok aus dem Dienst genommen und, äusserlich restauriert, als technisches Erinnerungsstück ausgestellt.

Die Churer Schuljugend schenkte die Lok am 3. Juni 1988 der DFB unter der Auflage, dass sie möglichst bald wieder unter Dampf gesetzt werde. In neun Monaten erstand in der fachkundigen Werkstätte Oswald-Steam in Samstagen aus dem Denkmal ein betriebsfähiges, modernisiertes Triebfahrzeug. Hier eine Zusammenfassung der wichtigsten Arbeiten: Der Originalkessel von 1902 war noch in erstaunlich gutem Zustand und wurde umfassend erneuert. Er erhielt ein neues Einströmröhr, Siede- und Rauchrohre sowie neue Dekkenanker und Sicherheitsventile. Den nicht mehr vorhandenen Zahnradantrieb lieferte

die SLM Winterthur – in einer neuen Technik, aber nach alten Plänen gefertigt.

Die Aufarbeitung umfasste den Lokrahmen, das Fahrwerk, die Zylinderblöcke, Kessel und Aufbauten. Als Neuanfertigungen seien hier der SLM-Zahnradantrieb, die Handspindelbremsen für die Adhäsion, das automatische Druckschmiersystem für die Heissdampfschmierung, die Instrumente im Führerstand, der Aschkasten unter der Lok sowie die Modifizierungen der Kohle- und Wasserkästen sowie die Bereifung der Treibachsen erwähnt.

Hinter der äusserlichen Neuverblechung schützt nun eine Vollisolation den Kessel vor Wärmeverlust. Außerdem ermöglicht heute eine "Bypass-Hilfsdampfversorgung" auch eine sichere Vorwärtsfahrt (Kamin voran) im Gefälle bis 118‰. Dabei sind die vier modernen Klinger-Wasserstandsanzeiger im Führerstand eine wertvolle Hilfe. Ein 500-W-Turbogenerator erzeugt nun die elektrische Energie für die Beleuchtung von Lok und Wagen. Die heute geltenden Vorschriften verlangten zudem den Einbau eines leistungsstarken Vakuumzylinders für die Saugbremse.

Nach Abschluss der Arbeiten in Samstagen und der Inbetriebnahme in der RhB-Hauptwerkstätte Landquart fuhr die "neugeborene" DFB-Lok am 11./12. Oktober 1989 in eigener Kraft von Chur nach Disentis, wo sie sich in Begleitung eines FO-Triebwagens Deh 4/4 II zum ersten Mal nach 41 Jahren wieder in die Abt-Zahnstange ein-klinkte und anschliessend störungsfrei nach Realp überführt wurde.

Bis zur amtlichen Abnahme stand die HG 2/3 im Sommer 1990 im Probetrieb vor Dienst- und Bauzügen. Als offizielles Datum der Wiederinbetriebnahme wird der 12. Oktober 1989, der Zeitpunkt des ersten Übertrittes auf die DFB-Trasse, bezeichnet. Eine Loktaufe ist bisher unterblieben, da ihr





Name "Weisshorn" aus der VZ-Betriebszeit übernommen wurde.

## Die Veteranen kehren in die Heimat zurück

Nach der Wiederentdeckung der ehemaligen FO-Loks durch Erdbebenforscher Dr. Dieter Meyer-Rosa im Dschungel Vietnams 1985 reisten Spezialisten in den Fernen Osten und prüften den Zustand der unterschiedlich beschädigten Maschinen. Überraschenderweise schien eine Aufarbeitung von vier Maschinen lohnenswert, weshalb die DFB 1990 eine Rückführungsaktion in die Schweiz organisierte.

Doch zunächst einige Informationen zur Eisenbahnstrecke in Vietnam, auf der 1923 bis 1976 auch Schweizer Dampfloks im Dienst standen. Sie weist landschaftlich wie technisch durchaus Gemeinsamkeiten mit der Furka-Bergstrecke auf. Mit Ausnahme der Anschlussstrecken von China her wurde das ganze vietnamesische Bahnnetz meterspurig gebaut. So auch die von französischen Ingenieuren geplante Stichbahn von Thap Cham (26 m ü.d.M.) via Song Pha (165 m) nach Da Lat (1492 m), der letzte Abschnitt mit Zahnstange nach System Abt und Steigungen bis 120‰. Sie war Teil einer wichtigen Transportverbindung für Per-

sonen, Holz und Gemüse zwischen dem fruchtbaren Hochland von Da Lat und dem fast 400 km entfernten Saigon. Dadurch überstand diese Strecke den schrecklichen Vietnamkrieg, wenn auch der Vietkong regelmäßig durch Brückensprengungen und Bombenanschläge auf die Trasse für Unterbrechungen sorgte. Neun von ursprünglich 13 Dampfloks der Typen HG 3/4 und HG 4/4 waren nach der Tet-Offensive 1969 noch betriebsfähig.

Nach Kriegsende 1976 fehlten sowohl das Geld für die Reparaturen als auch das Transportbedürfnis, weshalb die Anlagen und Fahrzeuge in einen "Dornröschenschlaf" verfielen. Von 84 km Streckenlänge sind im Jahr 2001 über ein Drittel abgebaut oder nicht mehr befahrbar.

In der Aktion "Back to Switzerland" holte eine zwölfköpfige Fachgruppe im Sommer 1990 die HG 3/4 Nr. 1 (ehemals FO) und zwei HG 4/4 sowie demontiert die Loks HG 3/4 Nr. 2, 8, 9 in die Schweiz zurück. Es war eine harte Bewährungsprobe für die noch junge DFB, finanziell wie organisatorisch: Binnen sechs Wochen transportierte die Mannschaft Loks, noch brauchbares Wagenmaterial und Ersatzteile über 108 km schlammige Bergstrassen und 360 km intakte Bahngleise von Da Lat via Krong Pha und Thap Cham nach Saigon (Ho-Chi-

Minh-Stadt). Für den Strassentransport entlang der unvollständigen Bahntrasse verwendete die DFB einen angepassten Tieflader mit 16 lenkbaren Achsen und einer Tragfähigkeit von 40 t, der aus der Schweiz mitgebracht wurde. Dieser Konvoi hatte dabei 18 Brücken mit offiziell vermerkter Belastbarkeit von 18 bis 25 t zu befahren. Auf dem Seeweg erreichten die rund 250 t Eisenbahnmaterial am 3. November 1990 den Hamburger Hafen, um anschliessend auf deutschen Spezialwaggons in die Schweizer Heimat zurückzukehren. Die aufwendige, zeitweise militärisch abgewickelte Aktion fand am 30. November 1990 ihren glücklichen Abschluss bei der Feierstunde zur Eröffnung einer Sonderausstellung "Furka-Bergstrecke" im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Dort konnten einige der "rostigen" Veteranen von der Öffentlichkeit bewundert werden. Diese abenteuerliche Rückführung (Kauf und Transport der Maschinen) hat die DFB insgesamt 1,4 Mio. sFr. gekostet.

## Aufarbeitung im Raw Meiningen

Sofort nach der Rückholaktion begann die DFB die Suche nach einem Fachbetrieb, der die Dampflokomotiven zu vertretbaren