

4 / 87

RETTET

DIE
FURKA-BERGSTRECKE



Verein 3981 Gletsch
furka bergstrecke

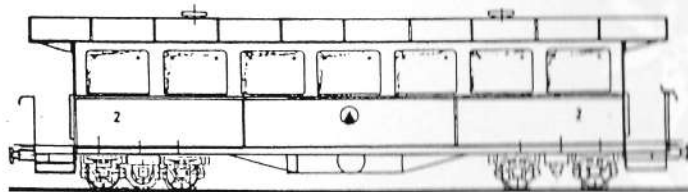


Ingenieurbüro für Hochbau, Tiefbau Planung und Vermessung

Effretikon, Chur, Glarus, Luzern, Sarnen
Wassen, Winterthur, Zug, Zürich

Wir wünschen dem Verein Furka Bergstrecke gutes Gelingen
und viel Erfolg bei seinen Bemühungen.

NEU und einmalig ist die Bauweise dieses Wagenmodells!
Passend auf die Spur IIm und einsetzbar mit LGB!



Das Vorbild ist im Besitze des Vereins Furka-Bergstrecke, gehörte zuvor zum
Rollmaterialpark der Brig-Visp-Zermatt-Bahn und trug die Nummer B4 2224.

Fr. 250.— (Bausatz Art. 8510) komplett mit Farbe und Klebstoff. (DM 265.—)

Jetzt lieferbar: **Sitzbänke Set zu Fr. 26.— (DM 33.—)**

Bezugsquelle: Werbematerialstelle Verein Furka-Bergstrecke,
Oberdierikerstrasse 5, 6030 Ebikon

erm Modellbau

4e année
Tiré à 6000 exemplaires
quatre fois par an

4. Jahrgang
Auflage 6000 Stück
erscheint 4mal jährlich



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3981 OBERWALD

Redaktion/Rédacteurs:

Beat H. Schweizer, Bielgasse 35, 4425 Titterten, (0049) 061 96 20 32
Alfred Gysin, Im Lutereich 44, 4411 Seltisberg

Übersetzungen/Traductions: Rupert Taylor, Feldheim, 6027 Römerswil,
Hans Maurer, 1233 Bernex, Yves Muller, 1093 La Conversion

Druck/Imprimé par: Dietschi AG, Buchdruck-Offset, 4437 Waldenburg

Unsere Anschriften

Kontaktanschrift BRD

Verein
Furka-Bergstrecke
Mitgliederdienst
Postfach 3468
4002 Basel

DFB
Dampf- und Bergbahn Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat
Postfach 4922
6002 Luzern

Wolfgang Schmidt
Sonnenhalde 22
7480 Sigmaringen
Tel. 75712030 (abends)

Unsere Konten

Für Einzahlungen aus der BRD für die DFB und Mitgliederbeiträge für den Verein:
Konto-Nr. 2 299 899, Bankleitzahl 680 700 30, (Deutsche Bank, Filiale Freiburg)

Für Einzahlungen aus der BRD für den Verein:
Schweizerische Bankgesellschaft, Frauenfeld, Konto-Nr. 403.435.M1,
Verein Furka-Bergstrecke

Für Einzahlungen aus der Schweiz für die DFB:
DFB, Dampf- und Bergbahn Furka-Bergstrecke AG, 3981 Oberwald, PC 19-5011-3 Sion

Für Einzahlungen aus der Schweiz für den Verein:
Verein Furka-Bergstrecke, 3981 Gletsch, Konto «K», PC 85-3326-5 Frauenfeld

Wünsche zum Jahreswechsel

Der Zentralvorstand des Vereins Furka-Bergstrecke und der Verwaltungsrat der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, entbieten Ihren Mitgliedern und Aktionären die besten Wünsche zum neuen Jahr. Mögen sich die Ziele der beiden Organisationen und jene der einzelnen Mitglieder und Aktionäre in bestem Einvernehmen und bei bester Gesundheit verwirklichen lassen!

Diesen Wünschen schliesst sich die Redaktion des Mitteilungsblattes gerne an.

