



3h

**Wanderkarte/n 1:50'000 255T
Gesamtaufstieg 73m**

**Länge 9.7km
Gesamtabstieg 971m**



Die Furka verbindet das Oberwallis mit dem ansonsten eher abgelegenen Urserental. Die Kantonsgrenze liegt exakt auf der Wasserscheide zwischen Rhône und Reuss.

Ich fahre mit der Post da hinauf und laufe dann parallel zur Strasse hinüber zur Siedlung Furka mit einer guten Handvoll Gebäuden, darunter auch das Hotel Furka-blick. Ich mache einen kleinen Akklimatisationshalt mit anregendem Kaffee.

Anschliessend geht's zünftig in die Knie: Mit fast 17% Gefälle gelange ich zur Haltestelle Furka am östlichen Tunnelausgang der alten Bahnlinie. Begleitet von dieser und der rauschenden Furkareuss wandere ich nun gemütlich talwärts.

Während ich so in Gedanken vor mich her laufe, ertönt das rhythmische Fauchen und Stampfen einer Dampfmaschine. Langsam kriecht mir das, was Peter Rosegger am Semmering noch Angst und höchsten Respekt eingejagt hat, von Realp her entgegen. Vor sehr langer Zeit bin ich auf einer Schulreise das erste Mal mit dieser Bahn gefahren, zerbrach mir dabei jedoch nicht den Kopf über die technische Leistung jener Pioniere, welche dies möglich machten.

Der Geruch des Atems der Dampflokomotive hängt noch einige Zeit in der Luft, aber ich empfinde ihn nicht als Gestank, während ich weiter talwärts schreite. Verlaufen kann sich hier niemand! Solange das Wasser des Wildbaches in gleicher Richtung fliesst, kann ich nicht falsch sein.

Kurz vor der Haltestelle Tiefenbach und etwas später noch einmal überquert der Weg die junge Reuss, und bei Chalt Herbrig bietet eine Abzweigung die Variante Nord, aber ich bleibe ich auf der verkehrsfreien Talseite, wo sich der Weg aus topografischen Gründen ebenfalls weiter vom Bachlauf entfernt und den auslaufenden Rücken des Muttenhorns anstrebt.

Nach einem ruppigen Abstieg bei Laub kehre ich zu den Bahngleisen zurück und marschiere vorbei am Golfplatz nach Realp, wo auch die neue Bahnlinie wieder ans Tageslicht kommt.

Furkapass

Bei Andermatt treffen sich die Einzugsgebiete aller grossen Flusssysteme der Schweiz und Europas, welche ihr Wasser von da in alle vier Himmelsrichtungen fliessen lassen: Reuss nach Norden, Rhein nach Osten, Ticino nach Süden und Rhône nach Westen. Und genau hier begegnen sich auch die drei vielleicht bedeutendsten Passübergänge, nämlich Oberalp, der zusammen mit der Furka die Querverbindung von Genf nach Chur darstellt, sowie der Gotthard als Nord-Süd-Achse.

Über die Furka verläuft die Hauptstrasse 19, die Brig mit Domat-Ems verbindet. Der eigentliche Pass, also die Strecke zwischen Realp im Kanton Uri und Brig im Kanton Wallis misst gute 30km und steigt auf der Ostseite um fast 900m und senkt sich gegen das Wallis um über 1000m hinab. Der alte Bahntunnel liegt nur gerade 300m tiefer als die Passhöhe der Strasse.

Bei Gletsch zweigt die Verbindung ins Berneroberrand, die Grimselstrasse, ab und bei Disentis der



Furka

Lukmanierpass, der nicht zum Schweizerischen Hauptstrassennetz zählt. Auf der Westseite steht ungefähr 3km von der Passhöhe entfernt das Hotel Belvedere, von dem aus man zur Stirn des Rhonegletschers laufen kann. Die Klimaerwärmung lässt diesen Weg jedoch unaufhaltsam länger werden.

Der Pass diente schon den Römern als militärisch wichtige Verbindung, und später diente ein viel begangener Saumweg dem Austausch von Waren, wie Salz, Wein, Fellen und Getreide. Gommer Bauern besaßen bis ins 19. Jhd. auch Alpen im Urserental, benützten also den Übergang, um ihr Vieh dorthin zu treiben.

Im die Mitte des 19. Jhds. entstand die über 4m breite Strasse von Oberwald nach Hospental, ebenfalls aus militärischen Überlegungen. Deswegen kam auch der Bund für zwei Drittel der anfallenden Kosten auf. Auf dieser Strasse verkehrte bis 1921 die Pferdepost, die dann durch die Postautos abgelöst wurde. Die Bahnlinie eröffnete 1925 mit dem Scheiteltunnel eine völlig neue Verkehrssituation, aber nur während weniger Sommermonate. 60 Jahre später wurde sie durch den Basistunnel überflüssig, aber ein privater Verein schaffte in einer gewaltigen Anstrengung die Restauration der stillgelegten Bergstrecke, sodass seit 2010 die Museumsbahn die ganze Strecke zwischen Realp und Oberwald im Sommer wieder mit Dampf befahren kann..

