



Attraktion Dampfbahn Furka-Bergstrecke:

Seit 30 Jahren befahren historische Züge die Furka-Bergstrecke

Für diese Gegend ungewöhnliche, rhythmische Töne erfüllen im Sommer jeweils das sanft ansteigende Tal, das von Realp zuhinterst im Urserental gegen die Furka hinaufführt. Die Geräusche stammen von einem Zug der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), der Richtung Furka-Scheiteltunnel unterwegs ist.

Ohne den Idealismus und die Arbeit von Tausenden von Freiwilligen wäre die rund 18 Kilometer lange Furka-Bergstrecke der damaligen Furka-Oberalp-Bahn (FO) zwischen Realp und Oberwald schon längst vergessen und verschwunden. Am 11. Oktober 1981 fuhr der letzte fahrplanmässige Zug über den Berg. Mit der Eröffnung des wintersicheren Furka-Basistunnels am 25. Juni 1982 verfiel die Bergstrecke in einen Dornrösenschlaf. Doch der

Wille einiger Bahnenthusiasten versetzte buchstäblich Berge. Allen Widerständen zum Trotz ist die Bergstrecke im Laufe der Jahre wieder zu neuem Leben erwacht.

Diesen Sommer sind es 30 Jahre her, seit das erste Teilstück der wieder belebten Bergstrecke in Betrieb ging. Die Eröffnung der 3,6 Kilometer dieses Teils der Furka-Bergstrecke zwischen Realp und Tiefenbach war ein Meilenstein in der Geschichte der DFB. Nach Jahren harter Arbeit war ein Teil der ehemaligen Bergstrecke erstmals wieder für den öffentlichen Betrieb befahrbar.

Die Pioniere der DFB hatten in den Jahren zuvor die von der damaligen Furka Oberalp-Bahn (FO) aufgegebene Strecke wieder frei geräumt, die Brücken und Tunnels instand gestellt, erste Loks und Wagen akquiriert sowie um Bewilligungen und Konzessionen gekämpft.

Der fahrplanmässige Betrieb wurde am 10. Juli 1992 aufgenommen, knapp zehn Jahre, nachdem der letzte fahrplanmässige Zug der

Furka-Oberalp-Bahn die Strecke letztmals befahren hatte. Bis am 11. Oktober 1992 beförderte die DFB rund 6000 Passagiere. Vorerst verkehrte nur eine einzige Zugskomposition.

Der nun seit 30 Jahren offiziell befahrene Streckenabschnitt zwischen Realp und Tiefenbach ist landschaftlich gesehen einer der abwechslungsreichsten. Kurz nach der Abfahrt vom DFB-Bahnhof Realp befindet sich rechts der DFB-Stützpunkt mit Kantine, Lokdepot, Werkstattgebäude, Bekohlungsanlage und Wasserkran.

Knapp einen Kilometer nach Realp beginnt die Steilstrecke mit ihren 110 Promille Steigung. Bis die Zahnräder von Lok und Wagen in die Zahnstange eingeklinkt sind, fährt der Zug im Schrittempo. Auf der Wilerbrücke überquert der Zug erstmals die Furkareuss. Diese Stahlträgerbrücke ersetzt eine 1955 eingestürzte Steinbogenbrücke.

Die nun folgende Strecke mit drei kurzen Tunneln ist auf zahlreichen Stützmauern erstellt, die bei Hochwasser oft unterspült werden. In diesem Bereich sind laufend aufwändige und teure Sanierungsarbeiten nötig. 400 Meter nach dem dritten Tunnel erkennt man links das Steffenbachtobel, ein berüchtigter Lawinenzug.

DFB feiert Jubiläum am 13. und 14. August 2022

Der ersten Gästefahrten auf der Bergstrecke vor 30 Jahren werden am Wochenende des 13. und 14. August 2022 ausgiebig gefeiert. In der Wagenremise in Realp wird eine Festwirtschaft aufgebaut. Ein zweiter Verpflegungspunkt in Realp bildet der neue Bistro-Anbau beim Bahnhof.

Bei der Station Tiefenbach wird das SteamPub, der Speisewagen der DFB, stationiert. Zwischen Realp und Tiefenbach verkehren an diesen Tagen mehrere Extrazüge, gezogen von der genau 120jährigen «Weisshorn». Es ist jene Lok, die 1992 bei der Inbetriebnahme der Bergstrecke als erste DFB-Dampflokomotive zum Einsatz kam. In Realp können in einer Ausstellung die revidierte Dampfschneeschleuder sowie die vor der Revision stehende Lok 1 aus nächster Nähe bewundert werden. Eine Schnapsbrennerei stellt während des Fests einen Spezialbrand her. Für Interessierte gibt es Führungen durch das Depot Realp.





Die 1913 erstellte Steffenbachbrücke aus ge-
mauerten Steinbögen wurde zerstört, bevor
der erste Zug darüber fuhr. 1925 wurde an ihrer
Stelle eine Stahlbrücke errichtet. Sie besteht
aus drei Teilen. Jeden Herbst wird der Mittelteil
der Brücke mit Seilwinden und Flaschenzügen
nach unten geklappt und hinter dem talseitigen
Widerlager in Deckung gebracht. Der obere und
untere Teil wird angehoben und auf die Bahn-
schiene zurückgezogen, sodass die Lawinen
keinen Schaden anrichten können.

Bei der Haltestelle Tiefenbach nimmt die
Dampflokomotive Wasser auf. Die rund sieben Minuten,
die dafür gebraucht werden, reichen zum Aus-
steigen und für ein paar fotografische Schnapp-
schüsse. In sorgfältig restaurierten Wagen, ge-
zogen von liebevoll restaurierten Dampfloko-
motiven, geht's in gemächlichem Tempo durch
die Bergwelt. Unterwegs kann an weiteren Sta-
tionen aus- oder zugestiegen werden.

Die Züge der Dampfbahn Furka-Bergstrecke
(DFB) sind zwischen Ende Juni und Ende
September jeweils zwischen Donnerstag und
Sonntag unterwegs. Bis die ersten Dampfloks auf
die 18 Kilometer lange Strecke zwischen Realp
UR und Oberwald VS geschickt werden können,
bleibt noch viel zu tun.

Ab Ende Mai wird die Strecke vom Schnee und
sonstigen Hinterlassenschaften des Winters be-
freit. An gewissen Stellen türmen sich die Schnee-
massen manchmal über 10 Meter in die Höhe.
Zudem werden alle im Herbst abmontierten, be-
weglichen Sachen wieder installiert. In den drei
grossen Werkstätten der Dampfbahn wurde den
ganzen Winter über gearbeitet.

Weitere Angaben über das Jubiläum sowie In-
formationen, Bilder und Videos über die Dampf-
bahn finden sich auf der DFB-Homepage unter
www.dfb.ch/de

