

# F U R K A

1 8 k m

1 1 8 ‰

2 1 6 0 m ü. M.



SAISON 2026  
18. JUNI BIS 27. SEPTEMBER

Streckenlänge: 17,8 km

Länge Zahnstangenabschnitte: 12,7 km

Spurweite: 1000 mm

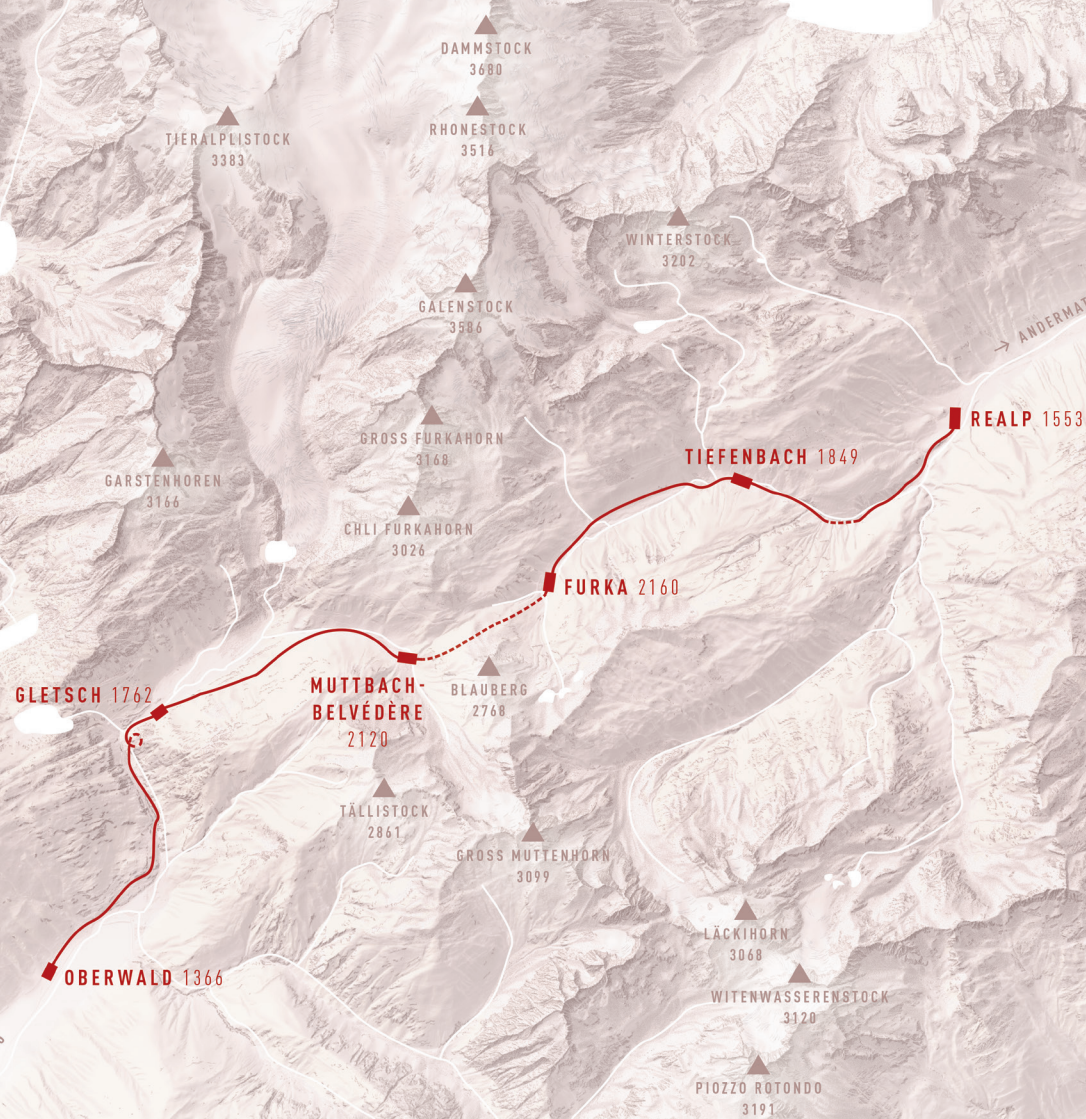
Maximale Neigung: 118 ‰ (Zahnstange)

7 Dampflokomotiven

9 Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotor

24 Personenwagen

2 Schneeschleudern



#### TUNNEL

Alt Senntumstafel III: 80 m

Alt Senntumstafel II: 79 m

Alt Senntumstafel I: 36 m

Furka-Scheiteltunnel: 1874 m

Gletsch-Kehrtunnel: 578 m

#### BRÜCKEN

Wilerbrücke: 70 m

Steffenbachbrücke: 36 m

Steinstafelviadukt: 54 m

Rottenviadukt: 25 m

Lammenviadukt: 86 m

#### SAISON 2026

18. Juni bis 27. September

#### JUBILÄUM

«100 JAHRE FURKA-OBERALP-BAHN»

3. bis 5. Juli 2026

## DANK DER KRAFT DER FREIWillIGEN



Wenn die ersten Dampfwolken durchs Reusstal ziehen und das Zischen des Zylinderdampfes an den Felswänden widerhallt, wird mir klar: An der Furka ist Eisenbahn mehr als Verkehr. Sie ist gelebte Geschichte. Auf der einstigen Bergstrecke der Furka-Oberalp-Bahn fahren Dampflokomotiven und Wagen, restauriert von Freiwilligen, über Viadukte und durch Tunnel, vorbei an schneebedeckten Gipfeln.

Die Bahn fährt nicht, weil sie muss, sondern weil Menschen sie tragen. Spender und Mitarbeitende sichern Betrieb und Betreuung. Ich bin stolz auf diese Bahn. Sie steht für Erhalt statt Ersatz, für Gemeinschaft statt Anonymität. Wer hier reist, erlebt mehr als eine Fahrt: den Duft von Kohle, das Zischen des Dampfes – und Zeit.

**Peter F. Amacher**

Verwaltungsratspräsident DFB AG

# WILD- ROMANTISCH REISEN

Steile Hänge, tosende Bäche und das ferne Zischen einer Dampflok: Auf der Furka-Bergstrecke verschmelzen Mensch, Maschine und Hochalpenwelt zu einem einzigartigen Zusammenspiel.



Zwischen Felsen und Gletscherwasser windet sich die Furka-Dampfbahn durch eine der rauesten Landschaften der Schweizer Alpen.

Der Bau dieser Strecke ab 1911 war ein Vorstoss in schwieriges Terrain – und genau das macht heute ihren Reiz aus. Steinviadukte überspannen Bäche, Tunnel durchschneiden Felsrippen, und plötzlich öffnet sich der Blick in ein Tal, das eben noch unsichtbar war. Ein besonderer Moment ist die Fahrt über die Steffenbachbrücke: eine Konstruktion, die jeden Winter vor den Lawinen zurückgebaut und im Frühjahr wiederaufgebaut wird – ein leiser Hinweis darauf, wie kraftvoll die Natur hier wirklich ist.

Dank aufwendig gepflegter Technik sind die historischen Zahnradloks wie die HG 3/4 bis heute im Einsatz. Wenn sie Steigungen von bis zu 118‰ hinaufklettern, wird die Fahrt spürbar körperlich: Man fühlt das Ziehen am Zug, hört das Schnaufen der Zylinder und sieht, wie die Landschaft immer wilder und offener wird. Durch die geöffneten Fenster mischen sich Kohleluft, Bergluft und feiner Sprühregen der Bäche – näher kommt man der Hochalpenwelt mit einem Verkehrsmittel kaum.



JETZT TICKET  
BUCHEN

## WO DIE FAHRT ZUR AUSZEIT WIRD

Die Reise über die Furka ist kein hastiger Transfer, sondern ein Tag voller Momente, in denen man langsamer atmet und genauer hinschaut: Wasserfälle, Geröllfelder, Schneefelder bis in den Sommer hinein, Murmeltiere am Hang, Gletscherreste in der Ferne. Der Zug nimmt das Tempo zurück und

gibt der Landschaft Raum. Wer hier reist, sucht nicht die schnellste Verbindung, sondern das Gefühl, für ein paar Stunden Teil dieser wilden Höhenwelt zu sein.

#### DAS FUNDAMENT: EIN NETZWERK DER HINGABE

Hinter dem Erlebnis der Furka-Dampfbahn steht eine Kraft, die heute Seltenheitswert besitzt: die Verbindung von technischer Präzision und menschlicher Begeisterung. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke fungiert nicht als gewöhnliches Verkehrsunternehmen, sondern als ein weltweit beachteter Triumph des Ehrenamts. Über 950 Freiwillige investieren jährlich zehntausende Stunden ihrer Freizeit in die sogenannte Fronarbeit, um dieses historische Denkmal der Ingenieurskunst in Fahrt zu halten.