Auf ein gutes 1988!



Jahresziel erreicht

Am 16. Oktober 1987, um 11.27 Uhr erreichte erstmals seit der Stilllegung der Furka-Bergstrecke im Jahre 1981, ein Bauzug der DFB die Steffenbachbrücke.

Sämtliche Unwetterschäden vom 25. August waren bis zu diesem Zeitpunkt durch ausserordentlichen Einsatz der Baugruppe und weiterer Mitglieder, die tages- oder wochenweise mitgeholfen haben, beseitigt.

Die drei Sentumstafel-Tunnels sind fast vollständig saniert, sodass sie durchfahren werden können. Durch die Unterzeichnung des Kaufvertrages am 14. Oktober 1987 ist die Strecke von Realp bis in die Mitte des Scheiteltunnels von der FO in das Eigentum der DFB übergegangen. Der Abschnitt Furka-Gletsch soll bis zum Erscheinen dieses Mitteilungsblattes ebenfalls ins Eigentum der DFB überführt werden.

Verein Furka-Bergstrecke

Eine erfolgreiche Sammelaktion, unsere Mitglieder in der Schweiz sind durch die Zusendung der Unterlagen informiert, ist erfolgreich abgeschlossen. Mit den eingegangenen finanziellen Mitteln konnten zum Teil einige Verbindlichkeiten abgelöst werden, andere sind zweckgebunden. Über diese Verwendung der restlichen Gelder werden die Mitglieder zur gegebenen Zeit in geeigneter Form informiert.

Der Zentralvorstand hat die von einer Spezialkommission erarbeiteten Pflichtenhefte unter Berücksichtigung einiger kleiner Anpassungen verabschiedet. Ein wichtiger Punkt darin ist die Errichtung eines Sekretariates das mit einer Halbtagesstelle besetzt werden soll. Der Vorschlag muss von der Generalversammlung genehmigt werden, bevor dieser Schritt vollzogen werden kann. Diese zentrale Informations-, Archiv- und Sekretariatsstelle ist für die Arbeit der Zentralvorstandsmitglieder sehr wichtig, sie können somit von allen Versand-, Schreib und Nebenarbeiten entlastet werden und ihre Kapazität mit höhergestellten Tätigkeiten füllen. Ein weiterer markanter Punkt ist die Neuorganisation der PR-Abteilung. Die Untergruppen Mitteilungsblatt, Ausstellungen, Presse etc. werden personell neu besetzt, oder überhaupt erst geschaffen, da diese Aufgaben praktisch von nur zwei Personen erledigt wurden. Mittlerweile ist der Aufwand so gross geworden, dass die anfallenden Arbeiten die Kapazitätsgrenze der angesprochenen Personen weit überschritten haben. Für die einzelnen Untergruppen in der Öffentlichkeitsarbeit müssen jetzt also die erforderlichen

Leute rekrutiert werden. Über Nennungen ist der Redaktor des Mitteilungsblattes dankbar.

Die Lehrlinge der Berufsverbände der Schweizerischen Metall Union werden sich in einem Lager im Jahre 1988 an der Furka-Bergstrecke einfinden. An den Generalversammlungen der Berufsverbände im Kongresshaus in Biel wurde über das Vorhaben informiert.

Winterarbeiten

Sehr dringende Wartungs- und Fertigstellungsarbeiten sowie Bau- und Konstruktionsarbeiten an bisherigem und neuem Rollmaterial warten auf Erledigung!

Die Diesellok und Spezialwagen müssen auf Vordermann gebracht werden. Diese Arbeiten müssen während des Winters 1987/88 bewältigt werden. Rechtzeitig auf die Bausaison 1988 hin müssen die Fahrzeuge einsatzbereit sein. Die bewährte «Arbeitsgruppe Goldau» braucht deshalb zusätzliche, freiwillige Arbeitskräfte. Fachleute vieler Branchen — vor allem Metallbearbeitung — und Hilfskräfte, sind an jedem Wochenende sehr willkommen.

Man trifft sich jeden Samstag morgen um 09.00 Uhr zum Einsatz in der «DFB-Ecke» des Bahnhofbuffets Goldau.

