

Mit Dampf über den Furkapass

Autor(en): **Naegele, Verena**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaersblätter**

Band (Jahr): **94 (2020)**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-858445>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



DFB 704

Mit Dampf über den Furkapass

Verena Naegele

Seit 25 Jahren sorgt die Wagenwerkstatt Aarau dafür, dass schmucke, revidierte Bahnwagen aus der Gründerzeit auf der Bergstrecke der Furka-Dampfbahn tuckern. Ein wertvoller Beitrag zur Erhaltung des technischen Kulturguts und alter Handwerkskunst.

Es stampft und dampft, und im Takt «tata-tata-tata-tata» tuckert die Dampflokomotive HG 4/4 704 durch die Lande, auf der grossartigen Strecke der Furka-Oberalp-Bahn. Aber nicht nur der Lärm der fauchenden Maschine ist beträchtlich, auch die Rauch- und Kondenswassersäule über dem Tal ist nicht zu übersehen, wenn sie über die legendäre, aufziehbare Steffenbachbrücke und den imposanten Steinstafelviadukt die Furkapassstrecke hinaufkeucht. Dann geht es nach dem 1874 Meter langen Scheiteltunnel auf rund 2100 Metern Höhe wieder bergabwärts, hinunter ins Wallis nach Gletsch und Oberwald, noch immer dampfend und keuchend, dank den greifenden Zahnradstangen in gemächlichem Tempo. Hier sind die Kraft und die Mechanik noch allgegenwärtig, die es braucht, um steiles Gelände zu überwinden und den Fortschritt in die Stadt und aufs Land zu bringen.

Mit Erfolg absolvierte die Dampflokomotive HG 4/4 704 am 6. Oktober 2018 auf die eben beschriebene Art ihre letzte Probefahrt nach zwölf Jahre dauernden Revisionsarbeiten in der Lokwerkstatt Uzwil. Die 1990 auf spektakuläre Weise aus dem

← Die HG 4/4 704 bei der Probefahrt über den Furkapass. (Foto: Dampflokomwerkstatt Uzwil)

Dschungel in Vietnam per LKW, Schiff und Bahn zurückgeholt, verrosteten vier Lokomotiven wurden in den 1920er-Jahren in der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) gefertigt und waren bis 1975 in Vietnam im Einsatz. Die HG 4/4 704, von der SLM 1923 für das französische Kolonialministerium in Indochina gebaut, wurde in 48 000 Stunden Fronarbeit vom Rosthaufen zu einer neuwertigen Lokomotive restauriert und ist nun das neue Prunkstück auf der Strecke zwischen Realp und Oberwald. Die wunderschöne imposante HG 4/4 704 hat eine Leistung von 800 PS und ist die stärkste Schmalspur-Zahnrad-Dampflokomotive Europas. Die Schwesterlok HG 4/4 708 ist noch in Revision. Zwei Lokomotiven des Typs HG 3/4 sind bereits seit längerem an der Furka im Einsatz: Diese waren einst bis 1947 für die damalige Furka-Oberalp-Bahn unterwegs und wurden erst dann nach Vietnam verkauft.

25 Jahre Wagenrevisionen

Doch was wäre die Zahnrad-Dampflokomotive HG 4/4 704 auf ihrer Probefahrt ohne die dazu passenden Eisenbahnwagen? Ohne den schmucken, blauen ABD 4554 Baujahr 1928, den ABD 4558 Baujahr 1925 und den B 4229 Baujahr 1935, mit der jeweiligen Aufschrift in leuchtend gelben Lettern «Furka Bergstrecke»? Natürlich sind diese rüttelnden vierachsigen Eisenbahnwagen nicht so spektakulär wie das Ungetüm vorneweg. Aber es ist das Miteinander, das Ensemble von alter Dampflok und alten Wagen mit Holzaufbauten, das zum Faszinosum «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» gehört und die Eisenbahnlandschaft bereichert. Zu verdanken ist dies zu einem wichtigen Teil der Wagenwerkstatt Aarau, die seit nunmehr 25 Jahren zum Gelingen des Grossprojekts Furka beiträgt, indem sie bisher nicht weniger als 16 Wagen in Totalrevision wieder fahrtüchtig gemacht hat. Die in Aarau domizilierte Sektion Aargau ist neben Zürich die grösste des Vereins Dampfbahn Furka-Bergstrecke und unverzichtbar für den aufwendigen Betrieb und Unterhalt der alten Furka-Bergstrecke.

