

sondernummer des

**Eisenbahn
JOURNAL**



B 7539 E

ISBN 3-922404-59-6

**special
4/94**

die FO

Teil 2

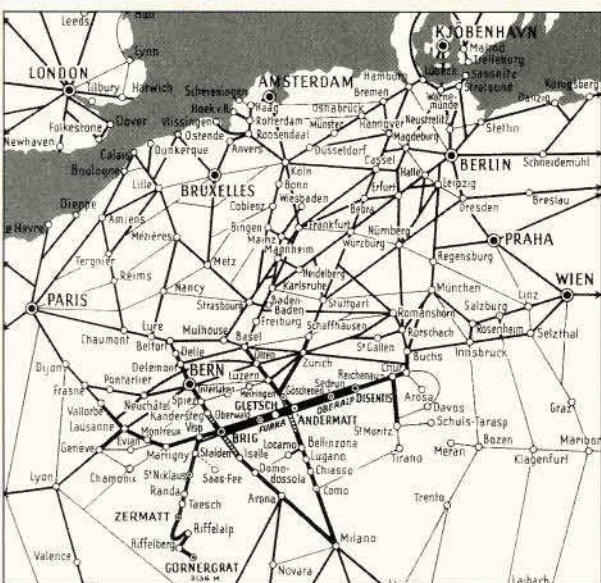
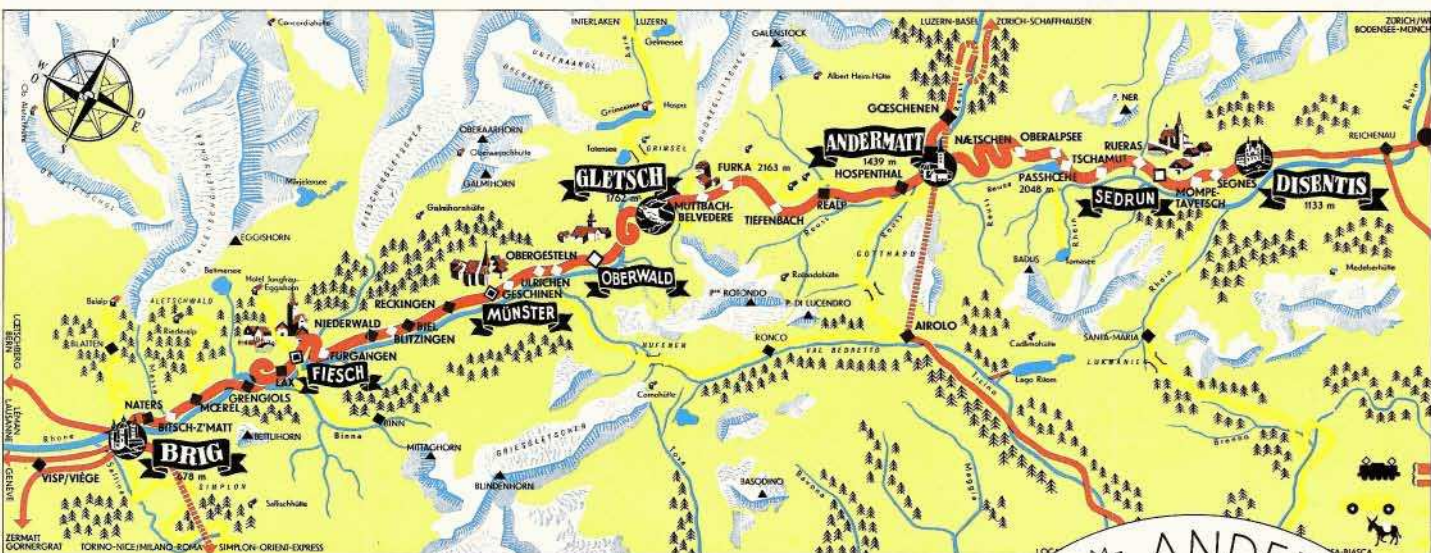
DM	23,80
sfr	23,80
öS	180,--



**Die Furka-Oberalp-Bahn, gestern und heute
Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)**

Beat Moser

(Füllseite)



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 Rhonegletscher oberhalb von Gletsch zeigt auch das bis 1964 verwendete offizielle FO-Firmensignet. **Abb. 2 bis 4: Archiv FO**

