

dampf an der furka

JULI/2000

Ausflugsziel
EGGISHORN, 2869 m ü.M. –
der schönste Aussichtspunkt
im Wallis

Fiesch
Eggishorn

LUFTSEILBAHNEN

CH-3984 FIESCH/WALLIS

Wander- und Bikerparadies
am **Grossen Aletschgletscher**
– **24 km Eis am Stück**

Sonnenaufgang auf dem Eggishorn
– ein wahres Naturschauspiel

Frühstück in der fahrenden Seilbahnkabine
- ein unvergessliches Erlebnis

ATTRAKTIV UND WEITSICHTIG

Herzlich willkommen!

Luftseilbahnen Fiesch-Eggishorn AG, CH - 3984 Fiesch, Tel. ++41 27 971 27 00
Fax 027 971 36 30, E-Mail: eggishorn@goms.ch / Internet: www.eggishorn.ch

Hotel

GLACIER DU RHONE

Telefon 027 973 15 15

Telefax 027 973 29 13

Gletsch / VS



Das einmalige Hotel
aus der Gründerzeit der Berghotelserie

Wir empfehlen uns für: Vereins- und Gruppenausflüge
Familienfeiern
Hochzeiten

Saal bis 130 Personen
Restaurant für 50 Personen
Grosse Sonnenterrasse mit Sicht zum Rhonegletscher

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Herausgeber

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Verein Furka-Bergstrecke

Redaktion

Peter Grünig, Peter Spirig, Ruedi Willi, Julian Witschi
Postfach 35, CH-3999 Oberwald

Adresse

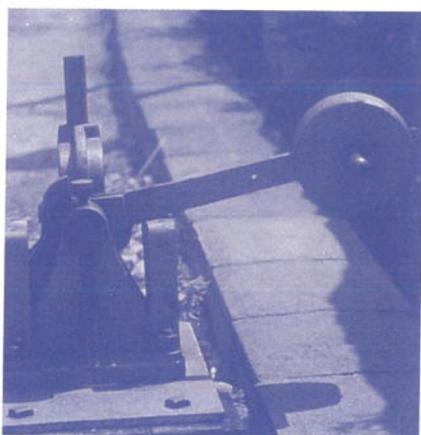
Gestaltung/Layout

Wiebke Springbrunn, mit grosszügiger Unterstützung
durch Ernst Basler+Partner AG, Zollikon

Druck

Copyright

Effingerhof AG, 5201 Brugg
© Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Oberwald



Liebe Freunde der Furka-Bergstrecke

Der grosse Tag in der Geschichte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke – die Wiedereröffnung der Strecke von Realp bis nach Gletsch am 14. Juli 2000 – steht unmittelbar bevor. Das grossartige Werk entstand in harter gemeinsamer und freiwilliger Arbeit, finanziell unterstützt durch Aktionäre und Spender sowie Mitglieder eines grossen Gönnervereins, des Vereins Furka-Berg-

strecke. Das Ziel, welches sich einige visionäre Pioniere in den frühen Achtzigerjahren gesteckt haben, war mutig, und nicht immer war es sicher, dass die Bahn auch tatsächlich eines Tages wieder dem Rhonegletscher entlang fahren würde. Die bewegte Geschichte der Bergstrecke in den vergangenen 20 Jahren seit der Stilllegung durch die Furka-Oberalp-Bahn (siehe auch Seiten 4 und 5) zeugt von Höhen und Tiefen, welche es zu überwinden galt.

Die ausserordentlichen Anstrengungen haben sich gelohnt und wir sind in der Lage, das Werk erfolgreich weiterzuführen. Unsere Bahn liegt in einer ausserordentlichen Landschaft von einmaliger Schönheit und hat ein enormes Potential, dampfbahnbegeisterte Fahrgäste anzuziehen. Die Erfolgsgeschichte des Glacier Express (der seinen Namen dem Rhonegletscher, an welchem heute unsere Züge entlang fahren, verdankt) soll uns dabei als Vorbild dienen.

Mit der Eröffnung des neuen Streckenabschnittes beginnt auch für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG eine neue Ära. Die markant verlängerte Strecke und das erweiterte Zugangebot wirken sich auf die Organisation aus. Vor allem auf die Betriebsführung und das Marketing warten neue, zusätzliche Aufgaben, um den Fahrgästen den Besuch an der Furka schmackhaft und unvergesslich zu machen.

Den Auftakt zu dieser Neuausrichtung machen wir mit der Neugestaltung unserer Informationszeitschrift mit dem viel versprechenden Titel «Dampf an der Furka», welche unser bisher internes Infobulletin ablöst und sich dabei zum öffentlichen Magazin über die Furka-Bergstrecke entwickeln soll.

Ihre Meinung und Ihre Bemerkungen zu unseren Zielen und zu unserem neuen Auftritt sind erwünscht, aber auch Ihre Unterstützung für unsere weiteren Aufgaben freut uns. Helfen Sie mit, das Unternehmen Furka-Bergstrecke zum Erfolg zu führen!

Für alle, die ihr Herz an der Furka verloren haben

Peter Schwaller, Präsident des Verwaltungsrates der DFB AG

PS: In Zukunft soll das Editorial jeweils durch eine Person geschrieben werden, welche sich in irgendeiner Art und Weise für unser gemeinsames Unternehmen einsetzt. Als Präsident des Verwaltungsrates habe ich den Anfang gemacht, möchte den Stab aber für die nächste Ausgabe des Magazins weitergeben. Wer möchte ihn übernehmen?

aktuelles

Vom Abbruchentscheid zur Wiedereröffnung	4
Die Strecke im Überblick	6
Revision der Lokomotiven	8
Die Dampfbahn bekommt einen neuen Grossraumwagen	9
Organigramm	10
Fahrplan 2000	11
Streckeneröffnung Realp–Gletsch: Die Festivitäten im Überblick	11

geschäftsführung/verein

Agenda	13
Bauwochen an der Furka-Bergstrecke	14
Adressen	14

allgemeines

Hochlagenbegründung eines Eisenbahndammes	15
Das Goms – eine Ferienregion	16
Schneeräumung mittels GPS an der Furka	18

vom abbruchentscheid zur wiedereröffnung



Peter Schwaller

Als im Herbst 1981 der letzte fahrplanmässige Zug der Furka-Oberalp-Bahn (FO) über die Furka-Bergstrecke von Oberwald nach Realp fuhr, glaubte kaum jemand, dass knapp zwei Jahrzehnte später wieder Züge dem Rhonegletscher entlang verkehren würden.

Die Bergstrecke ist eine touristische Attraktion von nationaler Bedeutung und Anziehungspunkt für Naturfreunde und Freunde der Dampfbahnromantik weit über die Landesgrenze hinaus. Die einzigartige Schönheit der Bergwelt und die Technik der Dampflokomotiven aus den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts erwecken Emotionen, welche bei vielen Menschen ausserordentliche Kräfte mobilisieren und die das scheinbar Unmögliche, nämlich die Wiedereröffnung der Furka-Bergstrecke, möglich machen.

Als die Eröffnung des Furka-Basistunnels gefeiert wurde, regten sich im In- und Ausland die Gemüter, was zur Gründung des



Bruno Albisser

Komitees «Rettet die Furka-Bergstrecke» führte. Diesem Komitee gelang es, im Dezember 1983 den «Verein Furka-Bergstrecke, VFB» zu gründen, welcher die FO-Direktion überzeugen konnte, auf den Abbruch der Furka-Bergstrecke zu verzichten.

Bereits im Mai 1985 gründete der VFB die «Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, DFB» als Betriebsgesellschaft. VFB-Mitglieder stellten sich für Frondienstleistungen jeglicher Art zur Verfügung, während man sich DFB-seitig um den Betrieb, das Marketing und das Sponsoring kümmerte. Die Bauabteilung war von Beginn weg autonom organisiert, fielen doch in ihrem Bereich lange Zeit die meisten Arbeiten an. Bedingt durch die Personalunion im Zentralvorstand des VFB und im Verwaltungsrat der DFB während der Gründerjahre konnten Entscheide relativ unkompliziert und rasch gefällt und vollzogen werden.

Die bewegte Geschichte der vergangenen 17 Jahre ist geprägt durch den Willen einzelner Promotoren, politische, organisatorische, finanzielle, technische und zwischenmenschliche Probleme bei der Umsetzung einer Idee zu lösen. Dabei bildeten die ausserordentliche geographische Lage und die

Naturgewalten im Hochgebirge wichtige und kaum berechenbare Randbedingungen und Erschwernisse. Grössere und kleiner Rückschläge lösten sich ab mit Erfolgsmeldungen über Arbeitsfortschritte und das Erreichen von Etappenzielen. Mit der Wiedereröffnung der Strecke nach Gletsch erscheint das vom Prellbock Verlag gedruckte Buch «Dampfbahn Furka-Bergstrecke», das die vergangenen, turbulenten Jahre mit all ihren Erwartungen und Erfolgen, aber auch Nöten, Ängsten und Frustrationen beschreibt.

Für viele VFB-Mitglieder und DFB-Aktionäre geht mit der Wiedereröffnung der Bergstrecke nach Gletsch ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung. Die Initianten und die vielen Dampfbahnfreunde, Helferinnen und Helfer – sie werden an der Furka liebevoll Fronis genannt – dürfen auf das erreichte Ziel stolz sein und mit grosser Genugtuung feiern, wenn am 14. Juli 2000 die offizielle Eröffnungsfahrt von Realp nach Gletsch stattfindet.

