

# Die höfliche Brücke

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **8 (1932)**

Heft 25

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756373>

## **Nutzungsbedingungen**

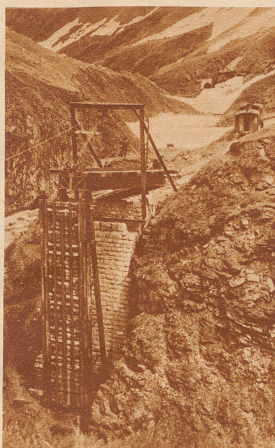
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Wie die alljährliche Montage der Steffenbachbrücke vor sich geht: Der östliche Seitenteil mit dem niederhängenden Mittelstück, auf dem man das Geleise und die Zahnradspur erkennt, wird über den Brückenkopf vorgeschoben  
Aufnahme Feuerstein



Rechts: Nachdem die beiden Seitenstücke auf vorher eingefetteten Geleisen über den Brückenkopf hinausgeschoben worden sind, wird der zirka 10 Tonnen schwere Mittelteil an einem Stahldrahtseil hochgezogen

# Die höfliche Brücke

Eine Eisenbahnbrücke flieht alljährlich vor der Steffenbachlawine

AUFNAHMEN  
VON F. A. VOLMAR



Daß in einem solchen Lawinenzug eine zusammenschiebbare und zusammenlegbare Brücke das einzig Zweckmäßige ist, veranschaulicht dieses Bild



Mittagspause: Bahningenieur und Vorarbeiter betrachten die nahezu fertig montierte Brücke

An ihrer Stelle stand vorher ein massiver steingemauerter Viadukt. Er war elegant, aber nicht höflich; im Gegenteil, er sollte der Lawine trotzen, deren tiefgefurchtes und breites Bett er überbrückte, er sollte ihr herrisch Halt gebieten. Aber Lawinen sind unberechenbar. Die Steffenbachlawine im Urserental oben ließ sich ganz wider Erwarten der Sachverständigen nicht abbremsen. Lawinen, einmal losgebrochen, kennen keine Verkehrshindernisse. Und so wurde der stolze Viadukt in die Tiefe geschleudert, wo die Wasser der Furkareuß seine Trümmer umspülten. — Das war im Jahre 1915. Da während des Weltkrieges der Betrieb der Furka-Oberalp-Bahn eingestellt war, unterblieb in diesen Jahren auch ein neuer Brückenbau. Die Steffenbachlawine hatte freie Bahn. Es sollte auch in Zukunft so bleiben. Man war eines Besseren belehrt worden; man wurde, wie das zuweilen so geht, gegen den übermächtigen Gegner höflich und rücksichtsvoll. Und man baute 1925/26 mit Rücksicht auf die Weiße Majestät eine Brücke, die im Sommer und Herbst dem durchgehenden Eisenbahnverkehr Brig-Disentis dient, im Winter und Frühling jedoch höflich dem Lawinenverkehr Platz macht — eine zusammenschiebbare und zusammenlegbare Eisenbahnbrücke, wie sie in Europa wohl einzig dasteht. — Sie ist ein Werk der Brückenbau-firma Bell & Co., Kriens.

Vlr.