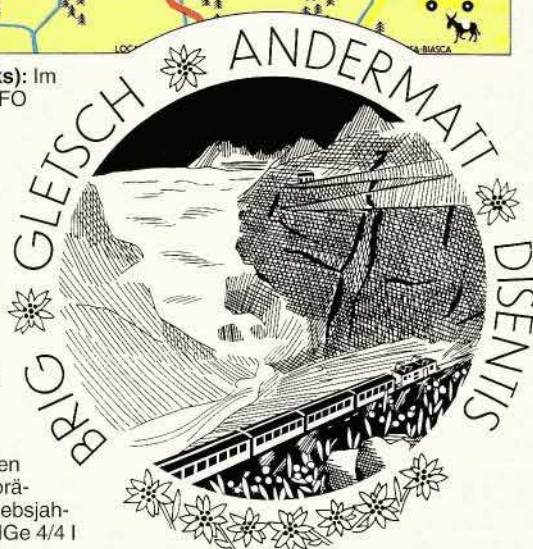


Bild 1 (Titel): Vor der prächtigen Kulisse des Rhonegletschers präsentiert sich in der letzten Betriebsjahre der FO-Bergstrecke eine HGe 4/4 I oberhalb des Bahnhofes Gletsch. **Abb.: H. Faust**

Impressum

ISBN 3-922404-59-6

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 50 48 oder 50 49 • Fax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autoren: Beat Moser

Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Bildredaktion: Ingo Neidhardt

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout: Gerhard Gerstberger

Koordinierung: Ingo Neidhardt

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning srl, via Chioda, 123/A,

I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG,

D-85386 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete 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. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Mai 1994 by

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



Inhalt

	Seite
Vorwort	6
Zur Bahngeschichte am Furka- und Oberalppass	9
Mit Dampf von Brig nach Gletsch	16
Reisebericht 1925 Brig – Oberwald	19
Reisebericht 1925 Oberwald – Gletsch	28
Mit Dampf von Gletsch nach Andermatt	34
Reisebericht 1930 Gletsch – Realp	37
Bahnbetrieb auf der Furka-Bergstrecke 1926 bis 1981	44
Die Steffenbachbrücke – weltweit einzigartig!	64
Reisebericht 1930 Realp – Andermatt	66
Schneeräumung zur Dampflokzeit ...	70
77 Jahre Schöllenenbahn	78
Reisebericht 1927 Göschenen – Andermatt	80
Mit Dampf von Andermatt nach Disentis	84
Reisebericht 1930 Andermatt – Oberalp – Disentis	88
Dampfzeitalter: Ende und Wiederbeginn	94
DFB-Reisebericht Realp – Tiefenbach – Furka (1993)	102
Erkundungsfahrt durch den Furka-Scheiteltunnel	108
Geplante Streckensanierung Furka – Gletsch – Oberwald	109
Informationen zum Rollmaterial	110
Reiseangebote Sommer 1994	113



Vorwort

Als Teil des berühmten Glacier-Express zieht die Furka-Oberalp-Bahn (FO) zunehmend das internationale Interesse auf sich. Ihre hochalpine Bahnstrecke zwischen Brig (Wallis), Andermatt (Zentralschweiz) und Disentis (Graubünden) begeistert alljährlich ein Millionenpublikum.

Wie bereits in der Specialausgabe 9/1992 "Die FO – heute und morgen" im Herbst 1992 angekündigt, liegt jetzt (etwas verspätet) der zweite Teil zum Thema FO "FO – gestern und heute" vor. Die Fülle des dem Verlag freundlicherweise aus zahlreichen Privatarchiven und von der FO-Verwaltung übergebenen Bildmaterials und die wichtigen Neuerungen bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) erforderten zusätzliche, zeitaufwendige Recherchen.

Verlag und Autor danken den vielen Fotografen für die Zusendung ihrer Aufnahmen; eine Vielzahl guter Sujets konnte aus Platzgründen leider nicht veröffentlicht werden. Freundlicherweise haben uns Werner Heuberger und Hansrudolf Schwabe (vom Pharos Verlag, Basel) Abbildungen und Manuskripte ihres vergriffenen Buches "FO: Brig – Furka – Disentis" überlassen. Bisher nie

veröffentlichtes Bildmaterial erhielten wir aus den Sammlungen von Hugo Hürlimann, Richterswil, und Stefan Wagner, Limburg, sowie Wolfgang Schmidt, Sigmaringen.

Wir berichten in der vorliegenden Broschüre ausschliesslich über das Dampfzeitalter zwischen Furka und Oberalp, widmen uns der über 75jährigen elektrischen Schöllenenbahn und informieren über die Arbeit der DFB, übrigens der dritten Bahngesellschaft am Furkapass. Eine aktuelle Standortbestimmung und ein Blick in die Zukunft sollen aufzeigen, wann die Züge wieder zwischen Realp und Gletsch bzw. Oberwald fahren werden. Über die Zeit der Elektrotraktion auf FO-Schienen (ab 1942) berichteten wir ausführlich im ersten Teil.

Unsere Bildgeschichte durch die Jahrzehnte soll in beeindruckender Weise aufzeigen, welchen Gegebenheiten und Herausforderungen sich die Gebirgsbahnen täglich stellen müssen. Dank harter Arbeit und Innovation gelingt es ihren Beschäftigten aber täglich, die Schweizer Alpenwelt vielen Gästen zugänglich zu machen.