Vom pensionierten Facharzt bis zur Studentin im Service – das Team der DFB vereint unterschiedlichste Lebensläufe unter einem gemeinsamen Ziel. Hier wird Humanismus praktisch greifbar: In den Fronwochen kommen Menschen aus ganz Europa zusammen, um mit Schaufel, Ölkanne und Fachwissen ein Erbe zu bewahren, das ohne diesen Einsatz längst Geschichte wäre. Die Logistik dahinter ist beeindruckend: In der bahneigenen Werkstatt in Uzwil werden dank Mitteln der Dampflokkfreunde Bauteile, für die es längst keine Ersatzteile mehr gibt, nach Originalplänen neu gefertigt. Doch dieser Einsatz auf den Schienen und in den Werkstätten ist nur eine Seite der Medaille. Das unsichtbare, aber unverzichtbare Fundament bilden die über 5.500 Mitglieder des Vereins Furka-Bergstrecke. Sie mobilisieren Freiwillige und leisten einen zentralen Beitrag an den Betrieb. Die Stiftung Furka-Bergstrecke sichert die Infrastruktur, während die DFB AG zusätzliche Mittel für den laufenden Betrieb sammelt. Jeder Beitrag ist hier weit mehr als eine formale Zahlung; er ist ein Bekenntnis zum Erhalt eines Stücks Schweizer Bahngeschichte.

*Die Furka lehrt uns eine neue Art von Geschwindigkeit: die Langsamkeit.*

JETZT GRUPPEN-REISE  
BUCHEN  
↓



→  
Romantische Nostalgie: Wer Glück hat, findet das letzte Jahrhundert auch in den Kleidern der Menschen am Schienenrand.



# 100 JAHRE FURKA-OBERALP- BAHN

Am 3. Juli 1926 wurde die Furka-Oberalp-Bahn durchgehend eröffnet. Hundert Jahre später zeigt ihre Geschichte, wie technische Kühnheit, staatliche Hilfe und regionale Beharrlichkeit eine der wichtigsten Alpenbahnen formten.



Ein Zug der Furka-Oberalp-Bahn auf der Oberalp-Passhöhe unterwegs, auf der kürzlich eröffneten alpinen Passstrecke.

## VON DER IDEE ZUR DURCHGEHENDEN BAHN

Die Wurzeln der Furka-Oberalp-Bahn liegen in einem Scheitern. Die Brig-Furka-Disentis-Bahn, 1910 gegründet, wollte eine Schmalspurverbindung über die Furka schaffen. 1914 ging die Teilstrecke von Brig nach Gletsch in Betrieb. Der Erste Weltkrieg liess den Verkehr einbrechen, die Finanzierung geriet aus dem Lot. 1923 folgte der Konkurs.

Die Fortsetzung gelang unter neuen Vorzeichen. Eine Interessengruppe unter Führung der Visp-Zermatt-Bahn übernahm das Projekt. Der Bund beteiligte sich an der Finanzierung. Am 3. Juli 1926 wurde die rund 97 Kilometer lange Strecke von Brig nach Disentis eröffnet. Für das Goms, das Urserental und das Tavetsch bedeutete dies den dauerhaften Anschluss an die grossen Verkehrsachsen der Schweiz.

*Eine Bahn, deren Betrieb der Winter bis heute seine Grenzen setzt – und die gerade darin ihr zweites Leben gefunden hat.*

## TECHNIK, WANDEL UND EIN ZWEITES LEBEN

Die Strecke stellte hohe technische Anforderungen. Der Abschnitt über die Furka war nicht wintersicher. Deshalb konnte die Bahn zwischen Oberwald und Realp nur im Sommer verkehren, während die übrige Strecke ganzjährig betrieben wurde. Bereits ab 1930 war sie Teil des Glacier Express und damit Bestandteil eines international bekannten Reiseangebots. Mit der Elektrifizierung 1942 wurde sie leistungsfähiger und gewann im Zweiten Weltkrieg an strategischer Bedeutung.





Der Bau des Furka-Basistunnels markierte den entscheidenden Einschnitt. 1982 nahm er den Betrieb auf und machte die alte Bergstrecke überflüssig. Die Furka-Oberalp-Bahn ging 2003 in der Matterhorn-Gotthard-Bahn auf. Was blieb, war die Erinnerung. Eisenbahnfreunde verhinderten den Rückbau der Passstrecke. Ab 1992 wurde sie in Etappen wiedereröffnet. Mit der Rückholung ehemaliger Dampflokomotiven aus Vietnam erhielt sie ein zweites Leben.

Hundert Jahre nach der Eröffnung existiert die Furka in zwei Formen: als moderne Verkehrsader, die tief unter dem Berg durch den Basistunnel verläuft, und als bewusst langsame Bergbahn hoch oben über den Pass. Die eine durchquert den Berg, die andere erlebt ihn.



Gletsch, 3. Juli 1926: Der Bischof von Sitten weiht die durchgehende Strecke der Furka-Oberalp-Bahn ein.

## DAS GROSSE JUBILÄUMSFEST

Ein Jahrhundert Verkehrsgeschichte wird lebendig:  
Vom 3. bis 5. Juli 2026 feiern wir das grosse Jubiläum der durchgehenden Verbindung über die Furka zwischen Brig und Disentis.



### DER AUFTAKT

Der Jubiläumsauftakt beginnt mit einer besonderen Reise: Ein historischer Sonderzug bringt Gäste von Brig nach Realp. Bis Oberwald zieht eine Elektrolok, danach übernimmt eine Dampflokomotive die Fahrt über die Furka-Bergstrecke. In Realp werden die Gäste empfangen, während der Zug weiter über Andermatt und den Oberalppass nach Disentis fährt. Am Abend können Besucher eine Rückfahrt mit historischem Zugmaterial von Disentis nach Oberwald erleben.



### TAG DER EISENBahnROMANTIK

Der Samstag steht ganz im Zeichen der Dampfbahn: Ein historischer Dampfzug bringt Besucher am Morgen von Andermatt nach Realp. Über den Tag laden Extradfahrten zur Station Furka oder über den Oberalppass nach Disentis ein. In Realp bieten Einblicke in Rollmaterial und Betrieb spannende Perspektiven, während in Gletsch ein Festplatz zum Entdecken der historischen Atmosphäre einlädt.



### FAMILIEN- UND FESTTAG

Der Sonntag bildet den stimmungsvollen Abschluss des Jubiläums und steht im Zeichen des gemeinsamen Erlebens. Ein Höhepunkt ist ein Extradzug aus Disentis: Zunächst mit historischer Elektrolok unterwegs, wechselt er in Andermatt auf Dampf und fährt über Realp zur Furka und zurück. Die Fahrt verbindet eindrücklich die Streckenabschnitte und vereint elektrische und dampfbetriebene Eisenbahntechnik in einem Erlebnis.



ALLE INFORMATIONEN  
ZUM FEST



1914  
ERÖFFNUNG  
STRECKE  
BRIG-GLETSCH

1926  
EINWEIHUNG  
STRECKE  
GLETSCH-DISENTIS

1968  
LETZTE OFFIZIELLE  
DAMPFFAHRT  
BRIG-DISENTIS

1942  
ELEKTRIFIZIERUNG  
STRECKE  
BRIG-DISENTIS

1930  
ERSTE FAHRT  
GLACIER-EXPRESS

1973  
BAUBEGINN  
FURKA-BASISTUNNEL

1982  
ERÖFFNUNGSFEIER  
FURKA-BASISTUNNEL

1983  
GRÜNDUNG VEREIN  
FURKA-BERGSTRECKE

1985  
GRÜNDUNG DFB AG

1990  
RÜCKFÜHRUNG DER  
DAMPFLOKOMOTIVEN  
AUS VIETNAM

1992  
ERSTE FAHRT DER DFB  
AUF DER STRECKE  
REALP-TIEFENBACH

2010  
GESAMTE FURKA-  
BERGSTRECKE  
WIEDER BEFAHRBAR

2002  
GRÜNDUNG STIFTUNG  
FURKA-BERGSTRECKE

2000  
STRECKE BIS GLETSCH  
WIEDER BEFAHRBAR

1998  
INBETRIEBNAHME  
DAMPFLOKWERKSTÄTTE  
CHUR

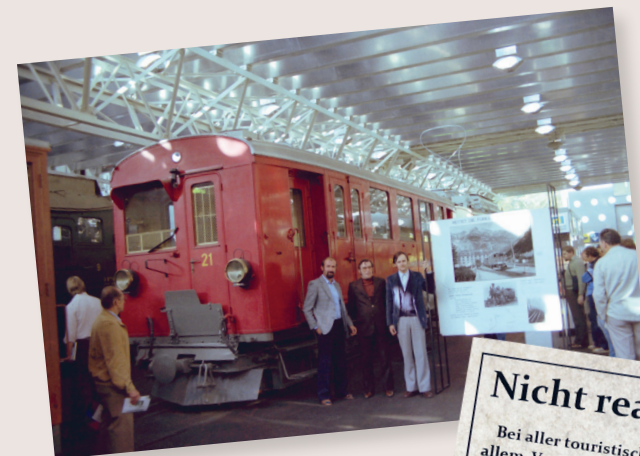
1994  
INBETRIEBNAHME  
WAGENWERKSTÄTTE AARAU