Ob all dem Erreichten dürfen wir die nahe und weitere Zukunft der Furka-Bergstrecke nicht aus den Augen verlieren. Wenn auch die Wiederaufnahme des Betriebes auf der vollständigen Strecke mit der Inbetriebnahme des heute fehlenden Teilstückes Gletsch–Oberwald erst für das Jahr 2006 geplant ist, stehen nebst den Bauarbeiten noch einige Aufgaben ins Haus:

- Unternehmen wird zunehmend professioneller geführt. So werden für wichtige Führungsfunktionen teilweise festangestellte Fachleute eingestellt.



Nach wie vor ist aber die Gesellschaft auf die Mitarbeit einer grossen Zahl Fronis angewiesen.

- Das Erreichte muss gepflegt werden. Der Unterhalt von Lokomotiven, Wagen und nicht zuletzt des Trassees benötigt Menschen, die mit Sachverstand und Engagement ihre Aufgaben wahrnehmen.
- Der Bekanntheitsgrad der Dampfbahn Furka-Bergstrecke soll weit über die Region hinaus verbessert werden. Zudem soll die Partnerschaft mit anderen Unternehmen und Tourismusorganisationen gefestigt werden.

Dieses wichtige neue Kapitel in der Geschichte der Furka-Bergstrecke wird eröffnet durch die vorliegende Erstausgabe der neuen Informationszeitschrift mit dem viel versprechenden Titel «Dampf an der Furka». Diese löst das seit 16 Jahren herausgegebene Mitteilungsblatt des Vereins Furka-Bergstrecke an seine Mitglieder ab und wird zum öffentlichen Magazin über die Furka-Bergstrecke.

Peter Schwaller, Präsident des Verwaltungsrates der DFB AG

Bruno Abisser, Zentralpräsident VFB

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)

Die Verantwortung für den Wiederaufbau der Strecke Realp–Furka–Gletsch–Oberwald und den Betrieb der Dampfbahn Furka-Bergstrecke während der Sommermonate Juli–Oktober obliegt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mit Sitz in Oberwald. Das liberierte Aktienkapital betrug Ende 1999 rund 11,7 Mio Fr. mit über 11 000 Aktionären.

Die DFB ist Trägerin der Eidgenössischen Eisenbahn-Konzession und ihre Organisation enthält alle Elemente, die für einen fahrplanmässigen Betrieb einer Eisenbahn notwendig sind: Zugförderungswesen, Bau/Logistik, Betrieb, Marketing/PR, Finanzen/Administration.

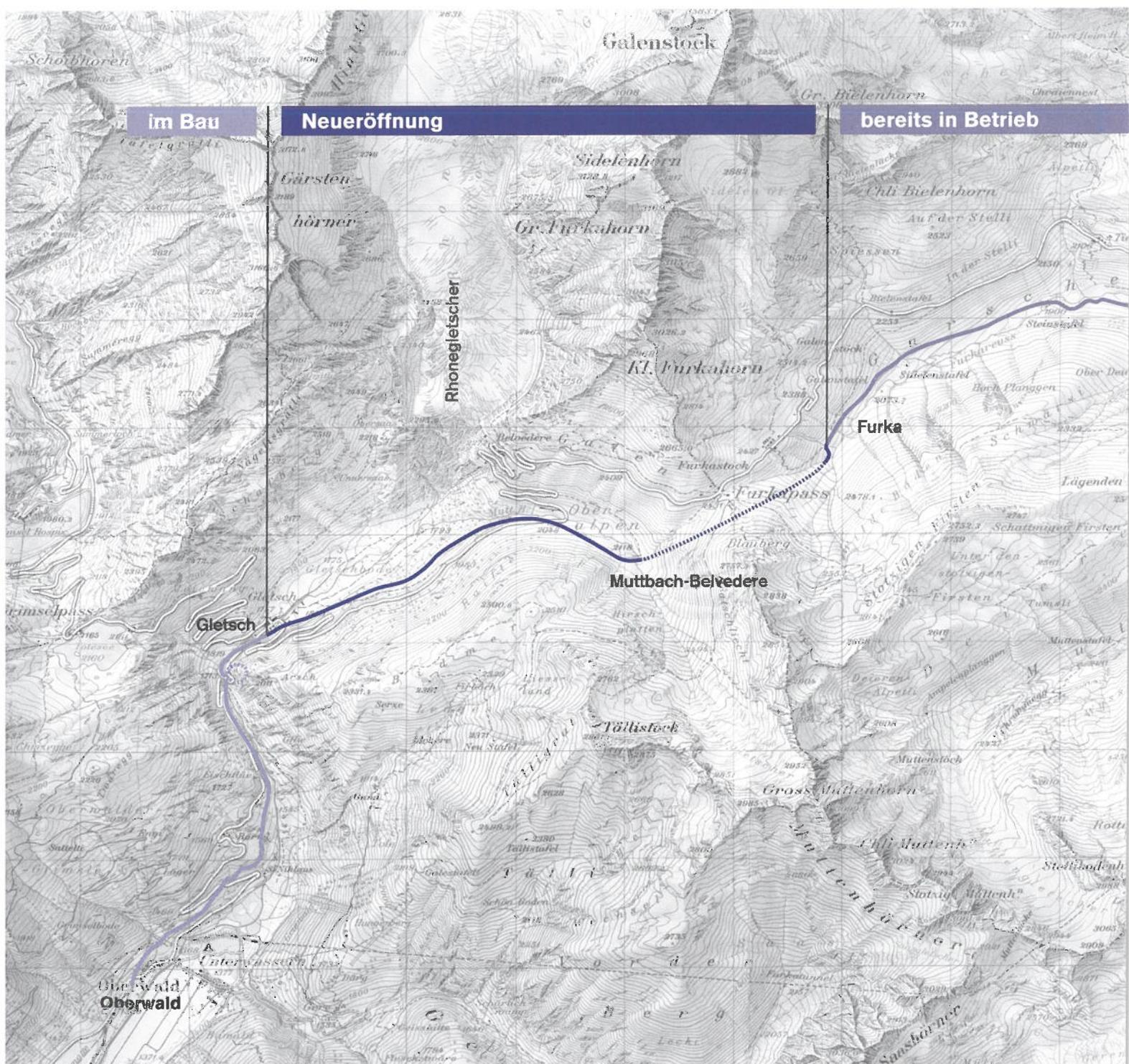
Die Vision der Dampfbahn Furka-Bergstrecke lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Wir betreiben eine einzigartige Dampfbahn mit restaurierten Lokomotiven und Personenwagen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts als exklusive, touristische Attraktion im Herzen der Schweizer Alpen an der Furka.

- Unsere Bahn ist regional verankert und besitzt nationale und internationale Ausstrahlung.
- Wir leisten einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region Furka, insbesondere des Urserentals und des Goms.

Wir setzen uns zum Ziel, den Menschen ein nachhaltiges Erlebnis auf der Furka-Bergstrecke zu bieten, kombiniert mit anderen Attraktionen (Rundreisen, Wanderungen, Sport, Hotellerie, Natur, Kultur u.a.m.). Das nächste Etappenziel liegt in Oberwald, das wir im Jahre 2006 erreichen wollen. Damit eröffnen sich weitergehende touristische Angebote in Verbindung mit den beiden Tal-schaften Urseren und Goms.

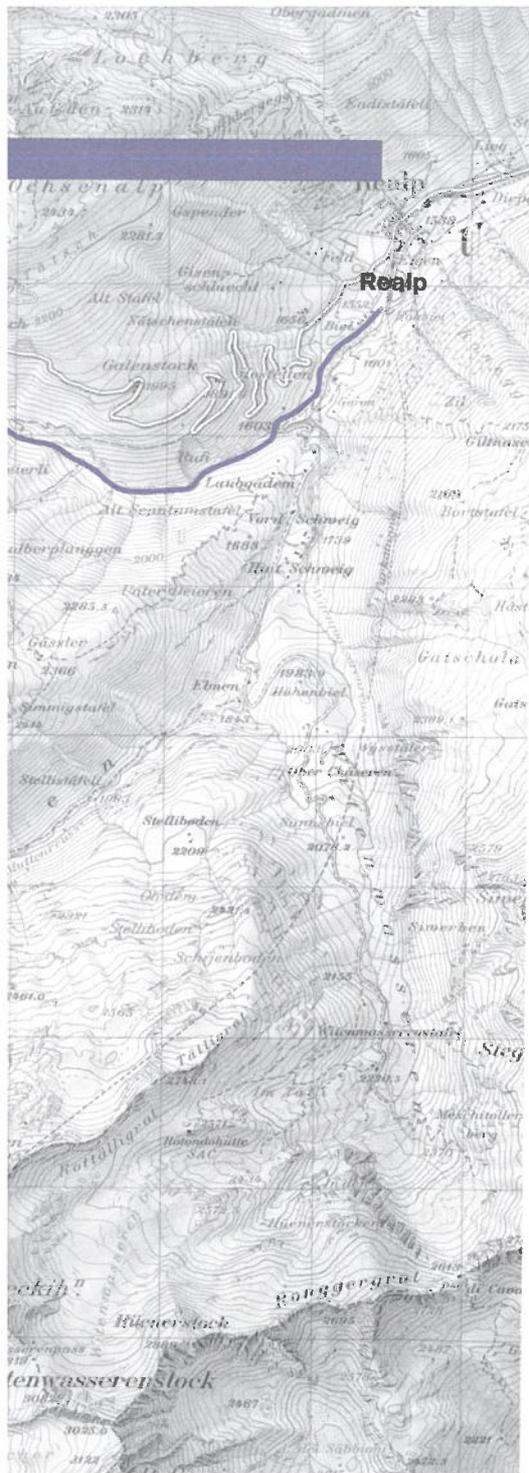
Den uneigennützig arbeitenden Menschen, den vielen Fronis aus dem In- und Ausland, gebührt grosser Dank für ihren ausserordentlichen, langjährigen Einsatz, der oft mit Schwerstarbeit verbunden war. Unsere Reisegäste danken es ihnen auf einer unvergesslichen Fahrt in einer noch weitgehend unversehrten Bergwelt.