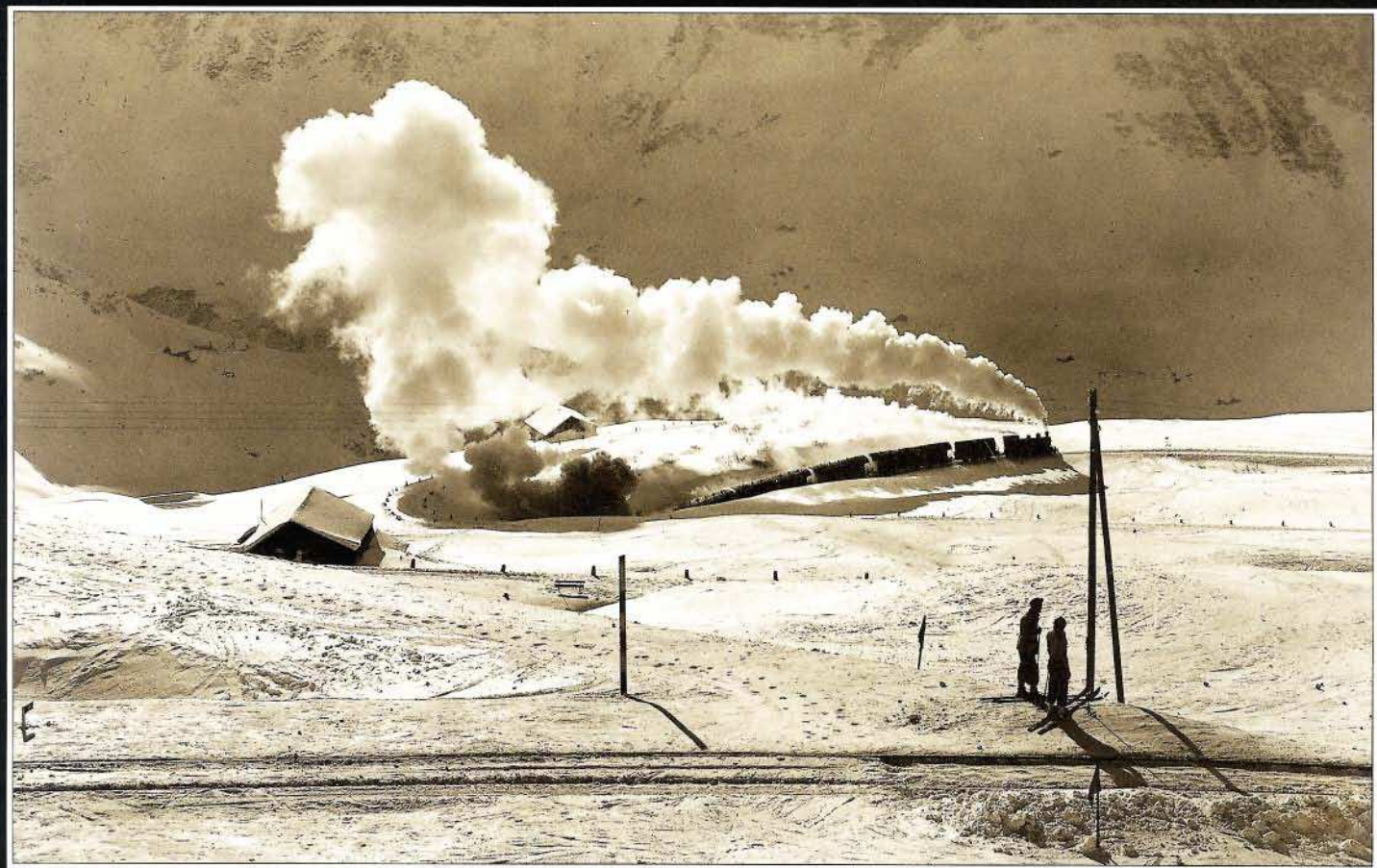
Unsere Aufmerksamkeit und Bewunderung verdienen aber auch die über 10 000 Freun-

de in aller Welt, welche die Rettung der Furka-Bergstrecke tatkräftig vorantreiben helfen. Die DFB-Gesellschaft und ihr Förderverein VFB bieten heute die Gewähr, dass noch in diesem Jahrhundert wieder Dampfzüge am Rhonegletscher vorbeiziehen werden. Ein Dankeschön auch an die FO, die die erwähnte Bergstrecke nach Eröffnung des Basistunnels 1982 günstig an die DFB abgegeben hat. Wohl beobachtet sie heute das Geschehen am Furkapass aus sicherer Distanz etwas skeptisch, doch wird sie dieses touristische Zusatzangebot spätestens nach der Betriebsaufnahme Realp – Oberwald zu nutzen wissen. Wir hoffen, mit dieser Ausgabe unsere beliebte Reihe über Schweizer Alpenbahnen würdig fortsetzen zu können.

