# Seniorenausflug mit der

# Dampfbahn Furka-Bergstrecke/Grimsel

**Mittwoch, 5. September 2012**

Organisation: Alois Wey, Ruedy Leuenberger und Fredy Sutter

Wie letztes Jahr sind die Wetterprognosen für den heutigen Tag lange sehr schlecht gewesen. Aber der Tag fängt gut an und in den Alpen ist die Sonne dominant. Sonnenbrille und Sonnenhut sind gefragt.

Nach dem Einsammeln der Teilnehmer fahren wir Punkt 07.15 beim Verkehrshaus ab. Wir sind 114 Teilnehmer, die Platz in den komfortablen Cars der Bucher AG finden. Den Doppelstöcker führt der bewährte Hans Kurmann. Im einfachen Car ist Peter Zahner der Kapitän. Alois Wey hat eine Dokumentation mit interessanten Informationen zusammengestellt, die unterwegs weitergegeben werden.

In der Raststätte Gotthard Nord gibt es den willkommenen Kaffee, bevor wir richtig in die Bergwelt eintauchen. Die Fahrt geht störungsfrei am grossen Felssturz vorbei nach Wassen und in die Schöllenen. Aber schon in den ersten Kehren hat der kleinere Car Schwierigkeiten, es geht ihm nicht die Luft dafür das Wasser aus. Die Elektronik meldet sich mit einem durchdringenden Ton und signalisiert ein Problem. Schon bald dampft es aus dem Motorraum. Peter Zahner füllt 7 l Mineralwasser nach. Dieweil ist der Doppelstöcker weitergefahren. Er will uns abholen, damit wir die Bahnfahrt nicht verpassen. Aber unser Chauffeur bringt den Motor wieder zum Laufen und fährt uns sicher aber in extremis nach Realp. Dann muss er kapitulieren und einen Ersatzbus organisieren, der uns in Gletsch für den Rest der Reise abholen soll.

In Gletsch steht der Zug bereit. Die Lokomotive ist eingeheizt. Unsere Lok ist eine FO4 mit Baujahr 1913/1914. Sie hat 600 PS und einen Dampfdruck von 14 bar. Sie erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 45 km/h mit Adhäsion und 20 km/h mit Zahnrad. Dieses kleine Kraftpaket kann bis zu 60 t Anhängelast die Strecke hochziehen. 1914 nahm die Furka Oberalpbahn den Betrieb auf, zunächst von Brig nach Gletsch. 1926 war die Verbindung bis Disentis perfekt. Ein Teil der Lokomotiven wurden nach der Elektrifizierung nach Vietnam verkauft. Als Bergstrecke konnte sie nur in den Sommermonaten betrieben werden. 1982 wurde der Furka Basistunnel eröffnet. Er erlaubte den Ganzjahresbetrieb. Das war unter Bundesrat Bonvin ein hartes politisches Ringen und hinterliess auch finanziell ein Loch. Aber heute ist diese Verbindung gerade im Winter nicht mehr wegzudenken. Die Bergstrecke sollte abgebrochen werden.

1983 wurde der Verein Furka-Bergstrecke gegründet und 1985 die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG gegründet. Ziel der AG war es, die Bergstrecke zu sanieren, Rollmaterial zu beschaffen und damit den Betrieb der historischen Bahn wieder herzustellen. Man führte die alten Lokomotiven aus Vietnam zurück, die teilweise still vor sich hinrosteten. 1992 wurde das erste Teilstück von Realp nach Tiefenbach eröffnet. Seit 2010 ist die Verbindung bis Oberwald gewährleistet. Verein und AG können sich nur durch Gönnerbeiträge erhalten, da der Billet-Erlös für Betrieb und Unterhalt nicht ausreicht.

Das Resultat ist erfreulich und erlaubt uns diese fantastische Fahrt in den perfekt hergerichteten Wagen. Etwas Russ muss sein. Das weckt natürlich Jugenderinnerungen bei unseren Teilnehmern. Auch die harten Holzbänke sind eine längst vergangene Erfahrung.

Unterwegs hat unsere Lok Durst und während Wasser nachgefüllt wird, können wir unsere Füsse vertreten. Sobald der Zahnradbetrieb einsetzt, beginnt der Zug an zu ruckeln und macht gewaltig Lärm. Wir werden durchgerüttelt. Auf dem Scheitelpunkt unserer Fahrt erwartet uns eine Überraschung. Es gibt im schönsten Sonnenschein und bei angenehmer Temperatur einen Aperitif mit Megger Wein. Dieser wurde vom Gemeinderat grosszügig gesponsert. Vielen Dank.

Vom Zug aus können wir den Rhonegletscher sehen, das heisst eben nicht. Dort wo nämlich früher die Gletscherzunge bis weit ins Tal reichte, ist nur noch nackter Felsen zu sehen. Ganz oben ergiesst sich ein gewaltiger Wasserstrom über die Felsen ins Tal. Wir haben das Gefühl, wir könnten dem Verschwinden des Gletschers zuschauen.

