

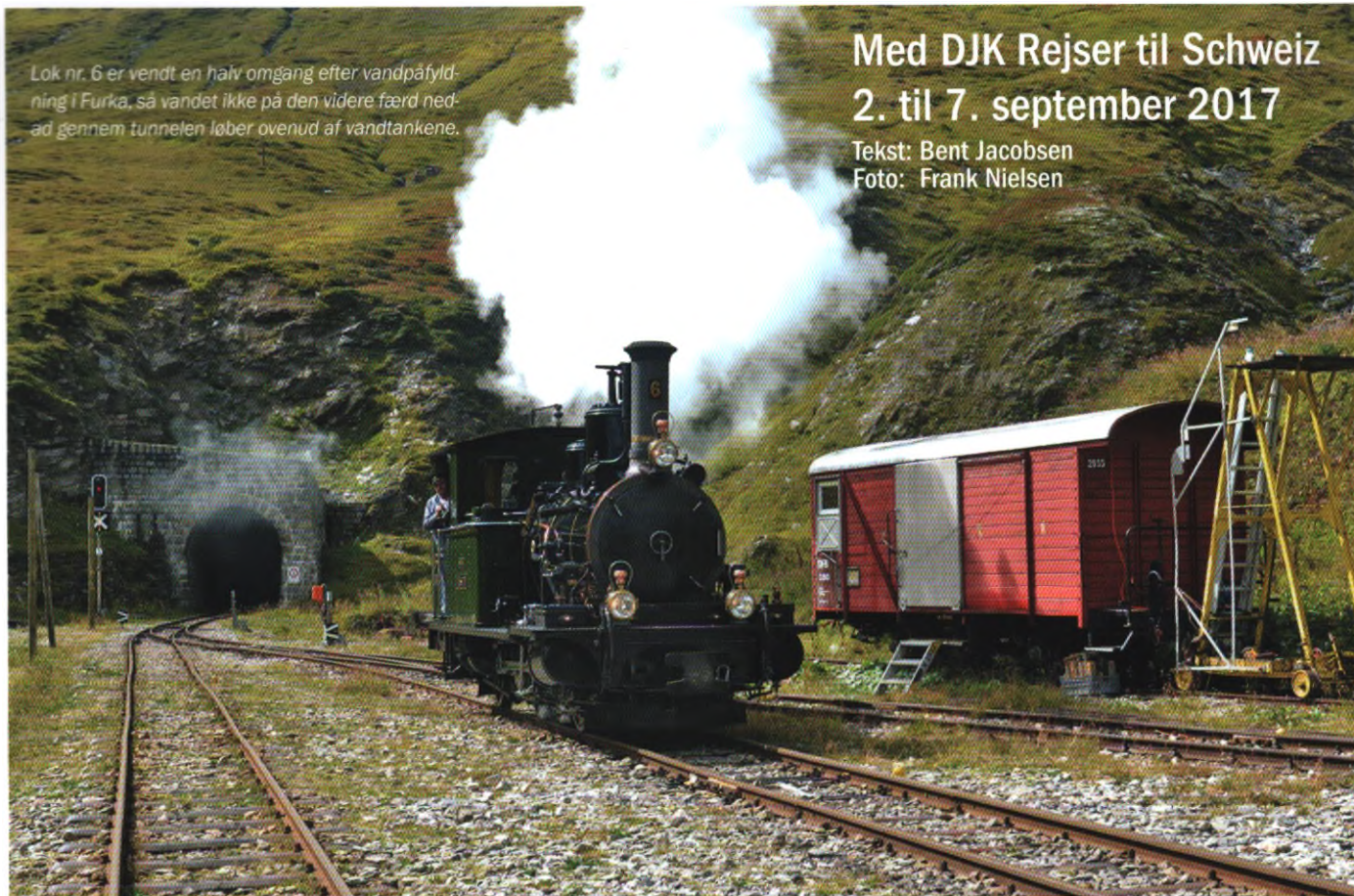
Lok nr. 6 er vendt en halv omgang efter vandpåfyldning i Furka, så vandet ikke på den videre færd ned ad gennem tunnelen løber ovenud af vandtankene.

