

# Ausflugstipp: Mit Dampf von Realp nach Oberwald über die Furka

Mit Dampf und Zahnrad auf der alten Strecke über die Furka: Der Verein Furka-Bergstrecke macht es möglich. Alpenrosen blühen zwischen Schneeresten, und das Wasser tost runter.

Margrit Sixt-Goetschi

**Realp** Wir starten unsere Reise von Bern durch den Lötschbergtunnel nach Brig. Mit einem Zug der Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB geht es weiter nach Fiesch. Dort müssen wir in ein Postauto umsteigen, um nach Oberwald zu gelangen. Grund sind die vielen Unwetterschäden, die auch im Goms sichtbar sind. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB hatte ebenfalls zu kämpfen: Erst lag noch viel Schnee, der geräumt werden musste, die Saison konnte jedoch pünktlich gestartet werden.

Kurz darauf gingen gewaltige Regenmassen im Wallis und im Tessin nieder. Es gab Erdbeben und Unterspülungen, so auch auf der Strecke der DFB. In kürzester Zeit haben Freiwillige die Erdbeben beseitigt, das unterspülte Geleise repariert und kontrolliert.

Auf Nachfrage beim Medienverantwortlichen Mark Theiler, wie viele Personenstunden in den wenigen Tagen aufgewendet wurden, sagt er: «Im Nachhinein lässt sich nicht eruieren, wie viele Personenstunden aufgewendet wurden, bis die Bergstrecke über die Furka wieder fahrbereit gemacht wurde. Das begann so ungefähr 1984 und dauert eigentlich bis heute an.»

Er führt weiter aus: «Jedes Jahr muss fast von neuem die Strecke freigeräumt und auch immer noch Loks sowie Wagen totalrevidiert werden. Es ist sozusagen ein ewiges Werk, das nie abgeschlossen ist. Da wir in hochalpinen Zonen fahren, erfahren wir jedes Jahr die Naturgefahren, wie beispielsweise kürzlich mit den Schlamm- und Gerölllawinen oberhalb von Oberwald», so Theiler.

## Viel Freiwilligenarbeit

Zehn Festangestellte und etwa 700 Freiwillige betreiben die Bahn. Alle Lokführer, Heizer, Fahrdienstleiter und das Zugpersonal sind Freiwillige. Das Bundesamt für Verkehr prüft ihre Fähigkeiten regelmässig. «Als Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit einem fahrplanmässigen Dienst unterstehen wir dem Bundesamt für Verkehr. Dieses

«Jedes Jahr muss fast von neuem die Strecke freigeräumt werden.»

Mark Theiler  
Medienverantwortlicher

überprüft auch regelmässig unsere Loks und Wagen und macht uns strenge Vorschriften bezüglich Sicherheitsmassnahmen und Instandhaltung von Loks, Wagen und Strecke», so der Medienverantwortliche.

Weitere Freiwillige arbeiten in den internen und externen Gastbereichen, in der Administration, in der Lokwerkstätte Uzwil und in der Wagenwerkstätte Aarau. Die Freiwilligen des Vereins arbeiten tage- oder wochenweise mit.

## Beeindruckende Landschaft

Die Fahrt beginnt in Oberwald, die reservierten Plätze sind bereit. Geheimtipp: Beim Reservieren die Sitzplätze gleich hinter der Lok reservieren. Dort haben die Reisenden einen guten Blick in den Führerstand der Dampflok.

