

Ohne Kohle kein Dampf - Kulturgut Furka Bergstrecke

- 1910 Gründung der **Furka-Bahngesellschaft (BFD)** mit vorwiegend französischem Kapital
- 1914 Streckeneröffnung Brig - Gletsch im Dampfbetrieb
- 1915 Durchstich des Furka-Scheiteltunnels
- 1923 Konkurs der Furka-Bahngesellschaft (BFD)
- 1925 Neugründung der **Furka-Oberalp-Bahn (FO)**
- 1925 Inbetriebnahme der klappbaren **Steffenbach-Brücke** (sie wird zum Schutz gegen die Zerstörung durch Lawinen jeweils im Herbst ab- und im Frühjahr wieder aufgebaut)
- 1926 Eröffnung der Strecke **Brig - Andermatt - Disentis** im Dampfbetrieb
- 1930 Erste Fahrt des **Glacier-Express** Zermatt - St. Moritz
- 1942 **Elektrifizierung** der Strecke Brig - Disentis
- 1947 **Verkauf** eines Teils der **Dampfloks HG 3/4** an **Vietnam** (HG 3/4 = 3 von total 4 Achsen der Lok sind angetrieben)
- 1955 **Einsturz** des **Furkareuss-Viadukts** unterhalb von Gletsch wegen eines Pfeilerbruchs
- 1965 **Lawine** zerstört eine Dampflokomotive oberhalb von Gletsch (**Lokführer und Heizer** verlieren dabei das Leben)
- 1981 **Letzter FO-Zug** befährt die Furka Bergstrecke (die **Gleisanlagen** und mehrere **Kunstabauten** befinden sich wegen vernachlässigten Unterhaltsarbeiten zum Teil in einem **desolaten Zustand**)

Am **25. Juni 1982** wurde der Furka-Basistunnel eröffnet. Er ermöglicht seither eine ganzjährige, wintersichere Verbindung zwischen den Kantonen Uri und Wallis und war der Ersatz für die **unterhaltsintensive** Bergstrecke. Was er **nicht bietet**, ist die herrliche und **eindrückliche Hochgebirgslandschaft samt Rhonegletscher** am Furkapass. Daher taten sich engagierte Eisenbahnfans zusammen und gründeten am 3. Dezember 1983 den **Verein Furka Bergstrecke (VFB)** mit dem Vereinsziel, diesen Teil eidgenössischer Bahngeschichte zu retten und als Touristenbahn zu betreiben. Ein erster wichtiger Erfolg war das Aufheben des Abbruchentscheides, den die FO über die Bergstrecke verhängt hatte.

Als **juristische Trägergesellschaft** für Strecke und Bahnbetrieb wurde am 27. Mai 1985, genau 75 Jahre nach der Gründung der ersten Furka-Bahngesellschaft, die **Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB)** ins Leben gerufen. 1987 übernahm sie von der FO die Strecke Realp - Oberwald im Baurecht (mit Eigentumsvorbehalt für den Abschnitt Gletsch - Oberwald) und reichte 1988 ein **Konzessionsgesuch** für den Bahnbetrieb auf der ganzen Strecke ein. Im **März 1990** erteilte das Parlament die Konzession und am **11. Juli 1992** fuhr der **erste fahrplanmässige Personenzug** der DFB von **Realp** nach **Tiefenbach**. Inzwischen verkehren in den Sommermonaten wieder Dampfzüge auf drei Vierteln der ehemaligen Anlage und nur der Abschnitt zwischen **Gletsch** und **Oberwald** ist noch nicht in betriebsstauglichem Zustand.

Hier ein Überblick über die **Meilensteine** der **DFB** und des **VFB**:

