

Eisenbahn-Romantik in den Schweizer Alpen: Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke



Von Juni bis September fahren die Dampfbahnen auf der Furka-Bergstrecke – Überquerung der Steffenbachbrücke

Die Schweiz bietet viele Attraktionen, und ein ganz besonderes Abenteuer stellt INFORM in dieser Ausgabe vor: die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) in den Schweizer Alpen.

Mit der Dampflokomotive auf den Spuren von James Bond

Wer eine grandiose Gebirgslandschaft mit Schluchten, Gletschern und atemberaubendem Panorama hautnah erleben möchte, für den ist eine Fahrt in den Nostalgiezügen der DFB ein absolutes Muß. Schnaufend startet die Dampflokomotive ihre Fahrt im Urner Bahnhof Realp auf 1.420 Metern über dem Meer. Mit gemächlichem Tempo klettert die Bahn zu einem der Höhepunkte auf der 18 Kilometer langen Bahnstrecke: der berühmten Klappbrücke über den reißenden Steffenbach. Infolge der im Winter andauernden Lawinengefahr, wird diese Brücke jeweils im Oktober abgebaut, das heißt zusammengefaltet. Im Mai, während der Schneeschmelze, erfolgt dann der Wiederaufbau. Weltweit ist der Klappmechanismus der Steffenbachbrücke wohl einzigartig. (Lesen Sie weitere Details hierzu im Bericht



„Wie klappt man eine Brücke zusammen“ auf der folgenden Seite). Weiter geht es durch blühende Alpenwiesen bis zum höchstgelegenen Bahnhof Furka (2.160 m ü. M.). Der Furka-Pass verbindet die Schweizer Kantone Uri und Wallis. Auf ihm verläuft die Europäische Wasserscheide zwischen Nordsee und Mittelmeer. Die phantastische Natur hat im übrigen auch die Filmindustrie beeindruckt. Im Jahr 1964 wurden auf dem Furkapass einige Filmszenen für den James-Bond-Film „Goldfinger“ mit Sean Connery gedreht. Diese Szenen gelten heute als Klassiker der Bond-Filmgeschichte. Doch zurück zur Furka-Dampfbahn. Nach einem kurzen Stopp rollt der Zug durch den 1.874 Meter langen Scheiteltunnel dem Wallis entgegen. Es folgt ein Abstieg auf dem bis zu 118 % abfallenden Schienenstrang. Dabei bietet sich dem Reisenden zwischen den schneebedeckten Berggipfeln ein besonderes Spektakel von Natur und Technik: der Anblick des Rhonegletschers. Vor 10.000 Jahren war der Rhonegletscher mit über 300 Kilometern Länge der größte Gletscher der Alpen. Dies hat sich im Laufe der Zeit extrem geändert. Allein in den vergangenen 400 Jahren ist er über zweieinhalb Kilometer zurückgeschmol-



Einweihung des neuen Bahnhofs Realp im Sommer 2007 (1.420 Meter ü. d. M.)

zen. Die dabei entstehende kahle Landschaft verändert aber schon bald ihr Gesicht und bietet neuen Lebensraum für die alpine Pflanzen- und Tierwelt.

Geschichte der Furka-Bahn

Die Ausstellung im historischen Hotel „Belvedere“ am Furka-Pass zeigt Fotografien zur Historie der Furka-Bahn, die 1913 ihren Anfang nahm. Der Bau der Brücken, Viadukte und Tunnel war damals eine bahntechnische Pionierleistung. Im Jahr 1942 wurde die Strecke elektrifiziert. Damals fanden die Schweizer Dampfrösser eine neue Heimat in Vietnam, bis einige von ihnen später zurück in die Schweiz geholt wurden, wo sie heute bei der Dampfbahn Furka wieder im Einsatz sind. Nach der Eröffnung des Furka-Basistunnels war ein Ganzjahresbetrieb der Strecke möglich. Die Furka-Pass-Strecke verlor deshalb ihre Bedeutung und wurde stillgelegt. Dank vieler Eisenbahn-Liebhaber wurde im Jahre 1983 ein Verein und eine Aktiengesellschaft zur Rettung der Furka-Bergstrecke gegründet. Durch das leidenschaftliche Engagement einer großen Zahl ehrenamtlicher Helfer können deshalb auch heute noch die weißen Dampfwolken auf dieser einmaligen Strecke in den Himmel steigen. Aufgrund der Lawinengefahr ist die Strecke nur von Ende Juni bis Ende September für Publikumsfahrten geöffnet. Für alle, die ein unvergessliches Dampfbahn-Abenteuer erleben wollen, bietet die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG viele interessante Angebote in Verbindung mit weiteren Attraktionen. Detaillierte Informationen erhält man unter

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach 141
6490 Andermatt, Schweiz
Tel.: + 41 (0)848 000 144
Fax: + 41 (0)55 619 30 39
E-Mail: reisedienst@fu-be.ch
www.furka-bergstrecke.ch



Wegen Lawinengefahr wird die Steffenbachbrücke im Winter "eingeklappt"

Warum klappt man eine Brücke zusammen?