Oberwald 2000...

Weitere Arbeiten an der Strecke Gletsch–Oberwald

- Sanierung des Kehrtunnels
- Schutzbauten zwischen Lammenviadukt und Rottenbrücke gegen Steinschlag
- Einführung der Strecke in den Bahnhof Oberwald samt notwendigen Stationsanlagen
- Sanierung des Gleisoberbaus



die strecke im überblick

Facts zur Furka-Bergstrecke

Streckenlänge Realp–Gletsch	17,8 km
Anteil Adhäsionsbetrieb/Zahnstangenbetrieb	30 % / 70 %
Spurweite	1000 mm
Kunstabauten	5 Tunnel, 11 Brücken und Viadukte
	4 Stationsanlagen
Mitarbeiter Betrieb und Zugförderung (ehrenamtlich)	ca. 200
Mitarbeiter Bau (zumeist ehrenamtlich arbeitende Fronis)	ca. 600
Investitionen 1983–2000 (Aktionäre, Sponsoren, Spenden)	ca. 11,5 Mio Fr.

revision der lokomotiven

Als neuer Chef der Abteilung Zugförderung und Werkstätten (ZfW) der DFB AG hatte ich in den vergangenen Monaten Gelegenheit, mich über Vergangenes und Gegenwärtiges zu informieren, an Veranstaltungen und Sitzungen teilzunehmen, neue Leute kennen zu lernen und vor allem eigene Betrachtungen anzustellen. Dies ermöglicht mir, eine Beurteilung der Situation bezüglich unserer Lokomotiven, der Werkstätten und Remisen vorzunehmen.

Aufgrund der Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr (BAV) sind Triebfahrzeuge alle sechs Jahre einer Revision zu unterziehen. Für die beiden Loks 1 und 9 war zum Saisonende 1999 turnusgemäss eine Revision vorgesehen. Dabei muss festgehalten werden, dass die Hauptrevision an einer 90-jährigen Zahnradlokomotive keine alltägliche Arbeit ist und auch für die Lokspezialisten des DFB eine Herausforderung darstellte.

Bei der Demontage kam die seinerzeit mangelhafte Ausführung verschiedener Komponenten durch das Dampflok-Werk Meiningen zu Tage. Das Wissen und Können der dortigen Fachkräfte wurde offenbar leicht überschätzt. Zudem mussten in den vergangenen Betriebsjahren immer wieder zum Teil umfangreiche Reparaturen und Flickarbeiten vorgenommen werden, deren Ausführung qualitativ zu wünschen übrig liess.

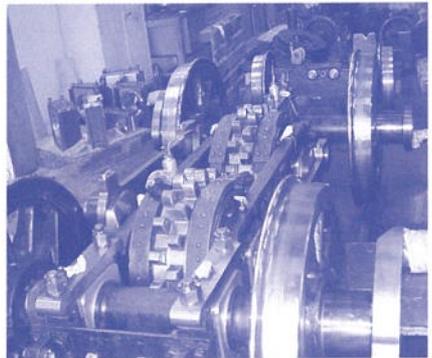
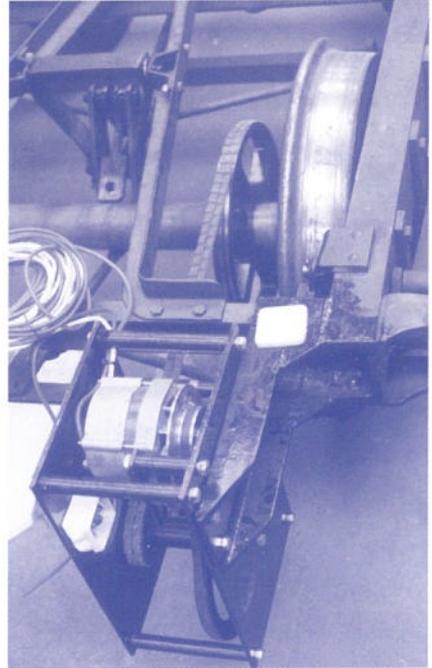
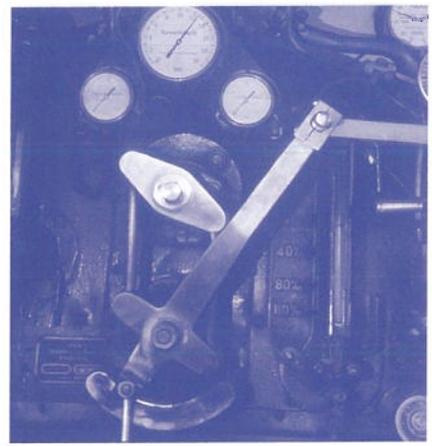
Wie konnte das geschehen? Die Erfahrungen zeigen, dass Revisionen solcher komplexer Maschinen unter Preis- und vorallem unter Zeitdruck zu sogenannten «Pinselrevisionen» führen. Nicht behobene Mängel oder nicht revidierte Teile sind schwer zu erkennen und führen im Laufe der Betriebsjahre bzw. Betriebszeit zur bekannten «Flickhektik». Eines unserer Ziele in Zukunft muss sein, «Pinselrevisionen» und «Flickhektik» zu vermeiden.

In der Remise mit Werkstatt in Realp wird vor allem im Winter gearbeitet. Wegen der ungenügenden Schneeräumungsmöglichkeiten und vor allem wegen der mangelnden Heizung ist diese für grössere Arbeiten ungeeignet. Es ist deshalb vordringlich, eine geeignete Werkstatt für grössere Arbeiten zu finden. Sinnvollerweise böte sich als Standort der Raum Chur an, wo sich auch schon eine Rollmaterialwerkstatt der DFB befindet. Ebenso dringend sollten gedeckte Remisierungsplätze zur Vermeidung von Stillstands Schäden am Rollmaterial gefunden werden.

Was sind nun unsere Aufgaben, welche wir in nächster Zeit anpacken werden?

- Finanzierung sicherstellen für Teilkomponenten Lok 1, 9 und 4
- Projekt Unterhaltswerkstätte im Raume Chur vorantreiben
- Verbesserung der Infrastruktur in Realp und in Gletsch
- Förderung und Ausbildung der eigenen Leute zur Qualitätssteigerung

Toni Westreicher



die dampfbahn bekommt einen neuen grossraumwagen



In der Werkstätte der Vereins-Sektion Aarau, Industriestrasse 20 (ehemals Aeschbach) verwandelt sich der ehemalige Baudienstwagen X 9952 der Brünigbahn in einen schmacken, vierachsigen Personenwagen für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke. In zwei Abteile unterteilt bietet er insgesamt 58 Passagieren auf bequemen

Holz-Sitzbänken Platz. Der B 4253 ist der zweite Brünigwagen, welcher die Sektion Aargau mit ihrem Wagenbauteam renoviert. Schon am 20. Juni 98 hat die gleiche Gruppe den ex Brünig X 9951 als ABD 4554 an die Furka abgeliefert. Beide ehemaligen Baudienstwagen konnten im Mai 95 von der SBB-Brünigbahn übernommen werden. In Goldau, einem ehemaligen DFB-Stützpunkt, wurden die Chassis und Drehgestelle den Anforderungen der DFB angepasst und die Wagenkasten dem Team in Aarau zur Renovierung überlassen (18.11.95 erster Wagen, ab 6.9.97 zweiter Wagen). An den jeweils zwei wöchentlichen Bauabenden (Di/Do) in der Werkstatt Aarau zerlegte man die Wagen (teilweise) bis auf die Holzkonstruktion.

Von verschiedenen ausrangierten Wagen z.B. einem 4-Achserwagen der SGA (St Gallen-Gais-Appenzel) konnten stilgerechte Bänke (1. und 2. Klasse), Türen, Fenster, Gepäckträger, Beleuchtungen usw. besorgt werden. Weitere brauchbare Teile stammen aus alten Lagerbeständen. Dennoch mussten viele Elemente neu gefertigt werden. Nachdem die Wagenkasten-Holzkonstruktion instandgesetzt war, wurde die Alu-Wagenlenkung mit bestehenden Blechen ergänzt. Anschliessend entfernte man alle Blechteile und Deckleisten und transportierte diese zu einer externen Malerfirma. Diese spritzte alle Teile mit der kobaltblauen Farbe und lieferte sie Mitte April in die Werkstatt zurück zur vollständigen Montage am Objekt. Der Baufortschritt war nun unübersehbar! Der Einbau der vorbereiteten Teile, wie elektrische Einrichtungen, Dampfheizung, Fenster, Sonnenstoren, Sitzbänke, Gepäckablagen, Türen, Beleuchtung, Abdeckungen und vieles mehr erfolgte jetzt Schlag auf Schlag. Damit zeitlich kein Engpass entstehen konnte, wurde sogar im Mai eine Intensiv-Bauwoche eingelegt. Die Ablieferung des B 4253 erfolgt termingerecht auf die Streckeneröffnung im Juli, davon sind alle Beteiligten überzeugt.

Das besondere Merkmal der Aargauerwagen ABD 4554 und B 4253 ist die eingebaute Dampfheizung. Auch bei einem möglichen Wintereinbruch im Hochsommer an der Furka, oder bei einer stimmungsvollen Herbstfahrt kann das angenehme Reisen garantiert werden. Ein kleines Team hat sich auf den Einbau dieser Dampfheizungen spezialisiert und ist zudem auch für die Modifizierung der Abstände der beiden versetzt angeordneten Bremszahnräder zuständig. Der Einbau dieser Komponenten liegt bei allen übrigen Wagen in ihrer Obhut.

