

DAMPFBahn-FURKA-BERGSTRECKE

PER DU MIT DER DAMPFBahn

Gemächlichkeitserlebnis im geschichtsträchtigen Rhythmus von «Tschuff-klack, Tschuff-klack» – unterwegs auf der Furka-Dampfbahn-Bergstrecke, wo jeder Meter eine Hymne auf Geduld, Nostalgie und Freiwilligenarbeit ist.

Text & Bilder: Daniela Dambach



Medium: belvedere
Datum: 27.06.2025
Auflage: 55'000

Fahrt durch das
Gletschertal
zwischen Realp
und Oberwald.

HIN UND WEG



Ehrenamtlich
einheizen:
800 Freiwillige
bewerkstelligen
den Betrieb.

Nebel liegt in der Ursener Luft – gemacht hat diesen aber nicht das Wetter, sondern der Heizkessel. Der kohl(en)rabenschwarze Koloss steht am Bahnhof Realp bereit und glänzt in der Sonne wie die Stirn jener freiwilligen Helfer, welche die über 100-jährige Lok in frühen Stunden mit Schaufel, Kohle und Wasser fahrbereit gemacht haben. Eine Schwade, ein Pfiff – und der Antriebsarm der Dampflok hebt sich, senkt sich, schiebt, zieht und schlägt zurück. Immer schneller. Mit dem Takt von «Tschuff-klack, Tschuff-klack» beginnt die Tour über die ehemalige Glacier-Bergstrecke, bei welcher die Berge im Sommer scheinbar Spalier stehen.

HIER POCHT DER PIONIERGEIST

«Mami, Papi, da habt ihr aber eine schöne Strecke ausgesucht», sagt der Kiekindiewelt, dessen Nasenspitze beinahe die Fensterscheibe küsst. Der Kleine hatte befürchtet, die Zugfahrt würde «langweilig, wie immer» sein. Weit gefehlt: Vor den Scheiben bietet sich ein Spektakel, über 18 Kilometer durch wilde Schluchten, so nahe an Felsen, dass man meint, die prächtig blühenden Alpenrosen durch das geöffnete Fenster pflücken zu können. Manche Loks hatten schon in ganz anderen Gefilden gefaucht: Im südvietnamesischen Hochland rosteten sie nach dem Kriegsende jahrelang vor sich hin, bis eine Delegation der DFB diese hinsichtlich der geplanten Wiederherstellung der Furka-Bergstrecke in einer spektakulären Aktion zurück in die Schweiz holte und sie aufwändig restaurierte in den Werkstätten in Uzwil, Aarau und Goldau.

Bis zu 50'000 Arbeitsstunden stecken vom Bremsklotz bis zum Schlot in den rollenden Monumenten. Wie ein stählerner Phönix aus der Asche der Zeit ist jüngst die revidierte Dampflok «HG 4/4 Nr. 708» auferstanden: Europas stärkste Schmalspur-Dampf Zahnradlok mit Baujahr 1923 befährt seit dieser



Saison die alpine Bühne zwischen Realp und Oberwald. Ihre Schwesterlok Nr. 704 dampft bereits seit sechs Jahren auf der Furka-Bergstrecke.

GEDANKENVERLOREN ÜBER GLÜHENDE GLEISE

Der Kontrast zu modernen Zügen ist gerade auf den kühnen Schienen-Serpentinen Richtung Station Furka deutlich: Inmitten dieser dampfenden Rebellion gegen Hyper-Hightech beginnt man zu verstehen, wie entschleunigend Russromantik ist – der Zug zuckelt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Genau richtig in der Zeit, genau richtig im Tempo. Die Hast hat man am Bahnhof stehen lassen wie einen alten Koffer, dem man sich eh entledigen wollte.

Sitzt man so da auf der polierten Holzbank, überwindet man Schwellen des eigenen Bewusstseins, kann sich doch das Denken entfalten wie eine sorgfältig gefaltete Landkarte. Zwischen Tal und Tunnel lassen sich Gedanken

**DREI FRAGEN AN ...**

Jürg Bolliger, Lokführer in der Dieselcrew der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke.

Seit wann engagieren Sie sich für die DFB?

Ich packte bereits beim Wiederaufbau der Bergstrecke vor über 30 Jahren mit an, genauer gesagt kämpfte ich mich als Bolzen-Lokführer Meter für Meter durch das Gelände vor. Heute führe ich in meiner Freizeit durchschnittlich einmal pro Monat die Diesel-Loks.

Was motiviert nach Jahrzehnten noch immer?