2013  
DAMPFLOKWERKSTÄTTE  
UZWIL

2017  
GRÜNDUNG  
DAMPFLOKFREUNDE

2026  
100 JAHRE STRECKE  
BRIG-DISENTIS

2030  
100 JAHRE STRECKE  
GLACIER-EXPRESS



### Nicht realistisch

Bei aller touristischen Attraktivität und allem Verständnis für die nostalgischen Bergfahrten, an eine weitere Benützung der stillgelegten Strecke zwischen Gletsch und Realp ist aus der Sicht der Direktion der Furka-Oberalp-Bahn nicht zu denken. Auch ein nur reduzierter und gelegentlicher Betrieb ist aus technischen, betrieblichen und kommerziellen Gründen nicht realistisch, erklärte uns gestern Direktionssekretär Rechsteiner. Nach wie vor gilt der Entscheid, wonach die Strecke Gletsch/Realp abgebrochen wird. Nichts gemacht wird an der Strecke Oberwald-Gletsch, dies mit dem Hintergrund für einen Materialzubringerdienst bei einem allfälligen Bau des Kraftwerkes Gletsch dereinst nützlich sein könnten. Aber auch diese Möglichkeit steht nach Auffassung der FO kaum auf einer guten Basis. Tunnels und Kunstbauten sind in einem kritischen Zustand und würden in keiner Weise den Anforderungen eines geordneten und sicheren Bahnbetriebes gerecht. «auch für eine Museums-schriften», ergänzt der FO-Sprecher. «Die Freunde einer Museumsbahn verkennen die besonderen Ansprüche an eine Bergbahn, die mit einer extremen Steigung von 110 Promille, wie die FO, anzukämpfen hat».

## GEGEN ALLE ZWEIFEL

Zu Beginn stand ein klares Urteil: nicht realistisch. Zu steil, zu teuer, zu gefährdet. Die alte Strecke über die Furka schien verloren.

Doch die Pioniere der *neuen* Geschichte der DFB liessen dieses Urteil nicht gelten. Sie arbeiteten weiter, Sommer für Sommer, Abschnitt für Abschnitt. Mit begrenzten Mitteln, aber mit Ausdauer und Herzblut. Was als Idee gegen den Zeitgeist begann, wurde Schritt für Schritt Wirklichkeit. Heute fährt die Bahn wieder. Und alle sind glücklich darüber.



Lesen Sie die ganze Geschichte der Furka-Dampfbahn  
→ [DFB.CH/GESCHICHTE](https://dfb.ch/geschichte)



## ALPENROSEN IN VOLLER BLÜTE

Besonders zahlreich blühen die Alpenrosen oberhalb von Tiefenbach. Aus dem Zugfenster ist ein wahres Blumenmeer auf der Alp zu sehen. Sie leuchten den Frühling ein – pünktlich zum Saisonstart der Furka-Dampfbahn.

←

Die Alpenrose blüht je nach Schneelage von Juni bis August, wächst zwischen 1500 und 2800 Metern über Meer und steht teilweise unter Schutz; das Pflücken ganzer Sträucher ist verboten, damit ihre Pracht auch künftigen Generationen erhalten bleibt.

Wenn die Schneemassen des Winters endlich der Sommersonne weichen, verwandeln sich die Hänge rund um die Station Tiefenbach in ein leuchtendes Spektakel. Das kräftige Rosa und Purpur der Alpenrosen prägt dann das Landschaftsbild und signalisiert den Beginn der kurzen, aber intensiven alpinen Vegetationszeit. Für die Fahrgäste der Dampfbahn bietet sich ein faszinierender Anblick: Während die Lokomotive gemächlich an Höhe gewinnt, gleitet der Blick über dichte Blütenteppiche, die sich wie ein natürlicher Schmuck an die steilen Flanken schmiegen.

Botanisch gesehen handelt es sich bei der Alpenrose eigentlich um einen Rhododendron. An der Furka sind zwei Arten heimisch: die Bewimperte Alpenrose, die kalkhaltige Böden bevorzugt, und die Rostblättrige Alpenrose, die auf saurem Untergrund gedeiht. Letztere ist es, die oberhalb von Tiefenbach besonders prächtige Bestände bildet. Diese Pflanzen sind wahre Überlebenskünstler; ihre ledrigen Blätter schützen sie vor der starken UV-Strahlung und dem austrocknenden Wind des Hochgebirges.

Für Wanderer auf dem Weg Richtung Furka-Passhöhe ist die Blütezeit ein besonderes Privileg. Der Duft und die Farbenpracht machen den Aufstieg zu einem Erlebnis für alle Sinne. Es ist kein Zufall, dass die volle Blüte oft mit den ersten Fahrten des Sommers zusammenfällt. Es scheint fast, als würden die Alpenrosen Spalier stehen, um die historischen Züge nach der langen Winterpause wieder in der Höhe willkommen zu heissen. Wer diesen Moment einfangen möchte, sollte die Kamera griffbereit halten, wenn der Zug die Kurven oberhalb des Tiefenbachtunnels passiert – dort zeigt sich das Blumenmeer in seiner ganzen Pracht.



→  
JETZT PREMIUM-TICKET  
BUCHEN



# TÄGLICHER GRUSS

**Die pfeifenden Wächter der Furka: Wenn das schrille Warnsignal durch das Urserental hallt, bekommt die Dampflokomotive oft Antwort von den heimlichen Herrschern der alpinen Matten.**

Wer während der Fahrt mit der Furka-Dampfbahn den Blick über die sonnigen Steinhänge und grünen Bergwiesen schweifen lässt, begegnet ihnen fast zwangsläufig: den Alpenmurmeltieren. Diese faszinierenden Nagetiere sind perfekt an das raue Leben im Hochgebirge angepasst. Während das Zischen der Lokomotive für die Fahrgäste Nostalgie bedeutet, ist das schrille Pfeifen der Murmeltiere ein hochkomplexes Alarmsystem, das seit Jahrtausenden das Überleben der Kolonien sichert.

Ein kurzer, scharfer Pfiff signalisiert Gefahr. Eine Serie von mehreren Pfiffen hingegen deutet auf eine Bedrohung am Boden hin. Interessanterweise haben sich die Tiere an die Anwesenheit der Dampfbahn gewöhnt; die zischenden Stahlrösser werden oft gar nicht mehr als Feinde eingestuft, sodass man die Tiere häufig in unmittelbarer Nähe der Gleise beim Sonnenbaden beobachten kann.

## EIN PFEIFKONZERT ZWISCHEN PIZZO ROTONDO UND DAMMASTOCK

Das Leben auf über 2000 Metern über Meer ist ein Wettlauf gegen die Zeit. Nur etwa vier Monate im Jahr bleiben den Tieren, um sich für den extremen Winter eine ausreichende Fettschicht anzufressen. Den Grossteil ihres Lebens verbringen sie tief unter der Erde. Wenn im Juni die ersten Dampfzüge die Passhöhe erreichen, sind die Murmeltiere gerade erst aus ihrem halbjährigen Schlummer erwacht. Im Hochsommer gesellen sich dann die verspielten Jungtiere dazu, die vor den Eingängen der Bauten ihre ersten Erkundungssprünge wagen. Für Wanderer und Bahnreisende ist die Beobachtung dieser Männchen machenden Wächter ein besonderes Erlebnis, das die wilde Schönheit der Furka-Region auf sympathische Weise unterstreicht. Es ist ein täglicher Gruss aus einer Welt, die ihren eigenen Rhythmus zwischen Winterschlaf und sommerlicher Geschäftigkeit gefunden hat.



