

Standort Realp der DFB

- Realp**
- Höhe ü.M. 1538 m, ein kleines Bergdorf im Urserental (Tal des Ursus = Bärental) am Fusse des Furkapasses.
 - Name von alpinlombardisch riva alpa = Siedlung am Weissbach
 - Am 07.02.1363 erstmals urkundlich erwähnt, jedoch schon im 6. Jahrhundert als Siedlung bekannt.
 - Höchstgelegene Urner Gemeinde
 - Bevölkerungsmässig kleinste Urner Gemeinde (170 Bewohner)
 - Flächenmässig sechstgrösste Urner Gemeinde mit 7 832 ha. Grenzt an die Kantone Tessin und Wallis.

Geschichte vom Stützpunkt Realp der DFB

- 1990 werden die Drehscheibe (ehemals Pontresina) und das Lokdepot in Betrieb genommen.
- 1992 erster fahrplanmässiger Betrieb Realp Tiefenbach, zur Unterbringung des Personals besteht eine Containersiedlung neben dem Lokdepot.
- 2004 wird das Kantinegebäude in Betrieb genommen. Es bietet Platz für 24 Betten und es können ca. 50 Personen verpflegt werden. Es stehen Garderoben und Sanitärräume zur Verfügung.

Der Bahnhof Realp

Der 2007 eingeweihte Bahnhof ist 300 m vom MGB Bahnhof Realp entfernt. Auf drei Gleisen können die Züge abgefertigt werden. Es besteht ein Verbindungsgleis zur MGB-Strecke. Gewisse Nostalgiezüge verkehren ab Realp über die Bergstrecke.

Der Bahnhof enthält die Billettschalter, einen Souvenirkiosk, ein Fahrdienstbüro, sowie weitere Räume für den Betrieb. er wurde mit den 4 Lokomotiven aus Vietnam zurückgebracht) er enthält eine Ausstellung über den Rücktransport der Lokomotiven. Vor dem Bahnhof ist ein Stück Zahnradgeleise¹, ein Stück Fahrleitung der FO (die im Winter demontiert werden musste) sowie die alte Winde der Steffenbachbrücke zu sehen. An der Winde mussten vier Männer arbeiten, um die Brücke anzuheben.

Im Jahr 2007 in Realisation

Das Lokdepot in Realp

Das Lokdepot bietet auf drei Hallengleisen Platz für 6 Dampflokomotiven (zurzeit sind vier Lokomotiven im Einsatz). In der Halle stehen eine Arbeitsgrube und ein Portalkran für Reparaturarbeiten zur Verfügung und es können vier Lokomotiven vorgeheizt werden. Bis zum Erreichen des Betriebsdruckes im Kessel (14 bar) sind 6 Stunden nötig. Als Arbeitserleichterung steht für 2 Loks je eine Vorheizanlage zur Verfügung, damit wird 10 bar Dampfdruck durch eine externe Heizung aufrechterhalten.

Im Untergeschoss des Lokdepots befinden sich Werkstatträume und ein Ersatzteillager für das Rollmaterial. Für das historische Material existiert kein Markt, deshalb müssen Ersatzteile und Verbrauchsmaterial an Lager gehalten werden.

In der Schlosserei und der mechanischen Werkstatt stehen vorwiegend ältere Maschinen (wurden von den verschiedensten Firmen geschenkt) die jedoch ihren Dienst noch sehr gut versehen. Zahlreiche Fachleute unter den Fronis können fast alle notwendigen Arbeiten ausführen.

Das Freigelände um das Lokdepot

Vor dem Lokdepot befindet sich die Drehscheibe. Die Drehscheibe liegt im Zentrum auf einer 20 cm Chromstahlkugel, einzig bei den Schienen hat es je zwei Stützräder für das Gleichgewicht. Wenn die 46 Tonnen einer Dampflok zentriert auf der Drehscheibe stehen, gleitet das ganze Gewicht auf der Kugel im Zentrum und zwei Personen können die Lok drehen.

Auf zahlreichen Nebengleisen stehen Wagen, die zum Teil als Materiallager dienen bzw. auf eine Reparatur warten.

Links vom Depot befindet sich die Bekohlungsanlage. Für die Fahrt nach Gletsch und zurück benötigt eine Dampflok ca. 1 000 kg Steinkohle. Es kann nur hochwertiges Material verwendet werden, da sonst der Laderaum auf der Lok zum Mitführen der benötigten Energie zu klein ist. Zurzeit wird die Kohle aus Polen bezogen. Nach jedem Einsatz müssen die Lokomotiven gereinigt werden. Dazu wird die Fronttüre geöffnet und die ange-

¹⁾ ein Meter Zahnradgleis (ohne Trasse) kostet mit neuem Material CHF 800.-, bei der DFB rechnet man mit CHF 100.-, da altes Material aufbereitet und die ganze Arbeit durch Freiwillige erbracht wird.

sammelte Schlacke entfernt. Diese Arbeit nimmt ca. 1 - 2 Stunden in Anspruch und wird vom Lokpersonal ausgeführt.

Bunker Bielen

Unter dem Hügel neben dem Bahnübergang befindet sich der Bunker Bielen. Da im zweiten Weltkrieg die Furkabahn als strategisch wichtig eingestuft wurde, hat die Armee diesen Schutzraum mit Gleisanschluss gebaut. Heute gehört er der DFB und wird als umfangreiches Lager für Gleisbaumaterial genutzt. Die Temperatur im Innern beträgt das ganze Jahr über ca. 6° C und da leider die Luftfeuchtigkeit extrem hoch ist, muss dem Korrosionsschutz der eingelagerten Teile besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.