



La locomotiva a vapore ©Beat Moser (Archiv DFB)

IL TRENO A VAPORE

della Furka

— VIAGGIARE SOSTENIBILE —

Tra giugno e settembre, è possibile ammirare la bellezza delle montagne svizzere valicando i passi della Furka e dell'Oberalp a bordo di un convoglio dei primi del Novecento

Un viaggio a ritroso nella storia per riportare in vita i tempi d'oro delle ferrovie a vapore svizzere. Salire sul treno da Realp a Oberwald (www.dfb.ch/it), tra il Cantone di Uri e il Canton Vallese, è un'avventura per tutta la famiglia: a bordo di locomotive e carrozze con più di 100 anni di vita e perfettamente restaurate, il tracciato attraversa un paesaggio alpino unico, tra gole selvagge, ripidi pendii di montagna, ghiacciai e torrenti.

UNA FERROVIA "SALVATA"

L'idea di costruire una ferrovia che valicasse i passi della Furka e dell'Oberalp nacque agli inizi del Ventesimo secolo. I lavori iniziarono nel 1911 e la tratta Briga-Gletsch aprì nel 1914, mentre a causa di difficoltà tecniche e finanziarie si dovette attendere fino al 1926 per il collegamento tra Gletsch e Realp e poi fino al capolinea Disentis. Il servizio, elettrificato negli anni Quaranta, è tuttora in funzione, ma nel 1981 la tratta sommitale tra Realp e Oberwald fu dismessa per l'apertura di una nuova e più

Struttura del ponte pieghevole di Steffenbach ©Patrick Smit (Archiv DFB)



— **i** Approfondimento — Decine di volontari

Ogni anno, tra maggio e giugno, decine di volontari lavorano per togliere la neve dai binari, rimontare il ponte Steffenbach e installare i sistemi di sicurezza per aprire la linea ferroviaria nella stagione estiva. È questo l'impegno delle 3 organizzazioni che preservano questa antica ferrovia: l'Associazione del treno a vapore linea di montagna della Furka con i suoi 8mila iscritti, la Fondazione Furka-Bergstrecke e la Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG.



Il treno a vapore della Furka che transita sul ponte Steffenbach ©Urs W. Züllig (Archiv DFB)

efficiente galleria sotto il passo della Furka. D'inverno, infatti, l'esercizio doveva essere sospeso per il pericolo di valanghe che si creava in corrispondenza dei valichi. A salvare dallo smantellamento l'antico tracciato montano fu un'associazione che, dopo lunghi lavori di ripristino, lo riaprì nel 2010 per renderlo l'attrazione turistica che è oggi, aperta da giugno a settembre.

IL TRACCIATO

La ferrovia storica Realp–Gletsch–Oberwald, a scartamento metrico, presenta soluzioni brillanti dal punto di vista tecnico. Da Realp (1.538 m s.l.m.) utilizza la cremagliera e oltrepassa il leggendario ponte Steffenbach (vedi box) per raggiungere Tiefenbach (1.846 m) e poi il passo della Furka, il punto più alto a 2.160 m s.l.m. Qui si attraversa la vecchia galleria di valico della Furka, che con i suoi 1.874 m di lunghezza era, all'epoca della costruzione, tra i più lunghi tunnel ferroviari a scartamento ridotto del mondo. In seguito, un'altra sezione a cremagliera scende a Gletsch (1.757 m) prima di arrivare a valle a Oberwald (1.366 m). Lungo 18 km, il tracciato viene percorso da una locomotiva a

vapore in 2 ore, superando pendenze massime del 35% nei tratti ad aderenza e del 118% in quelli a cremagliera.

LA SOSTA A GLETSCHE

Lungo il percorso merita una sosta la stazione del piccolo paesino di Gletsch, lambito dall'imponente Ghiacciaio del Rodano lungo circa 8 km ed esteso per quasi 16 km quadrati. Nel paese si possono visitare la cappella anglicana del 1908, l'esposizione "Ghiacciaio del Rodano nel corso degli anni" e la grotta del ghiacciaio nei pressi dell'Hotel Belvédère. Dal 1870 questa grotta scavata anno dopo anno nel ghiaccio - che a seconda della temperatura e della stagione può misurare fino a 100 m di lunghezza - attrae migliaia di visitatori. Per conoscere da vicino il Ghiacciaio del Rodano c'è poi il sentiero didattico di Gletsch che parte dal Grand Hotel Glacier du Rhône, maestoso albergo in cui si respira ancora un'atmosfera di inizio 1800. Il percorso circolare, della durata di 30 minuti, conduce in 6 tappe alla scoperta di morene di ere differenti, piante pioniere, animali, zone umide, torbiere e di come si forma un fiume da un ghiacciaio.



Approfondimento

Il ponte pieghevole

Lungo 36 metri e alto 17, il ponte Steffenbach è la struttura più spettacolare della ferrovia della Furka. Fu costruito nel 1926 per varcare il torrente Steffenbach.

Ha la particolarità di essere smontabile e ripiegabile per non subire danni durante l'inverno in caso di slavine. Ogni anno, infatti, viene smontato prima dell'inverno e rimontato in circa 10 ore in primavera, alla riattivazione del servizio.