



Auch Furka-Dampfbahn stark betroffen

Grosse Unwetterschäden



Unterhalb der Station Furka (Uri) löste sich am Gleis ein gewaltiger Murgang. Fotos: Manfred Willi, Regula Willi und Beat Moser.

Am zweiten Oktober-Wochenende schneite es in verschiedenen Alpenregionen in grossen Mengen bis auf 1100 m über Meer hinunter. Einem Wärmeeinbruch in der Sonntagnacht folgten am 10. Oktober bis auf 2500 m hoch ausgedehnte Regenfälle. Diese Niederschläge und die abschmelzenden Schneemassen führten zu grossen Wasserabflüssen und in steilem Gelände zu Murgängen, Sturzbächen und Überflutungen.

Die Dampfbaun Furka-Bergstrecke (DFB) ist durch ihre Lage in hochalpiner Landschaft betreffend Lawinen, Steinschlag und Unwetter stark exponiert. Sie hatte ihre erfolgreiche Betriebssaison bereits am 2. Oktober 2011 beendet. Ihre Anlagen und Fahrzeuge waren in den nachfolgenden Tagen auf die Winterpause vorbereitet worden. Und die Arbeitskräfte der Bahngesellschaft freuten sich schon auf ruhigere und erholsame Zeiten. Es sollte anders kommen.

Verschüttet und unterspült

Nach der gemeldeten Überflutung von Strassenabschnitten zwischen Oberwald und Gletsch rückte auch der Baudienst der Furka-Dampfbahn aus. Man rechnete mit Schäden im Bereich zwischen Lammenbrücke und Rhoneviadukt. Bei der Begehung war die Betroffenheit der Beteiligten sehr gross. Der schlimme Zustand des Streckengleises überraschte auch Bauleiter Manfred Willi. Er hat zusammen mit seinem Bruder

Walter massgeblichen Verdienst an der sorgfältigen Wiederaufarbeitung des Abschnittes Oberwald-Gletsch. Er kennt inzwischen jeden Meter der landschaftlich attraktiven Strecke und der verschiedenen Bauwerke. Auf gut zwei Kilometern der mehrheitlich neu erstellten Trasse musste Manfred Willi insgesamt 26 Schadenstellen protokollieren.

Innerhalb von 400 Metern war das Gleis teilweise bis 60 cm tief unterspült. Die Entwässerungsgräben waren mit Schlamm und Schutt aufgefüllt. An einer Stelle hatte ein Murgang auf 50 m Länge die Schienen fast 1,5 m hoch verschüttet. Dort lag auch ein Teil des Geländers der oben durchführenden Hauptstrasse, das durch die Gewalt des Wassers und des herunterstürzenden Gerölls zusammen mit den Bordsteinen weggerissen wurde.

Besonders kritisch präsentierte sich ein 10 m langer Abschnitt, wo der talseitige Hang gegen die parallel fliessende Rhone (Rotten) abgerutscht war. Hier muss im Frühjahr ein aufwändig konstruiertes Stützwerk errichtet werden.

Glücklicherweise fanden die Bauverantwortlichen der DFB auf dem Abschnitt zwischen Gletsch und dem Westportal der Furka-Scheiteltunnels keine weiteren grossen Beschädigungen.

Schäden auch im Kanton Uri

Die Streckenbegehung auf der Urner Seite des Furkapasses fand am 16. Oktober 2011 statt. Hier traf die Equipe auf einen massiven Murgang unterhalb der Station Furka, der direkt unter dem Gleis angerissen ist und bis zur rund 250 m entfernten Furkareuss hinunter reicht. An dieser Stelle ist das Gleis nicht mehr befahrbar. Die Behebung dieses Schadens wird sehr teure Baumassnahmen erfordern.

Die tiefer gelegenen Schienenabschnitte nach Tiefenbach und Realp wurden zum Glück von grösseren Zerstörungen verschont. Die Steffenbach-Klappbrücke war bereits am 6. Oktober in die Winterstellung verbracht worden. Zum Glück gebärdete sich die Furkareuss nicht zu wild, womit sie im engen Graben beim Alt Senntumstafel keine Unter-

spülungen anrichtete. Dort traf man beim Kontrollgang einzig auf einige auf das Streckengleis gestürzte Gesteinsbrocken.

Mit Räumung bereits begonnen

Nach der Verbreitung der schockierenden Schadensnachrichten meldeten sich sofort Freiwillige, um beim Aufräumen zu helfen. Bauleiter Manfred Willi bildete sofort verschiedene Teams, die er mit den wichtigsten Reinigungs- und Sanierungsmassnahmen betraute. Man wollte die günstige Herbstwitterung mindestens für eine Grobräumung zwischen Oberwald und Gletsch nutzen. Es galt in erster Priorität, die Wassergräben und Bachdurchlässe soweit zu säubern, dass im Frühjahr das Schmelzwasser ungehindert abfließen kann. Bei dieser Arbeit half auch eine Gruppe von Auszubildenden einer bekannten Firma aus Bischofszell.

Innert einer Woche wurde in der Rottenschlucht fleissig Schutt, Schlamm und Vegetationsmaterial weggeschafft, um eine Begutachtung des Schadenausmasses am Unter- und Oberbau der Bahnstrecke zu ermöglichen. Obschon die neben dem Gleis verlegten Kabel und Wasserleitungen stellenweise freigelegt wurden, gab es an diesen erst wenige Jahre alten Installationen keine groben Schäden.