Hermann Merker Verlag

Bild 5: Frühmorgens schickt die Sonne im Furkagebiet ihre Strahlen über den Alpenkamm. **Abb.: Foto Lamby**

Bild 6 (rechts): Ein FO-Dampfzug mit Skisportlern zieht in den frühen dreissiger Jahren seine Schleifen am Nätschen oberhalb Andermatt. **Abb.: Sammlung Hürlimann**



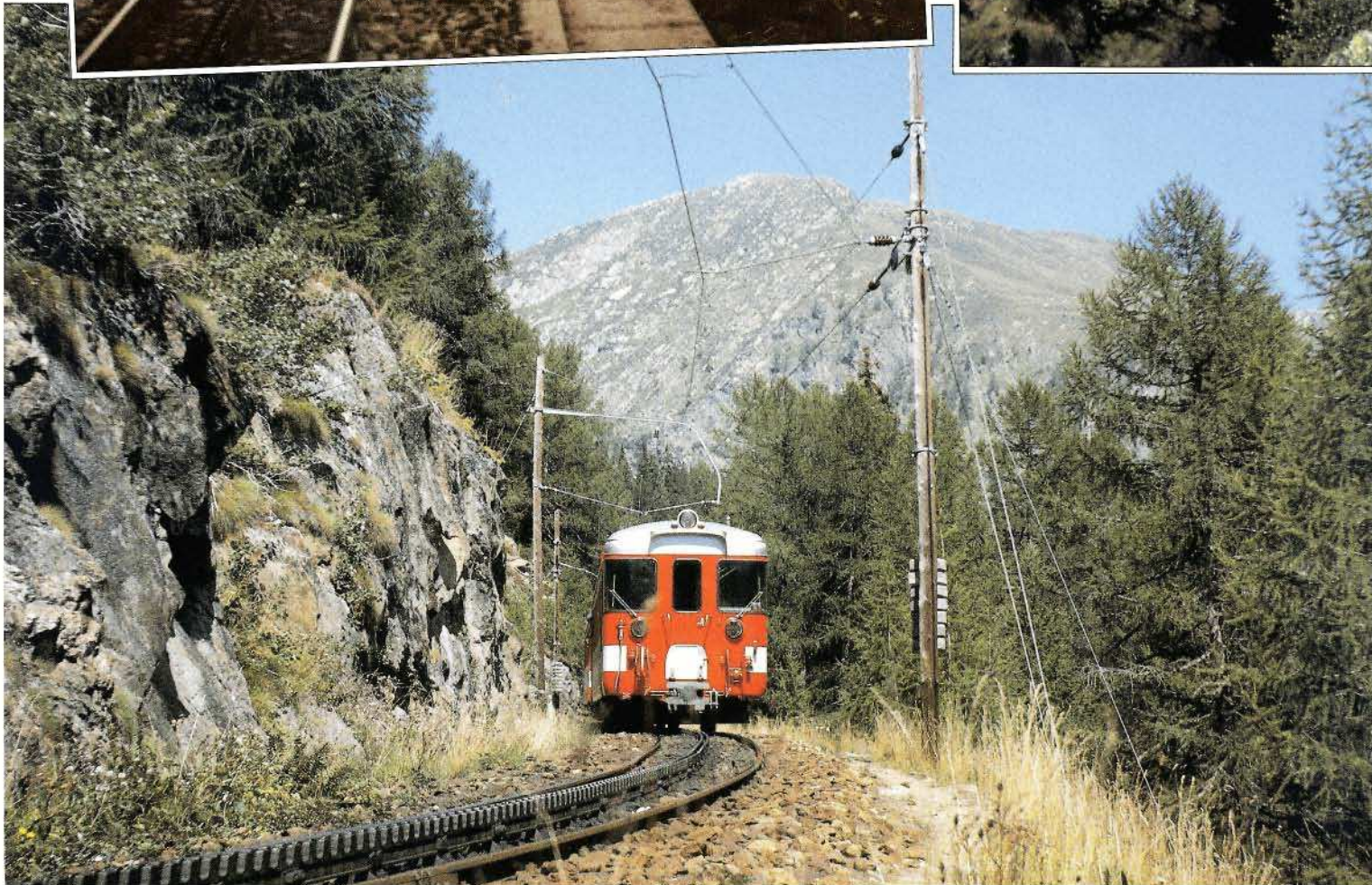
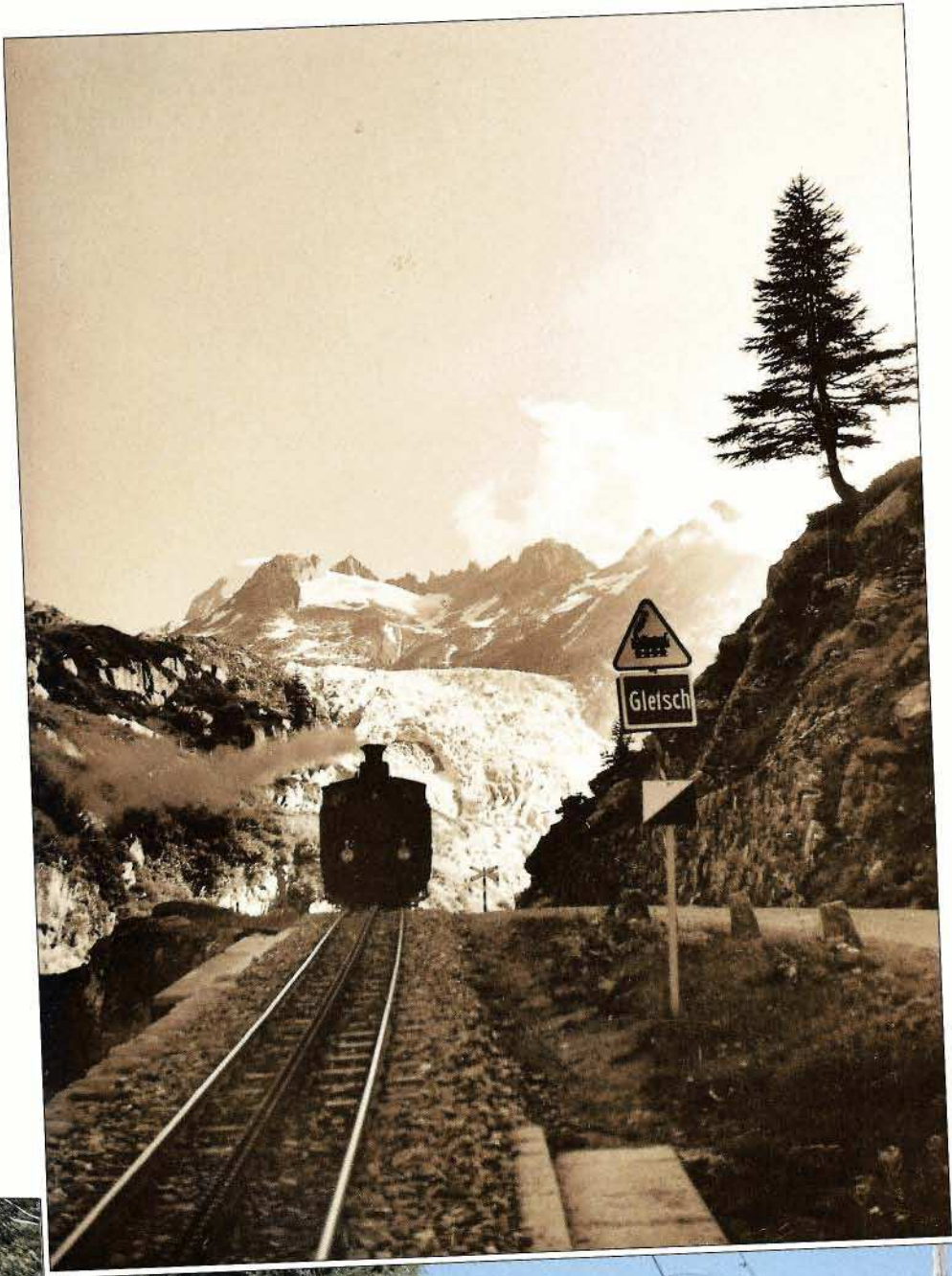




