

Die FURKA - BERGSTRECKE – ein eisenbahnhistorisches Kulturgut

VORGESCHICHTE: Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) und Furka-Oberalp-Bahn (FO)

- 1896 Erste Vorprojekte werden erstellt.
- 1907 **Konzession** für die Strecke Brig-Gletsch-Disentis erteilt.
- 1910 (Mai 27) **Gründung** der *Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka, Brigue-Furka-Disentis (BFD)*, mit vorwiegend französischem Kapital.
- 1911 (Juni 22) **Baubeginn** an der Strecke.
- 1914 (Juni 30) **Einweihung** des Abschnittes Brig-Oberwald-Gletsch im Dampfbetrieb.
(August 1) Beginn des 1. Weltkrieges.
- 1915 (September 25) **Durchschlag** des Scheiteltunnels (Muttbach-Furka).
- 1916 (Juli) **Einstellung** der Bauarbeiten wegen Finanzmangels.
- 1923 (xx) **Konkurs** der Brig-Furka-Disentis-Bahngesellschaft.
- 1925 (April 17) **Die Furka-Oberalp-Bahn (FO)** wird gegründet.
Wiederaufnahme der Bauarbeiten und Fertigstellung im gleichen Jahr.
Inbetriebnahme der klappbaren **Steffenbach-Brücke** (sie wird zum Schutz gegen die Zerstörung durch Lawinen jeweils im Herbst ab- und im Frühjahr wieder aufgebaut)
- 1926 (Juli 3) **Eröffnung** des Abschnittes **Gletsch-Realp-Disentis**, die Bergstrecke ist im Dampfbetrieb durchgehend befahrbar.
- 1930 (Juni 26) Der **Glacierexpress St. Moritz-Zermatt** fährt erstmals.
- 1942 (Juni) **Elektrifizierung** der Strecke Brig - Disentis.
- 1947 Verkauf eines teils der Dampfloks **Typ HG 3/4, F.O. 1, 2, 8 und 9 (ex BFD)**, Baujahr 1913, HG 3/4 = 3 von total 4 Achsen der Lok sind angetrieben) nach Vietnam, für eine Zahnradbahn in Zentral-Vietnam
- 1955 **Einsturz** des **Furkareuss-Viadukts** oberhalb von Realp, wegen eines Pfeilerbruchs
- 1965 Während Schneeräumung zerstört eine **Lawine** Dampflokomotive **Typ HG 3/4 F.O. 10** oberhalb von Gletsch (**Lokführer und Heizer** verlieren dabei das Leben)
- 1973 (August) Baubeginn am Basistunnel Oberwald-Realp.
- 1981 (Oktober 11) **Letzter** planmässige **Zug der FO** fährt über die Furka Bergstrecke (die **Gleisanlagen** und mehrere **Kunstabauten** befinden sich wegen vernachlässigten Unterhaltsarbeiten zum Teil in einem **desolaten Zustand**)
- 1982 (Juni 25) Eröffnung des Basistunnels als Ersatz für die **unterhaltsintensive** Bergstrecke. Er ermöglicht seither eine ganzjährige, wintersichere Verbindung zwischen den Kantonen Graubünden, Uri und Wallis.

GEGENWART - VFB und DFB

Um Zugpassagieren auch weiterhin den Blick auf die herrliche und **eindrückliche Hochgebirgslandschaft** am Furkapass **samt Rhonegletscher** bieten zu können beschlossen engagierte Eisenbahnfans 1982 die Strecke zu erhalten. Dies war Grund, dass sie sich zusammaten und im Dezember 1983 den **Verein Furka Bergstrecke (VFB)** gründeten mit dem Ziel, diesen Teil eidgenössischer Bahngeschichte zur retten und wieder zu betreiben. Ein erster wichtiger Erfolg war das Aufheben des Abbruchentscheides, den die FO für die Bergstrecke bekommen hatte. Heute verkehren in den Sommermonaten **auf drei Vierteln der Strecke** wieder Züge, gezogen von **Kohle-gefeuerten Zahnrad-Lokomotiven, ein weltweit einzigartiges Erlebnis**; an Wiederherstellung des Abschnitts **Gletsch -Oberwald** wird gearbeitet.