**JETZT FAHRT MIT  
APÉRO-PLÄTTLI BUCHEN**

## 100

Dezibel erreicht der Warnpfiff eines Murmeltiers. Eine Dampflokomotive bringt es auf etwa 130 Dezibel. Dieser Unterschied von 30 Dezibel klingt gering, bedeutet aber eine enorme Steigerung: Der Lokpfiff wird für unser Ohr rund achtmal lauter wahrgenommen.





## REUSS UND ROTTEN

Am Furkapass teilt sich das Wasser. Ein Regentropfen fliesst in die Nordsee, der andere ins Mittelmeer. Ein paar Millimeter entscheiden über Tausende Kilometer. Die Wasserscheide macht sichtbar, wie Wege beginnen.

←

An der Gletscherzunge des Rhonegletschers entspringt der Rotten. 807 Kilometer fliesst das Wasser, bis es bei Arles ins Mittelmeer mündet.

Das Gotthardmassiv thront als das mächtige *Wasserschloss Europas* über dem Kontinent. In der kargen Hochgebirgswelt der Furka entspringen jene Lebensadern, die das Gesicht Europas seit Jahrtausenden prägen. Es ist eine Region der Übergänge: geologisch, klimatisch und vor allem hydrologisch. Wer hier steht, befindet sich an einem Ort der Anfänge, an dem das Element Wasser seine weite Reise antritt und sich das Schicksal ganzer Flusssysteme entscheidet.

Mitten durch dieses hydrologische Herzstück führt die Furka-Bergstrecke. Die historischen Dampflokomotiven wirken hier wie stille Beobachterinnen gewaltiger Naturkräfte, die den Takt der Landschaft vorgeben. Die Faszination dieser Wasserscheide lässt sich am besten dort erleben, wo die Maschine kurz innehält: Die Stationen Realp, Tiefenbach, Furka und Gletsch sind mehr als blosse Haltepunkte; sie sind Tore zu einer Welt, in der man den Flüssen buchstäblich beim Wachsen zusehen kann. Hier bietet der *Wanderzug* die ideale Gelegenheit, die alpine Hochgebirgslandschaft zu erkunden und die frische Gischt der jungen Reuss oder des Rottens aus nächster Nähe zu spüren.

Die Reuss ist das Kind der Zentralschweiz. Als wilder Gebirgsbach sammelt sie auf über 2400 m ü. M. das Schmelzwasser der Firnfelder und stürzt sich mit ungestüme Kraft dem Urserental entgegen. Sie ist ein Fluss mit Charakter: Bevor sie die sanften Ebenen erreicht, zwingt sie sich durch die dramatische Schöllenschlucht – ein natürliches Nadelöhr, das den Nord-Süd-Verkehr über Jahrhunderte herausforderte. Nach ihrem Lauf durch den Vierwaldstättersee vereinigt sie sich bei Brugg mit Aare und Limmat, um schliesslich über den Rhein die Nordsee zu erreichen. Jedes Jahr transportiert sie dabei enorme Mengen an Sediment aus den Alpen und formt so unaufhörlich das Antlitz der Landschaft.



JETZT TICKET  
BUCHEN  
←



© R. Stüssi



© Linda Blumet / Hiking the Alps



Regentropfen, die ins Obere Schwärziseeli fallen, fliessen via Aare und Rhein in die Nordsee.

Nur einen Steinwurf entfernt, jenseits der unsichtbaren Linie der Wasserscheide, beginnt eine völlig andere Geschichte. Hier wird der Rotten geboren, genährt vom ewigen Eis des Rhonegletschers. Während die Reuss nach Norden strebt, wählt der Rotten den Weg nach Westen durch das sonnige Wallis. Er ist der einzige grosse Fluss der Schweiz, der nicht in Richtung Nordsee entwässert, sondern Kurs auf das Mittelmeer nimmt. Bis zur Sprachgrenze bei Siders trägt er seinen markanten, deutschsprachigen Namen, bevor er als Rhône seinen Lauf in Richtung der französischen Camargue fortsetzt.

Diese geografische Besonderheit lässt sich auf dem Vier-Quellen-Weg erwandern. Die alpine Route verbindet die Ursprünge von Rhein, Reuss, Ticino und Rotten (Rhône). Es ist ein Weg der Kontraste, der von den weissen Kiesbänken der jungen Reuss bis zum blau schimmernden Eis des Gletschers führt. Die Station Furka, am höchsten Punkt der Strecke, fungiert dabei als zentraler Knotenpunkt, an dem Technikgeschichte und Naturwunder aufeinandertreffen. Wer hier aus dem Dampfzug steigt, begreift die Furka nicht nur als Passübergang, sondern als den Ort, an dem Europa seinen Lauf nimmt.

#### 4-QUELLEN-WEG

Die 5. Etappe des Vier-Quellen-Wegs (Route 49) führt von Obergesteln im Goms zum Furkapass und Belvédère. Sie ist eine alpine Wanderung von rund 17 km mit rund 1 350 m Aufstieg und dauert rund sechs Stunden. Die Route steigt entlang des Rotten, passiert Oberwald und Gletsch, begleitet von Alpenflora und Aussichtspunkten, und endet mit Blick auf den Rhonegletscher und die Walliser Viertausender. Ziel ist der Passbereich Belvédère oberhalb der Rhonequelle.



Panoramawanderung am Furkapass: Aussicht auf die Gärstenhörner und damit auf die Grenze zwischen den Kantonen Bern und Uri.



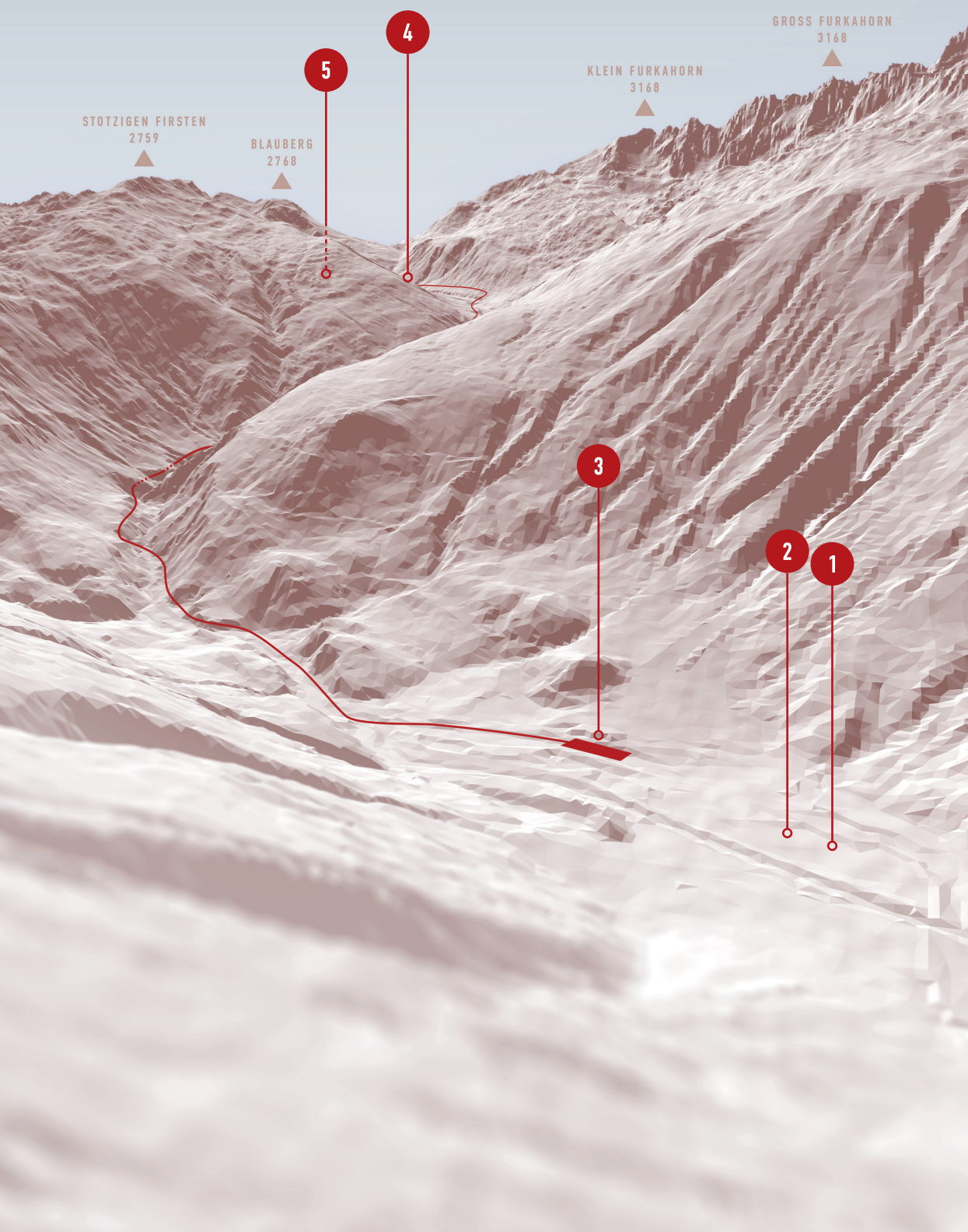
#### FURKA WANDER-EXPRESS

Gezogen von der Diesellok, bringt der Wander-Express Aktive direkt von Realp oder Oberwald in die Hochalpen und verwandelt den Aufstieg in ein nostalgisches Erlebnis.