Bild 9: Im letzten FO-Betriebsjahr 1981 verabschiedeten sich Tausende von Eisenbahnfreunden von "ihrer" Bergstrecke und dem Rhonegletscher. **Abb.: H. Faust**

Bild 7 (linke Seite oben): Hinter Gletsch reicht der Rhonegletscher bis auf den Talboden. **Abb.: H. Hürimann**

Bild 8 (linke Seite unten): Ab 1972 befuhren fast ein Jahrzehnt lang moderne Pendelzüge die Furka-Bergstrecke (oberhalb Oberwald). **Abb.: P. Pfeiffer**

Bild 10 (rechts): Schienenbauer verlegen im Juni 1914, wenige Wochen vor Eröffnung der BFD-Trasse Brig – Gletsch, die letzten 500 m Gleis. **Abb.: Archiv FO**

Zur Bahngeschichte am Furka- und Oberalppass

Die Furka-Oberalp-Bahn begeistert ihre Fahrgäste nicht nur durch ihre technisch und landschaftlich sehenswerte Streckenführung, sie besitzt auch eine sehr interessante Baugeschichte. Darüber wurde bereits viel geschrieben, so auch in unserem Special 9/92 mit dem ersten Teil unserer FO-Reportage. Wir möchten uns hier aus Platzgründen auf die wesentlichen Ereignisse in der wechselvollen Geschichte der Bahnen am Furka- und Oberalppass beschränken.

