

074 report

Feuer, Wasser, Zahnräder

Text und Fotos: Andreas Schwander

Als 1981 der Furkatunnel eröffnet wurde, legte die Furka-Oberalp-Bahn (FO) ihre Bahnstrecke über den Furkapass still.

Doch dank einer kleinen Gruppe von Enthusiasten fährt heute wieder eine Dampfbahn über den Pass.

Die Voraussetzungen für einen wirtschaftlich sinnvollen Bahnbetrieb an der Furka waren von Anfang an schlecht. Die Bahn konnte nur im Sommer während vier bis fünf Monaten betrieben werden, im Frühling mussten die Angestellten der FO die Trasse unter einer oft über 10 Meter hohen Schneeschicht ausgraben, Eisklötze, die sich in den Tunneln gebildet hatten, mit Dynamit zerkleinern und jeden Herbst die Steffenbachbrücke zusammenklappen und sicher verstauen, damit sie von den Lawinen nicht mitgerissen wurde.

Das Furkaloch

Mit der Eröffnung des 15 Kilometer langen Furkatunnels schienen alle die Probleme gelöst, nur hatte damit die Strecke auch einen grossen Teil ihres Reizes verloren und der Glacier Express war seines Namens nicht mehr würdig. Ein kleiner Verein von Eisenbahnverrückten hat sich damals in den Kopf gesetzt, die Bahn über den Pass weiter zu betreiben. Die Dampfbahn Furka Bergstrecke AG und der Trägerverein begannen darauf-

hin die Trasse zu renovieren und bereits abgerissene Brücken wieder in Stand zu stellen, sie bauten Depots und richteten Werkstätten ein. Die Bekanntheit des Glacier Express half mit, dass in ganz Europa, vor allem aber in Deutschland und Holland, Vereine entstanden, deren Mitglieder seit bald 20 Jahren Sommer für Sommer ihre Ferien an der Furka verbringen und dort pickeln, schaufeln, schweissen, mauern, sägen, feilen, bohren, und das alles ohne Bezah-

lung. Anders wäre es nie zu schaffen gewesen, dass gut 20 Jahre nach der offiziellen Schliessung der Strecke heute die Züge wieder bis nach Gletsch unterhalb des Rhonegletschers fahren.

Die Jazz-Lokomotive

Auch Lokomotiven und Wagen kamen auf abenteuerlichen Wegen zurück auf die Furka. Nach der Elektrifizierung waren einzelne Dampflokomotiven ins damalige Indochina verkauft worden. Nach



1 Seit der Saison 2000 dampft die Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB) wieder durch den Furka-Scheiteltunnel.

1 Depuis la saison 2000, le train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka (DFB) circule à nouveau à travers le tunnel somital de la Furka.



076 report



2

dem Vietnamkrieg wurde die Strecke stillgelegt und Anfang der 90er-Jahre konnte der Verein Furka Bergstrecke insgesamt sechs dieser Maschinen ganz oder in Teilen wieder in die Schweiz zurückbringen. Der Aufwand mit Vietnam hat sich gelohnt, denn die Zahnradlokomotiven, die an der Furka gebraucht werden, sind kompliziert, kostspielig und selten. Sie verfügen nicht wie normale Dampflokomotiven über zwei oder drei Dampfzylinder, sondern über vier. Davon sind zwei für den Adhäsionsbetrieb auf flacheren Streckenabschnitten zuständig, zwei weitere können separat zugeschaltet werden. Die «vietnamesischen» Lokomotiven des Typs HG 3/4 der DFB sind heute die leistungsfähigsten Zahnraddampflokomotiven Europas.

Ihre kleinste Dampflokomotive, die 1902 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur gebaute Weisshorn, bekam die DFB von der Schuljugend der Bündner Kantonshauptstadt Chur geschenkt. Sie gehörte früher der benachbarten Brig-Visp-Zermatt-Bahn und schob später bei den Emser Werken Güterwagen übers Werks Gelände. Schliess-



3

2-3 Lokführer Martin Horath hält dem Kohle schaufelnden Heizer die Feuertüre auf und beantwortet geduldig alle Fragen der Passagiere.

2-3 Le conducteur de la locomotive, Martin Horath, tient les portes du foyer ouvertes pour le chauffeur qui y verse des pelletées de charbon et répond patiemment à toutes les questions des passagers.

lich endete sie als Turngerät und Denkmal vor einem Schulhaus in Chur, bevor sie aus ihrem Dornröschenschlaf erlöst wurde. Auch die Weisshorn hat vier Zylinder, die aber faktisch zwei voneinander unabhängige Dampfmaschinen bilden. Sie produziert deshalb nicht das klassische rhythmische Dampflokomotivgeräusch, sondern einen unkonventionellen, beinahe jazzigen Sound.

