

Demontage der Steffenbachbrücke



Die Vorbereitungen zur Demontage sind fast abgeschlossen.



Der erste, talseitige Brückenteil wird nun heruntergelassen.



Der bergseitige Teil der Brücke wird zurückversoben (Lawinensicherheit).



Der talseitige Teil ist nun zurückgeschoben. Kurz vor dem Ende mit Erfolg.

Zu den grossen Brücken gehört die Steffenbachbrücke nicht, und trotzdem genießt sie einen hohen Bekanntheitsgrad. Gradmesser für die Beliebtheit dieser unkonventionellen Brücke sind die vielen gedruckten Darstellungen, die dieses Bauwerk zum Thema haben. Ein origineller Bericht über die Brücke am Steffenbach bezeichnete sie als die freundlichste, denn sie gewähre im Winter den Lawinen den Vortritt.

Die erste, drei Bogen aufweisende Brücke ist von einer Lawine zerstört worden, ehe sie dem Bahnbetrieb dienen konnte. Unter Berücksichtigung der Naturgewalten musste eine Lösung für die Überquerung des Steffenbachtobels gesucht werden. Angesichts der Lawinengefahr konnte die Brücke, wie sie anfänglich erbaut worden war, nicht mehr infrage kommen. Ein Tunnel hätte zwar in vollendeter Form Schutz gegen Lawinen geboten, wäre aber einer Touristenbahn abträglich gewesen, und somit suchte die Furka-Oberalp-Bahn nach einer anderen Lösung.

Wenn allgemein die zusammenlegbare Eisenkonstruktion ins Zentrum der Betrachtungen gestellt wird, soll hier der Erbauer geehrt werden, der das Werk geschaffen hat. Rudolf Dick (5.5.1890 bis 24.9.1968) liess sich 1908 bis 1912 an der ETH in Zürich zum Bauingenieur ausbilden. Im Anschluss an seine Ausbildung befasste er sich in Deutschland mit dem Bau von Brücken, und wie es scheint, hat er

sich auf diesem Gebiet zum Spezialisten entwickelt. 1920 kam er in die Schweiz zurück zur Firma Bell in Kriens. 1926 hatte er sich im Auftrag des Stahlbauunternehmens Bell mit dem Steffenbachtobel zu befassen. Sein Projekt wurde verwirklicht, und wohl niemand erahnte damals, dass diese Brücke einst als Unikat unter ähnlichen Bauwerken bewundert werden würde.

Von Martin Sieber

Einige Daten zur Brücke

Gesamtlänge	36 ml
Bahnneigung	110‰
Gewicht des Stahls	32 t
Kosten	CHF 19 500.00
Grösste Höhe über Grund	17 m
Spannweiten oben/Mitte/unten	11653 mm/13290 mm/11298 mm
Gewicht des Gleisoberbaus	15 t