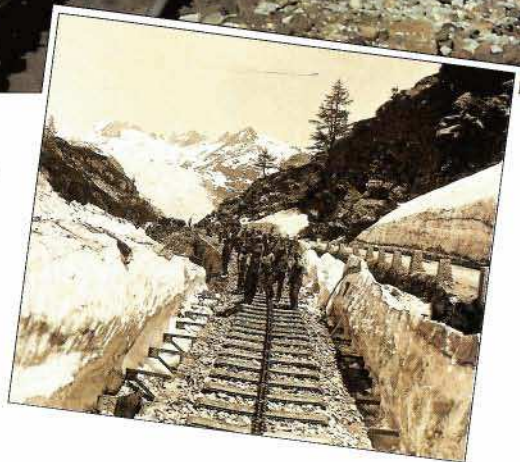
Ab Mitte des letzten Jahrhunderts befassten sich die Bahnbauer intensiv mit der

Planung von Verkehrsverbindungen in den Schweizer Zentralalpen. Aus vielen Ideen setzte sich schliesslich ein Bahnprojekt in Meterspur von Brig (Wallis) nach Disentis (Graubünden) via Oberwald – Gletsch – Furkapass – Realp – Andermatt – Oberalppass – Sedrun durch.

Eine von französischen Finanzkreisen dominierte Bahngesellschaft privaten Rechts mit Namen "Compagnie Suisse du chemin de fer de la Furka Brigue-Furka-Disentis (BFD)" nahm 1910 die Realisierung des Projektes in Angriff. Sie beauftragte die Baugesellschaft "Société des Batignolles"

aus Paris mit der Erstellung der Trasse und der vielen Bauwerke. In nur drei Jahren entstanden die ersten 46 km Bahnstrecke von Brig bis Gletsch; die Eröffnungsfeier fand am 30. Juni 1914 statt. Der Erste Weltkrieg behinderte die Fortsetzung der Arbeiten erheblich.

Hohe Mehrkosten aufgrund geologischer Schwierigkeiten beim Ausbruch des Furka-Scheiteltunnels, durch mangelhafte Planung und missliche Witterungsverhältnisse trieben die Gesellschaft bald in Finanznot. Lange Jahre 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 kräftiger Mithilfe der beiden Nachbarbahnen Visp-Zermatt-Bahn (VZ) und Rhätische Bahn (RhB) konnte die im Dornröschenschlaf dahinrostende Trasse am Furka- und

Oberalppass saniert und fertiggebaut werden. Der 1915 durchschlagene Furka-Scheiteltunnel erforderte umfangreiche Rekonstruktionsarbeiten, die im Spätherbst 1925 abgeschlossen wurden. Am 3. Juli 1926 verkehrte endlich der langersehnte Eröffnungszug durchgehend von Brig nach Disentis.

Bis zum Zweiten Weltkrieg standen bei der FO ausschliesslich Dampflok des Typs HG 3/4 als Triebfahrzeuge zur Verfügung. 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 elektrische Fahrleitung mit 11 000 V/16²/₃ Hz die neuangeschafften Elloks des Typs HGe 4/4 I. Tunneln und Galerien schützten vor den gefährlichsten Lawinen.

Die touristische Entwicklung verlangte Mitte der sechziger Jahre nach einer ganzjährigen Verkehrsverbindung zwischen dem Oberwallis und der Zentralschweiz. Das Projekt eines rund 15 km langen Furka-Basistunnels (Oberwald – Realp) wurde schon bald in Angriff genommen; 1973 begann der Felsausbruch an drei Stellen gleichzeitig. Wie schon früher beim Scheiteltunnel erforderten wiederum grosse geologische Widerwärtigkeiten und eine zu optimistische Finanzplanung ausserordentliche Anstrengungen bei Ingenieuren und Arbeitern. Nur bedeutende Geldzuschüsse der Bundesregierung konnten die Realisierung des Basistunnels gewährleisten. Mit seiner Eröffnung am 25. Juni 1982 stellte die FO den Zugverkehr über die nur jeweils im Sommer betriebene Furka-Bergstrecke ein. Im Sommer 1981 setzte eine grosse Invasion von Eisenbahnfreunden ein, welche die zauberhafte Trasse am Rhonegletscher ein letztes Mal bewundern wollten. Nach der offiziellen Stilllegung riss das Interesse an diesem technisch einzigartigen "Schienen-

