

Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)

Die Dampfbahn-Bergstrecke wird gehegt und gepflegt

Vor, während und nach der Saison sind auf dem Streckennetz der Dampfbahn Furka-Bergstrecke immer wieder Bauequipen im Einsatz. Um die Geleise, Brücken, Stützmauern und Tunnels auf dem notwendigen Sicherheitsstandard zu halten, wendet die DFB jährlich 700'000 Franken auf.

Der Bahnbetrieb generiere nur während drei Monaten Einnahmen, die Infrastruktur koste aber das ganze Jahr, bringt es Geschäftsleiter Josef Hamburger auf den Punkt. Kommt hinzu, dass die DFB keine Bundesgelder erhält, weil sie keinen Transportauftrag besitzt. Auf der anderen Seite muss die Dampfbahn aber die Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr einhalten.

Der Unterhalt der Strecke ist nicht einfach. Die Geleise liegen exponiert in einer wilden Alpenlandschaft. Die Tunnels, Brücken und Stützmauern wurden grösstenteils vor rund 100 Jahren gebaut. Nach der Einstellung des Betriebes im Herbst 1981 dümpelte die Bergstrecke während einigen Jahren ohne Pflege dahin, bis sie wieder für den Fahrbetrieb hergerichtet wurde.

Stützmauer auf der Urner Seite saniert

Der Unterhalt der Strecke ist eine Daueraufgabe der DFB. Dazu gehören Instandsetzungen von Stützmauern an abrutschgefährdeten Hängen, die Ausbesserung der Tunnels und die Sanierung von Brücken. Derzeit ist einiges im Tun. Noch vor Saisonbeginn wurde die Stützmauer beim Tunnel II kurz nach Realp langfristig saniert. Die Kosten beliefen sich auf 110'000 Franken.

Auch die Stützwerke und Mauern entlang der Furkareuss erfordern einen ständigen Unterhalt. Die gelegentlich Hochwasser führende Furkareuss beschädigt in der engen Schlucht zwischen Realp und Tiefenbach die Uferpartien. Seit dem Bahnbau 1913/14 hat sich dort das Flussbett um bis zu fünf Meter abgesenkt. Ohne bauliche Massnahmen drohen hier Unterspülungen, die zum Abrutschen der Bahnstrecke führen könnten.

Weitere Arbeiten sind im Furka-Scheiteltunnel im Gange. Die Kosten für die Sanierungsetappe 2020 belaufen sich auf 90'000 Franken. Die Sanierungsarbeiten sind noch nicht abgeschlossen. 2023 kommen die drei kurzen Tunnels zwischen Realp und dem Steffenbachviadukt in die Kur.

Arbeiten an drei Viadukten auf der Walliser Seite

Auf der Walliser Seite zwischen Gletsch und Oberwald werden derzeit drei Viadukte saniert. Die Kosten für die Sanierung des 36,5 Meter langen, in Naturstein gebauten Viadukts Eischflüh belaufen sich auf 20'000 Franken.

Die Sanierung des 47,2 Meter langen, in Naturstein gebauten Viadukts Mässweid kostet 40'000 Franken. Für die Arbeiten an der 94,5 Meter langen Naturstein-Gewölbekonstruktion des Viadukts Biel müssen 80'000 Franken aufgewendet werden.

2022 sollen Arbeiten an der Rhonebrücke und am Eingangsbereich des Kehrtunnels kurz nach Gletsch sowie an zwei Bachdurchlässen ausgeführt werden.

Gleiserneuerung wird fortgesetzt

Ein anderes Dauerthema ist die Gleiserneuerung. Bisher wurden jährlich 300 Meter erneuert. Die Arbeiten auf der Urner Seite konnten letztes Jahr abgeschlossen werden. Ab 2021 wird das Trasse auf der Walliser Seite von Gletsch her Richtung Muttbach bearbeitet.

Neu werden die Arbeiten alle zwei Jahre ausgeführt, dabei aber jeweils 600 Meter in die Kur genommen. Der Aufwand für 600 Meter beträgt 200'000 Franken. Sollte alles normal laufen, kann dieser Streckenabschnitt im Jahr 2031 fertiggestellt werden.

Spenden für die Finanzierung des Unterhalts nimmt die Stiftung Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald, entgegen:

IBAN CH11 0900 0000 6029 3080 2 - Vermerk: Unterhalt Strecke

Weitere Auskünfte erteilen: DFB-Geschäftsleiter Josef Hamburger 079 204 75 46 oder geschaeftsleiter@dfb.ch bzw. der Leiter Bau Reto Brehm 079 238 92 43 oder reto.brehm@dfb.ch

Bildlegenden:

Bild 1) Die 94,5 Meter lange Naturstein-Gewölbekonstruktion des Viadukts Biel ist eines von drei Bauwerken, das auf der Walliser Seite saniert wird.
Foto Reto Brehm

<https://www.dfb.ch/docu.php?doc=ODA3MjcwOA%3D%3D>

Bild 2) Bei der Sanierung der Stützmauer beim Tunnel II auf der Urner Seite kam die Dampflok HG 3/4 Nr. 1 zum Einsatz. Foto Reto Brehm

<https://www.dfb.ch/docu.php?doc=OTA3MjcwOQ%3D%3D>