

# Der Klügere gibt nach - eine Brücke weicht dem Bergwinter : ein Bildbericht vom Schienenweg der Furka-Oberalp-Bahn

Autor(en): **N.F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **34 (1961)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-775867>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Der Klügere gibt nach – eine Brücke weicht dem Bergwinter

Ein Bildbericht vom Schienenweg der Furka-Oberalp-Bahn



Auf dem Schienenweg zur Brücke:  
Die letzten zwei Kilometer müssen zu  
Fuß zurückgelegt werden.

Sur le rail conduisant au pont: les deux  
derniers kilomètres doivent être franchis à  
pied.

32 m mißt die Brücke, die das Steffenbach-  
tobel überspannt. Sie läßt sich an zwei  
Stellen auseinandertrennen und, da alle  
Teile durch Scharniere miteinander ver-  
bunden sind, hin und her bewegen. Die  
Träger beidseitig der Brücke sind «Monta-  
geböcke» mit Flaschenzügen, über die  
die Seile laufen.

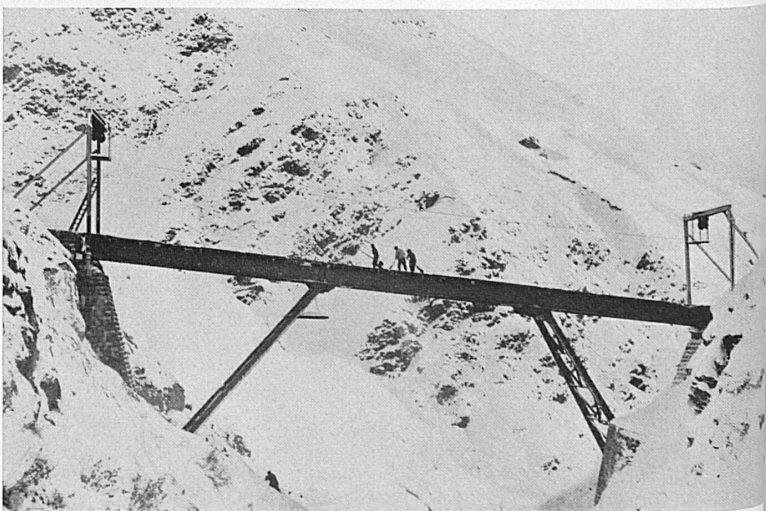
Le pont, long de 32 m, franchit le ravin du  
Steffenbach. Il peut être sectionné en deux  
endroits et grâce à des charnières, l'opé-  
ration se fait sans heurts. Les deux piliers  
du pont sont munis de mouffes avec chaînes.

Sulla strada ferrata che mena al ponte: ▲  
gli ultimi 2 km debbono esser percorsi a  
piedi.