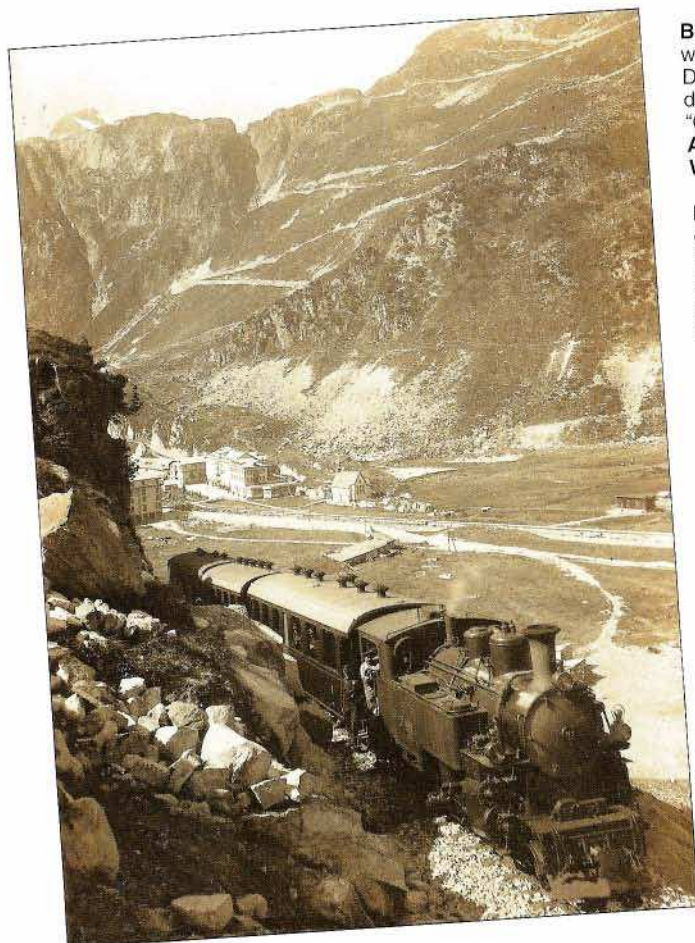


Bild 11 (oben): Talwärts fahrender FO-Dampfzug um 1938 vor dem Seiler-Nobelhotel "Glacier du Rhône".
Abb.: Photoglob-Wehrli AG

Bild 12 (links): Nach der Eröffnungsfeier 1914 posiert ein BFD-Zug vor dem Fotografen auf dem Bauabschnitt Gletsch – Muttbach. **Abb.: Sammlung Wagner**

Bild 13 (rechte Seite): 65 Jahre später plant die FO bereits die Streckenstilllegung an der Furka. **Abb.: G. Wagner**





Bild 14 (links): Die neugebaute Steffenbach-Klappbrücke bei der ersten Lastprobefahrt im August 1925. **Abb.: Archiv FO**

Bild 16 (rechte Seite): Lok HGe 4/4 I mit Zug 30 kurz vor der vorläufigen Stilllegung der Trasse (1981). **Abb.: H. Seyller**

Bild 15 (unten): Wiederingetriebnahme der Brücke im Sommer '92. **Abb.: Th. Küstner**

stück" nicht ab. Sofort formierte sich mit Unterstützung der internationalen Presse der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) und 1985 die private Aktiengesellschaft Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), die heute als Mitbesitzerin der stillgelegten Gleisanlagen und Gebäude zwischen Realp, Gletsch und Oberwald die Sanierung und Wiederinbetriebnahme zielstrebig vorantreibt.

Im Sommer 1994 fahren bereits drei fachmännisch instandgesetzte Schweizer Original-Dampflokos mit tadellos restauriertem DFB-Rollmaterial auf dem ersten Teilstück von Realp hinauf zur Furka (Urner Seite). Die Rekonstruktion des Furka-Scheiteltunnels und der Trasse nach Gletsch ist im Gange. Die Aufnahme des durchgehenden Dampf-Bahnbetriebes zwischen Oberwald und Realp ist rechtzeitig zur Jahrtausendwende geplant.

Und nun gehen wir gemeinsam 60 bis 80 Jahre in die Vergangenheit zurück, um die Bahnstrecke am Furka- und Oberalppass zur Dampfzeit zu erleben!