## Med DJK Rejser til Schweiz 2. til 7. september 2017

Tekst: Bent Jacobsen

Foto: Frank Nielsen

Frank Nielsen



Da jeg så DJK's tilbud om en togrejse til og rundt i Schweiz gik det op for mig, at det var 60 år siden, at jeg havde besøgt dette fantastiske bjergland, kørt gennem den gamle tunnel over St. Gotthard, besøgt Zürich og Schaffhausen. En tur for 30 år siden gennem Simplonbanen fra Domodossola til Basel i mørke talte ligesom ikke rigtig med. Kort sagt, jeg måtte se at komme med på denne tur, det var en enestående chance for at nå at opleve lidt af Schweiz og køre med nogle spændende bjergbaner.

Da rejseholdet mødtes på Københavns Hovedbanegård en meget tidlig lørdag morgen gik det op for mig, at vi ikke skulle over Rødby-Puttgården, men med lyntog til Fredericia, for der at optage deltagere fra Jylland og så efter togskitte fortsætte mod Flensburg og videre til Hamburg. Det skulle blive en lang rejsedag med masser af togskitte ned gennem Tyskland. I Hamburg var der megen trængsel og kun meget kort tid til togskitte, hvad der desværre førte til, at vi mistede en deltager, der ikke nåede at komme over til den anden perron. Efter rejselederens megen telefoneren frem og tilbage blev det heldigvis opklaret, at den pågældende selv havde fundet ud af at tage et tog hjem til Danmark. Ærgerligt og synd for den pågældende. En anden deltager var så uheldig at glemme en taske i toget, hvad han først opdagede, da vi sad i toget fra Hamburg. Vores dygtige rejseleder prøvede at skaffe kontakt til DB's kontor for hittegods. Vi håber at tasken er blevet fundet og afleveret til ejermænd.

En særlig variation var, at DB havde indlagt en bustur mellem Rastatt og Baden-Baden

(Schienenersatzverkehr), fordi et tunnelarbejde under banen havde bevirket, at sporet ikke var farbart. Omsider ved 20.30-tiden var vi fremme ved Basel Bad Bf. og efter en kortere gåtur med vore rullekufferter var vi fremme ved Hotel Alexander og blev indkvarteret.

### Søndag den 3. september

Tidligt afsted til SBB-Banegården med sporvogn. Utroligt hvad der kører af grønne

sporvogne i Basel, ledvogne med 7 led, og ældre vogne med 2 bivogne eller bare en enkelt bivogn, og de kører tæt gennem de smalle gader, let og næsten lydløst. Fra Basel med tog til Olten, togskitte og videre til Göschenen med skift til banen op til Andermatt. Derfra med Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) til Realp.

Fra Realp fortsætter det elektriske tog gennem en lang tunnel, hvor igennem der også kører biltog, så billisterne kan slippe for

### FAKTABOKS om Furka Bergbahn

Strækningen går fra Realp til Oberwald gennem Furka-Scheiteltunnel (1878 m).

Sporvidde 1000 mm. Højest beliggende station er Furka i 2163 moh.

#### Historie i årstal:

- 1914 åbning (Brig-) Oberwald-Gletsch.
- 1926 åbning af forlængelsen Gletsch-Andermatt-Disentis.
- 1942 elektrificering færdiggjort Brig-Disentis.
- 1968 sidste gennemkørende damptog Brig-Disentis.
- 1982 Furkas basistunnel åbner med elektrisk drift „udenom“ Furka Bergbahn.
- 1987 voldsomme oversvømmelseskader på banen (ødelæggelser for over 40 mio. CHF). Banen rekonstrueres i etaper. Elektrificeringen afmonteres.
- 1997 den nye Dampstrækning station åbnes i Realp. Først i løbet af 2000 køres der helt til Gletsch.
- 2010 strækningen Gletsch-Oberwald genåbner omsider efter store genopbygningsarbejder.



Billedet stammer fra forsiden af bogen Furka-Oberalp af Hans Schweers, 1981 i nærheden af Gletsch.