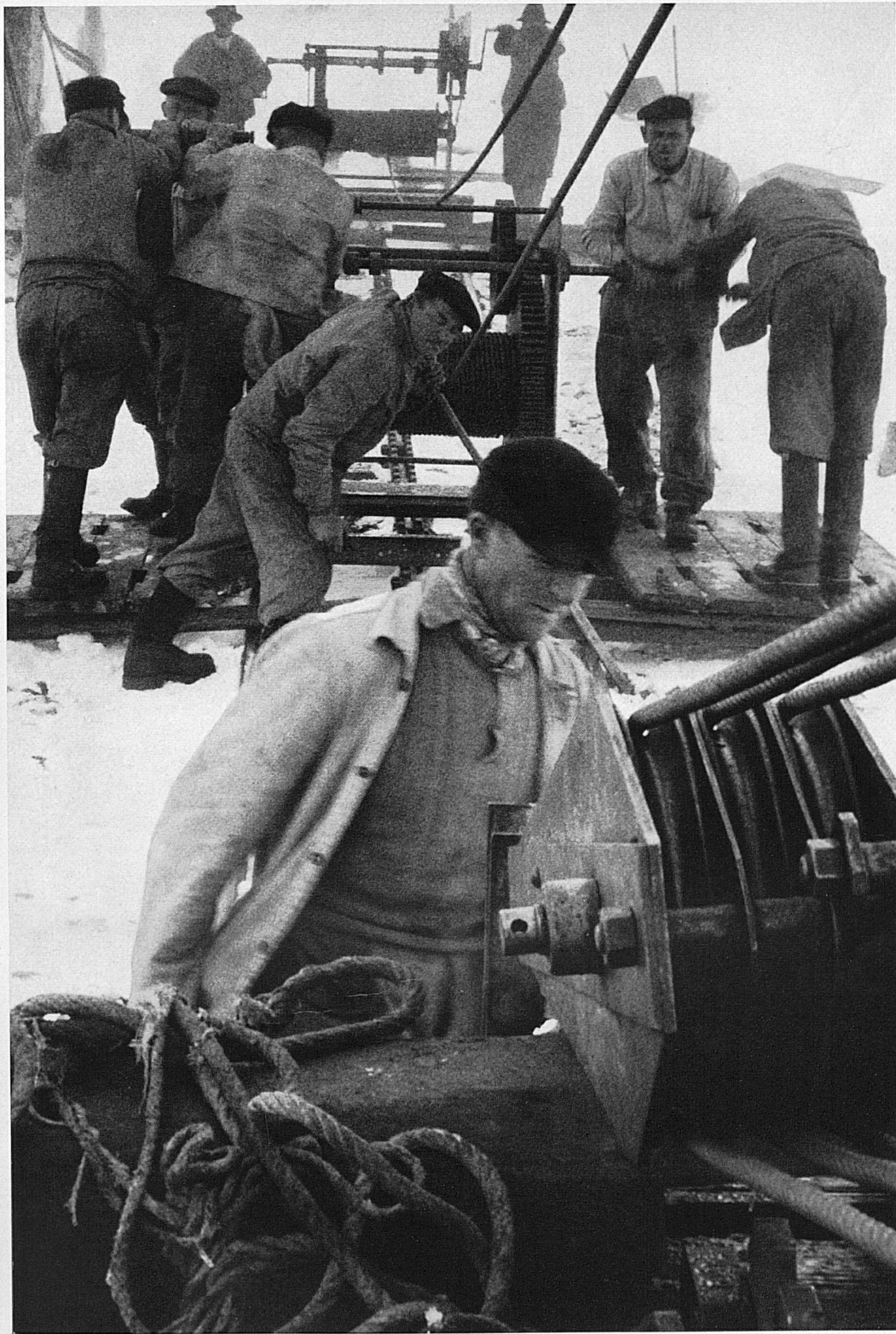
On the track leading toward the bridge.  
The last two kilometers have to be covered  
on foot.

Il ponte sulla forra dello Steffenbach misura  
32 m di lunghezza ed è articolato in tre  
elementi, che si possono rimuovere grazie  
ad argani le cui funi passano per un  
sistema di carrucole montate su cavalletti  
alle due estremità del ponte stesso. ▶

The bridge spanning Steffenbach Gorge is  
105 ft. long. It can be taken apart and  
"folded up" as all parts are connected by  
hinges. The end supports of the bridge are  
equipped with pulley blocks which enable  
the centre portion of the bridge to be  
lowered.







Un pont cède la place à l'hiver, en montagne. Sur le réseau du Chemin de fer de la Furka-Oberalp

A la fin du mois de septembre, le Chemin de fer Furka-Oberalp, adapte son exploitation à l'horaire d'hiver. La section du réseau, reliant Oberwald, en Valais, à Realp, en pays uranais, s'apprête à l'hivernage, avec le concours des techniciens. Le pont s'efface devant la menace de l'avalanche, mais il reprendra tous ses droits pour l'horaire d'été.