Ein Hauch von Belle Epoque

Seit einem Jahr fährt die Bahn nun wieder durch den Furka-Scheiteltunnel bis hinunter nach Gletsch, dem berühmten kleinen Weiler mit seinen Hotels aus der Belle Epoque und dem Blick auf den Rhonegletscher. Weil inzwischen keine Fahrleitungsmasten mehr stehen, sieht die Bahn nun wieder ziemlich genauso aus wie zur Zeit ihrer Öff-



4

4 Die Drehscheibe in Realp funktioniert im Handbetrieb.

4 La plaque tournante de Realp fonctionne manuellement.

nung anfangs des 20. Jahrhunderts. Die Wagen sind liebevoll zurechtgemacht, die Lokführer kümmern sich bei jedem Halt mit dem Lappen um den Glanz der Maschinenteile, fürs Publikum und für die Lokomotive. Besonders attraktiv ist es, wenn an Tagen mit viel Publikum zwei Züge im Abstand von



5-6 Schaufeln, ölen, Manometer kontrollieren und auf den Kessel achten. Die Arbeit des Heizers ist anspruchsvoll.

5-6 Pelleter, huiler, contrôler le manomètre et surveiller la chaudière. Le travail de chauffeur demande beaucoup.

etwa einer Viertelstunde unterwegs sind und die Passagiere mitverfolgen können, wie auf den Haltestellen rangiert und Wasser aufgefüllt wird oder wie Lokführer und Heizer die Lokomotiven auf den Drehscheiben wenden. Und wem die Fahrt Spass gemacht hat, der kann sich gleich anmelden zum Schaufeln, Pickeln, Schweissen, Drehen, Hämmern und Löten. Denn bis die Bahn voraussichtlich im Jahr 2006 in Ober-

wald auf der Walliser Seite ankommt und die Bergstrecke nach 25 Jahren wieder durchgehend befahrbar sein wird, bleibt noch viel zu tun. ♦

Die Furka-Bergstrecke

| | |
|--|---|
| Betriebsfähige Streckenlänge: | 17,8 km |
| Fahrtdauer: | Strecke Realp-Gletsch ca. 1 Std. 45 Min. |
| Anteil Adhäsion/Zahnradbetrieb: | 30%/70% |
| Spurweite: | 1000 mm |
| Kunstabauten: | 5 Tunnels, 11 Brücken, 4 Stationsanlagen |
| Fahrpreise: | Je nach Streckenabschnitt 34 bis 55 CHF |
| Fahrplan: | Vom 30. Juni bis 7. Oktober: jeweils freitags, samstags und sonntags. Vom 13. Juli bis zum 23. August täglich, Platzgarantie nur bei Vorreservation |

Weitere Infos und Reservationen

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Reisedienst, Postfach 35, CH-3999 Oberwald (Wallis), Tel. 0848 000 144, Fax 0848 000 144 12, E-Mail: dfb-reisedienst@goms.ch, Internet: www.net4u.ch/dfbfurka

078 report

7-9 Gletsch sieht wieder fast so aus wie zur Zeit der Eröffnung der Bahn. Doch der Rhonegletscher ist beinahe verschwunden.

7-9 Gletsch ressemble à peu de choses près à ce qu'il était au temps de l'ouverture de la ligne. Mais le glacier du Rhône a presque disparu.



Du feu, de l'eau et des crémaillères

Traduction: Inter-Translations

Lorsque le tunnel de la Furka fut ouvert en 1981, le Chemin de fer de la Furka-Oberalp (FO) a fermé sa ligne du col de la Furka. Cependant, grâce à un petit groupe d'enthousiastes, un train à vapeur circule à nouveau aujourd'hui par le col.

Les conditions d'une exploitation ferroviaire rentable au col de la Furka étaient défavorables dès le début. Le train ne pouvait circuler qu'en été pendant quatre à cinq mois, au printemps les employés

de la FO devaient dégager le tracé d'une couche de glace de souvent plus de 10 mètres, casser à la dynamite des blocs de neige qui s'étaient formés dans les tunnels, replier chaque automne le pont de Steffenbach et le sécuriser de manière à ce qu'il ne soit pas emporté par les avalanches.

Le trou de la Furka

Avec l'ouverture du tunnel de la Furka, de 15 km de long, tous les problèmes semblaient résolus, mais la ligne avait aussi perdu une grande partie de son charme et le Glacier Express ne faisait plus honneur à son nom. Une petite association de fous de chemins de fer se mit en tête à l'époque de faire circuler à nouveau le train par le col. Le train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka (DFB AG) et son association commencèrent alors à restaurer le tracé et à remettre en état des ponts déjà démolis, ils construisirent des dépôts et installèrent des ateliers. Le renom du Glacier Express contribua dans toute l'Europe, et surtout en Allemagne et en Hollande, à la formation d'associations, dont les membres passent depuis bientôt 20 ans, été après été, leurs vacances à la Furka et y plochent, pellètent, soudent, maçonnent, scient, liment, percent, et tout cela sans rétribution. Sans

cela, on n'aurait jamais pu faire à nouveau circuler aujourd'hui, 20 bonnes années après la fermeture officielle de la ligne, les trains jusqu'à Gletsch au-dessous du glacier du Rhône.