FAHRPLAN  
UND TICKETS





## GENUSSVOLL EINKEHREN

### 1 DAMPFBahn BEIZLI

Der perfekte Boxenstopp im Dorf. Wer unkomplizierten Genuss ohne Schnickschnack sucht, ist hier goldrichtig. Ob als *Mutmacher* vor dem Aufstieg oder zur Belohnung nach der Talfahrt: Im Beizli schmeckt die Stärkung nach echter Bahnkultur.

→ [dfb.ch/beizli](http://dfb.ch/beizli)

### 4 FURKA BERGBEIZ

Rast auf 2 160 Metern über Meer: In der rustikalen Bergbeiz weht Ihnen die frische Alpenluft um die Nase. Gönnen Sie sich ein Apéro-Plättli im beheizten Zelt, während die Dampffross-Veteranen Wasser fassen. Hochgebirgs-Feeling pur, serviert mit einer Portion herzhafter Gastfreundschaft und Panoramablick.

→ [dfb.ch/bergbeiz](http://dfb.ch/bergbeiz)

### PICKNICK MIT DAMPF-AUSSICHT

Im Bahnhofbistro Realp können auf Vorbestellung herzhaftere Lunchpakete zusammengestellt werden. Bestellen Sie Ihr Paket direkt beim Ticketkauf und geniessen Sie Ihr Picknick später am Ufer der Rhone oder oben am Furkapass.

→ [dfb.ch/gastronomie](http://dfb.ch/gastronomie)

### 2 HOTEL POST, REALP

Hier logieren Sie mit Stil: Das Hotel Post vereint historischen Charme mit einer gehobenen Küche, die keine Wünsche offenlässt. Ein Ort für Geniesser, die nach dem Dampfspektakel in edler Ambiente schlemmen und sanft in die Kissen sinken wollen.

→ [posthotelrealp.ch](http://posthotelrealp.ch)

### 5 HOTEL & RESTAURANT FURKA

Wer Lust auf echte, gutbürgerliche Klassiker aus dem Obergoms hat, ist im *Furka* goldrichtig. In der gemütlichen Gaststube oder auf der von der Sonne verwöhnten Terrasse spürt man sofort: Hier wird mit Herzblut nach Walliser Tradition gekocht.

→ [hotel-furka.ch](http://hotel-furka.ch)

### SCHLEMMEN IM DIESELZUG

Ein Geheimitipp für Geniesser sind die speziellen Themenfahrten der DFB. Ob ein rustikaler Brunch oder ein feines Apéro-Plättli im historischen Dieselzug – hier wird das Rollmaterial zur rollenden Gaststube. Perfekt für Gruppen oder einen ganz besonderen Sonntagsausflug in die Urner und Walliser Bergwelt.

→ [dfb.ch/schlemmen](http://dfb.ch/schlemmen)

### 3 BAHNHOFBISTRO, REALP

Während draussen die Lokomotiven rangieren und der Dampf vorbeizieht, können Sie im Bistro in aller Ruhe einen Kaffee oder einen kleinen Snack geniessen. Mit einer Vorbestellung beim Ticketkauf auch ohne lange Wartezeiten.

→ [dfb.ch/gastronomie](http://dfb.ch/gastronomie)

### GOURMET-FAHRT

Wer das Besondere sucht, bucht das *Rundum-sorglos-Paket* auf Schienen. Während die Landschaft vorbeizieht, werden Sie am Platz verwöhnt: vom Apéro mit regionalen Spezialitäten, einem Snack im VIP-Stübli auf der Station Furka bis hin zum Dessert im Zug.

→ [dfb.ch/premium-klasse](http://dfb.ch/premium-klasse)



JETZT FAHRT MIT  
BRUNCH BUCHEN



# WASSER, KOHLE UND FEUER

**Viertausend Liter Wasser, sechshundert Kilo Kohle, vierzehn bar Druck. Wer die Dampflok an der Furka versteht, blickt in ein offenes Kraftwerk und in ein Stück gebändigter Natur.**



Der Heizer hält das Feuer am Leben: Rund 600 Kilogramm Kohle landen während einer Fahrt in der Feuerbüchse.

In Realp steht die Lok am Wasserkran. Der Ausleger wird über den Wasserkasten geschwenkt. Gebirgswasser rauscht hinein. Es stammt aus dem Einzugsgebiet der Furkareuss, aus demselben Tal, das der Zug später durchquert. Lokales Quellwasser für eine Maschine, die ohne dieses Element keinen Meter fährt.

Rund viertausend Liter braucht eine einfache Fahrt über den Pass. Vier Tonnen Masse, die erhitzt werden müssen. Im Kessel selbst zirkulieren etwa zweieinhalb Kubikmeter. Der Rest liegt als Vorrat im Wasserkasten. Während der Fahrt überwacht der Heizer den Wasserstand im Schauglas. Sinkt er zu tief, droht Gefahr. Steigt er zu hoch, kann er Schäden an der Dampflok verursachen.



Aus dem Ausleger des Wasserkrans strömt Quellwasser in den Wasserkasten der Lokomotive.



Bei vierzehn bar Druck siedet es nicht bei hundert Grad, sondern erst bei knapp zweihundert. Durch den Überhitzer steigt die Temperatur des Dampfes weiter. Aus einer stillen Flüssigkeit wird ein Gas mit enormem Expansionswillen. Was man später als rhythmisches Auspuffschlagen hört, beginnt als präzise kontrollierter Druck im Innern des Kessels.

#### OHNE HITZE KEINE BEWEGUNG

In der absoluten Kälte erstarren selbst Atome. Nichts bewegt sich. Die HG 3/4 überwindet diesen Zustand mit Feuer; das Wasser kocht und macht aus Wärme Vortrieb. Dafür braucht es die Kohle. Auf dem Rost der Feuerbüchse verbrennen pro Fahrt rund sechshundert Kilogramm Steinkohle. Die Verbrennungsgase durchströmen Siede- und Rauchrohre. Wärme geht in das Wasser über. Chemische Energie wird zu thermischer, thermische zu mechanischer. Der Dampf strömt in die Zylinder. Kolben bewegen sich. Stangen greifen in die Räder und ins Zahnradtriebwerk. Die Lok stemmt sich gegen 118 ‰ Steigung. Jede Umdrehung ist das Ergebnis eines exakt abgestimmten Zusammenspiels von Feuerung, Kesseldruck und Steuerung.

*Technik lebt, weil Fans sie verstehen und erhalten.*

Eine Dampflokomotive zeigt diesen Prozess. Man sieht das Feuer. Man hört den Dampf. Man riecht die Kohle. Technik wird hier nicht verborgen, sondern vorgeführt. Und darin liegt ihre Faszination: Sie macht sichtbar, was moderne Maschinen verbergen: dass jede Bewegung ihren Ursprung in Wasser, Feuer und Druck hat.

#### DAMPFLOKFREUNDE

Für den betriebsfähigen Erhalt der Furka-Dampflokomotiven sind wir auf finanzielle Unterstützung angewiesen.