In Gletsch warten der Doppeldecker und der Ersatzbus auf uns. Unser neuer Chauffeur mit eigenem Car heisst Albert Albi Mäder und kommt aus Meiringen.

Auf der Grimselpasshöhe, 2161 m, sehen wir den Nebel von der Nordseite aufsteigen. Die Nebelgrenze verläuft mitten durch den Totesee. Ein frischer Wind empfängt uns. Wir sind froh, dass wir uns in der Gaststube des Berghotels Grimselblick an die gedeckten Tische setzen können. Das Essen ist schmackhaft und es gibt rechte Portionen: Suppe, Salatteller, Kalbsrollbraten und Schokoladenmousse und ein Stück Schokoladentorte.

Der Wirt erzählt uns Interessantes über das Hotel und die Murmeltiere, die er im Bau gefilmt hat. Für den Winterschlaf entleeren sie Magen und Gedärme. Dann blasen sie sich über den After auf, damit die Gedärme nicht zusammenkleben. Den After verschliessen sie mit ihrer Schnauze. Ecco, se non è vero è ben trovato. Sie verschliessen jedoch sehr wohl ihre Gänge gegen aussen, rollen sich in Gruppen zusammen und legen den Kopf zwischen die Hinterbeine, um die Wärme besser zu konservieren (Quelle: Natur-lexikon.com). Nach dem Essen bleibt noch Zeit, die Murmeltiere im hoteleigenen Park zu besuchen, im Shop die Kristallsammlung zu bestaunen sowie heilende Steine und Murmeltiersalbe zu kaufen.

Mittlerweile ist der Nebel so dick, dass wir kaum mehr den Totesee sehen. In dieser mächtigen Bergwelt sind neun Kraftwerke, acht Stauseen und 150 km Wasserkanäle unter der Erde oder vielmehr im Felsen gebaut worden. Die Kraftwerke Oberhasli, KWO, produzieren Strom im grossen Stil. Die Bauarbeiten begannen 1925. Ende der 80er Jahre wollte die KWO das Volumen des Grimselsees verfünffachen. Die Einheimischen konnten das mit Hilfe der Umweltschützer verhindern. Heute ist der Ausbau der Kapazität wieder ein politisches Thema.

Am Grimselsee ist der Nebel weg und wir sehen weitere imposante technische Werke: zum einen die Gelmerbahn, mit einer Steigung von über 100% die steilste Standseilbahn, die Transportseilbahn, welche den Winterbetrieb garantiert sowie die Markierungen der Erdgasleitung, in welcher Erdgas von Holland nach Italien strömt.

Im Ersatzbus profitieren wir vom Wissen des einheimischen Chauffeurs. So bringt er uns auf eine nostalgische Fahrt. Er zweigt von der Hauptstrasse auf die alte Grimselstrasse ab. Die ist sehr eng. Links geht es senkrecht in die Schlucht und rechts ragen Felswände empor. Das ist nichts für schwache Nerven. Auf die Frage, was er mache, wenn ein Auto entgegen komme, antwortet er lakonisch: de hei mer äbe Päch ghäbe.

Weiter unten ist das Tal von Murgängen und Felsstürzen gefährdet. In Guttannen soll gar ein Ortsteil abgerissen werden. In der kleinen Kirche von Guttannen wird bei der Geburt eines Mädchens jeweils mit einer Glocke geläutet, bei der Geburt eines Knaben jedoch mit drei Glocken. Allerdings verfügt die Kirche nur über eine Glocke, erklärt uns Albi, der Chauffeur.

In Innertkirchen zweigen wir Richtung Susten ab und kommen durch Hopflouenen. Albi meint, dass man Leute, die nicht Karten mischen können, ins Jasscasino von Hopflouenen schicke. Wir fahren durchs Gadmertal, am Steingletscher vorbei zur Passhöhe, welche durch einen Scheiteltunnel auf 2224 m unterquert wird, dem höchsten Punkt unserer Reise. Im Urnerland fahren wir durch das Meiental nach Wassen. Über die Axenstrasse gelangen wir gegen halb sieben nach Meggen.

Wir durften wieder eine tolle und erlebnisreiche Reise erleben. Das Wetter war entgegen den Prognosen mehrheitlich sonnig. Es gab viel Dampf, der dampfende Car, der uns fast in Schrecken versetzte, der nostalgische Dampf der Furka-Dampfbahn, der uns freute und der Dampf in Form von Nebel auf der Grimsel, der uns nicht störte. Die Überraschung des Tages der von der Gemeinde offerierte Apéro, der von Feen und anderen guten Geistern transportiert und kredenzt wurde. Beim Mittagessen kamen wir uns an den eng gedeckten Tischen näher, was uns aber beim guten Essen nicht behinderte.

Fredy Sutter

Meggen, 11. September 2012