Telefonische Auskunft erteilt bereitwillig abends ab 17.00 Uhr unser Manfred Willi. Seine Telefonnummer lautet: 041 82 25 93
Packt die Arbeit an und denkt daran: Jede Fronarbeitsstunde hat für unsere Bahn Gold im Munde!

Führ Ihren wertvollen Einsatz ist Ihnen der Dank im voraus sicher.

Rückkauf von DFB-Aktien

Der Verein Furka-Bergstrecke wiederholt sein Angebot, eventuell zum Verkauf anstehende Aktien der DFB zum Nominalwert anzukaufen.

Dies betrifft Aktien der ersten und zweiten Zeichnung mit einem Nominalwert von sFr. 100.—.



Einladung zur 4. ordentlichen Generalversammlung

Samstag, 19. März 1988, Rest. Rössli, Oensingen, 14.00 Uhr

Traktanden

- 1.1 Begrüssung
- 1.2 Traktandenliste
- 1.3 Wahl der Stimmenzähler
2. Genehmigung Protokoll der 3. ordentlichen Generalversammlung vom 4. 4. 1986 in Winterthur
3. Genehmigung des Jahresberichtes 1987 des Zentralpräsidenten
 - 4.1. Genehmigung der Jahresrechnung 1987
 - 4.2 Genehmigung des Revisorenberichtes
 - 4.3 Genehmigung des Budgets 1988
5. Entlastung des Zentralvorstandes
6. Festlegung des Mitgliederbeitrages 1989
 - 7.1 Wahl des Zentralvorstandes
 - 7.2 Wahl des Zentralpräsidenten
 - 7.3 Wahl der Rechnungsrevisoren
8. Vergabe 5. GV 1989
9. Orientierung über das Arbeitsprogramm 1988
10. Varia

Die Unterlagen zu den Traktanden 2, 3 und 4 werden rechtzeitig zugestellt, bzw. an der Generalversammlung aufgelegt.

27. Oktober 1987

Mit freundlichen Grüssen
VEREIN FURKA-BERGSTRECKE
für den Zentralvorstand:

A. Gysin
(Präsident)

B. Albisser
(Sekretär)



Invitation à la 4e assemblée générale ordinaire

Samedi, le 19. mars 1988, Rest. Rössli, Oensingen, 14.00 h

Ordre du jour

- 1.1 Salutations
- 1.2 Ordre du jour
- 1.3 Election des scrutateurs
2. Approbation du procès-verbal de la 3e assemblée générale du 4. 4. 1986 à Winterthur
3. Approbation du rapport annuel 1987 du président central
 - 4.1. Approbation des comptes 1987
 - 4.2 Approbation du rapport des vérificateurs des comptes
 - 4.3 Approbation du budget 1988
5. Décharge du comité central
6. Détermination du montant des cotisations 1989
 - 7.1 Election du comité central
 - 7.2 Election du président central
 - 7.3 Election des vérificateurs des comptes
8. Evaluation 5. Assemblée Générale 1989
9. Orientation sur le programme de travail 1988
10. Divers

Les documents relatifs aux points 2, 3 et 4 de l'ordre du jour seront remis en temps opportun, respectivement à l'assemblée générale.

27 octobre 1987

Avec nos meilleures salutations
ASSOCIATION LIGNE SOMMITALE
DE LA FURKA
Pour le comité central:

A. Gysin
(Président)

B. Albisser
(Secrétaire)

Sektionsnachrichten

Sektion Ostschweiz

Am Sonntag, 6. September 1987, versammelte sich ein (beschämend) bescheidenes Grüppchen Unentwegter zur eingeladenen Dampfzug-Fahrt in Bauma. In voller nostalgischer Pracht standen das Doppelgespann Loks mit angehängten 7 Personenwagen zur Abfahrt bereit. Ungezählte Eisenbahn-Fans bevölkerten den Bahnhof, bestaunten fachsimpelnderweise die Lokomotiven und Wagen, oder verpflegten sich kurz an bereitgestellten Tischen und Bänken.