JETZT SPENDEN UND / ODER  
MITGLIED WERDEN



#### WIE FUNKTIONIERT DIE DAMPFLOK?

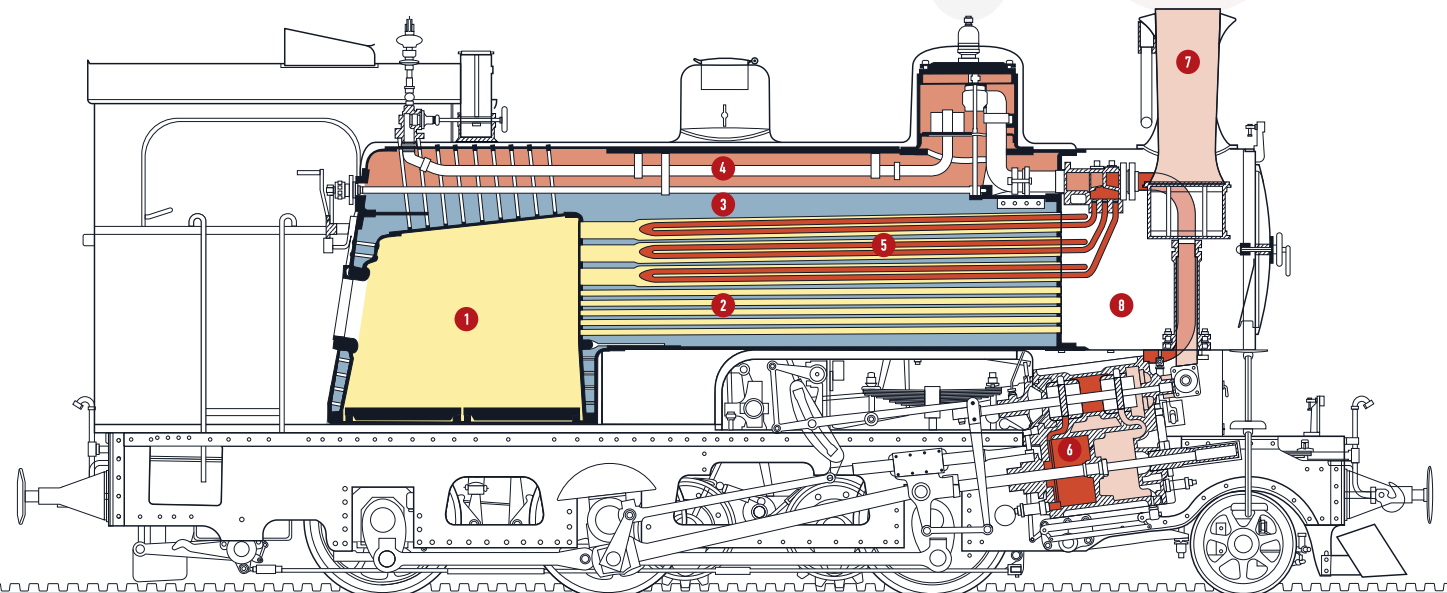
Für den Betrieb einer Dampflokomotive braucht es Wasser, Kohle und Feuer. Der Bedarf für eine Fahrt mit einer HG 3/4 über die Furka beträgt etwa 600 kg hochwertige Steinkohle sowie etwa 4 000 Liter Wasser.

- 1 Die Kohle wird auf dem Rost in der Feuerbüchse verbrannt.
- 2 Die heißen Verbrennungsgase durchströmen die Siede- und Rauchrohre.
- 3 Die Feuerbüchsenwände sowie die Siede- und Rauchrohre geben ihre Wärme an das Kesselwasser ab und erhitzen es.
- 4 Bei 14 bar Kesseldruck beträgt die Sattdampf Temperatur 197 °C, dies wird als Nassdampf bezeichnet.
- 5 Bevor der Dampf zur Dampfmaschine gelangt, durchströmt er den sogenannten Überhitzer. Die Überhitzerelemente sind in den Rauchrohren platziert. Die Dampftemperatur wird bei gleichem Druck auf bis 400 °C erhöht. Dadurch sinkt der Kohleverbrauch um bis zu 30 %.
- 6 Der heiße Dampf gelangt über die Schieber in die Zylinder und bewegt die Kolben hin und her. Diese übertragen mit den Kolben- und Triebstangen ihre Kraft auf die Räder und Zahnräder.
- 7 Der Abdampf aus der Dampfmaschine gelangt über das Blasrohr und den Kamin ins Freie. Dabei entsteht das charakteristische Geräusch der Auspuffschläge einer Dampflokomotive.
- 8 Durch eine besondere Anordnung des Blasrohres zum Kamin wird der bei voller Leistung mit hoher Geschwindigkeit ausströmende Abdampf genutzt, um in der Rauchkammer ein Vakuum zu erzeugen. Dieser Unterdruck saugt Verbrennungsluft durch das Feuerbett und facht dadurch das Feuer stark an.

Verbrennungsgase  
Kesselwasser

Nassdampf (197 °C)  
Heissdampf (400 °C)

Abdampf (ca. 100 °C)





# SCHNEE SCHÖN SCHWER

Ein Kubikmeter Schnee kann kaum mehr wiegen als ein Sack Federn – oder so schwer sein wie flüssiges Wasser. Wird der Schnee nass und dicht, wird er zur Last. Auch für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke, die dieser Herausforderung jedes Jahr aufs Neue begegnet.

← Ende September, wenn sich die Saison dem Ende zuneigt, muss weiter oben bereits mit grossen Schneemassen gerechnet werden.

Wenn im Spätherbst die ersten Flocken ins Urserental fallen, beginnt für die Bahn die Arbeitspause. Die Dampfloks ruhen im Depot, und die Natur beginnt, die Bergstrecke unter einer weissen Decke zu verbergen. Doch hinter dieser friedlichen Fassade verbirgt sich eine physikalische Urgewalt. Schnee ist ein Verwandlungskünstler. Während frisch gefallener Pulverschnee mit nur 50 Kilogramm pro Kubikmeter federleicht wirkt, verändert er unter dem Druck von Wind und Eigengewicht seinen Charakter. Im Laufe des Winters presst die Last der oberen Schichten die unteren zusammen. Setzt im Frühjahr Tauwetter ein, schwillt das Gewicht massiv an: Ein Kubikmeter dieser weissen Last wiegt dann bis zu 800 Kilogramm.

## 20 000

Kubikmeter Schnee räumen Freiwillige jeden Frühling vom Trassee.

## TECHNIK, DIE SICH VERNEIGT

An der Furka bedeutet das: Auf kurzen Streckenabschnitten lasten plötzlich Zehntausende von Tonnen. Diese Masse ist der Grund, warum die Steffenbachbrücke – ein technisches Weltwunder – jedes Jahr eingeklappt wird. Würde sie versuchen, dem Schneedruck der Lawinen standzuhalten, müsste sie aus massivstem Beton bestehen und würde die Landschaft verschandeln. So aber verneigt sich die Ingenieurskunst buchstäblich vor der Macht der Natur.

## 2

Schneeschleudern unterstützen die Vereinsmitglieder bei ihrer Arbeit.

## DER KAMPF GEGEN DIE WEISSE WAND

Hinter den wenigen Betriebsmonaten steht jedes Jahr ein Einsatz, der Wochen dauert. Wenn im Mai der Schnee aufbricht, rücken bis zu zwanzig Freiwillige aus. Woche für Woche. Patrick Smit, Leiter des Bereichs Schneerräumung: «Die *Auswinterung* ist kein sanftes Beiseitelegen von

## 15-40

Meter weit wird der Schnee von den Geleisen weggeschleudert.



Das für die Winterpause heruntergeklappte Mittelstück der Steffenbachbrücke taucht langsam aus den Schneemassen auf.



Begehung der Strecke vor Beginn der Schneerräumung: Erst wird geprüft, wo Schnee, Lawinen und Schäden die Trasse blockieren.



←  
Oberhalb von Realp schleudert die Diesellokomotive HGm 51 mit ihrer Anbaufräse Schnee aus dem Trassee.

«Die Auswinterung ist kein sanftes Beiseitelegen von Flocken; es ist Schwerstarbeit gegen Schnee, der sich wie Beton verhält.»

#### EIN FLÜCHTIGER BEGLEITER IM WANDEL

Dass dieser Einsatz gefährlich bleibt, zeigt die Erfahrung: Selbst im Juni können sich noch Gletschneelawinen lösen, wie 2021 am Tällistock, als tonnenschwere Blöcke die bereits geräumten Gleise in Sekunden wieder verschütteten. Zudem hinterlässt der Klimawandel seine Spuren. Die Schweiz erwärmt sich überdurchschnittlich schnell, was die Arbeit an der Furka verändert. Die Schneeschmelze setzt früher ein, die Lawinen werden nasser und zerstörerischer. Gleichzeitig führen trockenere Sommer dazu, dass die Bahn neue Wege gehen muss – wie der Bau einer 1,2 km langen Wasserleitung durch den Kehrtunnel, um die Löschwasserversorgung gegen Waldbrände sicherzustellen.



←  
Räumung von Lawinenschnee bei einem Tunnelleingang.

Trotz aller Mühen gehört der Schnee zur Furka. Er ist der Wasserspeicher für die Bäche im Sommer und die magische Kulisse für die erste Fahrt des Jahres. Wenn der Zug die Passhöhe erreicht und links und rechts noch die meterhohen Schneewände stehen, sehen die Fahrgäste, was kurz zuvor freigelegt wurde. Was hier fährt, ist das Ergebnis vieler Hände.