- 1983 (Dezember 3) Der **Verein Furka-Bergstrecke (VFB)** wird gegründet.
- 1984 Das BAV hebt den Abbruchentscheid für die Bergstrecke auf. Vereinsmitglieder beginnen mit Unterhaltsarbeiten an der Strecke.
- 1985 (Mai 27) genau 75 Jahre nach der Gründung der ersten Furka-Bahngesellschaft, wird die **Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB)** als dritte Furka-Bahngesellschaft (nach BFD und der FO) als **juristische Trägergesellschaft** für Strecke und Bahnbetrieb am gleichen Ort Lausanne - gegründet.
Im Bahnhof Gletsch beginnen Revisionsarbeiten.
- 1986 Auf der Urner Seite starten die Fronis mit der Instandstellung des eingestürzten Portals des Alt-Senntum-Stafel-Tunnel III (alle Zählungen, km oder andere, erfolgen ab Brig, daher ist dies der erste Tunnel von Realp her!).
- 1987 DFB **übernahm** von der **FO** die Strecke Realp - Oberwald im Baurecht (mit Eigentumsvorbehalt für den Abschnitt Gletsch - Oberwald). Eine erste **Diesellokomotive, Typ HGm 2/2**, wird für Zahnradbetrieb umgebaut und in Betrieb genommen, sie erreicht die Steffenbachbrücke.

Starke **Unwetter** beschädigen die Strecke massiv. Mit Hilfe der Armee kann der immense Schaden aber relativ rasch behoben werden.