Das Freiwilligenarbeit ist abwechslungsreich und von einem engagierten Miteinander geprägt. Die Strecke ist schön zu fahren mit all ihren Steigungen und Radien. Sie möglichst geschmeidig zu fahren, ist für mich eine Frage des Berufsstolzes.

Was macht die Strecke besonders?

Nicht nur die ganze Strecke hat ihren Reiz, sondern auch die einzelnen Etappen, schliesslich hege ich Erinnerung an deren Entstehung. Ich war mittendrin beim Wachsen dieses Weges, und ich empfinde es als wertvoll, die Geschichte der Dampfbahn zu kennen.



Faszination auf der Furka: der höchste Streckenpunkt liegt auf 2160 m ü. M.

belauschen, die sonst unter der Oberfläche brodeln wie das Wasser im Kessel der Lok. Plumpe wie «Ich dampfe, du dampfst, wir dampfen», poetische wie «Man reist ja nicht, um anzukommen, sondern um zu reisen» wie es Johann Wolfgang Goethe formulierte, der sich 1779 in und um Realp aufhielt. Und dann dieser Gedanke: So einmalig das Erlebnis, so eindrücklich die Tatsache, dass sich der junge Lokführer, die zupackenden Männer, die auf der Furka die Lok drehen, der quirlige Zugführeranwärter, der mit einer antiken Laterne in der Hand Anekdoten von anno dazumal erzählt, freiwillig und unentgeltlich engagieren.

VON DAMPF UND DICHTERN

Zweieinhalb Stunden tingelt man durch die alpine Topografie, zwischen urtümlicher Natur und uralter Ingenieurskunst, über das Steinstafel-Viadukt, das sich über die Schlucht spannt, den fast 2 Kilometer langen Scheiteltunnel nach der Furka-Passhöhe, vorbei an kühlen, kühnen Kaskaden.

Nach der Ankunft in Gletsch, das unterhalb des geschwundenen Rhonegletscher liegt und 1850 dank zwei Hoteleröffnungen zur Tourismus-Pioniergemeinde avancierte, ist man vor

Vorwarnung? Vorfreude! Auf dem Weg zum Startpunkt in Realp.



Zwei Stunden Gemächlichkeit: die Fahrt führt durch unberührte Natur.



lauter Nostalgie und Natur so übermütig, dass man Goethe als «töricht» bezeichnet, ohne mit der Wimper zu zucken: Er schrieb über seine Durchreise in Gletsch 1779 von der «ödesten Gegend der Welt, und in einer einförmigen Gebirgswüste». Wäre die Dampfbahn Furka damals schon verkehrt, hätte ihn bestimmt die Muse geküsst – oder ihm Dampf gemacht.

DFB.CH

**MITJUBELN**

Ein Auszug der Jubiläen 2025 im Zusammenhang mit der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke:

25 Jahre

Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Gletsch, Eröffnung Realp–Gletsch am 14. Juli 2000.

40 Jahre

Gründung der DFB AG am 27. Mai 1985 in Lausanne.

100 Jahre

Gründung der Furka-Oberalp-Bahn 17. April 1925. Der erste Probezug befährt den Abschnitt Gletsch–Muttbach am 21. Juni 1925 bzw. Brig–Andermatt–Diesentis am 18. Oktober 1925. Einweihung und Inbetriebnahme der Steffenbach-Klappbrücke am 25. August 1925.

111 Jahre

Einweihungsfahrt Brig–Gletsch «BFD Lok 9» mit Baujahr 1914 am 30. Juni 1914. Eröffnung der Strecke Brig–Gletsch am 30. Juni 1914

115 Jahre

Gründung der Brig–Furka–Disentis-Bahn (BFD) 27. Mai 1910.

MITHELFFEN

Wer sich in seiner Freizeit für den Betrieb und den Fahrplanausbau engagieren möchte, kann sich hier melden: www.dfb.ch/verein, personaldienst@dfb.ch.

Willkommen sind immer auch Spenden an die Stiftung Furka-Bergstrecke, 3988 Obergesteln, IBAN: CH11 0900 0000 6029 3080 2, PostFinance AG, 3030 Bern.

MITFAHREN

Die Dampfbahn Furka verkehrt bis Anfang Oktober jeweils von Donnerstag bis Sonntag. Reservationen/Buchungen sind online via dfb.ch möglich. Neu gelten ab dieser Saison Ermässigungen mit dem Halbtax-Abo, dem Generalabonnement und dem Swiss Travel Pass. Gruppenbuchungen ab 10 Personen können via reisedienst@dfb.ch erfolgen.