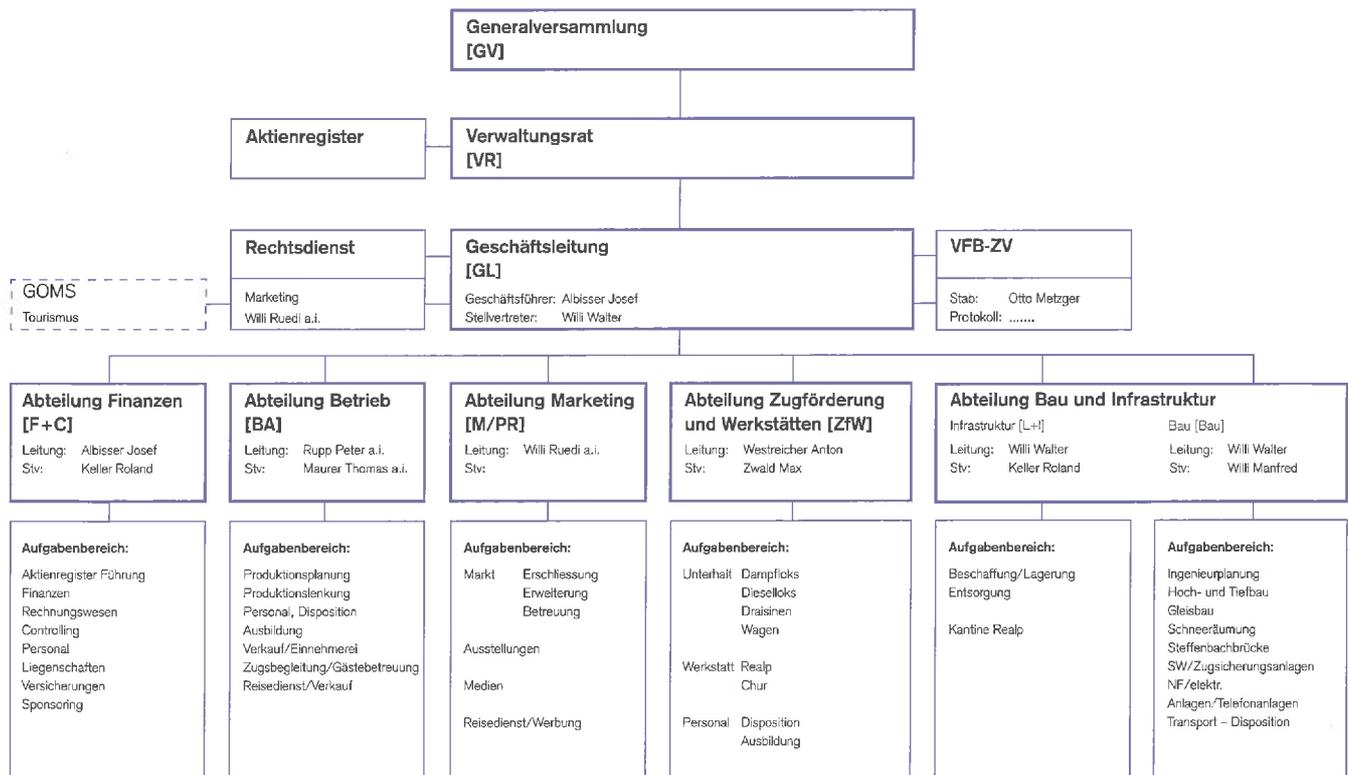
Die grosse Gruppe hat einen guten Teamgeist entwickelt, der auch beinahe unüberwindbare Probleme zu lösen vermag. Immer weiss ein Mitarbeiter einen Rat oder die richtige Adresse, um das Problem einer (kostengünstigen) Lösung zuzuführen. Die Aargauer haben eine interessante Mitfinanzierung ausgedacht: sie verkauften symbolisch die Wagensitzplätze zu Fr. 300.- (Mittelgang 2.Kl.) oder bis Fr.1000.- für einen Fensterplatz in der 1. Klasse. Zur mindestens einmal jährlich stattfindenden Aktion «Tag der offenen Tür» strömen die Interessierten in die Werkstätte und sehen, welche grosse Leistungen die Aargauer in ihrer Freizeit vollbringen. Wer nicht selber vom Virus angesteckt wird, unterstützt die Wagenbauprojekte materiell oder finanziell. Die Sponsoren und Lieferanten werden im sektions-



eigenen Mitteilungsblatt entsprechend gewürdigt und werden zu einer speziellen Einweihungsfahrt über die Furka eingeladen. In der Werkstätte Aarau stehen weitere Wagenbauprojekte vor ihrer Verwirklichung. So zum Beispiel der B.F.D. C 204 (in FO-Rot), der ex LSE B 40 und der verbliebene, ehemalige Mitropa/Bernina Speisewagen WR 3813.

Peter Grünig

organigramm der betriebsleitung dfb ag



fahrplan 2000

Täglich vom 24. Juli bis 17. August 2000

Freitag, Samstag und Sonntag vom 18. August bis 8. Oktober 2000

Zug Realp–Gletsch–Realp

	Abfahrt	Ankunft		Abfahrt	Ankunft
Realp DFB	10.05		Gletsch DFB	14.45	
Furka DFB		10.55	Muttbach-Belvedere		15.10
Muttbach-Belvedere		11.15	Furka DFB		15.20
Gletsch DFB		11.40	Realp DFB		16.15

Ausflugszug Gletsch–Muttbach–Gletsch

Für Gruppen sind Fahrkarten für Hin- und Rückfahrten notwendig. Alle Passagiere erhalten ein kleines Erinnerungsgeschenk.

	Abfahrt	Ankunft		Abfahrt	Ankunft
Gletsch DFB	12.50		Muttbach-Belvedere	13.30	
Muttbach-Belvedere		13.15	Gletsch DFB		13.55

Hinweis zu Anschlusszügen

Die Abfahrts- resp. Ankunftszeiten in Gletsch sind so gewählt, dass Anschlüsse an die Postautokurse von/nach Oberwald oder Meiringen realisiert werden können. In Ober-

wald besteht die Möglichkeit, den Glacier-Express für die Anreise oder Weiterreise zu benutzen. Individuelle Fahrplanauskunft erteilt gerne der DFB-Reisedienst.

streckeneröffnung realp–gletsch: die festivitaten im Überblick

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke feiert – und Sie hoffentlich mit! Am 14. Juli 2000 fährt erstmals seit 32 Jahren wieder ein Dampf-Reisezug in Gletsch ein. Der Dornröschenschlaf einer der malerischsten hochalpinen Eisenbahnstrecken ist zu Ende. Aktionäre, Vereinsmitglieder, Gönner sowie Freunde der Furka-Bergstrecke haben das schier Unmögliche möglich gemacht. Sie können stolz sein. Für ein Dampf-Spektakel, Verpflegung in einem Festzelt und Abendunterhaltung ist gesorgt – Die Festivitäten im Überblick:

Freitag, 14. Juli

Erster Zug

Um 11.50 Uhr trifft der Eröffnungszug in Gletsch ein (Plätze der ersten Fahrten sind für das ganze Wochenende noch zu haben – Erkundigen Sie sich umgehend nach dem DFB-Sonderprogramm «Die Ersten in Gletsch»).

Einweihung

Bischof Norbert Brunner (Sion) eröffnet in Anwesenheit von zahlreichen Ehrengästen um 12.30 Uhr die Strecke offiziell.

Nachmittagsprogramm

Das Jagdhornblasercorps der Jagdvereinigung Stuttgart gibt auf dem Bahnhofsareal Gletsch ein Gastspiel. Zudem werden das neue offizielle DFB-Buch und der soeben erschienene Videofilm präsentiert. Im Weiteren finden kleine Uberberraschungsaktivitaten statt.

Rückfahrt

Um 14.45 Uhr fährt der DFB-Dampfzug zurück nach Realp.

Festzelt

Es ist von 11 bis 15 Uhr geöffnet und steht beim Bahnhof Gletsch. Die DFB-Verpflegungsequipe hat warme und kalte Snacks sowie Getränke im Angebot. Danach werden die Festivitäten nach Oberwald verlegt.

Abendunterhaltung

In Oberwald ist von 18 bis 4 Uhr Grosser Festbetrieb und zwar in der Sporthalle mit «Gitti und die Nachtfalter», im Burgerhaus mit einer Schweizer Volksmusik-Formation und in der Holzbauhalle mit «Rami Spontan» (Rock für Jugendliche). Gastspiele geben die Huttenkapelle Sigmaringen und das Jagdhornbläserkorps Stuttgart. Um Mitternacht ist für eine Uberberraschung gesorgt.

Samstag, 15. Juli

GV DFB

Um 10 Uhr beginnt in der Sporthalle Oberwald die Generalversammlung der DFB.

Festbetrieb

In Gletsch ist von 11 bis 15 Uhr das Festzelt geöffnet. Das Jagdhornbläserkorps Stuttgart und die Hüttenkapelle Simaringen geben ein Gastspiel. Neben kleinen Überraschungsaktivitäten werden auch das neue DFB-Buch sowie der neue DFB-Film vorgestellt.

Sonderzug

Dieser kommt um 11.50 Uhr in Gletsch an und fährt um 14.45 Uhr zurück nach Realp.