Angefangen hatte alles 1982 mit der Inbetriebnahme des Furka-Basistunnels, was gleichbedeutend war mit dem Rückbau der Bergstrecke, die wegen Schnee und Lawinen ohnehin nur in den Sommermonaten betrieben werden konnte. Doch schon ein Jahr später gründeten Eisenbahnfreunde einen Verein, um die historische Bergstrecke zu erhalten. Am 6. Februar 1987 fand in Aarau im «Aarauerhof» die Gründung der Sektion Aargau statt. Schon im ersten Jahr wurden zwei Bauwochenenden und zwei Arbeitswochen beschlossen, während denen man sich ehrenamtlich an der Inbetriebnahme der Strecke beteiligen konnte. Dazu gehört bis

→ Aufbau der Steffenbachbrücke. (Foto: Beat Moser)

1 Fessler, Peter. In: Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, Bd. 77, Nr. 13, 1. April 1933, S. 356f.

2 Stadler, Matthias: Die aufklappbare Brücke von Realp. In: Luzerner Zeitung, 18.5.2017.

3 Steinmann, Martin: Die Geschichte der Riggensbach-Werkstätten in Aarau. In: Aarauer Neujahrsblätter 2006. Baden 2005, S. 13–19.

4 Rey, Adolf: Die Entwicklung der Industrie im Kanton Aargau. Aarau 1937, S. 142.

heute auch das Aufstellen und Einholen der Steffenbachbrücke, ein Wunderwerk der Ingenieurskunst. Beim Bau der Furka-Oberalp-Bahn in den Jahren 1912 bis 1914 wurde zwischen Tiefenbach und Realp der regelmässig von Lawinenabgängen betroffene Steffenbach mittels eines Betonviadukts überbrückt, doch schon im Frühjahr 1915 fegte eine Lawine den Viadukt vollständig weg. So entschloss man sich für eine Brücke in Stahlkonstruktion, die aus drei aufklappbaren Teilen besteht: dem auf der Tiefenbachseite gelagerten Oberteil, dem Unterteil auf der Realpseite und dem Mittelstück, das scharnierartig am Unterteil auf der Realpseite angehängt ist.¹ Im Herbst wird die Brücke in Fronarbeit von rund 15 Männern – darunter auch «Aarauern» – jeweils eingeklappt und im Frühling wieder installiert. Bauleiter Patrick Smit erklärt, wieso die Männer die Strapazen auf sich nehmen: «Diese Arbeit ist wie ein Virus, gegen welches es kein Gegenmittel gibt.»²



Die Ära Riggenbach

In Aarau erfolgte der Startschuss zur Wagenwerkstatt am 1. April 1994, als man mit dem Management der Sprecher + Schuh AG einen Mietvertrag für die Industriehalle der ehemaligen Firma Aeschbach an der Industriestrasse abschliessen konnte. Damit setzte man eine alte Tradition der Zahnrad-eisenbahn fort, die 1870 in Aarau mit der Gründung der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen durch Niklaus Riggenbach ihren Anfang nahm, bereits 1879 mit der Stilllegung der Werkhallen allerdings wieder endete.³ In der noch heute auf dem Zeughausareal stehenden Werkhalle wurden Lokomotiven, Brücken, Waggons und Dampfmaschinen produziert. Internationale Bedeutung erlangte eine Zahnradlokomotive «System Riggenbach», die an der Weltausstellung

1878 in Paris gezeigt wurde.⁴ Die wichtigste Anlage dieser Art entstand auf der Rigi, wo das erste europäische Gebirgsbahnprojekt, die Vitznau-Rigibahn der Ingenieure Niklaus Riggenbach, Ferdinand Adolf Naeff und Olivier Zschokke im Mai 1871 auf der Strecke Vitznau–Rigi-Staffel den Betrieb aufnahm.⁵ In den Werkstätten in Aarau und bei Th. Bell in Kriens wurde auch die am 21. Juli 1879 eröffnete Giessbachbahn erbaut, die als Bremsvorrichtung das Zahnstangensystem Riggenbach verwendete.⁶ Projektleiter war damals Roman Abt, dessen Weiterentwicklung der Zahnradtechnik diejenige von Riggenbach ablöste und die heute auch Standard bei der Revision der Furkabahnwaggons in Aarau ist.