**La tecnica cede dinanzi alla Natura: un ponte della ferrovia alpina Furka-Oberalp vien smontato e protetto contro le valanghe**

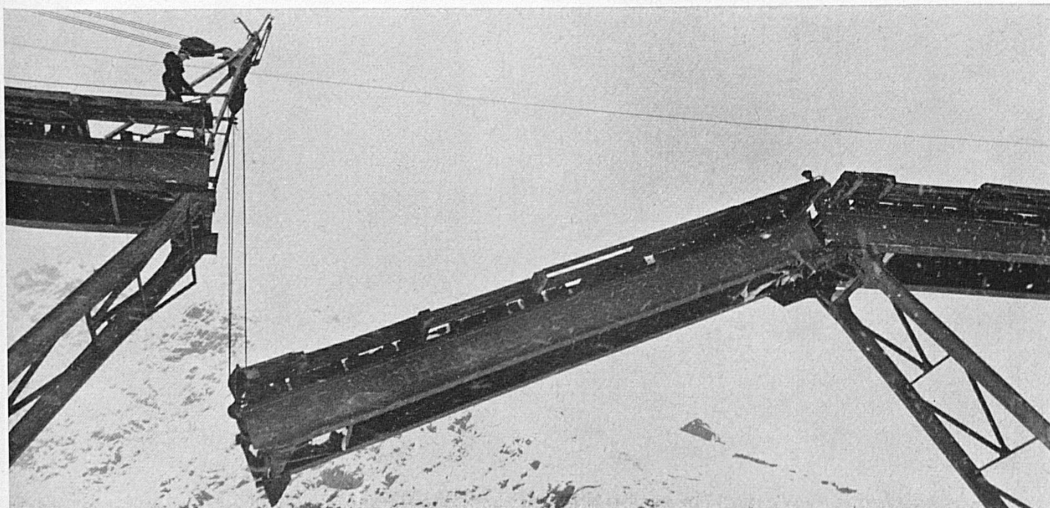
Alla fine di settembre, la Ferrovia Furka-Oberalp ha introdotto l'orario invernale e chiuso al traffico - come ogni anno a quell'epoca - la tratta alpina compresa tra Oberwald (nel Vallese) a Realp (nel Canton Uri). Su tale percorso la catenaria viene tolta ed anche un ponte, quello sul torrente Steffenbach, dev'esser scomposto e ripiegato, poiché non v'è costruzione così solida da resistere alle valanghe che scendono per quella forra. La Natura tanto spesso domata dalla tecnica è qui, invece, vincitrice e solo al ritorno della bella stagione il ponte potrà esser teso di nuovo sul torrente.

◀ Die Arbeit an den Winden ist Schwerarbeit und erfordert letzte Konzentration.

C'est une dure besogne, qui exige une forte concentration.

La manovra degli argani è delicata e richiede la massima attenzione.

The work on the winches is hard and requires utmost concentration.



◀ Zwei Seilwinden und ein vielfach übersetzter Flaschenzug sichern das Mittelstück der Brücke und lassen es nur langsam in die Tiefe gehen.

Deux câbles de taille et un appareillage «ad hoc» permettent d'abaisser lentement la partie centrale du pont.

Due argani a fune ed una trasmissione a puleggie permettono di calare lentamente sul fondo della valle la parte mediana del ponte.

Two cable winches and a multiple reduction set of pulleys hold the middle portion of the bridge and allow it to be lowered slowly.

Photos Robert Gnant



**How the Swiss Move a Bridge out of the Way of Winter Storms**  
**Picture Story of the Furka-Oberalp Railway Line**

At the end of September the Furka-Oberalp-Railway gets ready for winter operations. This means, among other things, that operations are suspended on the portion of the line between Oberwald in the Valais and Realp in the canton of Uri. The overhead electric power line is taken down, and the bridge over Steffenbach Gorge is "folded up" safely out of the way

of avalanches which will thunder down the gorge during the course of the winter. Inasmuch as no bridge could be built strong enough to withstand these avalanches, Swiss engineers figured out how to tuck the bridge up out of harm's way until springtime comes and the line is made ready again for summer.





## Der Klügere gibt nach – eine Brücke weicht dem Bergwinter Ein Bildbericht vom Schienenweg der Furka-Oberalp-Bahn

Ende September stellte die Furka-Oberalp-Bahn ihren Betrieb auf den Winterfahrplan um. Und nun bereitet sich, wie alle Jahre, ihr Teilstück zwischen Oberwald im Goms und Realp im Urserental – die eigentliche Paßstrecke also zwischen dem Wallis und Uri – auf den Winterschlaf vor. Genauer gesagt: sie wird durch die Demontierung der Fahrleitung in diesen Zustand versetzt. Die Masten werden umgelegt und neben den Geleisen aufgebahrt. Der Grund dazu liegt auf der Hand und heißt: der Klügere gibt nach.