Zeittafel: Bahnen an Furka und Oberalp

- 21.07.1907 Erteilung der eidg. Konzession für Trasse Brig – Gletsch
- 08.10.1908 Erteilung der eidg. Konzession für Trasse Gletsch – Disentis
- 27.05.1910 Gründung der Furka-Bahngesellschaft (BFD) in Lausanne
- 22.06.1911 Baubeginn an der BFD-Trasse (Spatenstich in Naters)
- 24.06.1912 Gründung der Schöllenen-Bahngesellschaft (SchB) in Altdorf
- 23.05.1913 Baubeginn der Schöllenenbahn in Göschenen
- 30.06.1914 Streckeneröffnung Brig – Gletsch im Dampfbetrieb
- 25.09.1915 Durchstich des Furka-Scheiteltunnels (Muttbach – Furka)
- 16.05.1916 Lawinen zerstören die Steffenbachbrücke (Furka-Bergstrecke)
- 12.07.1917 Betriebsaufnahme elektrische Schöllenenbahn Andermatt – Göschenen
- 02.12.1923 Konkurs der Furka-Bahngesellschaft (BFD)
- 17.04.1925 Neugründung der Furka-Oberalp-Bahn (FO) in Brig
- 1925 Rekonstruktion der Bahnstrecke Gletsch – Andermatt – Disentis
- 17.06.1925 Erster Bauzug fährt durchgehend Disentis – Andermatt
- 21.06.1925 Erster Probezug fährt Gletsch – Muttbach
- 25.08.1925 Inbetriebnahme der neuen Steffenbach-Klappbrücke
- 18.10.1925 Erster Probezug fährt durchgehend Brig – Andermatt – Disentis
- 19.06.1926 Betriebsaufnahme Oberalpstrecke Andermatt – Disentis
- 03.07.1926 Eröffnung Brig – Andermatt – Disentis im Dampfbetrieb
- 22.06.1930 Betriebsaufnahme Glacier-Express Zermatt – St. Moritz
- 07.11.1941 Umspannung Gleichstrom/Wechselstrom der Schöllenenbahn
- 01.09.1942 Feier der durchgehenden Elektrifizierung Brig – Disentis
- 1947 Versand der Dampflokos HG 3/4 nach Indochina (Vietnam)
- 20.01.1951 Lawinen zerstören Hotel und Haltestelle Oberalpsee
- 10.05.1955 Einsturz des Furkareuss-Viadukts II (Wilerbrücke/Furka-Bergstrecke) wegen Pfeilerbruch
- 08.09.1955 Neubau der Wilerbrücke (in Stahlverbund) beendet
- 31.12.1960 Fusion Furka-Oberalp-Bahn (FO) und Schöllenenbahn (SchB)
- 01.01.1961 Auflösung der Verwaltungsgemeinschaft mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ), eigenständige FO-Direktion in Brig
- 15.05.1965 Lawine zerstört Dampflok HG 3/4 Nr. 10 oberhalb Gletsch
- 09.06.1968 Letzte offizielle durchgehende Dampfahrt Brig – Disentis
- 27.03.1971 Zugzusammenstoss bei Fürgangen
- 01.10.1973 Baubeginn Furka-Basistunnel (in Oberwald und Realp)
- 02.04.1981 Durchstich Furka-Basistunnel (Feier am 30.04.1981)
- 11.10.1981 Letzter FO-Zug befährt die Furka-Bergstrecke
- 22.04.1982 Gleis-Zusammenschluss im Furka-Basistunnel bei Tunnelmeter 7095, und der erste Probezug fährt durch die Tunnelröhre
- 25.06.1982 Eröffnungsfeier des Furka-Basistunnels Oberwald – Realp
- 26.06.1982 Aufnahme fahrplanmässiger Betrieb durch den Furka-Basistunnel
- 26.09.1982 Erste fahrplanmässige Autoverladezüge Furka-Basistunnel
- 25.08.1987 Gewaltige Hochwasserschäden bei der FO, in der Schöllenenlucht und auf der Furka-Bergstrecke (Schaden mindestens 40 Mio sFr)
- 20.10.1989 Wiederinbetriebnahme DFB-Dampflok HG 2/3 Nr. 6 "Weisshorn" (Einsatz erst ab Ende Mai 1991)
- 22.03.1990 Erteilung der eidg. Konzession an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke
- 31.10.1990 Ehemalige FO-Dampflokos aus Vietnam treffen in Hamburg ein
- 11.07.1992 Aufnahme Fahrplanbetrieb DFB Realp – Tiefenbach
- 22.09.1992 Dampflok HG 3/4 Nr. 1 trifft im Raw Meinigen ein
- 10.07.1993 Taufe der DFB-Dampflok HG 3/4 Nr. 1 "Furkahorn"
- 30.07.1993 Aufnahme Fahrplanbetrieb DFB Tiefenbach – Furka
- 17.09.1993 Taufe der DFB-Dampflok HG 3/4 Nr. 2 "Gletschhorn"
- 24.09.1993 Hochwasserschäden an DFB-Trasse (rund 600 000 sFr), FO-Bahnhof Brig durch Schutt und Schlamm überflutet
- 16.10.1993 Abbau der Steffenbachbrücke und Beginn der Winterruhe an der Furka-Bergstrecke

