

Furka-Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 3

Nach Beginn der Bauarbeiten im Jahr 1911 bestellte die Furka-Bahngesellschaft (BFD) bei der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur zehn Tender-Dampflokomotiven der Mogul-Baureihe HG 3/4. Es wurden 45 t schwere Vierzylinder-Triebfahrzeuge mit getrennt steuerbaren Antrieben über Adhäsion und Zahnrad konstruiert, die mit 14 bar Kesseldruck eine Verbundleistung von 440 kW erbrachten. Damit liess sich eine Anhängelast von 60 t mit 40 km/h auf 25 Promille Steigung und 14 km/h in Zahnstangenabschnitten bis 110 Promille befördern. Der Kaufpreis einer Lok betrug CHF 82'000.—.

Die ersten vier Maschinen wurden bereits 1913 abgeliefert. Die Lok Nr. 1 und 2 kamen nach Brig, die Nr. 3 nach Disentis/Mustér. HG 3/4 Nr. 4 wurde von der Bahngesellschaft kurzfristig nach Andermatt beordert, wo man sie in Einzelteilen zum Bahnhof der Gotthardbahn in Göschenen und dann mit Pferdefuhrwerken durch die Schöllenschlucht anlieferte und anschliessend zusammenbaute. Die Lokomotiven wurden umgehend für die Bautransporte eingesetzt.

Nachweislich erreichte die Lok Nr. 3 am 4. November 1913 mit einem ersten Zug den Bahnhof Sedrun. Erst zwei Jahre später waren Disentis und Andermatt durchgehend mit einem Meterspurgleis verbunden. Zum Fahrplanverkehr kam es aber wegen Konkurs der BFD vorerst nicht. Die Streckenabschnitte am Oberalppass und auf der Urner Seite des Furkapasses blieben während einem Jahrzehnt im Dornröschenschlaf. Erst im Juni 1925 traten die Loks Nr. 3 und 4 wieder vor Bauzügen in Erscheinung. Sie halfen bei der Fertigstellung der Anlagen nach der Neugründung der Furka-Oberalp-Bahn (FO), die am 3. Juli 1926 ihren Betrieb auf der gut 100 km langen Strecke zwischen Brig und Disentis aufnahm.

Dampfbetrieb bis 1942

Während 16 Jahren bestritten die zehn Dampflokomotiven den gesamten Zugbetrieb und wurden auch dem ab 1930 verkehrenden Glacier Express vorgespannt. In den Jahren 1941/42 erhielt die FO-Strecke eine mit 11000 Einphasen-Wechselstrom gespeiste Fahrleitung. Die Zugförderung übernahmen nun die neu beschafften Elektrolokomotiven HGe 4/4 Nr. 31 bis 37 und die ersten Triebwagen ABDeh 2/4 Nr. 42 bis 45. Die überzähligen Dampfloks fanden neue Einsatzgebiete: Zwei HG 3/4 kamen 1940/41 zu den Westschweizer Privatbahnen MOB und BAM und später nach Frankreich, während vier Loks 1947 nach Indochina (Vietnam) verschifft wurden.

Bei der FO verblieben die vier Loks Nr. 3, 4, 5 und 10, die man als fahrdrahtunabhängige Triebfahrzeug-Reserve gelegentlich für Einsätze vor Bau- und Sonderzügen, bei der Schneeräumung sowie bei der Demontage und Montage der Fahrleitung auf der Furka-Bergstrecke anheizte. Die Nr. 5 stand zwischen 1959 und 1969 auf einem Abstellgleis und diente als Ersatzteilerpender. Die Lok Nr. 10 war im Mai 1965 nach einem Lawinenunfall abgebrochen worden.

Nach der Inbetriebnahme der beiden Dieselloks HGm 4/4 Nr. 61 und 62 im Jahr 1967 gab es für die kohlegefeuerten Maschinen kaum mehr Verwendung. Während Lok Nr. 3 umgehend abgestellt wurde, blieb die Nr. 4 bis 1972 einsatzfähig.

1970: Neue Heimat über dem Genfersee

Die neu gegründete Museumsbahn Blonay-Chamby (BC) zeigte 1967 Interesse an der ungenutzt herumstehenden Lok Nr. 3, die ihr die FO in der Folge als Geschenk überliess. So kam sie in die Region oberhalb von Montreux und Vevey, wo man sie ab 1970 vorerst als Ausstellungsobjekt auf einem Abstellgleis in Chaulin bewundern konnte. Das Ziel war, die technisch einzigartige Lokomotive wieder betriebsfähig herzurichten. Es sollten aber 17 Jahre vergehen, bis mit der Aufarbeitung begonnen werden konnte. Die wichtigsten Arbeiten wurden in der Werkstätte der GFM-Bahngesellschaft in Bulle (FR) ausgeführt. Bei einem grossen Fest am 17./18. Juni 1989 durfte die neu als BFD No. 3 bezeichnete Furka-Lok ihre zweite Jungfernfahrt absolvieren. Fortan präsentierte sie sich an vielen Wochenenden vor Nostalgiezügen auf der reinen Adhäsionsstrecke von knapp drei Kilometer Länge zwischen Blonay und Chamby. Bei einer Totalrevision zwischen 2000 und 2003 erhielt sie eine technische Auffrischung. Der Zahnradantrieb ist intakt geblieben, heute aber für den Betrieb nicht zugelassen.

2014: Wiedersehen an der Furka

Nachdem an Ostern 1993 bereits die Furka-Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 4 bei ihrem 80. Geburtstag zu einem Kurzbesuch in Blonay und Chamby weilte, kommt es Mitte August 2014 zu einem Zusammentreffen der vier noch betriebsfähigen HG 3/4 Nr. 1, 3, 4 und 9 in Oberwald, bzw. Gletsch. Dazu wird Lok BFD Nr. 3 am 6. August mit einem Strassentransport von Vevey ins Obergoms befördert. Sie soll sich dann am Wochenende 16. / 17. August 2014 dem interessierten Publikum bei nostalgischen Fahrten mit der historischen Zugsgarnitur der MGBahn zwischen Reckingen und Oberwald präsentieren. Dies wird sicher einer der Höhepunkte der Feiern zum 100-jährigen Bestehen der Bahnstrecke zwischen Brig, Oberwald und Gletsch, welche MGBahn, Dampfbahn Furka-Bergstrecke und die regionalen Tourismusorganisationen gemeinsam veranstalten werden. Ein solch attraktives Stelldichein der vier Schwesterlokomotiven wird es künftig wohl nicht mehr geben.

DFB/MR – Beat Moser
Zweite Fassung 28.04.2014