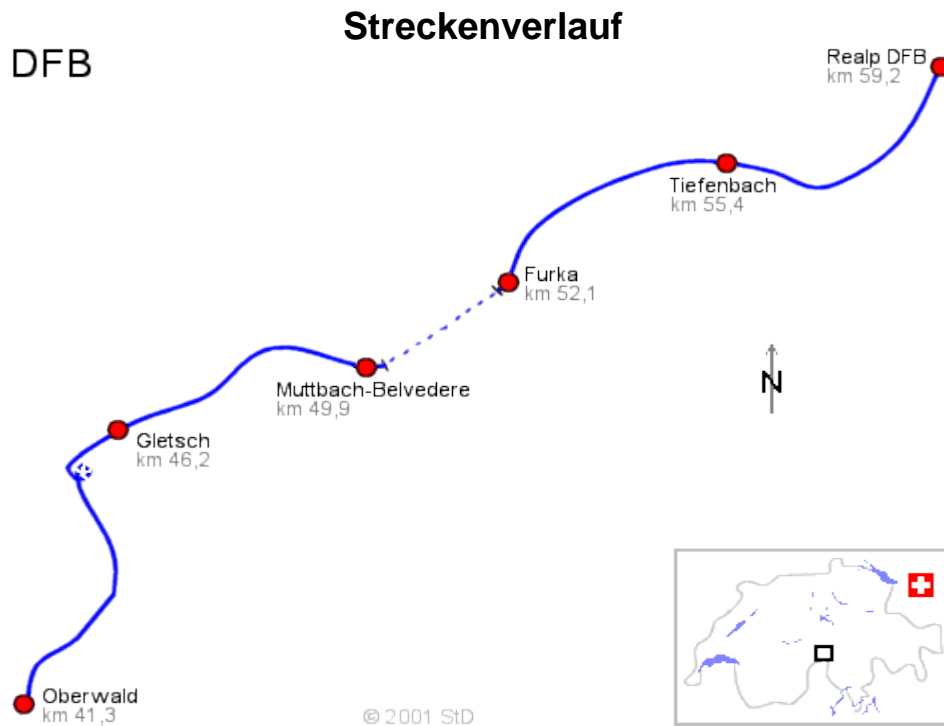
- 1988** Die DFB reicht ein **Konzessionsgesuch** für den Bahnbetrieb auf der ganze Strecke ein. Die Schuljugend der Stadt Chur schenkt die **Dampflok HG 2/3 "Weisshorn"** (ex VZ Nr. 6, Baujahr 1902) der DFB unter der Auflage, dass sie wieder zum Einsatz kommt. Die klappbare **Steffenbachbrücke** wird nach siebenjähriger Pause erstmals wieder aufgebaut. In **Dal Lat in Zentral-Vietnam** werden die ehemaligen FO-Dampflokomotiven Nr. 1,2,8,9 sowie 2 SLM HG 4/4 aufgespürt und auf ihre Wiederverwendung an der Furka geprüft.
- 1989** Revision der Lok **HG 2/3 Nr. 6 "Weisshorn"**, im Herbst kann sie erstmals auf der Bergstrecke fahren. In Realp wird mit dem **Bau einer Remise** und der benötigten Infrastruktur begonnen. Die RhB überlässt ihre **Drehscheibe in Pontresina** den Furka-Freunden.
- 1990** (**März 22**) erteilt das Parlament der DFB eine **Eisenbahn-Konzession für 50 Jahre**. Im Zuge der Aktion "**Back to Switzerland**" werden **6 Dampflokomotiven, 4 ehemalige FO-Dampflokomotiven** (Typ HG3/4, Nr. 1,2,8 und 9) sowie **2 SLM Vierkuppler-Loks** (Typ HG4/4, Baujahr 1923), die in der Schweiz nie im Einsatz standen, aus Vietnam in ihre Heimat zurückgebracht. In Realp findet das Aufrichtefest des Depots und der Drehscheibe statt.
- 1991** Die **HG 2/3 DFB Nr. 6 "Weisshorn"** (1. einsatzfähige Dampflok der DFB) und **zwei Wagen** werden vom BAV (Bundesamt für Verkehr) abgenommen. Das erste Teilstück **Realp-Tiefenbach** wird fertiggestellt.
- 1992** (11. Juli) der **erste fahrplanmässige Personenzug** der DFB fährt auf der Teilstrecke Realp-Tiefenbach, der Fahrbetrieb beschränkt sich auf Wochenenden. Ende Juli erhält das RAW Meiningen (Thüringen -BRD) den Auftrag zwei aus Vietnam zurückgeholte Loks Typ HG 3/4, Nr. 1 und 9, wieder instandzustellen.
- 1993** (März 27) in Meiningen wird der DFB die erste restaurierte Dampflok **HG 3/4 DFB Nr. 1 (ex BFD (ex FO) Nr. 1, Baujahr 1913)** übergeben. Sie wird auf die Namen "**Furkahorn**" getauft. (Juli 30) das **zweite Teilstück** der Bergstrecke **Tiefenbach- Furka-DFB** wird mit einem von der
1Der höchste Punkt der Bergstrecke (2160 m ü M) ist erreicht.
Der Freitag wird als zusätzlicher Betriebstag eingeführt.
Für Fotofreunde verkehrt erstmals der "**Old Furka Steam Express**".
(September 17) die dritte Dampflok **HG 3/4 DFB Nr. 2 (heute Nr. 9, da Chassis ex BFD Nr. 9)** wird in Betrieb gesetzt, sie wird auf den Namen „**Gletschhorn**“ getauft.