Abendunterhaltung

In Oberwald spielen am Abend in der Sporthalle wiederum «Gitti und die Nachtfalter», im Bürgerhaus die «Old Line Dixie Band» (Jazz) und in der Holzbauhalle Panorama (Rock für Jugendliche). Gastspiele geben die Hüttenkapelle Simaringen und das Jagdhornbläserkorps Stuttgart. Um Mitternacht gibt es eine Überraschung.

Sonntag, 16. Juli

Gottesdienst

Um 10.15 Uhr findet in der Sporthalle Oberwald ein Ökumenischer Gottesdienst statt. Er wird umrahmt vom 20-köpfigen Jagdhornbläserkorps Stuttgart.

Sonderzug

Dieser kommt um 11.50 Uhr in Gletsch an und fährt um 14.45 Uhr zurück nach Realp.

Kein Festbetrieb und keine spezielle Veranstaltungen

Wir empfehlen, vom DFB-Wander- und Reiseprogramm Gebrauch zu machen. Unter anderem im Angebot ist eine geführte Wanderung über den Rhonegletscher.

Wissenswertes

An- und Abreise

In Gletsch stehen keine Parkplätze zur Verfügung. Wir empfehlen daher im öffentlichen Verkehrsmittel nach Oberwald anzureisen. Es verkehren auch Postautos ab Meiringen sowie Andermatt nach Gletsch. Wer auf das Auto nicht verzichten will/kann, für den stehen genügend beschilderte Parkplätze in Realp (anschliessend mit der FO nach Oberwald) und Oberwald zur Verfügung. Zwischen Oberwald und Gletsch verkehren vom 14. bis 16. Juli Pendelbusse gemäss Spezialfahrplan. Am Freitag und Samstag fährt nach Mitternacht ein Gratisbus nach Andermatt und Brig, um alkoholbedingten Verkehrsunfällen vorzubeugen. Die genauen Abfahrtszeiten werden am Fest bekannt gegeben.

Eintritt

Die Eintrittsgebühren betragen für eine Tageskarte CHF 25.–, eine Zweiteskarte kostet CHF 35.–. Zudem wird eine Gönner-Plakette mit freiem Eintritt an beiden Festtagen für CHF 100.– ausgeben.



Festabzeichen und Souvenirs

Zum Preis von CHF 5.– wird ein Festabzeichen (ohne Eintrittsberechtigung) verkauft. Es sind auch spezielle Eröffnungs-Souvenirs erhältlich.

Übernachtung

Wir empfehlen den FestteilnehmerInnen die 24 dampfbahnfreundlichen Hotels, die im DFB-Farbprospekt 2000 inseriert haben. Bitte umgehend reservieren!

Tombola

Seit Mitte Juni können in der Region Oberwald Lose gekauft werden. Zu gewinnen gibt es wertvolle Haupttreffer sowie eine Menge kleinerer Sofortgewinne!

Buch- und Videovorstellung

Das neue Buch über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke wird am Freitag, 14. Juli, und Samstag, 15. Juli, von 10 bis 16 Uhr im alten Postgebäude in Gletsch vorgestellt und vom Autor Johannes von Arx signiert. Im Buch ist viel Interessantes von der Gründung der ersten Bahn über die Furka bis zum heutigen Tag zu lesen. Das Buch enthält viele, zum Teil noch nie veröffentlichte Schwarzweiss- und Farbbilder und kostet 45 Franken.

Das Video «Das Dampfbahn-Erlebnis am Rhonegletscher – eine faszinierende Hochgebirgsreise über die Furka mit dem Dampfzug» wird am Freitag, 14. Juli, und am Samstag, 15. Juli, im Bürgerhaus in Oberwald vorgeführt. Es ist zum Preis von 40 Franken erhältlich.

Philatelie

In der ehemaligen Poststelle Gletsch bietet die DFB vom 14. bis 16. Juli attraktive Briefumschläge mit Eröffnungssignet, Sondermarken und Sonderstempel an.

Während den Eröffnungstagen ist die Sonderpoststelle wie folgt geöffnet

Freitag, 14. Juli 2000

11.00 Uhr–16.00 Uhr

Samstag, 15. Juli 2000

11.00 Uhr–16.00 Uhr

Sonntag 16. Juli 2000

11.00 Uhr–15.00 Uhr

Die weiteren Tage

Gruppenreisen

Unsere treuen Reiseveranstalter bieten vom 17. bis 23. Juli exklusive Gruppenreisen Realp–Gletsch–Realp an, natürlich mit prächtigen Fotohalten. Inbegriffen sind tolle Geschenke an alle Reisegäste: «Broschüre «DFB-Reisebeschreibung» sowie eine Flasche «Dampfwein» mit Erinnerungsetikette.

CD-Taufe «Z'Hansrüedi»

Der Walliser Unterhaltungskünstler und Volksmusiker Hansrüedi Zbinden (Naters) tauft am Samstag, dem 22. Juli, in der Sporthalle Oberwald (ab 20 Uhr) sein neuestes Werk. Der Erlös der Bewirtung kommt der Dampfbahn zugute.

Fahrplanbetrieb

Am 24. Juli beginnt die Hochsaison mit täglichen DFB-Fahrten bis am 17. August. Danach verkehren die DFB-Dampfzüge jeweils am Wochenende (Freitag–Sonntag) bis am 8. Oktober.

agenda

Datum & W'tag	Sektion	Anlass
17.06.00 Sa	Ostschweiz	Bahnausflug zur NEAT-Baustelle Sedrun**
23.–25.06.00 Fr–So	Romande	Festival Vapeur Bouveret
14.–16.07.00 Fr–So		Reservierte Sonderzüge «Die Ersten in Gletsch» Tagsüber grosser Festbetrieb in Gletsch Abends grosser Festbetrieb Oberwald
15.07.00		DFB AG Generalversammlung Oberwald
17.–23.07.00 Mo–So		Sonderzüge für Gruppenreisen
22. 07.00 Sa		CD-Taufe «Z'Hansrüedi» in Gletsch/Oberwald Festbetrieb in der Sporthalle Oberwald (ab 20.00 Uhr) Bewirtschaftungserlös zugunsten der DFB AG
24.7.–17.8.00 Mo–Do		Hochsaison: tägliche Dampfbahnfahrten
28.07.00 Fr	Ostschweiz	Carausflug zur Dampfbahn Furka**
11.–13.08.00 Fr–So	Gotthard	Grosse Dampfer-Olympiade Realp
12./13.08.00 Sa/So	Ostschweiz	Bahnausflug zur Dampfbahn Furka**
12./13.08.00 Sa–So		Dampflokkfest Sumiswald im Emmental
26.08.00 Sa	Zürich	Sektionsreise mit Extrazug Gletsch–Realp
1.–3.09.00 Fr–So	Schwaben	Ausfahrt zur Dampfbahn Furka
02.09.00 Sa	Solothurn	Carreise zur Dampfbahn Furka
02.09.00 Sa	Ostschweiz	Bahn/Postcarausflug zur Dampfbahn Furka**
15.09.00 Fr	Rhein-Main	10-Jahr-Feier in Darmstadt
17.09.00 So	Solothurn	Carreise zur DFB Furka*
08.10.00 So		Ende der Dampf-Saison 2000 an der Furka
28.10.–1.11.00	Innerschweiz	Bahn-Reise in den Harz (HSB)
Okt. 2000	Innerschweiz	Eisenbahn-Modellbautage VHS Luzern
18.11.00 Sa	Rhein-Main	Treffen Darmstadt-Kranichstein

* Detail-Programm und Anmeldungen bei Edi Allemann
Tel./Fax 062 394 15 68

** Detail-Programm und Anmeldungen bei Bruno Rütli
Tel. 071 393 68 68 (abends)

bauwochen an der furka-bergstrecke

Wer hat Lust, am weiteren Aufbau der Furka-Bergstrecke mitzuhelfen? Die Bauverantwortlichen suchen immer Leute für Arbeitseinsätze an der Furka!

Wir suchen Arbeitswillige für Wochen- und Tageseinsätze am Samstag. Ganze Baugruppen oder auch Einzelpersonen, die zum Beispiel am Kiosk und Barwagen in Realp und Gletsch eingesetzt werden können, sind an der Furka hochwillkommen.

Die Schweizer Vereinssektionen sind im Besonderen aufgefordert, sich an den Samstagseinsätzen zu beteiligen. Die Sektionen sind gebeten zu prüfen, ob nicht zusätzliche Arbeitseinsätze möglich wären...

Offene Bauwochen: Kalenderwochen 33, 36, 39–44.

Bitte Anmeldungen frühzeitig an Fritz Pfändler, Koordinationsstelle Bau/Kiosk, Postfach 881, CH-9201 Gossau; Tel/Fax ++41 71 385 58 40 (Bitte keine Faxe zwischen 23 bis 6 Uhr)

redaktionsintern

Wir suchen zur Verstärkung der Redaktion für das «dampf an der furka» begeisterungsfähige und motivierte Dampfbahnanhänger, die uns helfen, das vorliegende, quartalsweise erscheinende Informationsmagazin weiter mit Inhalten zu füllen und herauszugeben.

Für die grafische Umsetzung suchen wir zudem eine versierte Grafikerin (es darf auch ein Grafiker sein...) aus unseren Reihen.

Interessenten melden sich bitte bei Peter Spirig (01 395 12 47 oder peter.spirig@ebp.ch).

adressen

Dampfbahn Furka Bergstrecke DFB AG

Präsident des Verwaltungsrates Peter Schwaller
Sekretariat und Reisedienst

Postfach 35
CH-3999 Oberwald
Telefon Schweiz: 0848 000 144
Telefon Ausland: ++41 27 970 10 79
Fax Schweiz/Ausland: ++41 27 970 10 78
E-Mail: dfb-reisedienst@goms.ch
Internet: www.net4u.ch/dfbfurka

Verein Furka Bergstrecke VFB

Präsident des Zentralvereins Bruno Albisser

Sekretariat
Postfach 20
CH-3428 Wiler b. U.