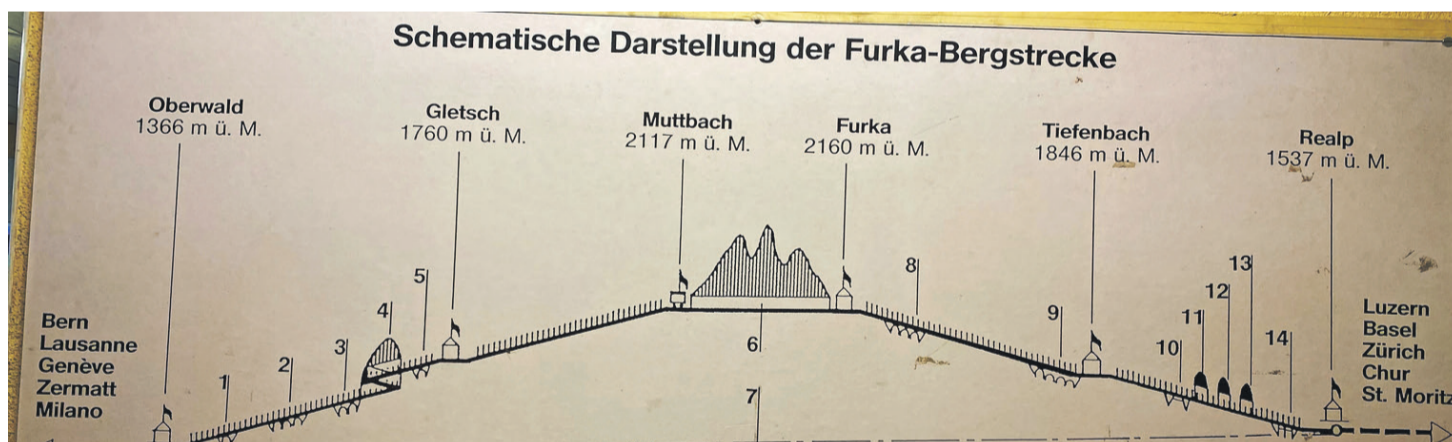
Entlang der noch schmalen Rhone geht die Fahrt Richtung Gletsch. Die vielen Regenfälle zeigen sich in einer ausgesprochen grünen Landschaft und in zahlreichen Wasserfällen und tosenden Bächen. Bald ist der wuchtige Felsen sichtbar, der früher vom Rhonegletscher bedeckt war. Ein faszinierender und trauriger Anblick zugleich.

In Gletsch wird Wasser gefasst, die Fahrt geht weiter zum nächsten Halt: Furka, 2160 Meter über Meer. In der kurzen Pause reicht die Zeit, Souvenirs der DFB zu kaufen, etwas zu essen und zu



Die Dampflokomotive braucht viel Kohle, der Heizer muss ständig nachschaufeln.

Bild: Margrit Sixt-Goetschi



Die Tafel zeigt den Reiseweg zwischen Realp und Oberwald.

Bild: Margrit Sixt-Goetschi

trinken. Davor ist noch ein längerer Tunnel zu bewältigen. Die Dampflok kämpft mit der Feuchtigkeit, dreht ein paarmal durch und schafft es ohne Zwischenfälle aus dem Tunnel. Lokführer und Heizer leisten Schwerarbeit, um das Dampfross den Berg hochzubringen. Von Realp her kommt

eine Dampflok hochgefahren, die Kreuzung ist ein beliebtes Foto- und Filmsujet. Bei der Talfahrt Richtung Realp sind zwar noch Schneereste sichtbar – bräunlich, weil Saharastaub draufkam. Bald sind die ersten Alpenrosen sichtbar, sie leuchten regelrecht. Dazwischen weiden Kühe und lassen

sich von der zischenden Dampflok nicht stören.

Auf dieser Seite der Strecke ist eine Besonderheit zu erleben: Es geht über die Steffenbachbrücke. Diese Brücke wird im Winter abgebaut respektive heruntergeklappt, und vor Saisonbeginn wird sie wieder eingerichtet.

Nach etwas über zwei Stunden endet die Reise in Realp. Wer mag, bucht sich gleich noch die Rückreise oder wechselt auf den Dieselizeug der DFB. Wer noch mehr Zeit hat, erobert sich das Gebiet um die Furka auf einer der schönen Wanderungen.



Die Naturgewalten zeigten sich auch auf der DFB-Strecke. Bild: svz



Die 1. Klasse ist edel eingerichtet.

Bild: Margrit Sixt-Goetschi



Die Fahrt führt durch eine pittoreske Gegend. Bild: Margrit Sixt-Goetschi