

# Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte SGEG

## Der Betrieb der Furka-Oberalp-Bahn (FO) um 1980: Das „Goldene Zeitalter“ für Eisenbahnfreunde



**Freitag, 13. April 2018, Beginn 19.30 Uhr, Einlass ab 19.10 Uhr,  
APS-Klublokal in Zürich, Siewerdstrasse 7 (beim Bahnhof Oerlikon),  
ab Bahnhof Oerlikon gute Rückreisemöglichkeiten in alle Richtungen**

Werte Mitglieder und Freunde unserer Gesellschaft

Die neue SGEG-Vortragsreihe im APS-Klublokal Oerlikon hat mit Harald Navés farbigen Dampflok Bildern aus Spanien und Portugal begonnen, am 13. April setze ich sie mit eigenen Farbbildern aus den Jahren um 1980 fort. Thema ist die mittlerweile in der MGB aufgegangene **Furka-Oberalp-Bahn (FO)**.

Längst haben wir uns an die Abkürzung MGB für „Matterhorn-Gotthard-Bahn“ gewöhnt. Die einst vertrauten Abkürzungen BVZ für „Brig-Visp-Zermatt Bahn“ und FO für „Furka-Oberalp-Bahn“ wecken nur noch unter Eisenbahnfreunden Erinnerungen an zwei Nachbarbahnen mit durchaus unterschiedlichem Profil.

Die FO hatte nach dem Muster der 1939 nachgelieferten BVZ-Lokomotive HGe 4/4 16 erst ab 1941 sieben kastenförmige Lokomotiven **HGe 4/4 31-37** in Betrieb genommen, denen für schwach frequentierte Züge die Triebwagen **ABDeh 2/4 41-45** zur Seite standen. Auf der kurzen Schöllenenstrecke standen um 1980 noch ein paar urtümliche **HGe 2/2 21-24** von 1917 in Betrieb. Im Gegensatz zur BVZ musste die FO ihre 22 alten, vierachsigen **Personenwagen von 1914** noch regelmässig einsetzen, denn die meisten modernen Fahrzeuge wurden im Glacier Express, in gewöhnlichen Schnellzügen und in den Pendelzügen benötigt. Der regelmässige Güterverkehr beschränkte sich schon früh auf Stückgut Brig – Oberwald und Göschenen – Andermatt.

FO und BVZ hatten seit 1972/75 einen grossen Teil der Personenzüge den modernen Pendelzügen mit den Gepäcktriebwagen BVZ Deh 4/4 21-24 und FO Deh 4/4 51-55 anvertraut. 1979 nahm die FO weitere vier Pendelzüge mit den Deh 4/4 II 91-94 in Betrieb.

Die Veränderung im Rollmaterialeinsatz und die Aussicht auf die baldige Eröffnung des Furka – Basistunnels lockte in der zweiten Hälfte der Siebzigerjahre zahlreiche Eisenbahnfreunde von nah und fern an die Furka-

Bergstrecke. Sie erlebten einen vielfältigen Betrieb mit sehr unterschiedlichen Zügen.

Am 13. April richten wir den Fokus auf die älteren FO-Triebfahrzeuge. Die HGe 2/2 habe ich nicht nur im Rangierdienst Andermatt, sondern auch noch mit verschiedenen Zügen auf der Schöllenenstrecke erlebt. Aussergewöhnlich war sicher der Dienstzug zur **Unkrautvertilgung** mit dem knallgelb gestrichenen Zisternwagen X 4920.

Die kantigen HGe 4/4 zeige ich mit dem Glacier Express und anderen durchgehenden Zügen, oft ziehen sie BVZ-Mitteinstiegswagen und RhB-Personenwagen im alten grünen Anstrich über Furka und Oberalp. Für Wagenfreunde interessant: Zu den Lokalzügen zwischen Andermatt und Disentis gehörten im Wintersportverkehr bis zu drei alte FO-Wagen mit offenen Plattformen. Im Goms habe die HGe 4/4 vor dem einzigen regelmässigen **Güterzug** der FO bis nach Oberwald verfolgt.

Die formschönen FO-Triebwagen ABDeh 2/4 haben zu jener Zeit moderne Steuerwagen mit einem kleinen Abteil 1. Klasse erhalten, ihr eigenes Erstklassabteil wurde der 2. Klasse zugeschlagen, seither heissen sie **BDeh 2/4**. An den kurzen Pendelzügen wurden verschiedene neue Schriftzüge ausprobiert, bevor sich die FO für das Erscheinungsbild mit weissem Band und neuer Schrift entschloss. Da die ältesten Fotos bis 1974 zurückgehen, kann ich in Oerlikon verschiedene Anstrichvarianten zeigen.

Die Dieseltraktion kommt im Vortrag mit einer ausführlich dokumentierten Überfuhr von Gleisbaumaschinen über den Oberalppass zum Zug, mit **HGm 4/4 61** in Sandwichposition. Die zukünftigen Autozug-Lokomotiven **Ge 4/4 81 und 82** habe ich 1980 von Landquart über Disentis bis fast nach Andermatt begleitet, über den Oberalppass wurden sie wegen der fehlenden Zahnradbremse von einem Deh 4/4-Triebwagen begleitet.

Am 13. April zeige ich Bilder vom ganzen FO-Netz, dabei lege ich natürlich einen besonderen Fokus auf die **Furka-Bergstrecke**. Wenn man mit dem heutigen, in jeder Hinsicht bewundernswerten DFB-Dampfbetrieb vertraut ist, muten die Farbbilder vom elektrischen Betrieb in Gletsch, Muttbach und auf der östlichen Seite des Furkatunnels bereits etwas fremdartig an. Eine alte HGe 4/4 mit sechs gut besetzten Vierachsern macht in dieser wilden Umgebung einfach Eindruck, und die Deh 4/4-Pendelzüge in den neuen FO-Farben wirken wie in die Landschaft „hineinkopiert“.

Die bevorstehende Inbetriebnahme der grossen, vierachsigen „Vietnam-Lok“ auf der Furka-Bergstrecke wird wohl viele SGE-Mitglieder veranlassen, diesen Sommer wieder einmal die DFB zu besuchen. Der Vortrag vom 13. April ist dafür sicher die passende **Einstimmung**.

Eine Anmeldung ist nicht nötig. Von den Teilnehmern erbitten wir eine **angemessene Spende**, welche vollumfänglich unserer Archivarbeit zugute kommen wird. Vor Beginn, in der Pause und im Anschluss an den Vortrag sind an der APS-Theke Getränke, Brötchen und Snacks erhältlich.

Bis bald in Zürich Oerlikon  
Werner Hardmeier, Präsident SGE

*Impressum:*  
**Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte SGE**  
c/o [bahnarchiv.ch](http://bahnarchiv.ch), Seestrasse 309  
8038 Zürich