- 1983 Der **Verein Furka-Bergstrecke (VFB)** wird gegründet.
- 1984 Die FO hebt den Abbruchentscheid auf. Vereinsmitglieder beginnen mit Unterhaltsarbeiten an der Strecke.
- 1985 Die **Dampfbahn Furka Bergstrecke AG (DFB)** wird als dritte Furka-Bahngesellschaft gegründet (nach der BFD und der FO). Im Bahnhof Gletsch beginnen Revisionsarbeiten.
- 1986 Auf der Urner Seite starten die Fronis mit der Instandstellung des eingestürzten Portals am Senntumstafel-Tunnel.
- 1987 Ein erste Diesellokomotive, die HGM 2/2, wird in Betrieb genommen und erreicht die Steffenbachbrücke. Starke **Unwetter** beschädigen die Strecke massiv. Mit Hilfe der Armee kann der immense Schaden aber relativ rasch behoben werden.
- 1988 Die Schuljugend der Stadt Chur schenkt die **Dampfloks HG 2/3 "Weisshorn"** (ex VZ) der DFB unter der Auflage, dass sie wieder zum Einsatz kommt. Die DFB reicht für den Bahnbetrieb ein Konzessionsgesuch ein. Die klappbare **Steffenbachbrücke** wird nach siebenjähriger Pause erstmals wieder aufgebaut. In **Vietnam** werden die ehemaligen FO-Dampflokomotiven (1,2,8,9) aufgespürt und auf ihre Wiederverwendung an der Furka überprüft.
- 1989 Das Parlament stimmt dem **Konzessionsgesuch** der DFB zu. In Realp wird mit dem Bau einer Remise und der benötigten Infrastruktur begonnen. Die RhB überlässt ihre Drehscheibe in Pontresina den Furka-Freunden.
- 1990 Im Zuge der Aktion "**Back to Switzerland**" gelangen die ehemaligen FO-Dampflokomotiven aus Vietnam zurück in ihre Heimat. Zusätzlich sind zwei **SLM Vierkuppler-Loks** mit dabei, die in der Schweiz nie im Einsatz standen. In Realp findet das Aufrichtefest des Depots statt.
- 1991 Das erste Teilstück **Realp-Tiefenbach** wird fertiggestellt. Die "**Weisshorn**" (1. einsatzfähige Dampfloks der DFB) und zwei Wagen werden vom BAV (Bundesamt für Verkehr) abgenommen.
- 1992 Am 11. Juli rollt der **erste fahrplanmässige Personenzug** der DFB auf der Teilstrecke Realp-Tiefenbach.
- 1993 Die **beiden Dampfloks** der Reihe **HG 3/4** (ex FO1 + ex FO 9) kommen nach der Revision im ostdeutschen Meiningen zurück zur DFB, sie werden auf die Namen "**Furkahorn**" bzw. "**Gletschhorn**" getauft. Am 30. Juli wird mit dem von der **Ä) X U N D** betriebenen Zug das **zweite Teilstück** der Bergstrecke nach **Furka DFB** eröffnet
- 1995 Die Revisionsarbeiten am **Scheiteltunnel** beginnen. Zudem wird in der Station Furka DFB ein Domino-Stelltisch installiert.
- 1996 Die Arbeiten am Scheiteltunnel werden mit **erhöhtem Einsatz** vorangetrieben. In Realp wird ein **Baugesuch** für die neue Einsteigestation der DFB eingereicht.
- 1997 Die FO überlässt der DFB mit langfristigem Leihvertrag die revisionsbedürftige **Dampfloks HG 3/4 Nr. 4** (ex FO4). Die neue Einsteigestation in Realp wird eröffnet. Im Scheiteltunnel werden die Arbeiten an der Sicherungsanlage abgeschlossen und in Muttbach der Strassenübergang fertiggestellt.
- 1998 Der Strassenübergang in Gletsch wird gebaut. Der dritte Vierachser ABD 4554, revidiert von der Sektion Aargau, kommt an die Bergstrecke. Der erste Bauzug der DFB fährt im Bahnhof Gletsch ein.

Ohne Kohle kein Dampf - Kulturgut Furka Bergstrecke

- 1999** Der **Lawinenwinter** macht auch der DFB zu schaffen und erfordert ausgesprochen umfangreiche Schneeräumungsarbeiten, die das Bauprogramm verzögern. Im November kann die lang ersehnte Verbindungsweiche zur FO in Realp eingebaut werden.
- 2000** Am 14. Juli fährt der **Eröffnungszug** von **Realp** über die **Station Furka DFB** nach **Gletsch**.
- 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** In Gletsch wird die Drehscheibe in Betrieb genommen. Die Dampflo HG 2/3 "Weisshorn" feiert ihren **100-jährigen Geburtstag** mit Sonderfahrten, an denen auch die **HG 2/3 "Breithorn"** teilnimmt (sie ist im Besitz der MGB und auf Dieselfeuerung umgebaut)
- 2003** Der VFB feiert sein **20-jähriges Jubiläum** und führt ein Delegiertensystem ein. In Realp wird ein neuer Sanitärtrakt beim Depot in Betrieb genommen
- 2004** Der Kantinenneubau in Realp ist fertig gestellt. Am **4. September** erreicht erstmals ein DFB-Bauzug den Dorfeingang von **Oberwald**. Die **Vierkuppler-Lokomotiven (HG 4/4)** werden zur Instandstellung nach Chur transportiert. Nach ihrer Fertigstellung werden sie die beiden stärksten je in Europa eingesetzten Zahnrad-Dampflokomotiven sein.
- 2005** Eine **grosszügige Spende** eines in den **USA lebenden Schweizer** (CHF 3 Mio.) sichert finanziell die Instandstellung der Strecke **Gletsch-Oberwald**. Neben dem VFB und der DFB wird die **Stiftung Furka Bergstrecke** (SFB) ins Leben gerufen. In Realp beginnt der Bau des neuen **Bahnhof-Gebäudes**.
- 2006** Die in der Werkstatt Chur revidierte **Dampflo HG 3/4 Nr. 4** (Leihgabe der ehemaligen FO) wird nach ihrer Instandstellung in der Werkstätte Chur 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 **Trassee** 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 **2008/2009** geplant.
Die Instandstellung der beiden **Dampflokomotiven HG 4/4** wird in der Werkstätte Chur gestartet.

Wichtige 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 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

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 **unentgeltliche Mithilfe** der Mitglieder beim Unterhalt der Bahnstrecke sowie dem Bahnbetrieb in den Sommermonaten, der **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 Aquirieren von Spendengeldern und deren Verwaltung zuständig.

FO Furka-Oberalp Bahn

MGB: Matterhorn-Gotthard-Bahn (ehemals FO)

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