Mit Dampf über den Furkapass

Initialzündung für den Aufbau einer Furkabahnwerkstatt war 1994 die Teilinbetriebnahme der Bahnstrecke von Realp nach Furka, die eine Wagenknappheit zur Folge hatte. Die Werkstätten Goldau und Chur, die bisher dafür zuständig waren und wo auch ein Teil der «Aarauer» arbeitete, verfügten nicht über die Kapazität für einen Ausbau. So wurden auf dem Aeschbach-Areal in Aarau zu Beginn der neuen Werkstattära Ergänzungsarbeiten wie Sitzbänke für die zwei Aussichtswagen C 2351 und C 2352, Weichenzeiger oder Loklampen gefertigt. Die grosse Stunde in Aarau schlug dann 1998 mit der Revision des blauen Vierachswagens ABD 4554, der nun stolz über die Furka-Gleise fährt, seit Neustem gezogen von der Dampflok HG 4/4 704. Der Bahnwagen lief ursprünglich auf der Brünig-Strecke der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), in Goldau wurde dessen Revision begonnen, dann aber in Aarau vollendet. Das Prunkstück hat 12 Plätze in der 1. Klasse und 32 Plätze in der 2. Klasse, ausgestattet ist es mit originalgetreuen Bänken. Ein weiterer Meilenstein folgte Anfang des 21. Jahrhunderts, wie Werner

↑ In der Wagenwerkstatt revidierte Bahnwagen im Schnee in Realp. (Foto: Heinz Unterweger)

5 König, Wolfgang: Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939. Deutsches Museum, Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung, Bd. 2. Frankfurt / New York 2000, S. 87.

6 <http://www.seilbahn-nostalgie.ch/giessbach.html> (12. 4. 2019).

7 25 Jahre Wagenwerkstatt Aarau. Festschrift 2019, S. 9.

Beer, Werkstattleiter in Aarau, nicht ohne Stolz erzählt: «Mit dem B4229 führten wir von 2001 bis 2003 die erste Totalrevision eines Personenwagens inklusive Chassis durch. Nachdem Aarau seine Kompetenz bewiesen hatte, wurde die Stadt zur Wagenwerkstatt der Dampfbahn.»



↑ Aufbau des total revidierten Drehgestells in der Werkstatt Aarau. (Foto: Beat Unterweger)

Aufwendige Totalrevisionen

Die Arbeiten an den Bahnwagen sind aufwendig, vielschichtig und kompliziert. Die einst in der Waggonfabrik der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) in Neuhausen am Rheinfall mit Holzwagenkasten erbauten Eisenbahnwagen kommen meist in desolatem Zustand nach Aarau und brauchen weitgehende Revisionen. Zwischen 1890 und 1935 entstanden, weisen sie mit wenigen Abweichungen das gleiche Konstruktionskonzept auf. Auf einem massiven Stahlchassis, bestehend aus zusammengenieteten Normwinkel- und U-Profilen, ruht ein nicht selbsttragender Holzkasten. Dieser Kasten, als Gerippe ausgebildet, ist innen mit Holzplatten und aussen mit Blechen verkleidet. Die Inneneinrichtung ist am Boden, den Wandpfosten oder an den Dachspanten angeschraubt. Bei den Zweiachsern sind Puffer, Kupplungen, Bremsanlage und Achslager fest mit dem Chassis verbunden. Die längeren Vierachser haben zwecks Kurvengängigkeit Drehgestelle, in die auch ein Teil der Bremsanlage eingebaut ist.⁷

Die in Aarau revidierten oder nach alten Plänen auf den originalen Wagenchassis neu aufgebauten Waggons sind wahre Schmuckstücke. Nicht nur, weil sie in den Farben Blau oder Rot zusammen mit den Dampfloks in der Landschaft des Furkapasses ein sehenswertes Ensemble bilden. Auch im Innern sind sie mit viel Liebe zum Detail ausgebaut. Besonders ins Auge stechen die weiss gestrichenen Holzdecken mit ihren kunstvollen Lampen aus Messing, die beide Wagenklassen schmücken. Sind in der 2. Klasse historische Holzbänke aus Eschenlatten und polierten Messingschrauben angebracht, so bietet die 1. Klasse mit ihren gepolsterten Sitzen in Farbmustern der Zeit einen höheren Komfort. Und dank der Dampfheizung, welche die Wärme des Lok-Dampfes über Rippenrohre nutzt, wird einem bei der abenteuerlichen