Das Hochwasser im September führt zu grossen Schäden an Trasse und Kunstbauten.
- 1994** Im Winterhalbjahr wurden in DFB-Werkstätten fünf weitere Personenwagen erneuert. Erstmals kann in diesem Jahr auch 1. Klasse angeboten werden. Eröffnung der **Wagenbauwerkstätte in Aarau**. Zum ersten Mal fahren von Mitte Juli bis Mitte August die Züge täglich. Der Ausbau der **Stationsanlage Furka-DFB** wird begonnen, für die Stromversorgung wird vom Furkapass zur Station Furka ein Stromkabel durch schwierigstes Gelände verlegt. Der ausserordentlich schöne Sommer führt zu einer markanten Steigerung der Fahrgastzahl: 25'440 Personen wurden befördert.
- 1995** Grosse Schneemengen in höheren Bereichen - 8 m Schneehöhe im Stationsgebiet Furka- führen zur bisher grössten Schneeräumungsaktion der DFB. Ein **Baugesuch** wird für die neue Einsteigestation Realp-DFB eingereicht. Anstelle der geplanten Unterführung Muttbach wird ein Alternativprojekt dem BAV unterbreitet. Die Bauarbeiten konzentrieren sich auf die Realisierung der Sicherungsanlage Scheiteltunnel, den Ausbau der Station Furka, u.a. wird in der Station Furka DFB ein Domino-Stelltisch installiert, Erneuerung Kabeltrasse, die Revisionsarbeiten am **Scheiteltunnel** beginnen. Im September konnte die DFB den **Benzintriebswagen Cmfh ex FO Nr. 21**, vom Verkehrshaus übernehmen. Das Fahrzeug soll wieder betriebstauglich gemacht werden. Der tägliche Fahrbetrieb Realp-Furka wurde auf sechs Wochen ausgedehnt. Die Saison wurde mit 24'392 beförderten Personen abgeschlossen.
- 1996** Die Arbeiten am Scheiteltunnel werden mit **erhöhtem Einsatz** vorangetrieben. Die neue Stationsanlage Realp/DFB und die Trassearbeiten für die Streckenverlegung beim Bahnübergang Muttbach wurden weitgehend fertiggestellt. Trotz sehr schlechtem Wetter konnten die Frequenzen dank gutem Gruppenreise-Aufkommen um rund
(1 1
- Im September wurde anlässlich einer Zusammenkunft zwischen FO und DFB beschlossen, in Zukunft im Rahmen eines Kooperationsvertrages zusammenzuarbeiten.
- 1997** Die DFB startet mit den beiden KIGA Uri und Schwyz ein Arbeitslosenprogramm und schafft dadurch bis zu 25 Stellen. Die Teilnehmer werden im Bereich Bau, Logistik, Betrieb und Werkstätten eingesetzt. Die FO überlässt mit 15-jährigem Leihvertrag der DFB die revisionsbedürftige **Dampflok HG 3/4 F.O. 4 (u.a. Denkmal-Lok in Brig)**. Die neue Einsteigestation in Realp wird eröffnet. Im Scheiteltunnel werden die Arbeiten an der Sicherungsanlage abgeschlossen. Im Abschnitt Gletsch-Muttbach wird der Strassenübergang