Pünktlich und nach altem Zeremoniell wurde der vollbesetzte Zug abgefertigt und ab ging's dampfend und fauchend, pfeiffend und qualmend Richtung Bäretswil/Hinwil. Gemütlich zogen die Landschaft, Wälder und Felder, Luxusvillen und Schrebergärtchen zwischen den Rauchschwaden an uns vorbei. Aus den offenen Fenstern hörte man fröhliches Gelächter — es wurde eifrig geknipst und gefilmt, nicht zuletzt den Staunenden am Weg- oder Strassenrand zugewinkt. An mehreren Strassenübergängen amtierten anstelle von Bahnschranken auffällige Strassenwärter, die den Verkehr aufhielten, um dem Dampfzug den Vortritt zu gewähren. Der Neid der Automobilisten war nicht zu übersehen!

Schaulustige und Eisenbahn-Freunde begrüßten unseren Dampfzug in Hinwil. Doch, zuerst galt es die Taschentücher zücken, um die nach all den Ausgucken «staubigen» Augen zu säubern. Beim 20-minütigen Halt in Hinwil konnten wir aus nächster Nähe die Wartung der Lokomotiven verfolgen. Ab Bahnhofs-Hydrant wurde mit frischem Wasser «gestillt», minutiös wurde alles Notwendige überprüft und kontrolliert. Freundlich-geschäftig war die ganze Besatzung in Amt und Würde.

Bei der Rückfahrt fand für unser Grüppchen die Dampflok-Reise in Neuthal ihren Abschluss. Der wohlgesinnte Petrus er-

möglichte uns noch einen Spaziergang zurück bis Bauma. Der Wanderweg war zu nass, also verlegten wir unseren Bummel auf die Bahntrasse. Übermütig auf den Schienen balancierend, oder bedächtig über die altherwürdigen Schwellen gehend, erreichten wir eine nette Gartenbeiz, wo wir bei einer Stärkung den erlebnisreichen, fröhlich-gemütlichen Sonntagsausflug abrundeten.

Den Daheimgebliebenen darf gesagt sein: Schade, Ihr habt wirklich etwas verpasst!

Die Berichterstatlerin
Hannelore Brassler-Bleuler

Sektion Aargau

Wie in Heft 3/87 vorgemeldet führten wir am 21. November unsere erste Sektions-Zusammenkunft durch. Rendez-vous-Ort war der Bahnhof Aarau. Dank der Vermittlung unseres Vorstandsmitgliedes H. Schibli (SBB-Beamter) konnten wir bahntechnische Einrichtungen der WSB und SBB besichtigen. Dies war natürlich äusserst interessant und stiess bei unseren Mitgliedern auf grosses Interesse.

Anschliessend fuhren wir mit der WSB nach Suhr bis auf die Haltestelle «AUSWEICHE». Gleich nebenan steht das Gasthaus «KREUZ» wo wir im grossen Saal Unterkunft fanden. Zu unserem grossen Vergnügen durften wir den Zentral-Präsidenten Alfred Gysin in unserer Mitte begrüßen.

Er berichtete uns einleuchtend über viele Détail-Probleme und Fragen unseres Bahnvorhabens.

Als weiteren Leckerbissen führte uns Herr E. Abächerli von Giswil seinen Film über den Dampfbetrieb auf der Brünigstrecke vor. So ungefähr wird es auch auf unserer DFB-Strecke einmal aussehen.

Im anschliessenden Frageteil unserer Zusammenkunft wurden die Fragen der Mit-

glieder beantwortet die diese einsandten oder spontan vorbrachten. Wir hoffen, dass alle Frager befriedigt waren.

Als zweiten Film konnte das Vorstandsmitglied G. Aellen durch ein Mitglied des Film-Clubs Aarau einen 16mm-Ton-Farbfilm über den FO-Bahnbetrieb vorführen lassen. Die Filmteile die die Bergstrecke zeigten — welche ja nun unserer Organisation gehört — waren für uns natürlich ganz besonders eindrücklich.