Frank Nielsen



den stejle tur op over Furkapasset, hvis de ønsker det. Men vi fortsatte til fods hen til Dampfbahn Furka-Bergstrecke, hvor vi steg ombord på et lille særtog, damplokomotiv og to personvogne, for med det at køre til Gletsch. Det var en flot tur op gennem bjergene ad den gamle strækning, som drives som turist-veteranbane med meget frivilligt personale. Banen begynder som adhæsiionsbane, men ret hurtigt når den tandstangsstrækningen – system Abt – for at kunne klare de bratte stigninger på op til 38 promille. Vi passerer et par tunneler og nogle flotte broer, bl.a. en stålbro, som bliver taget ned hvert efterår, for at den ikke skal blive revet ned af snemasser og laviner. Til foråret bliver broen så rejst igen. Der er en stor turisttrafik på banen og materiellet fremtræder i fineste stand, især lokomotiverne er flot malede og strampudsede. I Gletsch skiftede vi til dieseltog og kørte videre til Oberwald, hvor vi igen skiftede til MGB. En dejlig tur gennem smukke dalstrøg, hvor toget standser ved de mange hyggelige byer. Hen på eftermiddagen ankom vi til Brig, hvor MGB's tog holder nærmest midt i gaden foran SBB-banegården. Indkvartering på Hotel Garni Europa med udsigt til togene på gaden. Kan man forlange mere?



Frank Nielsen

Tog til Andermatt holder foran stationen i Göschenen.

#### Mandag den 4. september

Med tog en halv times tid til Domodossola i Italien, hvor vi skiftede til smalsporsbanen til Locarno.

Toget var stopfuldt af turister, men vi fandt pladser rundt omkring. Toget fulgte en dal op gennem bjergene og steg næsten konstant. Toget bugtede sig som en ledorm gennem de skarpe kurver, så fra den forreste vogn kunne vi hele tiden se bagenden af toget. Over en strækning på ca. to kilometer passerede vi 18 korte tunneller. Toget standsede ved små pyntelige stationer, et sted for at afvente en togkrydsning, hvor vi kunne nå at stige ud og fotografere. Pludselig var vi igen i Schweiz og kort efter i Locarno, hvor der var tid til på egen hånd at køre med kabelbanen og til at se på byen, der ligger smukt ved Lago Maggiore. Afgang fra Locarno med tog til Bellinzona, hvor vi skiftede til Regionaltog RE 4320 op over den gamle Gotthardstrækning med de mange spiraltunneler og den 15 km lange gamle tunnel. Efter at den nye basistunnel er taget i brug, kører kun regionaltog og enkelte særlige turisttog over den gamle



FART ABe 4/8 46 afventer krydsning i Camedo i Schweiz, lige efter at have passeret grænsen fra Italien på Ferrovia Vigezzina/Centovallibahn (800 mm), den 4. september 2017.

strækning. Efter togsift i Erstfeld ankomst til Luzern med indkvartering på Hotel Alpina tæt på banegården. Luzern er en meget gammel og smukt beliggende by ved Vierwaldstättersøen. Vejret var lunt og der var mange gode spisesteder ved floden Reuss, hvor alle borde udenfor var tæt besat med turister fra alverdens lande.

#### Tirsdag den 5. september

Først med tog til Olten, hvor der ventede os en overraskelse. En ældre elektrisk

motorvogn (Roter Pfeil) kørte til perron, den mindede lidt om en „Daddelæske“, der havde fået to tykke næser på, en i hver ende. Den var bygget i 1935 men nu moderniseret i det indre, indrettet til turistsærtog. Vi fik så en herlig rundtur via en sidebane til Luzern, og efter et kort ophold der tilbage til Olten ad hovedstrækningen. Der var indlagt nogle stop på små stationer i landlige omgivelser, hvor vi kunne nå at fotografere motorvognen, medens vi ventede på tog, der skulle overhale os.



Frank Nielsen

SBB Historic RAe 2/4 1001 fra 1935 (forlænget i 1953) som vores særtog i Mühlau mellem Olten og Rotkreuz.

#### Onsdag den 6. september

Dagen var afsat til besøg på trafikmuseet, hvortil vi kørte med trolleybus. Dem er der mange af i Luzern, både to- og trelede busser. Museet er meget nyt og meget flot udstyret med den nyeste teknologi til formidling af viden. Jernbanedelen rummer el- og damplokomotiver bl.a. en „Krokodille“, og et damplokomotiv, der før elektrificeringen kørte på banen over St.