fertiggestellt, im Bereich des verlegten Trasse wird mit der Gleismontage die Schienenverbindung nach Gletsch wieder hergestellt.

- 1998** Der Vierachser **ABD 4554**, 1. Waggon revidiert von der Sektion Aargau, wird in Betrieb genommen. Der Bahnübergang in Gletsch wird gebaut, der erste Bauzug der DFB fährt im Bahnhof Gletsch ein. In Realp schliesst eine Weichenverbindung die Bergstrecke DFB wieder an das Netz der FO an.
- 1999** Die Bauarbeiten Gletsch-Muttbach-Furka sind soweit fortgeschritten, dass die Eröffnung dieses Streckenabschnittes im Jahr 2000 geplant werden kann.
Die **Dampflok HG 3/4 F.O. 4** wird für eine Vollrevision in die Werkstatt Chur gebracht.
- 2000** Der **Lawinenwinter** 1999/2000 macht auch der DFB zu schaffen und erfordert ausgesprochen umfangreiche Schneeräumungsarbeiten, die das Bauprogramm verzögern (Schneehöhe 20 m im Trasse zwischen Alt-Senntum-Stafel-Tunnel II u. III).
Mit grossem Einsatz wird der Streckenabschnitt Furka-Muttbach-Gletsch fertiggestellt.
(Juli 14) der **Eröffnungszug** fährt von **Realp** über die **Station Furka DFB** nach **Gletsch**.
Ein grosses Unwetter im Herbst verursacht bei der DFB grossen Schaden an Bauwerken.
- 2001** Erstmals sind an einigen Wochenenden **alle drei Dampflokomotiven** im Einsatz.
Zum Jubiläum **<75 Jahre FO>** fährt ein Nostalgiezug direkt von Disentis nach Gletsch.
- 2002** Die Dampflok **HG 2/3 DFB Nr. 6 "Weisshorn"** feiert ihren **100-jährigen Geburtstag** mit Sonderfahrten, an denen auch die **HG 2/3 BVZ Nr. 7 "Breithorn"** teilnimmt (damals im Besitz der BVZ, heute MGB, auf Dieselfeuerung umgebaut).
In Gletsch wird die Drehscheibe in Betrieb genommen.
- 2003** Der VFB feiert sein **20-jähriges Jubiläum** und führt ein Delegiertensystem ein.
Die Bauarbeiten konzentrieren sich auf den Bau einer neuen Kantine beim Depot in Realp, als erste Etappe wird ein neuer Sanitärtrakt in Betrieb genommen
Die Wilerbrücke wird angehoben und die deformierten Lager saniert. Die Gleislücke unterhalb von Gletsch wird durch den Dammbau geschlossen.
- 2004** Schwerpunkt der Bemühungen im Baubereich sind Unterhaltsarbeiten an Gleisanlagen und Bauwerken.
Die Trasseverlegung km 57.500 wird praktisch fertiggestellt. Im Rahmen von Notmassnahmen werden einige Arbeiten an Bauwerken des Abschnitts Gletsch-Oberwald ausgeführt.
(September 4) die Strecke von Gletsch in Richtung **Oberwald** konnte erstmals wieder seit 1981 mit einem Bauzug bis zum Dorfeingang befahren werden.
Der Kantinenneubau in Realp ist fertig gestellt.
- 2005** Eine **grosszügige Spende** von CHF 3 Mio. eines in den **USA lebenden Schweizers** sichert finanziell die Instandstellung der Strecke **Gletsch-Oberwald**. Zur Verwaltung dieser und anderer Spenden wird die **Stiftung Furka Bergstrecke (SFB)** ins Leben gerufen (neben dem VFB und der DFB).
In Realp beginnt der Bau des neuen **Bahnhof-Gebäudes**.
Die 2 für Vietnamgebaute HG 4/4 werden nach Chur überführt und man beginnt die Reparatur.
- 2006** Die in der Werkstatt Chur seit 1999 revidierte **Dampflok HG 3/4 F.O. 4** (Leihgabe der ehemaligen FO) wird nach ihrer Instandstellung per Strassentransport nach Realp überführt.
Das grösstenteils in Frondienst gebaute **Bahnhofsgebäude** in **Realp** wird eingeweiht und damit die Infrastruktur für Bahnreisende über die Furka Bergstrecke erheblich verbessert.
Die **MGB schenkt** der DFB das **Trasse** des Streckenabschnitts **Gletsch - Oberwald** und die Planung für deren **Wiederinstandstellung** läuft auf Hochtouren. Die Eröffnung und damit der Anschluss an den Glacier-Express im Obergoms sind auf **2009/2010** geplant.
Die Instandstellung der beiden **Vierkuppler-Dampflokomotiven Typ HG 4/4** wird in der Werkstätte Chur gestartet. Nach ihrer Renovierung werden sie die beiden stärksten je in Europa eingesetzten Meterspur-Zahnrad -Dampflokomotiven sein.
- 2007** **(Juni 23) Auf Betriebsbeginn werden** die **Dampflok HG 3/4 F.O. 4** (siehe 2006, Leihgabe MGB, vorher FO), ein **revidierter Dieseltraktor** (ex Brünig-Bahn) sowie der in Aarau generalüberholte **Waggon B 4222** feierlich in Betrieb genommen.
Im November wird die in Goldau revidierte **Dampflok HG 2/3 DFB Nr. 6 Weisshorn** per **Strassentransport** vorerst zur Blonay-Chamby-Bahn überführt. Dort befindet sich auch die FO 3.
- 2008** **(Juni xx) Betriebsbeginn**

Strecke der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) - Zahlen

System	Spurbreite:	+	,/	System Abt, 2 Zahnstangen
Streckenlänge Total	17.900 km			
Davon Adhäsion	4.470 km			
Davon Zahnstangen	13.430 km			
Maximale Steigung	118 Promille (11,8 %)			
Brücken Anzahl	12	Gesamtlänge	586 m	
Tunnels Anzahl	5	Gesamtlänge	2655 m,	
		davon Furka Tunnel:	1876 m, Steigung ab Muttbach 25 %	
		und Kehrtunnel unterhalb Gletsch	450 m lang, Höhendifferenz 30 m	
Tiefster Punkt (Oberwald)	1366 m ü. M.			
Höchster Punkt (Station Furka)	2160 m ü. M.			
Maximale Höhendifferenz	794 m			
Stationen Anzahl (inkl. Oberwald)	6			
Lokomotiven, in Betrieb:	4 Kohle-befeuerte Zahnrad-Dampflokomotiven, davon 3 HG3/4, und 1 HG2/3, mehrere Dieseltraktoren			
Waggons, in Betrieb:	14, davon 2-achsige: 9, 4-achsige: 5 + mehrere Wagen für Unterhalt und Transport			



Furka Bergstrecke, [Stefan Dringenberg](#), Copyright © 1997

Die GRÖßEREN PROJEKTE der Furka Bergstrecke in der näheren Zukunft:

Instandstellung der **Strecke Gletsch - Oberwald** zur Inbetriebnahme des durchgehenden Dampfbahn-Betriebs zwischen Realp und Oberwald (geschätzte Kosten ca. **CHF 5 Mio.:** **CHF 3 Mio.** aus der Spende und ca. **CHF 2 Mio.** in Form von Fronarbeit)

Instandstellung der beiden **Dampflokomotiven HG 4/4** und laufender Unterhalt der im Betrieb eingesetzten Dampflok (geschätzte Kosten: ca. **CHF 1,9 Mio.** Fremdleistung und ungefähr **50'000 Frondienst-Stunden**)

Erweiterung Depot / Werkstätten Realp (geschätzte Kosten: ca. **CHF 1,7 Mio.** Fremdleistung, die Frondienst-Stunden sind noch nicht kalkuliert)

Laufender Streckenunterhalt (geschätzte Kosten: ca. **CHF 0,6 Mio.** Fremdleistung, die Frondienst-Stunden sind noch nicht kalkuliert)

Infrastruktur Gletsch (Remise, Blaues Haus; geschätzte Kosten: ca. **CHF 0,37 Mio.** Fremdleistung, die Frondienst-Stunden sind noch nicht kalkuliert)

Wie kann das **UNTERNEHMEN FURKA BERGSTRECKE** unterstützt werden:

Kauf einer oder mehrerer **Aktien** (aktuell ca. 13'000 Aktionäre bei einem Aktienkapital von über CHF12 Mio.)

Mitgliedschaft in einer der selbstständigen **Sektionen** des Vereins (z.B. Sekt. Zürich mit ca. 1900 Mitgliedern)

Gönner (frei verwendbare oder zweckgebundene Beträge, die von der Steuer abgesetzt werden können)

Fronddienst im Bau- und/oder Bahn-Betrieb, in der Administration usw.

Spende von Material oder Einrichtungsgegenständen

Kostengünstige Herstellung von Lokomotiv-Teilen oder -Baugruppen (Mechanik, Schlosserei, Giesserei usw.)

Gutschein für eine Fahrt mit der Dampfbahn Furka Bergstrecke

Werbung bei Bekannten und Verwandten zum **Beitritt als Mitglied** bei einer der Sektionen oder für **Zugfahrten** auf der Furka Bergstrecke

ERKLÄRUNG der ABKÜRZUNGEN:

DFB: **Dampfbahn Furka Bergstrecke AG:** Sie besitzt und unterhält das Rollmaterial sowie die Anlagen und ist für den Bahnbetrieb in den Sommermonaten verantwortlich

VFB: **Verein Furka Bergstrecke:** Der Verein setzt sich aus 23 Sektionen zusammen (Belgien: **1**, Deutschland: **9**, Niederlande: **1**, Schweiz: **12**). Er hat verschiedene **Ziele**, wie z.B. die Organisation der **unentgeltliche Mithilfe** der Mitglieder in den Sommermonaten beim Bahnbetrieb sowie dem Unterhalt der Bahnstrecke, sowie ganzjährig zur Reparatur von Lokomotiven und Waggons, **Werbung** neuer Mitglieder, und nicht zuletzt der **finanziellen Unterstützung** des Betriebs der Bahn (ca. 80% der Mitgliederbeiträge werden zum Erhalt des Kulturguts aufgewendet).

SFB: **Stiftung Furka Bergstrecke:** sie ist für die Öffentlichkeitsarbeit, das Akquirieren von Spendengeldern und deren Verwaltung zuständig.

BVZ Brig-Visp-Zermatt Bahn (bis ca. 1930 VZ), seit 2003 Teil von MGB

FO Furka-Oberalp Bahn, von 1925 2003, seither Teil von MGB

MGB: Matterhorn-Gotthard-Bahn (Nachfolgerin der FO und **BVZ**, seit 2003)

RhB: Rhätische Bahn, betreibt Linien östlich von Disentis bis St. Moritz und andere Orte.

Weitere Informationen sind zu finden unter

Links: www.furka-bergstrecke.ch, www.d-f-b.ch, www.v-f-b.info, www.s-f-b.ch; www.dfb-rollmaterial.ch, www.dampfschleuder.ch, www.vfb-zh.ch, www.furkabahn.de/dfb/dfb.html