Das Personal und die Küche des Gasthofes «KREUZ» in Suhr bewirteten uns vorzüglich. Es kann sehr wohl sein, dass wir nicht das letzte Mal dieses Haus bevölkerten. Dies besonders weil es direkt an der Station «AUSWEICHE» der WSB liegt.

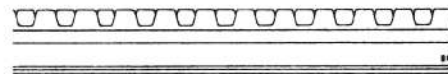
Der Vorstand hofft, dass die Zusammenkunft vom November möglichst viele der Anwesenden befriedigte. Wer Verbesserungen oder andere Vorschläge zu machen hat möge dies doch ohne jede Hemmung tun damit diese zukünftig möglichst berücksichtigt werden können.

Über das sonstige Geschehen der letzten Monate in der Sektion Aargau ist nur noch zu berichten, dass den verschiedenen Aufrufen für Fronarbeitseinsätze kein überwältigender Erfolg beschieden war.

SCHADE! Vermutlich konnten eben die meisten Leute nicht so kurzfristig umdisponieren. Diejenigen die an der Arbeit waren berichteten — trotz meistens strenger Arbeit — von den Aufenthalten an unserer Bahnstrecke von einem eindrücklichen Erlebnis. Speziell die Arbeiten zur Behebung der Unwetterschäden seien eine ganz tolle Sache gewesen. Man habe wieder einmal gesehen was «DAS AM GLEICHEN STRICK ZIEHEN» zuwege bringe!

Der Vorstand rechnet natürlich damit, dass zukünftig auch aus unserer Sektion recht viele «MANN/TAGE» für Fronarbeit registriert werden können.

Hans Weber



Sektion Nordwestschweiz

Wie bekannt war führten die Sektionen SO und NW-CH vom 26. 9. bis 3. 10. 87 ihr Lager in Gletsch durch.

Mit Sack und Pack trafen am Samstag die angemeldeten Personen sowie ein Lastwagen voll mit Material ein. Und schon begann die Arbeit, Einrichten, Lastwagen abladen, Material bereitstellen.

Bald schon tauchte ein grosser Mangel auf, der das Lager ernsthaft zu gefährden schien.

In der Küche fehlte es an der nötigen Sitzgelegenheit. Kurzerhand wurde Schreinerwerkzeug ausgepackt und unter Anleitung der versammelten Gesellschaft wurde eine Bank gezimmert.

Doch dann begann die grosse Arbeit. Einige machten sich an die Abdeckung der Putzgruben andere betätigten sich mit Malerarbeiten und die beiden Schlosser machten sich an die Depottore.

Die alten Depottore wurden abgerissen und bald schon konnten die ersten neuen Türrahmen eingepasst werden.

Noch fehlte das Holz in dem Rahmen und gestrichen musste es auch noch werden. Doch dann war es soweit. Das erste Tor war bereit zum Einbau. In der Zwischenzeit war auch die erste Putzgrube fertig abgedeckt.

Ab und zu kam die Arbeit auch ins Stocken, denn ein gar guter Duft verbreitete sich von der Küche her durchs Depot. Fleissige Hände sorgten für das leibliche Wohl der Mannschaft. Frisch gestärkt ging es dann wieder ans Werk.

Bis Ende Woche war auch das zweite Tor fertiggestellt, die Putzgruben gedeckt und das Depot aufgeräumt, aber oh Schreck: Der Stein muss weg, der auf den Schienen liegt, denn er versperrte unserem Eisenbahnwagen den Weg in den wintersicheren Unterstand! Guter Rat war teuer.

Von Hand war es nicht möglich diesen Brocken wegzuräumen. Da half nur noch eine Sprengung.

Ein Sprengspezialist, der an der Furkstrasse arbeitete, führte uns diese Arbeit durch. So blieben für uns nur noch «Stein-

chen» die aus dem Geleise gehoben werden mussten. Damit war der Weg frei. Der Wagen, der uns von der BVZ übergeben wurde, konnte ins Depot geschoben werden.

Nach Abschluss dieser Arbeiten war auch das Lager zu Ende. Die gesetzten Ziele wurden, dank grossem Einsatz der Mitwirkenden, erreicht.

