

Dedicato ai nostri passeggeri di 1° classe.

Il vostro accompagnatore è a disposizione durante tutto il viaggio. Se avete delle domande, rivolgetevi a lui!

Per il viaggio da Oberwald a Realp leggete la descrizione nel senso opposto.

Avvertenza: La permanenza sulle piattaforme aperte è a vostro rischio e pericolo. **Vi avvertiamo della presenza di scintille provenienti dalla locomotiva a vapore.** In galleria è obbligatorio restare in carrozza e chiudere i finestrini.

Realp – Tiefenbach

Subito dopo la stazione DFB si vede a destra la nostra base d'appoggio con mensa, deposito locomotive, officina, impianto di alimentazione del carbone e gru per il rifornimento dell'acqua. Qui si esegue anche la manutenzione e riparazione delle nostre locomotive e carrozze. La maggior parte di loro ha più di cento anni.

Ora a destra si scorge brevemente lo storico segnale d'arrivo di Realp: un disco girabile di Hipp.



Tramite un impulso elettrico viene fatto scattare un peso che ruota il disco nella posizione desiderata (alt o via libera). Dopo 20 giri il peso deve essere sollevato nuovamente con una manovella. Questo tipo di segnale era diffuso specialmente nelle zone di montagna, perché funziona senza cavi.

Circa 1 km dopo Realp comincia la salita con una pendenza di 110‰.

Sul Ponte *Wilerbrücke* il treno attraversa per la prima volta il fiume Furkareuss. Il ponte a travi di ac-

ciaio sostituisce il ponte ad arco in pietra, crollato nel 1955.

Il percorso che segue (con 3 brevi gallerie) è realizzato su numerosi muri di contenimento, che spesso vengono dilavati dalle piene. Per quello sono costantemente necessari lavori di riqualifica molto costosi e laboriosi.

400 m dopo la terza galleria si riconosce la forra dello Steffenbach, un noto tratto di valanghe che scende dalla sinistra. Il *Steffenbachbrücke*, un ponte ad arco in pietra, realizzato nel 1913, è stato distrutto anche prima del passaggio di un treno. Nel 1925 è stato costruito al suo posto un ponte in acciaio, composto di 3 parti. Ogni autunno, dal 1925, la parte centrale del ponte viene ribaltata verso il basso con degli argani a fune e paranchi e portata al riparo, dietro alla spalla di lato della valle. La parte superiore e la parte inferiore vengono sollevate e ritirate sul binario, in modo che le valanghe non possano danneggiarle.



Molto in basso si scorge una presa d'acqua. Qua l'acqua del Furkareuss attraversa un tunnel lungo 8 km fino al Lago artificiale Göscheneralp e da lì è condotto nei livelli della centrale elettrica FFS di Göschenen, Wassen e Amsteg.

Alla stazione di Tiefenbach la locomotiva a vapore prende l'acqua. Circa 7 minuti di sosta permettono ai passeggeri di scendere dal treno e scattare qualche foto.

Tiefenbach - Furka

Su ponti in pietra si attraversa il Furkareuss e il Sidelenbach. Il percorso scorre sul pendio nord del Furkareuss e sale continuamente. Godetevi la vista sul panorama montuoso e sui fiori di montagna (rododendri fino a metà luglio). Forse il fuochista, con la sua pala per il carbone, deve anche allontanare qualche mucca dal binario.



Alla stazione di Furka, 2160 m sopra il livello del mare, il treno (secondo l'itinerario di viaggio) si ferma per una sosta di 20 a 30 minuti, perché alcune locomotive devono essere invertite per la discesa. C'è tutto il tempo per prendere una bibita e uno spuntino al nostro buffet o per acquistare un souvenir al nostro stand. Perché non portare a chi è rimasto a casa una salsiccia essiccata e un pezzo di formaggio alpino di produzione locale?

Furka - Muttbach

Lo *Scheiteltunnel* lungo 1874 m scende sul lato vallese con una pendenza di 30 – 35‰. In direzione opposta, dalla stazione di Muttbach, una locomotiva diesel spinge il treno in salita, perché in questa sezione il binario non è provvisto di cremagliera.

La galleria si trova sul punto di congiunzione tra il Massiccio dell'Aar e del Gottardo, quindi in una

zona geologicamente sfavorevole. Qui la roccia è stata completamente schiacciata e triturrata durante il ripiegamento alpino. La costruzione della galleria avvenne 100 anni fa con grandissime difficoltà e anche oggi sono necessari in continuazione costosi lavori di riqualificazione.