Fahrt über den Furkapass nie kalt. Um dies alles bewerkstelligen zu können, braucht es Freiwillige: Insgesamt sind es fünfzig bis siebzig Personen vom Schlosser, Schreiner, Maler bis zum Elektriker und Monteur, die in Fronarbeit an den Wagen arbeiten. Und wenn ein schmuckes Teil aus der Werkstatt in Aarau nach Realp verfrachtet wird, sind von den «Fronis» – wie sie sich stolz nennen – an die 10 000 Stunden daran gearbeitet worden. Höhepunkte bilden sicherlich die Zweiachser AB 4462, BD 2503 und B 4231, die 1914 zur Erstausrüstung der Furka-Oberalp-Bahn gehörten und in den Jahren 2016 bis 2020 in der Wagenwerkstatt in Aarau nach Originalplänen wieder betriebsfähig gemacht wurden.

Neue Werkstatt «Rohrerstrasse»

Die Wagen-Oldtimer erhielten ihren alten Glanz aber nicht mehr auf dem Aeschbach-Areal: Bereits im Jahr 2005 zeichnete sich ab, dass dieser Standort einer Grossüberbauung samt Fussballstadion weichen sollte, was den Verein in arge Bedrängnis brachte. Es war dann die Stadt Aarau, die den leerstehenden alten Schlachthof an der Rohrerstrasse 118 als neuen Werkstattstandort anbot. Nach grossen räumlichen Anpassungen – dem Einbau von Rolltoren und eines Hallenkrans, den notwendigen Elektroinstallationen und der Druckluftversorgung – nahm die neue Wagenwerkstatt Aarau ihre Tätigkeit wieder auf und lieferte 2009 den ersten Bahnwagen, den Vierachser ABD 4558 nach Realp aus.⁸ Auch dieses Schmuckstück aus der Aarauer Werkstatt wurde übrigens von der «Vietnam-Lok» HG 4/4 704 im Herbst 2018 über den Furkapass gezogen. Im anschliessenden Winter schlummerte er, wie alle anderen Wagen auch, unter einer Schneedecke in Realp vor sich hin.



↑ Blick in die 2. Klasse eines in Aarau restaurierten Bahnwagens. (Foto: Heinz Unterweger)

← Ein Wagen wird in der Wagenwerkstatt Aarau neu aufgebaut. (Foto: Heinz Unterweger)

↘ Letzte Handgriffe beim Einbau der Bestuhlung. (Foto: Heinz Unterweger)

8 Ebd., S.7

9 Ebd., S.27.

10 Ebd., S.17.

Wahrlich keine idealen Bedingungen für Bahnwagen mit Holzaufbauten! Die mit viel Fachkenntnis und Liebe erneuerten Fahrzeuge sind im Sommer wie auch im Winter Regen und Schnee ausgesetzt. Durch die Ritzen der Aussenhaut, vor allem im Bereich der Fenster, dringt unvermeidlich Nässe in den Bereich der tragenden Konstruktion und führt zur Verrottung des Holzes.⁹

Diesem Manko wird nun Abhilfe geschaffen: Ein Traum der Mitglieder des Vereins Dampfbahn Furka-Bergstrecke geht in Erfüllung. Geplant ist seit Längerem eine Wagenhalle am Ausgang von Realp, vor dem Depot der Lokomotiven. Mit der Inbetriebnahme können auf den vier Gleisen alle Wagen der Dampfbahn geschützt abgestellt werden. Als Besitzerin der Mehrzahl der historischen Personenwagen, deren Versicherungswert zwischen 500 000.– Franken für einen Zweiachser und 700 000.– Franken für einen Vierachser liegt,¹⁰ beteiligte sich die Sektion Aargau des Vereins besonders intensiv an der Projektstudie und der Geldsuche. Mitte 2018 konnte mit den Aushubarbeiten begonnen werden, und so stehen die historischen «Aarau» Personenwagen bald geschützt unter dem Dach der frisch erbauten Wagenremise Realp. Damit ist ein weiterer Meilenstein geschafft, der garantiert, dass der Name der Stadt Aarau weiterhin mit Dampf und Rauch über den Furkapass getragen wird.

Die Autorin

Verena Naegele ist promovierte Historikerin und Musikwissenschaftlerin und arbeitet als Kuratorin, Publizistin und Dozentin. Sie lebt in Rombach.