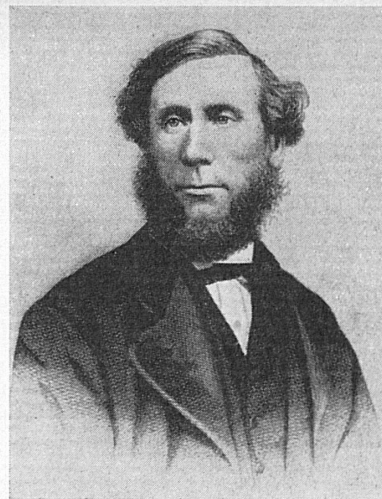
Viel Schnee liegt bald über dem Paßland, und verschneite Hänge haben die Gewohnheit, sich von Zeit zu Zeit der weißen Lasten zu entledigen. Und da Lawinen stärker sind als Fahrleitungen, legt man jene lieber selber um, will man sie im Frühjahr nicht als Streugut weiterum zusammentragen. Was aber tun mit einer Brücke, die sich den Naturgewalten in die Quere stellen muß? Man baut sie so solid, daß sie der Lawine widersteht. Das wurde mit der Eisenbahnbrücke – der Steffenbachbrücke oberhalb Realp – versucht. Für eine Weile ließ sich die Lawine den Widerstand gefallen, doch 1926 hatte sie genug und riß die ganze Bogenkonstruktion, die damals noch aus Mauerwerk be-

stand, mit sich in die Tiefe. Was wollte man nun planen? Man folgte der Idee, die ein Luzerner Ingenieur entwickelt hatte, und baute eine Brücke, die sich den Winter über zusammenfallen läßt. Das System bewährte sich. Immer im Oktober kommt nun der Tag, da die Brücke eingezogen wird. Und das geht so vor sich: Das Mittelstück wird von links her abgesenkt und hängt dann, lediglich durch ein Scharnier verbunden, frei am rechten Brückenteil. Dieses löst man nun in seinem Widerlager und zieht es auf dem Trasse aus dem Tobel heraus. Es folgt das Mittelstück – da es angehängt ist – nach und legt sich an die Böschung. Die ganze Manipulation ist deshalb möglich, weil auch die Träger mit Scharnieren an ihren Fundamenten und ihrem Brückenteil befestigt sind. Auf der linken Seite tut sich Gleiches, nur daß das linke Teilstück sich ohne Anhang zum Winterschlaf hinlegen muß.

Das alles hört sich einfach an. Wie es die Leute aber oft bei Schnee und Kälte an vereisten Flaschenzügen und mit lediglich zwei Winden fertigen, eine ausgewachsene Brücke in gut sieben Stunden an Talwände hinzubetten, ist ein kleines Meisterstück, eine respektable Arbeit, die in einer Höhe von fast 1800 m ü.M. abgewickelt wird. N.F.

La dernière phase de l'opération: la section centrale du pont est plaquée, lentement, contre le flanc de la montagne.

The last act of this annual drama in the Swiss Alps: The down-grade portion of the bridge, with the centre portion still attached to it, is folded upward towards the hillside.



John Tyndall

et évolué avec une vitesse qui confond l'imagination. La commémoration des grandes ascensions permet de mettre en lumière quelques figures d'une haute originalité.