Weitere Adressen

Koordinationsstelle Bau

Leiter: Fritz Pfändler Telefon/Fax: ++41 71 385 58 40
Postfach 881
CH-9201 Gossau

Werkstätte Chur

Pulvermühlestrasse 20 Telefon: ++41 81 284 59 27
CH-7000 Chur Fax: ++41 81 285 12 61

Werkstätte Aarau

Kontaktperson: Werner Beer
Industriestrasse 20 Telefon/Fax: ++41 62 842 35 66
CH-5000 Aarau

Souvenirhandel

Kontaktperson: Heidi Albisser
Postfach 49 Telefon/Fax: ++41 32 665 11 24
CH-3428 Wiler b. U.

Spendenkonten

Schweiz Verein Furka-Bergstrecke VFB
Postkonto 19-11643-1
Wagenbaukonto Aarau NAB; 5201 Brugg; Postkonto 50-1083-6;
(Wagenbaukontonummer 853116-61-1)

Deutschland Verein Furka-Bergstrecke VFB
Genossenschaftsbank Weil im Schönbuch
D-71093 Weil im Schönbuch
Konto-Nr. 63 277 000, BLZ 600 692,
Spendenkonto: 63 277 018

hochlagenbegrünung eines eisenbahndammes

Das Verhalten der Vegetation in Hochlagen, d. h. ab Waldgrenze und darüber (ca. ab 1800 m Meereshöhe), zeigt ein deutlich langsames Wachstum als in tieferen Höhenlagen, verursacht durch die wesentlich kürzere Vegetationszeit (6–8 Monate tiefe Temperaturen, harte Winter). Die Pflanzen entwickeln nur unregelmässig reife Samen. Die Einwanderungsquote ist gering (verschleppen durch Vogelkot/Windverfrachtung). Durch die extreme Wasserführung (Schneesmelze/Starkgewitter) auf der beschränkten Vegetationsoberfläche werden viele Samen mechanisch zerstört, oder weggespült. Die fast rechtwinklige Sonneneinstrahlung, der stetig wehende Wind, lässt die Oberflächenfeuchte sofort verdunsten. Die Mikroklimaverhältnisse auf offenem Boden lassen die Saatentwicklung schwierig werden. Nur ein Bruchteil der letztendlich gereiften Samen überleben. Nachteilig auch der glimmerig/schiefrige Feinanteil in der «Humusschicht».

Wenn im Bergfrühling nach der Schneeschmelze im Mai/Juni die jungen Triebe überall aus dem festgepressten, grauen, übriggeblieben Pflanzenwerk hervortreten und kraftvoll, schon fast explosionsartig sich dem Sonnenlicht zurecken, kann man sich diese Widerlichkeiten kaum vorstellen. Innerhalb Tagen, ja sogar Stunden trocknen die Flächen ab, und das junge Grün verwandelt die graubraune Steinwüste in eine bunte Bergwelt. Aus der öde anmutenden Gebirgslandschaft entfalten sich Farben in Form von Pflanzen und Blüten, die wie von Zauberhand auf eine riesige Leinwand gesetzte Farbtupfer erscheinen. Wo sich das menschliche Auge an der Farbenpracht erquickt, erfreuen sich Insekten, Vögel und Wildtiere an der zarten, frischen Nahrung. Kurz und intensiv verstreicht die Vegetationszeit in den Hochalpen. Auch in den Sommermonaten ergeben sich hier oben immer wieder Kälteeinbrüche mit Schneefall, welche der Pflanzenwelt zusätzlich zusetzt und die schon sehr kurze Phase des Wachs-



tums beeinträchtigt. Um so mehr sollten wir Menschen zu unserer Umwelt Sorge tragen. Die Strecke der Dampfbahn Furka-Bergstrecke verläuft grösstenteils in dieser hochsensiblen Gebirgsvegetation, und die Bauarbeiten in den letzten Jahren zur Wiederherstellung der Gleiskörper haben ihre unvermeidlichen Spuren hinterlassen. Während den Bauphasen wurde so gut wie möglich auf die Umwelt Rücksicht genommen, dennoch mussten einige Neuanlagen wieder frisch begrünt werden, was angesichts der harten klimatischen Bedingungen an der Furka kein leichtes Unterfangen war. Zudem ist es auf über 2000 m Meereshöhe bedeutend schwieriger, für eine Hochlagenbegrünung aufgrund der extremen Vegetations- und Klimaverhältnisse einen raschen, optimalen Erfolg zu erzielen. Dies zeigt entsprechende Auswirkungen: die Erosion wirkt ungehindert auf die frisch angesäten Flächen ein, was den ganzen Wiederbegrünungsaufwand gefährden kann.

Als Beispiel einer erfolgreichen Wiederbegrünung mit erosionshemmender Wirkung dient die 1991 erfolgte Wiederherstellung eines Dammschnittes über den Muttbach, welcher sich kurz nach dem Scheiteltunnel

auf der Walliser Seite auf einer Höhe von 2120 m über Meer befindet.

Als Wiederbegrünungskonzept wurde die kombinierte Initialbegrünung mit grossem Erfolg angewandt. Während den Dammschüttungsarbeiten hatte Beat Scheuter, Landschaftsbau-Ingenieur, gezielt Pflanzen den abzutragenden Flächen entnommen, um diese hier über den Durchlass-Portalen im Hang wieder einzusetzen. Unterstützt wurde diese Massnahme mit vertikal verlegten Kokos-Erosionsschutzmatten, welche mit Eisenhaken oben an der Hangkrone im Boden verankert wurden. Die Kokosmatten verrotteten allmählich, nachdem sich die Pflanzen und die speziell aufgebraachte Hochgebirgssamen-Ansaat entwickelt hatten.

Heute, nach bald 10 Jahren zeigt sich die Böschung einigermaßen begrünt und die Erosion konnte eingedämmt werden, wobei zur weiteren Verminderung der Erosionsgefahr zusätzlich der trichterförmige Einlauf vor den Durchlässen korrigiert und tiefer gelegt wurde.

Peter Grünig

das goms – eine ferienregion

Auf die Betriebsaufnahme der DFB-Dampffahrten nach Gletsch sehr gefreut hat sich auch Goms Tourismus. So preist der Tourismusverband für den nordöstlichsten Teil des Wallis die Dampfbahn Furka Bergstrecke als neues Programm-Highlight – Eine Zusammenarbeit, an der die DFB sehr interessiert ist.

Aber auch sonst hat die Heimatregion von «Hotelkönig» Cäsar Ritz (vergleiche Bericht) für Ferienhungrige und Abenteuerlustige sehr viel zu bieten: Im Sommer finden Wanderer auf über 700 km markierten Wanderwegen alles, was ihr Wanderherz begehrt. Die Palette reicht von Gebirgs-, Gletscher- und Passpfaden bis zu gemütlichen Talwanderungen. Die drei Klassiker sind der Herrenweg (zum grossen Aletschgletscher), der Gommer Höhenweg (von Oberwald nach Bellwald) und der Rottenweg (von Oberwald nach Ernen).

Familien mit Fahrrädern können auf dem 26 km langen Naturradweg zwischen Oberwald und Ernen gemütlich die Gegend erkunden. Spezielle MTB-Trails führen Biker bis in hochalpine Regionen hinauf. Einen Hauch von Abenteuer vermitteln das Riverrafting auf der jungen Rhone sowie ein Maultier- oder Lamatrekking auf Saumpfaden. Und wer hoch hinaus will, schwebt mit dem Gleitschirm durch die für ihre hervorragende Thermik bekannten Gommer Lüfte oder geniesst bei einer Frühstücksfahrt mit den Luftseilbahnen Fiesch-Eggishorn neben dem Buffet das phantastische Panorama. Etwas beschaulicher sind die geführten Wildbeobachtungen sowie die Erkundungstouren von alpiner Fauna und Flora. Ein Geheimtipp für Inline-Skater ist der Rollerpark in Ulrichen.

Wintersportlern ist das Goms vor allem als Langlaufparadies mit über 100 km präparierten Loipen bekannt. Aber auch Skifahrer und Snowboarder kommen auf ihre Kosten, zum Beispiel auf der Fiescheralp oder in Bellwald. Abwechslung bieten Winterwanderwege, Schlittelpisten und Natureisbah-

nen. Etwas mehr Kondition erfordern die immer beliebteren Schneeschuhtouren. Alternativen, insbesondere bei schlechtem Wetter, sind auch die Hallenbäder in Blitzingen, Bellwald und Fiesch sowie das Kristallmuseum in Obergesteln.

Das Goms mit seinen 23 Gemeinden verfügt auch über kulturelle Schätze, wie die Barocken Kirchen von Münster und Reckingen sowie über 70 weitere Kapellen. Die Tradition wird in Kunsthandwerk, Schaubacken und Schaukäsen, Volkstheater sowie Sagenabenden gepflegt. Als Musikdorf international bekannt ist Ernen, mit seinem Festival der Zukunft. Dieses findet heuer vom 5. bis 18. August statt, in der Woche darauf folgt der internationale Meisterkurs für Orgel.

Unterkunft bieten knapp 70 Hotels, über 4000 Chalets und Ferienwohnungen sowie

30 Gruppenunterkünfte. Insgesamt stehen 20 000 Gästebetten zur Verfügung, also vier pro Einwohner, was die Wichtigkeit des Tourismus für die Region verdeutlicht. Knapp 60 Prozent der Berufstätigen im Goms arbeiten im Dienstleistungssektor. Wichtiger als in den meisten anderen Schweizer Regionen ist für das ganze Oberwallis die Industrie. Vielen dürfte ein Stein vom Herzen gefallen sein, als die Algroup kürzlich bekannt gab, ihr Aluwerk in Steg zumindest bis 2005 weiterzubetreiben. Allerdings musste dazu der Kanton grosszügige Steuergeschenke machen.