Gotthard, samt forskellige bjergbaneloks med tandstangssystem. En imponerende meget naturtro model af Gotthardbanens nordrampe mellem Erstfeld og Wassen med tog i størrelse H0 var i drift hver halve time, hvor man i 8 minutter kunne følge togenes stigning op gennem bjerglandskabet via spiraltunneler og ramper. Togsimulatorer lokkede med mulighed for at prøve sine evner som lokofører, og jeg opdagede at det





Frank Nielsen

„Museumsgegenstand“ på Verkehrshaus der Schweiz i Luzern.

var let nok at køre og holde hastigheden, men at bremse ned i tide krævede ens fulde opmærksomhed på signaler og hastighed. Museet rummer også afdelinger for skibsfart, luft- og rumfart og biler. Museet er meget børnevenligt med et stort legeområde udendørs, og selvfølgelig er der en stor restaurant. Man kunne godt have afsat en hel dag til besøget, for museumstrætheden indfinder sig uvægerligt efter et par timers rundgang.

#### Torsdag den 7. september

Afgang fra hotellet kl. 05.50 med rullekuffterne på slæb hen til Basel Bad Bf, hvorfra toget afgik kl. 06.18. Kort tid efter at have passeret Freiburg standsede toget ude på linjen, og der holdt vi så en rum tid. I højtaleren blev meldt, at der var tekniske vanskeligheder enten med lokomotivet eller måske var det strømmen, der manglede. Så kom der et andet tog på det modsatte spor, og alle passagerer blev bedt om at gå frem til bistrovognen, hvorfra der var lagt en gangbro over til en døråbning i det andet tog. Da vores tog var tømt for alle passagerer, der måtte fordele sig i det andet tog, kunne vi endelig fortsætte rejsen til Baden-Baden. Her måtte vi igen skifte til busser mod Rastatt og igen over i et ICE-tog. Vi var efterhånden ca. to timer forsinket, men heldigvis skulle det tog, vi nu sad i, køre direkte til Hamburg, uden at vi behøvede at skifte tog igen. Med skift i Hamburg, Flensburg og Fredericia nåede vi endelig til København H ca. kl. 22.10.

Besværlighederne glemmer man hurtigt, når man har haft fem gode dage i fornøjeligt selskab og med masser af spændende jernbaneoplevelser. Vore dygtige rejseledere, Kjeld og Britta samt Niklas havde gjort alt for at vi skulle have en god rejse, og det fik vi sandelig også.

Se andet steds i dette blad om rejsen 2018 til Portugal. Vi glæder os til at se jer.



Den oprindelige hovedindgang til banegården i Luzern er bevaret. Bagved skimtes den nybyggede, nuværende Banegård.



Peter V. Christensen

Indvielsestoget på den nye strækning ved Gotlands Hesselbys Järnväg 2015.

## GOTLAND

### – den hemmelige ø med Nordisk Jernbane-Klub

Nordisk Jernbane-Klubs sommertur 2018 går til Gotland, ude i Østersøen langt fra alfarvej. Øen tilhørte Danmark i næsten 300 år. Vi vil bl.a. besøge middelalderbyen Visby, der er UNESCO verdensarv. Det er en rejse, hvor vi både besøger interessante jernbaner og andre kulturmål. Der bliver således udflugter til Gotlands to museumsbaner, hvor den ene har oplevet en stor udvidelse for et par år siden; men vi skal også opleve natur og kultur på øen, der bl.a. er kendt for sine rauker og rige middelalderkirker.

Vi kører med klubbens norske tog østpå til færgen, der fører os til Gotland. På udturen vil vi besøge en række kulturperler som Carl von Linnés barndomshjem i Råshult og træstaden Eksjö, hvorfra vi kører på godsbanen mod Hultsfred og videre til Oskarshamn. På tilbageturen besøges Kalmar og Karlskrona, samt Christian IV's grænseby Kristianopel og vi ser mindstenen for freden i Brömsebro i 1645, som markerede begyndelsen på tabet af de østdanske provinser. Den sidste dag besøger vi jernbanemuseet i Kristianstad.

#### Turen bliver gennemført i dagene 11. til 18. august 2018

Det detaljerede program kan ses på Nordisk Jernbane-Klubs hjemmeside: [www.nojk.dk/udflugt.html](http://www.nojk.dk/udflugt.html), hvor der også kan findes nærmere oplysninger om rejsebetingelser, tilmelding og betaling. Tilmelding snarest muligt og senest d. 1. juni 2018 på adressen [mail@nojk.dk](mailto:mail@nojk.dk) eller med brev til kassereren:

Søren Agerskov, Strandvejen 18, 2.tv., 2100 København Ø



Peter V. Christensen

Besøg ved Bläse Kalkbruk i august 2006.