ROTZLER-Winden HK 075 auf der berühmten Steffenbachbrücke



Brücken faszinieren Menschen auf der ganzen Welt. Es gibt unzählige berühmte Beispiele herausragender Brückenarchitektur. Golden Gate, Rialto, Öresund, Pont Neuf, Bosphorus I, jeder hat bestimmt schon einen dieser Namen gehört oder gelesen. Ein weiteres Exemplar bedeutender Baukunst sollte man sich ebenfalls merken: Die Steffenbachbrücke auf der Furka Dampfbahn-Bergstrecke in der Schweiz. INFORM berichtet darüber, was an dieser Brücke so besonders ist.

Ein Faltmechanismus schützt vor Lawinenschäden

Weltweit ist die Steffenbachbrücke berühmt für ihren wohl einmaligen Faltmechanismus. Dieser wurde zum Schutz der Brücke vor Lawinenschäden



Rotzler HK 075-Seilwinden beim Abbau der Steffenbachbrücke



Die HK-Winden werden zum Auf- und Abbau auf die Schienen positioniert (Bild links) und ziehen die tonnenschweren Brückenteile in die gewünschte Stellung (Bild rechts)

schäden entwickelt, nachdem die ersten beiden konventionellen Brückenkonstruktionen 1913 und 1915 einstürzten beziehungsweise so stark beschädigt wurden, dass sie unbefahrbar waren. Der schweizerische Bauingenieur Rudolf Dick entwarf deshalb eine weit gespannte Stahlkonstruktion ohne Pfeiler in der Bachrinne, um Lawinen keine Angriffsfläche zu bieten. Die dreiteilige Stahlbrücke wurde so konstruiert, dass sie im Herbst ab- und im Frühjahr wieder aufgebaut werden kann. Beim Abbau wird das Brückenmittelteil, das an großen Scharnieren am Ende des Brückenteiles hängt, an den Rand der Schlucht abgesenkt. Das obere und das untere Brückenteil mit dem daran hängenden Mittelteil werden auf festen Untergrund zurückgezogen. In dieser „Winterstellung“ verbleibt die Brücke von Oktober bis Mai. Wenn im Frühjahr der Schnee auf der Bahnstrecke geräumt wird, erfolgt der Wiederaufbau der Brücke. Eine Mannschaft von 12 bis 15 Monteuren führt diese anspruchsvollen Arbeiten durch, die je nach den herrschenden Witterungsverhältnissen 5 bis 8 Stunden dauern können.

HK-Zugwinden platzieren Brückenteile punktgenau

Seit 1990 bewegen zwei Rotzler-Seilwinden vom Typ HK 075 die tonnenschweren Brückenteile und bringen sie in die jeweilige gewünschte Stellung. Dies ist eine erhebliche Erleichterung gegenüber der früher eingesetzten, mühsam zu betreibenden Handwinden, an denen bis zu 20 Mann arbeiteten.

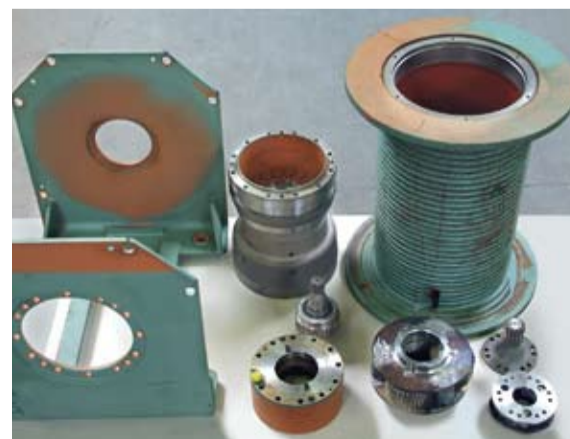


Abgesenktes Brückenmittelteil der Steffenbachbrücke

**Technische Daten
Steffenbachbrücke**
Baujahr: 1926
Länge: 36,24 m
Steigung: 110 %
Stahlgewicht: 32 t

**Technische Daten
Zugwinde HK 075**
Baujahr: 1990
Zugkraft: 62 kN
Seillänge: 153 m
Seil Ø: 16 mm

Auf den hydraulischen Seilwinden befindet sich jeweils ein 153 Meter langes Drahtseil mit 16 Millimeter Durchmesser. Die Seile werden über Flaschenzüge geführt und bewegen so die Brückenelemente. Dabei ist die sanfte und zuverlässige Funktion der Rotzler-Winden für das Montageteam von größter Bedeutung, schließlich müssen die Brückenteile auf den Zentimeter genau platziert werden. Vor dem Einsatz für den Abbau der Brücke im Herbst 2007 kamen die Winden nach 17 Jahren zur Generalüberholung ins Rotzler-Werk nach Steinen. Dort wurden sie vom After Sales Service fachmännisch begutachtet und für den weiteren Einsatz an der Steffenbachbrücke gewartet.



Die Generalüberholung im Rotzler-Werk