150 Jahre Cäsar Ritz

Am 23. Februar wäre Cäsar Ritz 150 Jahre alt geworden. In seinem Geburtsort Niederwald gedachten über 100 Gäste aus der Weltklassehotellerie, aus Politik und Wirt-





schaft dem «König der Hoteliers», angeführt von Madame Monique Ritz. Die 78-jährige Schwiegertochter von Cäsar Ritz ist die letzte Vertreterin der Ritz-Dynastie.

Cäsar Ritz gilt als Begründer der modernen Hotellerie. Paris verdankt ihm das Ritz Hotel, London das Carlton. Seine Philosophie: ausgeklügelte Architektur, grenzenloser Luxus, raffinierte Küche, Eingehen auf die extremsten Wünsche des Gastes. Mittlerweile gibt es in 14 Ländern Ritz-Carlton-Hotels. Deren heutiger Präsident, Horst Schulze, konnte

übrigens nicht zu der Gedenkfeier ins Goms kommen, da er von US-Präsident Clinton den höchsten Wirtschaftspreis der USA in Empfang nehmen durfte. Der «Malcolm Baldrige National Quality Award» wurde erstmals an ein Unternehmen aus dem Dienstleistungsbereich vergeben.

Dabei hatte die Karriere von Cäsar Ritz gar nicht so verheissungsvoll begonnen. Studieren wollte er nicht und seine Lehrstelle im «Couronne» in Brig wurde von Hotelier Josef Escher, einem Freund des Vaters, gekündigt. Seinen Traum von einem eigenen Luxushaus konnte der Bauernsohn in Paris nach einem märchenhaften Aufstieg vom Hilfskellner zum Direktor verwirklichen. Währenddessen machte er auch in Wien, Monte Carlo, Baden-Baden, Rom und Madrid halt. 1898 wurden schliesslich «Le Ritz» in Paris und das Carlton in London eröffnet. Das aufreibende Leben voller Belastungen verlangte jedoch seinen Tribut: Nach einem physischen und psychischen Zusammenbruch musste Ritz 1903 seine Hoteltätigkeit aufgeben. Nach seinem Tod in einer Klinik in Küsnacht wurde Cäsar Ritz in Paris beige-

Zu Ehren von Cäsar Ritz wird rund um Niederwald auf die Wandersaison 2001 ein Themenpfad gebaut. Dieser soll in die Philosophie des grossen Hoteliers einführen und zeigen, wie er seine Jugend verbrachte. Die Ritzsche Philosophie auf dem Teller ist schon jetzt zu haben. Einige ausgewählte und geprüfte Restaurants und Hotels im Goms haben im Namen von Cäsar Ritz die exquisite Küche wieder aufleben lassen.

Mit Volldampf zum Rhonegletscher:

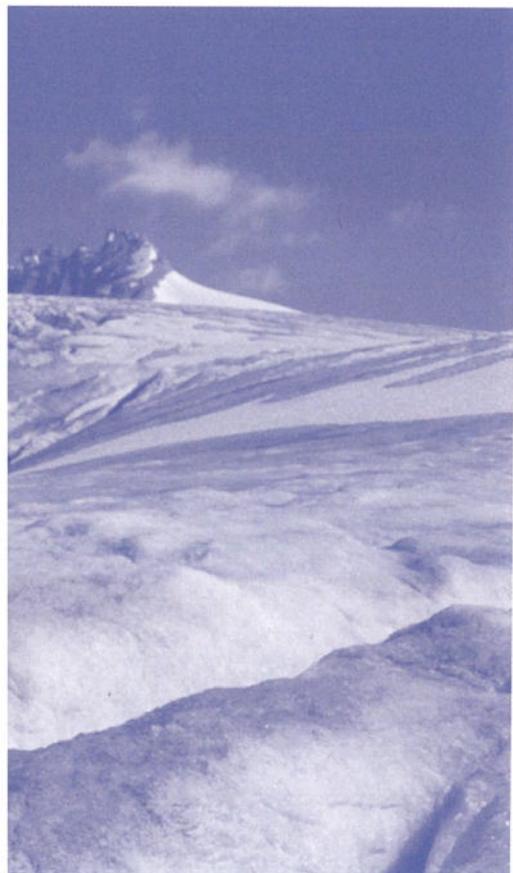
Das Angebot von Goms Tourismus

Die DFB bietet attraktive Wander- und Reiseprogramme rund um eine Dampfbahnfahrt Realp–Furka–Gletsch (2. Klasse) an. Reisettermine sind vom 26. Juli bis 21. September jeweils Mittwoch/Donnerstag und Samstag/Sonntag. Zum Basisprogramm gehören eine Übernachtung im Hotel Belvédère am Rhonegletscher (Apéro in der Eisgrotte) inklusive Abendessen und Frühstück. Das Gepäck wird von Realp ins Hotel und dann nach Gletsch oder Oberwald transportiert. Folgende Zusatzprogramme sind buchbar:

1. «Rhonegletscher» Eine Gletscherwanderung vom Hotel über den Rhonegletscher via Nägelisgrätli zur Grimsel-Passhöhe. Anschliessend Postbusfahrt nach Oberwald und dann mit der FO zurück nach Realp.
2. «Zahnstangen-Safari» – Eine Wanderung vom Hotel via Muttbach, Gletsch nach Oberwald. Stellenweise verläuft die Route nahe der Furka-Bergstrecke. Von Realp gelangen Sie mit der FO zurück nach Realp.
3. «Alte Furkastrasse» – Vom Hotel geht's zu Fuss auf die Furka-Passhöhe, dann via Furbäch, Lichere, Gand nach Oberwald und schliesslich mit der FO nach Realp. Die Wanderung kann mit der Sesselbahn Hungerberg verkürzt werden.
4. «Furkastock» – Wanderung Hotel – Furka Passhöhe, von dort per Postbus nach Realp.
5. «Alles Bus» – Der Postbus fährt Sie via Gletsch nach Oberwald, wo Sie in den FO-Zug nach Realp steigen.

Das detaillierte Programm mit Preisliste und Anmeldeunterlagen ist beim DFB-Reisedienst erhältlich.

Julian Witschi



schneeräumung mittels gps an der furka

Die Schnee- und Eisräumung entlang der Furka-Bergstrecke gestaltet sich im Mai oft schwierig, weil das Trasse unter einer zum Teil mehrere Meter dicken Schnee- und Eisschicht liegt und die Orientierung im Gelände dadurch eingeschränkt ist. In den Bereichen der bekannten Lawinenzüge türmt sich der betonharte Lawinenschnee meterhoch. So ist es besonders wichtig, die verfügbaren technischen Mittel und das Personal effizient einzusetzen, schliesslich lautet die Devise: innerhalb dreier Wochen die Strecke von Realp nach Gletsch räumen!

Die Räumung erfolgt mit Baggern, Motorfräsen, einer Diesellok mit angebauter Schneefräse sowie ca. 14 Hilfskräften, welche für den «Oberarm-Hydraulikeinsatz» geeignet sind.

Etappen

- Woche 1: Von Realp bis Steffenbachbrücke, inkl. Aufrichten der Klappbrücke
- Woche 2: weiter bis Muttbach. Dazwischen liegen grosse Schneeflächen...
- Woche 3: Von Muttbach bis Gletsch inkl. Bahnhofsgelände und Zugänge zu Lokremise räumen

Sicherheit

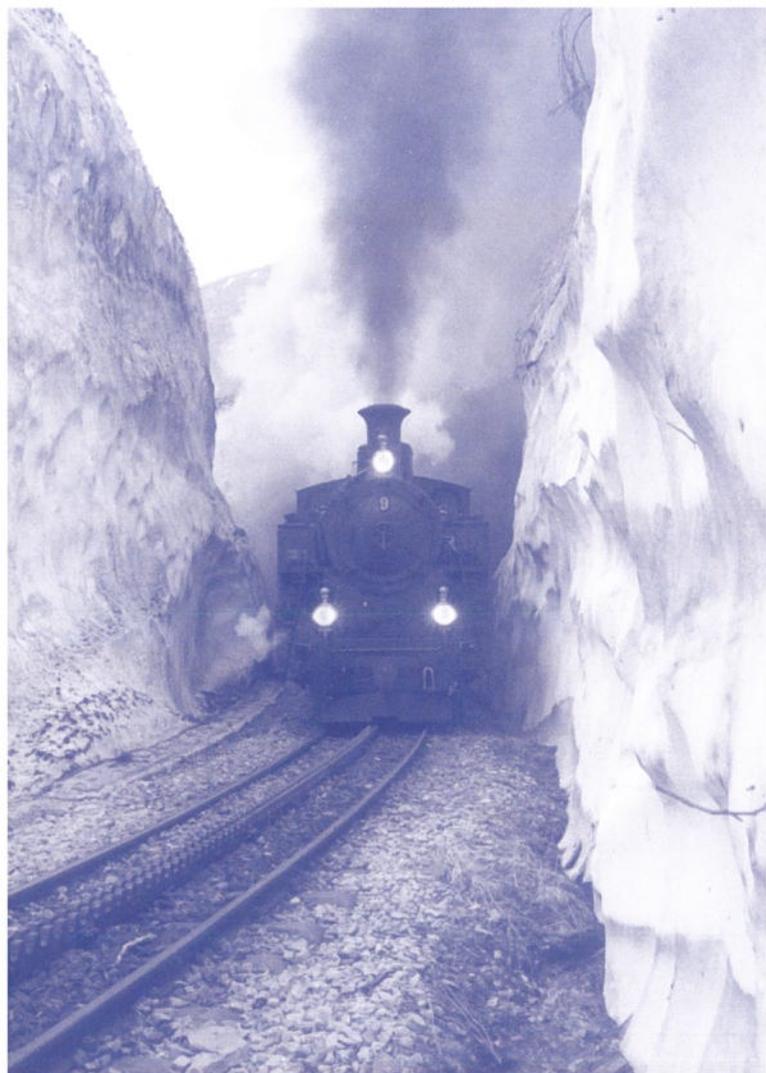
Die Region, in welcher die Furka-Bergstrecke mit ihren Gleisanlagen liegt, ist 7 Monate vom Jahr eine Einöde (Juni bis Oktober Baubetrieb, Mitte Juli bis erste Woche Oktober Fahrbetrieb = nur 12 Wochen).