La locomotive «jazz»

Même les locomotives et les voitures revinrent par des chemins aventureux à la Furka. Après l'électrification, certaines locomotives à vapeur avaient été vendues à ce qui constituait alors l'Indochine. Après la guerre du Vietnam, la ligne fut fermée et au début des années 90, l'association Ligne sommitale de la Furka put rapatrier tout ou partie de six de ces machines en Suisse. Passer par le Vietnam a valu la peine, car les locomotives à crémaillère appropriées pour la Furka sont compliquées, rares et chères. Elles ne disposent pas comme les locomotives à vapeur normales de deux ou trois cylindres, mais de quatre. Deux sont responsables de l'adhérence sur des tronçons de ligne plats, les deux autres peuvent être activés à part et commandent la crémaillère par un entraînement sur les passages abrupts. Les locomotives «vietnamiennes» de type HG 3/4 de la DFB sont aujourd'hui les locomotives à vapeur à crémaillère les plus performantes d'Europe.



080
report

C'est la jeunesse scolaire du chef-lieu du canton des Grisons, Coire, qui offrit à la DFB sa plus petite locomotive à vapeur, la «Weisshorn», construite en 1902 à Winterthur par la Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Elle appartenait autrefois au Chemin de fer Brigue-Viège-Zermatt avoisinant et achemina par la suite des wagons de marchandises sur le terrain des usines Emser Werke. Elle termina sa course comme appareil de gymnastique et monument devant une école à Coire, avant d'être tirée de son sommeil de Belle au bois dormant. La Weisshorn a aussi quatre cylindres, qui forment en fait deux machines à vapeur indépendantes. C'est la raison pour laquelle elle ne produit pas le ronronnement rythmé classique de locomotive à vapeur, mais un son non conventionnel rappelant le jazz.

Un souffle de Belle Epoque

Depuis une année, le train descend à nouveau à travers le tunnel sommital de la Furka jusqu'à Gletsch, le célèbre petit hameau avec ses hôtels de la Belle Epoque et sa vue sur le glacier du Rhône. Puisque désormais aucun support de caténaire ne s'y dresse, le train renvoie une image assez fidèle du temps de son inauguration au début du XX^e siècle. Les voitures sont aménagées avec soin, les conducteurs de locomotive font briller les pièces de la machine à chaque halte, pour le public et pour la locomotive. Quoi

de plus fascinant pour les passagers, lors de journées de grande affluence, lorsque deux trains circulent avec environ un quart d'heure de décalage, que d'observer l'aiguillage aux arrêts et l'approvisionnement en eau ou comment le



conducteur et les chauffeurs tournent la locomotive sur la plaque tournante? Et ceux que le voyage a amusés peuvent s'inscrire aussitôt pour une partie de piochons-pellets-soudons-maçonnons-scions-limons-perçons. Car jusqu'à ce que le chemin de fer arrive comme prévu en 2006 à Oberwald du côté valaisan et que la ligne sommitale soit à nouveau praticable sur toute sa distance après 25 ans, il reste encore beaucoup à faire. ♦

10 DREHSCHLEIBEN GIBT ES HEUTE NUR NOCH AUF WENIGEN BAHNHÖFEN. ENTSPRECHEND GROSS IST DAS INTERESSE DER PASSAGIERE.

10 PEU DE GARES ONT ENCORE DES PLAQUES TOURNANTES AUJOURD'HUI. L'INTÉRÊT DES PASSAGERS EST D'AUTANT PLUS GRAND.

La ligne de la Furka

| | |
|------------------------------------|---|
| Distance exploitable: | 17,8 km |
| Durée du trajet: | ligne Realp-Gletsch env. 1 heure 45 min |
| Part adhérence/crémaillère: | 30%/70% |
| Ecartement de la voie: | 1000 mm |
| Ouvrages d'art: | 5 tunnels, 11 ponts, 4 stations |
| Prix des billets: | en fonction de la section de trajet 34 à 55 CHF |
| Horaires: | Du 30 juin au 7 octobre: les vendredis, samedis et dimanches. Du 13 juillet au 23 août: tous les jours, place garantie uniquement sur réservation |

Autres informations et réservations

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Reisedienst, case postale 35, CH-3999 Oberwald (Valais), tél. 0848 000 144, fax 0848 000 144 12, e-mail: dfb-reisedienst@goms.ch, internet: www.net4.u.ch/dfbfurka