AKTUELLE BERICHTE ZUR SCHNEERÄUMUNG → [WWW.DFB.CH/SCHNEE](http://WWW.DFB.CH/SCHNEE)

#### FREIWILLIGENARBEIT

Wer im Mai und Juni eine Woche Zeit hat, kann mitarbeiten. Die Schneeräumung fordert Kraft — und gibt einen seltenen Einblick in das, was diese Bahn trägt.



WERDE TEIL  
DER GESCHICHTE



# WAS DIE STRECKE TRÄGT

Die Strecke wirkt leicht: Der Zug zieht eine elegante Spur durch Alpweiden, über Viadukte, hinein in den Berg. Doch was hier fährt, steht auf harter Arbeit – auf Tunneln, Mauern und Viadukten. Und auf Gleisen, die Wind, Wasser und Frost standhalten müssen.



Arbeiter sichern das Gewölbe des Furka-Scheiteltunnels mit Spritzbeton.

Kaum endet die Saison, beginnt der zweite Teil des Jahres. Im Scheiteltunnel werden Profile gemessen, feuchte Zonen gesichert, wird die Fahrbahn geprüft. Auf den Zahnstangenabschnitten werden alte Gleise ausgebaut und neue Schienen eingepasst, Schotter eingebracht. Alles für die Betriebssicherheit der über hundert Jahre alten Strecke.

Die Dampfbahn lebt von freiwilliger Arbeit. Und sie lebt von Spenden. Beides zusammen hält Tunnel, Gleise und Kunstbauten instand. Damit die Fahrt über die Furka möglich bleibt. Auch morgen.

## 1,8

Kilometer lang führt der Tunnel unter dem Berg hindurch

## 250 000

Franken Unterhaltskosten fallen jährlich an

## FURKA-SCHEITELTUNNEL

2026 BIS 2032 - INVESTITIONSBEDARF 20 MILLIONEN FRANKEN

Im Scheiteltunnel unter der Furka ist es kühl und still. Wasser dringt durch das Gestein, der Beton zeigt Risse, die Schienen tragen Spuren der Zeit. Der Berg arbeitet stetig. Der jährliche Unterhalt sichert den Betrieb. Doch nun braucht es mehr: eine grundlegende Erneuerung, damit der Tunnel auch künftig Frost, Druck und Wasser standhält. Wer spendet, hilft mit, das Herzstück der Strecke für kommende Generationen nachhaltig zu sichern.



FÜR DIESES PROJEKT  
SPENDEN



## GLEISANLAGEN

2026 BIS 2030 - INVESTITIONSBEDARF 1,3 MILLIONEN FRANKEN

Zwischen Gletsch und Muttbach greift die Bahn tief ins Gelände. Hier arbeitet die Zahnstange. Deren Oberbau ist rund hundert Jahre alt. Schwellen, Schienen und Zahnstangen tragen die Spuren unzähliger Bergfahrten. Der Unterhalt wird aufwendig. Die Sicherheit verlangt Erneuerung: Gleisjoche werden gehoben, Zahnstangen demontiert. Neues Material wird eingepasst, geschottert, gestopft und präzise ausgerichtet. Was hier entsteht, muss exakt liegen. Ein Millimeter entscheidet über Lauf oder Stillstand. Wer spendet, hilft, diese anspruchsvolle Strecke betriebssicher zu halten. Die Zahnstange ist kein sichtbares Monument. Aber ohne sie kommt kein Zug über den Berg.

## STÜTZMAUERN

2026 BIS 2032 - INVESTITIONSBEDARF 9 MILLIONEN FRANKEN

Entlang der Strecke sichern Stützmauern das Trasse. Sie tragen seit über hundert Jahren Schotter, Schwellen und Züge. Frost sprengt Fugen. Wasser unterspült Fundamente. Der Berg drückt. In den kommenden Jahren müssen 18 Mauern instand gesetzt werden. Jede Erneuerung kostet rund 500 000 Franken. Mit Vorarbeiten entstehen pro Bauwerk rund 600 000 Franken Aufwand. Gearbeitet wird nach der Saison. Steine werden neu gesetzt, Fundamente gesichert. Ziel ist der Bestand, nicht der Neubau. Wer spendet, hilft, der Strecke ihren Halt zu geben.

### SPENDEN UND LEGATE

Mit einem Legat helfen Sie, Tunnel, Mauern und Gleise so zu sichern, dass ein Werk aus der Zeit unserer Grosseltern auch für unsere Enkel tragfähig bleibt.



JETZT SPENDEN



450

Kilogramm wiegt ein Schienenprofil pro Meter. Fast doppelt so viel wie das historische Profil.



Die Zahnstange zwischen den Schienen ermöglicht den Dampflok, die steilen Abschnitte der Furka-Bergstrecke zu überwinden.



18

Meter Stützmauern sichern die Strecke der Furka-Dampfbahn.

600 000

Franken kostet die Sanierung von nur einer Stützmauer.



(links) Bei km 52,2 räumen Freiwillige Geschiebe aus einem Wasserdurchlass, damit das Schmelzwasser wieder ungehindert unter der Bahn abfliessen kann.



(rechts) Arbeiten an den Stützmauern sichern die Trasse der Bergstrecke.





ZIEHEN  
SIE MIT

Unterstützen Sie die Furka-Dampfbahn.  
Jeder Beitrag hilft. Ob mit persönlichem Engagement oder einem finanziellen Beitrag zum Erhalt der Infrastruktur und des Rollmaterials.

## DIE GESCHICHTE FÄHRT WEITER

Die Furka-Dampfbahn lebt von Hingabe und Engagement. Sie fährt, weil Menschen mitarbeiten, spenden und unterstützen. Jede Fahrt, jede Stunde Freiwilligenarbeit, jede Spende, jedes Legat. Alles trägt dazu bei, dass die Geschichte weitergeht.

### DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG

Die AG macht das Dampferlebnis an der Furka möglich. Unterstützen Sie dieses Engagement mit dem schönsten aller Beiträge: einer Fahrt mit der Bahn.

### DAMPFLOKFREUNDE

Die Dampflokomotiven und ihre Technik bewahren: Dafür setzen sich die Dampflokkfreunde ein. Sie können diese Arbeit finanziell unterstützen.

### VEREIN FURKA-BERGSTRECKE

Mit Volldampf dank Freiwilligen. Ohne die Vereinsmitglieder keine Infrastruktur. Ob Schneeräumung oder Stützmauerbau: Unterstützen Sie den Verein mit Ihrer freiwilligen Mitarbeit.

## FURKA- DAMPFBahn

### STIFTUNG FURKA-BERGSTRECKE

Die Stiftung Furka-Bergstrecke sammelt Spenden und Legate und setzt sie für den Erhalt der Bergstrecke ein. Ihre Spende wirkt.

## ZWISCHEN PIONIERGEIST UND ZUKUNFT

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke steht wie kaum ein anderes Projekt für Leidenschaft, Freiwilligenarbeit und technische Meisterleistung. Doch heute ist sie auch ein modernes Transportunternehmen mit klaren regulatorischen Anforderungen. Geschäftsführer Karl Reichenbach ordnet ein.

*Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke gilt als Pionierprojekt. War sie das?* – Ja! Und zwar im besten Sinne. Ohne den Pioniergeist und den ausserordentlichen Einsatz aller Beteiligten gäbe es die Bahn heute nicht mehr. Es war die Überzeugung, dass man etwas scheinbar Verlorenes zurückholen kann. Und genau das ist gelungen.

*Was zeichnete diese Aufbauphase aus?* – Man hat mit dem gearbeitet, was vorhanden war, und daraus etwas geschaffen, das viele für unmöglich hielten. Diese Kombination aus Pragmatismus, Engagement und Verantwortungsbewusstsein war entscheidend für den Erfolg.

*Und heute?* – Heute stehen wir an einem Wendepunkt. Wir müssen den Schritt in einen klar regulatorisch geführten Fahrbetrieb umsetzen. Als konzessioniertes Transportunternehmen gelten für uns die gleichen Spielregeln wie für alle anderen Eisenbahnen in der Schweiz.



**KARL REICHENBACH** Geschäftsführer DFB AG

*Was bedeutet das konkret?* – Wir richten unsere Strukturen und Abläufe noch klarer aus. Themen wie Arbeitszeit, Dokumentation und Verantwortlichkeiten müssen nachvollziehbar und verlässlich geregelt sein. Dies nicht nur auf dem Papier, sondern im täglichen Betrieb.

*Wo geht die Reise hin?* – In diesem Jahr bauen wir das Marketing der Furka-Dampfbahn neu auf. Dies beinhaltet nebst dem neu lancierten Kundenmagazin auch einen einheitlichen Auftritt, neue Partnerschaften, Angebote und Kampagnen. Dies, um möglichst viele Gäste auf den Fahrten mit der Furka-Dampfbahn zu begrüßen.