Beim Unwetter bewährte sich die hervorragende Arbeitsqualität, die zahlreiche Fronarbeitsgruppen in den Jahren 2006 bis 2010 während unzähligen Wocheneinsätzen geleistet hatten. Die meisten Wassergräben und Bachdurchlässe erfüllten ihre Aufgabe zufriedenstellend. Sie haben die immensen Wassermassen aufgenommen und ohne Schadensanrichtung zum Rotten abgeführt.

Dennoch sind bedeutende Materialschäden zu beklagen: Das Wasser hat eine grosse Menge Schotter vom Gleiskörper geschwemmt. Bevor der Schienenstrang wieder mit schweren Fahrzeugen befahren werden darf, muss die DFB schätzungsweise 400 t Bahnschotter neu einbringen. Das Gleisbett der weniger stark beschädigten Abschnitte haben verschiedene Fronarbeitsgruppen noch im Oktober mittels

elektrischer Stopfmaschinen verdichtet. Mit vereinten Kräften konnte inzwischen auch der Schutt des grossen Murgangs beseitigt werden.

Die schwer arbeitenden Teams wurden vom DFB-Verpflegungsdienst mit dem Mittagessen versorgt. Den Transport ab Oberwald übernahm die kleine Motordraisine Xmh 4961.

Der Winter kommt bald...

Demnächst werden die Schneefälle die Wiederherstellungsarbeiten auch auf dem Streckenabschnitt Oberwald-Gletsch definitiv verunmöglichen. Dank sofortiger Unterstützung durch die Fronarbeitskräfte konnten dort die wichtigsten Räumungsarbeiten rechtzeitig abgeschlossen werden.

Auf der Urner Seite sind die schadhafte Abschnitte bereits eingeschneit. Mangels Strassenanschluss kann die Sanierung erst nach der Schneeräumung im Mai 2012 an die Hand genommen werden. Die Zeit zwischen der Schneeschmelze im Frühjahr und der geplanten Eröffnung des Fahrbetriebes am 23. Juni 2012 ist äusserst knapp bemessen.


Die Verantwortlichen der Furka-Dampfbahn haben sich zum Ziel gesetzt, die Strecke mit grosser Anstrengung rechtzeitig wieder in betriebssicheren Zustand zu bringen. Dazu bedarf es neben einer gründlichen Planung und bedeutender Mittel auch eines grossen Personaleinsatzes und sehr günstiger Umstände. Die DFB-Bauleitung rechnet zur Schadensbehebung mit einem finanziellen Aufwand von rund CHF 500'000.-. Ein verspäteter Saisonstart hätte unangenehme Einnahmehausfälle zur Folge.

Bitte helfen Sie uns!

Mit Ihrer grosszügigen Spende helfen Sie, dass die Dampfzüge auch im Sommer 2012 wieder zwischen Realp, Gletsch und Oberwald fahren können. Sie ermutigen die Fronis zu einem weiteren ausserordentlichen Einsatz. Sie ermöglichen uns mit Ihrer Gabe, das technische Kulturgut «Dampfbaun Furka-Bergstrecke» in den Zentralalpen für künftige Generationen lebendig zu erhalten.

So helfen Sie uns finanziell: Die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) hat ein Sammelkonto eröffnet. Alle Spendeneingänge mit dem Vermerk «Unwetter» werden vollumfänglich für die Wiederherstellung der Strecke eingesetzt. Spenden an die Stiftung sind in der Schweiz steuerbefreit.

Machen Sie Freunde und Angehörige auf unsere Sammelaktion aufmerksam. Auf der Homepage der VFB-Sektion Wallis kann für die Spendenwerbung ein Handblatt in Druckauflösung heruntergeladen werden: www.vfb-wallis.com

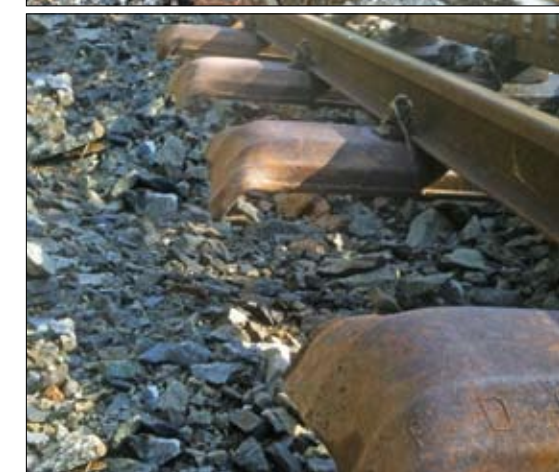
Überzeugen Sie sich im nächsten Sommer beim Bahnfahren oder beim Wandern, dass wir Ihr Spendengeld sinnvoll eingesetzt haben. Wir danken für die Unterstützung. 

**Spendenkonto
 Dampfbaun-Unwetter 2011**

**Stiftung Furka-Bergstrecke
 CH-3999 Oberwald**

PostFinance-Konto:
 60-293080-2 «Unwetter»

Walliser Kantonbank, Sion
 Bankkonto IBAN-Nr.
 CH90 0076 5000 H086 3207 7



Die drei Bilder zeigen die Unterspülungen, Schutt-ablagerungen und freigelegten Leitungen auf dem Streckenabschnitt zwischen der Lammenbrücke und dem Rhoneviadukt (Oberwald-Gletsch).

Zwischen Oberwald und Gletsch wurden die Räumungsarbeiten sofort aufgenommen. Die Reparaturen erfolgen im Frühjahr 2012.



Es wurde geschaufelt, gebaggert und gekrampt: Fronarbeiter mit Stopfmaschine und während der Mittagspause an der Strecke.