Gefahren und Sicherheitsaspekte beim Schneeräumen

Gefahren lauern überall: Allen voran stellen die Schneemassen, die noch an den Berghängen kleben, eine latente Lawinengefahr dar. Das Personal ist mit Lawinen-Verschütteten-Suchgeräten (LVS) Typ «Barryvox» von der Schweizer Armee (mietweise) ausgerüstet. Wenn nötig (bei noch akuter Lawinengefahr), ist auf der Hanggegenseite ein versierter Beobachter mit Funkgerät und Signalhorn postiert. Selbstverständlich informiert man sich auch bei der einheimischen Bevölkerung, militärischen Dienststellen (Schnee-/Winterspezialisten) über die Einschätzung der Lawinengefahr. Zudem können Schneebrücken einstürzen oder durch Schmelzwasser entstandene Hohlräume einbrechen.

Auch ist verboten, sich näher als zehn Meter vor den Schneefräsen aufzuhalten, weil immer wieder Steine wie Geschosse durch die Schleudertrommeln (120 U./min) nach vorne katapultiert werden. Rund um die Schleuderräder sollten sich auch keine Personen aufhalten, denn ein Ausrutscher auf dem Schneefeld könnte tödliche Folgen haben. Mit dem Bagger müssen die harten Eismassen auf weiten Streckenteilen «aufgekratzt» werden, damit die Diesellok-Schleuder in der Lage ist, das Material auszuwerfen. Wenn die Räummannschaft bis nach den Alt-Senntum-Tunnels durchgedrungen sind – zwischen Tunnel 1 und 2 können sich Schneehöhen von bis zu zehn Metern ansammeln! – ist meistens die härteste Arbeit vollbracht. Beim Freilegen der Tunnelöfen, die vier Meter hoch und 2 Meter breit sind, muss daher auch von Hand nachgebessert werden. In den Tunnels bilden sich zudem oft gewaltige Eistüme, entstanden durch stetig eindringendes Wasser durch das Tunnelgewölbe.

Mit der Diesellokfräse kann eine Schneemasse bis zu etwa einem Meter Höhe geschleudert werden. Höhere Schneemengen werden mit den übrigen zwei Fräsen auf





dieses Niveau reduziert, wo bei harten Schnee- und Eismassen der Bagger zum Einsatz kommt. Die verbleibenden Eismassen werden danach aus dem Trasseebereich geschleudert, welcher danach oft eher an einem Schnee- und Eiskanal erinnert denn an eine Eisenbahnstrecke (siehe auch Bild dazu). Der Triebstoffverbrauch ist beträchtlich: Die kleinste Motorfräse schluckt 80 Liter pro Tag, die Diesellok mit Anbaufräse verbraucht von Realp bis Furka und zurück 170 Liter.

Eine ganz neue Methode

Oft ist es aber so, dass nicht genau bestimmt werden kann, wo sich das Trasseebefindet. Einige altbewährte Routiniers bringen wohl ihre grosse Erfahrung ein und können eine Sondierbohrung ungefähr am richtigen Ort ansetzen. Stösst man dabei glücklicherweise auf ein Schienenstück, weiss man noch nicht, ob es sich dabei um die linke oder rechte Schiene handelt. Oft-

mals muss von Hand mit «Oberarm-Hydraulik» vorgearbeitet oder nachgebessert werden. Dann ist's besonders ärgerlich, wenn irrtümlich in abweichender Richtung zur Gleisachse «gebuddelt» worden ist...

Das brachte die «Schneemänner» auf eine Idee... GPS!

GPS ist ein Positions-Ermittlungs-System, das weltweit jederzeit Auskunft über den exakten Standort geben kann. Es bezieht die Daten von 32 Satelliten, die sich entlang des Äquators auf einer geostationären Bahn befinden. Ein auf der Furka-Bergstrecke mitgeführter Empfänger berechnet den augenblicklichen Standort anhand von den eintreffenden Signalen, welche von den momentan am Himmel befindlichen Satelliten ausgesendet werden. Wird noch ein genau bekannter Referenzpunkt in die Messungen einbezogen, kann die Position auf Zentimeter genau angegeben werden (Die Genauigkeit der Positionsbestimmung erfuhr im letzten Jahr eine merkliche Steigerung, da die US-Armee, der das GPS-Satellitensystem gehört, auf die Chiffrierung und somit die Verfälschung der Signale verzichtet hat).

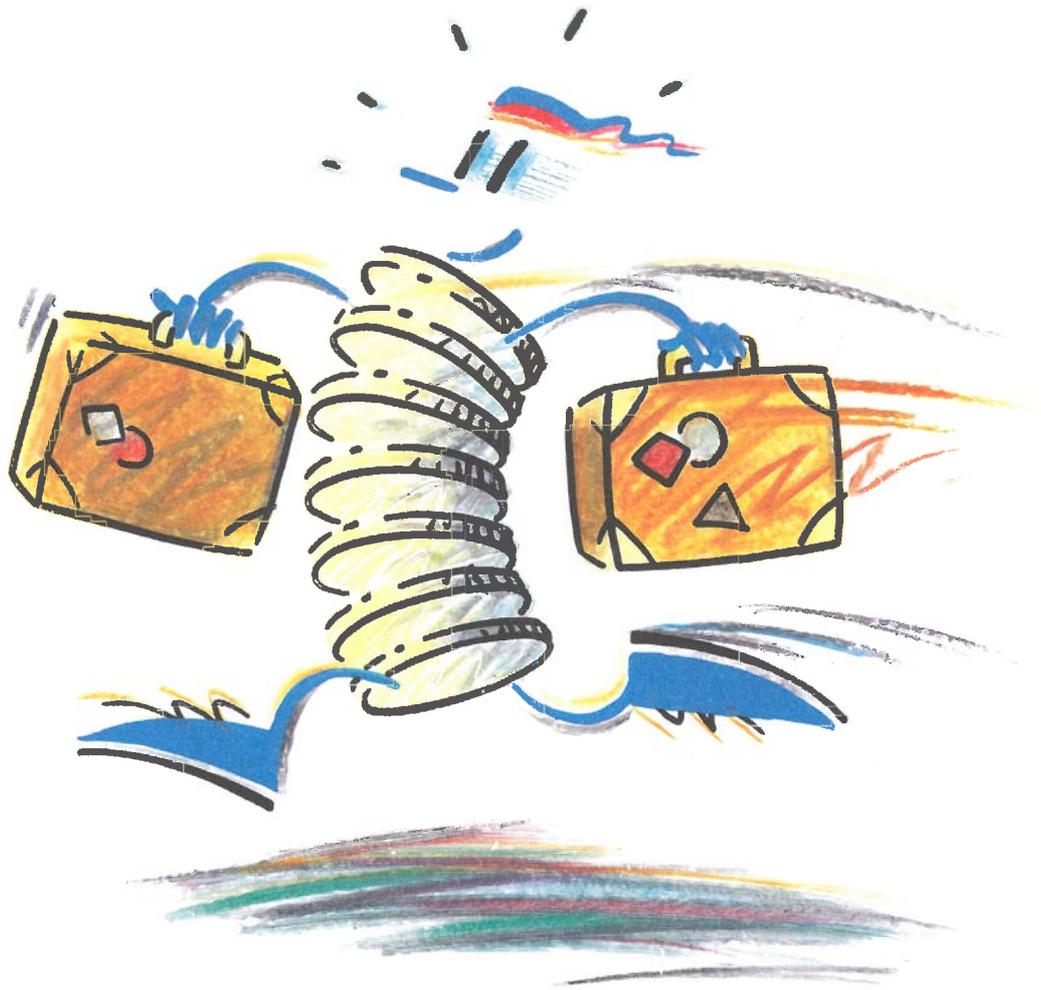
Der Einsatz von GPS für die Schneerräumung an der Furka Bergstrecke bedingt aber, dass die Streckenlage des Gleises op-

timal vermessen ist. Noch im Spätherbst 99 wurden deshalb erste Trasse-Vermessungen durch unsere Leute vorgenommen. Der relativ milde Winter 2000 erlaubte den erstmaligen versuchsweisen Einsatz dieser Technik. Die Resultate waren für unser noch unerfahrenes Team ermutigend. Bei der Interpretierung der Messwerte kann sicher noch viel verfeinert und verbessert werden. Wenn das Team von der Lizenzfirma noch weitere dienliche Instruktionen und Kniffe erhält, kann der nächste Winter getrost kommen...!

Der gezielte Einsatz von GPS ermöglicht beträchtliche Zeitersparnis, Treibstoffersparung und einen effizienten Material- und Personaleinsatz.

Peter Grünig

**Mit uns haben Sie mehr
von der Welt.**



Kantonbank