*Ist damit der Pioniergeist vorbei?* – Nein, er entwickelt sich weiter. Früher bedeutete er, Unmögliches möglich zu machen. Heute zeigt er sich darin, nachhaltige Lösungen zu finden und die Bahn zukunftsfähig aufzustellen. Der Geist bleibt und nimmt eine neue Form an.



HELFEN SIE MIT, GESCHICHTE  
WEITERZUSCHREIBEN



## WO DIE ZEIT VERWEILT UND DIE MODERNE GLÄNZT

Zwei Bergstrecken, ein Herzschlag: Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und der Treno Gottardo laden ein zu einer Reise, bei der der Weg über den Pass schöner ist als der Weg hindurch.

**5**

Jahre ist der Treno Gottardo auf der alten, neuen Gotthardbergstrecke unterwegs. Ein Stück Bahngeschichte lebt weiter.

**7**

Kehrtunnel durchquert der Treno Gottardo auf seiner Strecke über die Alpen.

Die Schweizer Alpen sind eine technische Herausforderung, die seit Generationen fasziniert. Wer ihre Seele spüren will, findet im Herzen der Schweiz zwei Partner, die unterschiedlicher nicht sein könnten, aber dasselbe Ziel verfolgen: die Legende der Passstrecken erlebbar zu machen.

Während die Dampfbahn das raue Mechanische zelebriert, setzt der Treno Gottardo auf eleganten Weitblick. Durch grosse Fenster beobachtet man die Kirche von Wassen aus drei Perspektiven und reist entspannt von den Zentren Basel, Zürich oder Luzern direkt ins sonnige Locarno. Zwei Welten, die sich perfekt ergänzen: Die raue Bergwelt von einst und der erstklassige Komfort von heute machen den Weg über den Pass zum eigentlichen Ziel.

Die Kombination beider Bahnen ist ein Highlight: Mit dem Treno Gottardo bis Göschenen, weiter nach Realp und von dort mit Volldampf über den Furkapass. Eine Zeitreise von der modernen Effizienz des 21. Jahrhunderts zurück in die goldene Ära der Bergbahnen.

### ANGEBOT

Moderne und Nostalgie auf einer Route: Mit Zug, Dampfbahn und Postauto über den Gotthard, die Furka und den Nufenen.



JETZT  
BUCHEN










# FAHRPLAN & PREISE










18. Juni – 27. September 2026

Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag

## REALP-FURKA-GLETSCH-OBERWALD

Zug					
Sitzplätze	2. Klasse 	1.+2. Klasse Premium Class	2. Klasse	2. Klasse 	1.+2. Klasse
Realp DFB ab	09.15	10.20 <b>1</b>	11.20		14.20 <b>3</b>
Tiefenbach DFB ab	x 09.25	x 10.40 <b>1</b>	x 10.40		x 14.40 <b>3</b>
Furka DFB <b>¶</b> an	09.40	11.05 <b>1</b>	12.05		15.10 <b>3</b>
Furka DFB <b>¶</b> ab	09.50	11.30 <b>1</b>	12.30		15.30 <b>3</b>
Muttbach-B. ab	x 10.00	x 11.35 <b>1</b>	x 12.40		x 15.35 <b>3</b>
Gletsch an	10.15	12.05 <b>1</b>	13.05		16.05 <b>3</b>
Gletsch ab	10.20	12.10 <b>1</b>	13.10	13.10 <b>2</b>	16.10 <b>3</b>
Oberwald ab	10.45	12.35 <b>1</b>	13.35	13.35 <b>2</b>	16.35 <b>3</b>



## OBERWALD-GLETSCH-FURKA-REALP

Zug						
Sitzplätze	1.+2. Klasse	2. Klasse 	1.+2. Klasse Premium Class	2. Klasse	2. Klasse 	2. Klasse 
Oberwald ab	10.50 <b>4</b>	11.45	13.50	14.50 <b>1</b>	14.50 <b>2</b>	
Gletsch an	11.15 <b>4</b>	12.05	14.15	15.15 <b>1</b>	15.15 <b>2</b>	
Gletsch ab	11.20 <b>4</b>		14.20	15.20 <b>1</b>		16.15
Muttbach-B. ab	x 11.40 <b>4</b>		x 14.40	x 15.40 <b>1</b>		x 16.30
Furka DFB <b>¶</b> an	11.55 <b>4</b>		14.55	15.50 <b>1</b>		16.40
Furka DFB <b>¶</b> ab	12.20 <b>4</b>		15.30	16.20 <b>1</b>		16.45
Tiefenbach DFB ab	x 12.40 <b>4</b>		x 15.45	x 16.40 <b>1</b>		x 17.00
Realp DFB an	13.05 <b>4</b>		16.15	17.05 <b>1</b>		17.15

 Dampfzug,  Dieselzug, **¶** Verpflegungshalt in der Station Furka (Buffet-Gaststätte), x Halt auf Verlangen.

 Dieselzug Wander-Express: Platzreservation für Gruppen obligatorisch,  Gratistransport von Fahrrädern im Selbstverlad.

**1** 16. Juli bis 16. August, **2** 18. Juni bis 18. Juli und 20. August bis 27. September, **3** Donnerstag bis Samstag, **4** Freitag bis Sonntag  
Aus **betrieblichen Gründen** und bei **Waldbrandgefahr** können die Züge zwischen **Gletsch** und **Oberwald** mit einer historischen Diesel- statt Dampflok geführt werden.

Strecke	 / 		Historischer Zuschlag
	Ticket	2. Kl.	
Realp-Oberwald	CHF 50.00	100.00	46.00
Realp-Furka DFB	CHF 30.00	60.00	26.00
Realp-Gletsch	CHF 40.00	80.00	36.00
Gletsch-Oberwald	CHF 20.00	40.00	16.00

### 50% ERMÄSSIGUNG

Für Inhaber von Halbtax- und Generalabonnements oder Swiss Travel Pass oder Swiss Half Fare Card sowie für Kinder und Jugendliche von 6 bis 15.99 Jahre und für Hunde gilt die Ermässigung von 50 % auf den Ticketpreis. Auf den historischen Zuschlag gibt es keine Ermässigung.

### FAMILIEN

Kinder und Jugendliche von 6 bis 15.99 Jahre mit Junior-Karte oder Kinder-Mitfahrkarte in Begleitung der Eltern oder einer Begleitperson haben nur den historischen Zuschlag zu bezahlen.

### HISTORISCHER ZUSCHLAG

Auf Reisen mit der Historischen Furka-Dampfbahn wird ein Zuschlag verrechnet, der in den Erhalt der Bahn investiert wird. Im Preis inbegriffen ist die obligatorische Platzreservation.

ONLINE-RESERVATION UND TICKETS → DFB.CH

### PREMIUM CLASS

Reise im Salonabteil mit Verpflegung. Realp-Oberwald (oder umgekehrt), Billett der 1. Klasse zuzüglich Komfortzuschlag CHF 200.00 pro Person.

### GRUPPEN

Die Fahrpreise für Gruppen ab 10 Personen finden Sie auf unserer Website.

ONLINE-RESERVATION UND TICKETS → DFB.CH



### HERAUSGEBER

Verein Furka-Bergstrecke  
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Stiftung Furka-Bergstrecke  
Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke  
www.dfb.ch

### KONZEPTION UND UMSETZUNG

sags, St.Gallen

### TEXT

Semra Yavuz, Robert Diener

### BILDER

Andreas Kleeb, Beat Scheuter,  
Erik Fornallaz, Fabian Kocourek,  
Fabio Reichmuth, Georg Trüb,  
Jürg Bolliger, Michaela Hardmeier,  
Patrik Smit, Rainer Vogler, Urs W. Züllig

### DRUCK

Druckerei Ostschweiz

printed in  
switzerland



## ÜBERNACHTEN MIT GESCHICHTE

Jedes unserer fünf Apartments erzählt seine eigene Geschichte, inspiriert von der Vergangenheit, neu interpretiert für heute. Sorgfältig restaurierte Originaldetails treffen auf moderne Architektur, hochwertige Materialien und viel Raum zum Ankommen.



Jetzt Auszeit in Realp buchen und von **10 % Neueröffnungsrabatt** profitieren.  
Das Angebot gilt für alle Buchungen bis 31.12.2026.

**10%**  
Neueröffnungsrabatt

**HOTEL POST REALP**  
FURKASTRASSE 68 – 6491 REALP  
WWW.POSTHOTELREALP.CH

Ein Betrieb der  **dampf-  
bahn furka  
bergstrecke**