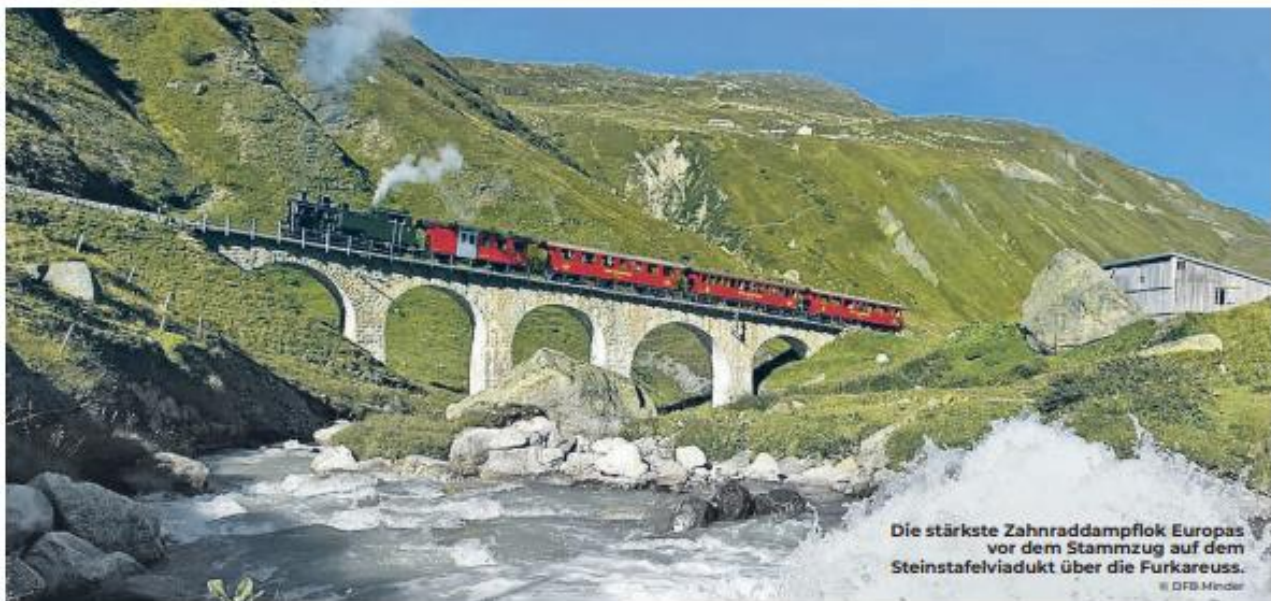


NOCH EINMAL BERGWÄRTS

Letztes Weekend, letzte Plätze: Mit dem September endet auch die Saison der Dampfbahn – vorerst.

Daniela Dambach / Benjamin Haltmeier



Die stärkste Zahnradampfloks Europas vor dem Stammzug auf dem Steinstafelviadukt über die Furkareuss.

© DFB-Minder

Eine Schwade, ein Pfiff – und der Antriebsarm der Dampfloks hebt sich: Bei dieser Tour über die ehemalige Glacier-Express-Strecke stehen die Berge auf imposante Weise Spalier. Auch während der Saison 2025 hat sich den alpinen Zugreisenden wieder ein Spektakel geboten, das über 18 Kilometer durch wilde Schluchten, einsame Alpen und zunehmend gelbe Lärchenwälder führt. Nun geht das Transportunternehmen in den Endspurt: Die letzte Fahrt der Dampfbahn erfolgt am 28. September. Doch es bleibt die Vorfreude aufs nächste Jahr, denn Reservationen für Gruppen sind bereits möglich (siehe Kasten).

MITHelfEN

Wer sich in seiner Freizeit für den Betrieb und den Fahrplanausbau engagieren möchte, kann sich hier melden: www.dfb.ch/verein. Willkommen sind immer auch Spenden an die Stiftung Furka-Bergstrecke, 3988 Obergesteln, IBAN: CH11 0900 0000 6029 3080 2, PostFinance AG, 3030 Bern.

GRUPPENBUCHUNG

Gruppen ab zehn Personen können sich per E-Mail an reisedienst@dfb.ch Plätze für die Saison 2026 sichern.

VON VIETNAM IN DIE ALPEN

Der Kontrast zu modernen Zügen ist gerade auf den kühnen Schienen-Serpentinen Richtung Station Furka deutlich: Inmitten des Dampfes zuckeln die Loks mit einer entschleunigenden Höchstgeschwindigkeit kaum über 15 km/h. Manche davon hatten schon in ganz anderen Gefilden gefaucht. Im südvietnamesischen Hochland rosteten die Zugmaschinen 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.

KÜHNE KASKADEN VOR DEM FENSTER DER FREIWILLIGENBAHN

Zweieinhalb Stunden tingelt man im Zug durch die alpine Topografie. Zwischen urtümlicher Natur und uralter Ingenieurskunst geht es über das Steffenbach-Viadukt, das wegen den Lawinen schon bald wieder eingeklappt wird, und durch den fast zwei Kilometer langen Scheiteltunnel ins Wallis, vorbei an kühlen, kühnen Kaskaden. Nach der Passage von Gletsch, das unterhalb des geschwundenen Rhonegletschers liegt und 1850 dank zwei Hoteleröffnungen zur Tourismus-Pioniergemeinde avancierte, sowie der Fahrt durch den Kehrtunnel und über die Rottenschlucht sind die Passagiere

dann endgültig von Natur, Kultur und Stauen vor den Leistungen der Freiwilligen erfüllt.

www.dfb.ch



Die Loks sind aufwändig restauriert.

© Daniela Dambach