Il portale della galleria a Muttbach è spesso ostruito dalla neve delle valanghe. Nel 2015, all'inizio della stagione di percorrenza, quel muro di neve era alto di 8, nel 1999 di 18 metri.

Muttbach - Gletsch

1913



Subito dopo la stazione di Muttbach-Belvédère si scorge quello che è rimasto dell'imponente *Ghiacciaio del Rodano*: una parete di roccia nuda. Dal 1930 al 1981 i passeggeri del famoso Glacier-Express potevano ammirare in quel

punto il ghiacciaio che prima si estendeva fino a valle.

Dopo il passaggio a livello Furkastrasse si scende gradualmente verso il fondovalle di Gletsch. Nel 1965 la locomotiva a vapore N. 10 stava passando in quel punto con le lame sgombraneve, quando fu scaraventata sul pendio da una valanga. Il fuochista e due passeggeri vennero uccisi, il macchinista

rimase gravemente ferito. In ricordo dei sfortunati colleghi, in quel punto i nostri macchinisti fanno fischiare la locomotiva e alzano il berretto.

Ci avviciniamo ora all'*Insedimento alberghiero di Gletsch*. L'Hotel Glacier du Rhône, fondato nel 1856 dall'albergatore Seiler da Zermatt, era a quel tempo situato a circa 100 m dal fronte del ghiacciaio. Tutta la valle, compreso i pendii e il ghiacciaio, appartenevano all'albergatore. Quando nel 1910 Joseph Seiler dovette cedere il terreno per la costruzione della ferrovia, concordò per contratto che ogni treno si fermasse a Gletsch per una sosta di un'ora e che l'ultimo treno serale dovesse rimanere a Gletsch.



A Gletsch la locomotiva deve ancora prendere acqua, e per voi, cari passeggeri, si presenta l'ultima occasione durante il viaggio per scattare delle foto. Il piccolo edificio della stazione ferroviaria si trova sempre nelle condizioni originali del 1914, quando fu aperto il percorso dell'allora BFD (ferrovia Briga – Furka – Disentis) da Briga a Gletsch.

Gletsch - Oberwald

Dopo un altro incrocio con la Furkastrasse, il tratto ferroviario si abbassa verso la gola del Rodano. La scarpata di 56 metri viene superata tramite una galleria elicoidale lunga 557 m. Prima di entrare nella galleria si scorge a destra il binario di sotto.

Dopo la galleria elicoidale il treno attraversa il Rodano (il "Rotten" come viene chiamato nel Goms), che scorre selvaggio e spumeggiante nella gola.

Il viaggio continua tra il bosco di pini e larici. Ora la locomotiva procede adagio verso la valle. In salita però si deve dare tanto fuoco alla caldaia e tante scintille schizzano via dalla ciminiera. Uno *sprinkler* bagna il bosco prima che passi il treno. Dietro ogni treno a vapore in salita segue anche, in caso di clima secco, una locomotiva diesel con vagone e squadra antincendio.

Prima dell'arrivo alla stazione di Oberwald il treno attraversa la Furkastrasse. Qua la cremagliera si alza circa 7 centimetri sopra il livello della strada. Se non c'è un treno che passa, la cremagliera viene abbassata con un meccanismo unico in Europa e portata a livello della strada.

I dipendenti della DFB sono volontari non retribuiti. Speriamo che il viaggio vi sia piaciuto e vi ringraziamo per averci fatto visita. Approfittate per passare nel nostro negozio di souvenir (alla fermata dell'autopostale nella piazza della stazione) per riportare un simpatico ricordo di questa giornata piacevole.

Consigliate di fare quest'esperienza unica ad amici, vicini, parenti e conoscenti e tornate presto anche voi a farci visita. Vi auguriamo un buon rientro.

- Lunghezza Realp – Oberwald 17'630 m
- Dislivello Oberwald – Furka 794 m
- Consumo di carbone ca. 600 kg (solo andata)
- Consumo di acqua ca. 5'000 l (solo andata)
- Anno di costruzione locomotive 1, 4 e 9: 1913; Locomotiva 6 1902
- 1914 aperto tratto Briga – Gletsch (BFD)
- 1926 aperto tratto Gletsch – Disentis (FO)
- 1941 Elettrificazione (mancanza di carbone)
- 1981 Soppressione del percorso (galleria di base)
- 1990 Locomotive 1, 9, 704, 708 riprese dal Vietnam
- 1992 - 2010 riapertura per settori sul percorso Realp - Oberwald con treni storici.

Informazioni sull'itinerario di viaggio, prenotazioni, opportunità di collaborazione e donazioni su www.dfb.ch.