Voici, par exemple, John Tyndall, qui fit la première ascension du Weisshorn le 19 août 1861, il y a un siècle. C'est un personnage typique de la mentalité d'esprit appelée victorienne, bien que le terme soit trop vaste et trop vague. Né en Irlande en 1820, dans une famille trop pauvre pour l'envoyer à l'université, il fréquente des écoles médiocres, très variées, recueillies, un peu au hasard, une culture peu satisfaisante et entre au cadastre. Mais, comme il a une intelligence ardente, une volonté de fer, il étudie seul, travaillant toujours pour approfondir sa culture. Il obtient divers postes, comme arpenteur, comme ingénieur, à une époque où l'on a un besoin urgent d'hommes exerçant ces deux professions, car on établit des chemins de fer dans tout le pays. Il est nommé professeur dans un collège secondaire, puis, muni d'un congé, part étudier en Allemagne, à Marbourg. Il se spécialise dans la géologie. En 1849, avec un ami, géologue comme lui, il fait un premier voyage en Suisse. Voyage à pied, assez spartiate. Mais il voit des montagnes – et il a le coup de foudre.

Seulement, comme il est scientifique, un coup de foudre sentimental est inadmissible: ce sera un coup de foudre géologique, et il se décide à étudier les glaciers. Il deviendra bientôt l'une des grandes autorités dans cette science. Il se lie avec T.H. Huxley, autre grand naturaliste, le grand-père de Sir Julian et d'Aldous Huxley. Et il aborde enfin le grand alpinisme. Il gravit le Mont-Blanc, le Mont-Rose – ce dernier deux fois – et la seconde fois seul. Puis il décide d'essayer un sommet plus difficile: le Weisshorn, cime vierge et redoutable.

Il s'y attaque avec deux guides, Benen et Wenger. Le premier est bon, sinon très entreprenant. Mais il n'a pas besoin de l'être: son client a une énergie et une science de la montagne supérieures à celles de bien des pro-

fessionnels. L'équipe part de Randa et bivouaque au-dessous du Schallberg. Le départ a lieu à 3 h 30 du matin et, deux heures plus tard, on aborde la grande arête de glace.

C'est alors la longue, la désespérante remontée d'une pente raide, interminable, coupée d'innombrables gardarmes dont chacun semble le dernier, mais ne l'est pas.

Six heures s'écoulent. Les trois hommes sont fatigués, surtout Benen. Tyndall, les dents serrées, poursuit l'escalade, se demandant ce qui se passerait s'il arrivait un accident: les deux guides sont rendus. Lui, aurait-il assez de résistance pour les retenir? Oui, il le pourrait, n'importe où, n'importe comment. A ce moment, Benen demande une halte. Mais il réussit tout de même à repartir, et la cadence ne se ralentit pas trop. Enfin, «plus haut, mais tout à fait à notre portée, une pyramide d'argent se projetait sur le ciel bleu... Un large prisme de granit ou de gneiss granitique terminait l'arête et, de là, une lame aiguë de neige pure et blanche montait vers la petite pointe. Nous longeâmes ce rebord, atteignîmes la pointe et, instantanément, pûmes promener nos yeux sur l'horizon tout entier. La tête du Weisshorn était sous nos pieds. J'ouvris mon carnet pour prendre quelques notes, mais abandonnai bientôt cette tentative. Il y avait quelque chose de déplacé, sinon de profane, à permettre aux facultés scientifiques de nuire à l'admiration silencieuse, qui semblait le seul culte raisonnable en un tel lieu».

Une pareille pensée, chez cet homme féru de précision scientifique, prouve à quel point il était ému.

L'année suivante, Leslie Stephen, autre grand alpiniste, qui avait accompli, en 1860, la première ascension de la Blümlisalpe, et grand érudit – mais lui était historien et critique littéraire – tentait l'ascension du Weisshorn. Malheureusement, le temps changea et il lui fallut battre en retraite en hâte devant l'orage qui montait.

Claire-Eliane Engel

Der letzte Akt des Schauspiels: Das talseitige Stück der Brücke, an dem auch noch das Mittelstück hängt, wird gegen den Hang geklappt.

Ultima fase del lavoro: la parte mediana del ponte, congiunta ancora superiormente a una delle terminali, viene accostata alla spalla del ponte.

## La première ascension du Weisshorn

Depuis quelques années, on arrive aux dates des centaines des grandes premières ascensions, et elles vont

s'échelonner sur pas mal de temps. L'alpinisme, sport très jeune, si on le compare au golf ou au polo, a grandi