In der Hoffnung, im nächsten Jahr mit einer noch grösseren Beteiligung von Mitgliedern wieder ans Werk gehen zu können, danken wir allen Mitwirkenden für Ihren Einsatz.

Robert Trachsler, Präsident

ACHTUNG: Terminkalender 1988

Unsere Monatsversammlungen finden wie folgt statt:

26. Januar / 29. März / 26. April (GV) / 31. Mai / 28. Juni / 30. August / 24. September bis 1. Oktober Lager (prov.) 25. Oktober / 29. November

Auf Ihr zahlreiches Erscheinen im Rest. Salmen am Bahnhof, Pratteln
Telefon 061 / 81 51 45

freuen wir uns.

Der Vorstand wünscht Ihnen ein gutes Neues Jahr.

Sektion Innerschweiz

Am 12. September morgens 9 Uhr traf sich eine relativ kleine, aber gut gelaunte und arbeitswillige Gruppe von Sektionsmitgliedern auf dem Bahnhof Realp. Nach kurzer Instruktion durch Bauchef Walter Willi ging nach einem stärkenden Kaffee ans Werk. Wir staunten nicht schlecht, als dort wo vor 10 Tagen die Schienen noch im reisenden Flussbett hingen, schon wieder fester Boden lag. Mit dem Bauzug wurde laufend neuer Schotter herbeigeführt, während die Krampequipe gleichzeitig in

voller Aktion war. Sogleich begannen wir mit Räumungsarbeiten im Bereiche der verschütteten Streckenabschnitte bis unterhalb der Wilerbrücke. Nach dem wohlverdienten Mittagsrast wurde wiederum flott zugegriffen und gegen 16 Uhr war es dann soweit. Nach 19-tägigem Unterbruch fuhr die HGm 2/2 erstmals wieder in die Zahnstange ein und Hans Müri «chauffierte» den ganzen Tross von Helfern bis unterhalb des ersten Tunnels. Dort erläuterten Aldo Contratto und Walter Willi die vorgesehenen Wiederinstandstellungsarbeiten im Bereiche der zerstörten Stützmauern. Für den Rest des Tages betätigten wir uns wiederum im untern Abschnitt, wobei Pickel und Schaufel langsam aber sicher schwerer zu werden schienen.... Müde, verschwitzt und hungrig aber voll von Zufriedenheit beschlossen wir diesen ergiebigen Arbeitstag.

Am 3. Oktober fanden sich wiederum einige Aktivisten in Realp ein. Diesmal befand sich unsere Arbeitsstelle zur Hauptsache zwischen Tunnel I und II, wo die Auswirkungen des Unwetters noch voll sichtbar waren. Mit gemischten Gefühlen wagten wir uns an einen meterhohen und rund zehn Meter breiten Schuttkegel, der mit zentnerschweren Steinen gespickt war, wobei der Schweiss bald in Strömen floss. Gegen Mittag erlöste uns Beny Christen, der sich mit dem Bagger durch den Tunnel gewagt hatte, von der harten Arbeit. Nach einer knappen Stunde war die Stelle soweit geräumt, dass wir uns an die Freilegung von Schienen, Zahnstangen und Wassergräben machen konnten, was dann bis zum Abend weitgehend bewerkstelligt wurde.

Diese zwei Arbeitstage machten es deutlich; neben dem profimässigen Einsatz der Goldauer Baugruppe sind solche Arbeitseinsätze sinnvoll und auch notwendig, da es nie an Arbeiten mangelt, die auch durch Laien ausgeführt werden können. Mit der befriedigenden Gewissheit, auch ein wenig zum Jahresziel, nämlich die Steffenbachbrücke auf Schienen zu erreichen, beigetragen zu haben, konnte ein Teil des Jahresprogrammes der Sektion

Innerschweiz erfüllt werden. Zu hoffen bleibt, dass sich bei den nächstjährigen Einsätzen noch einige Mitglieder mehr zur Mithilfe motivieren lassen. In diesem Sinne sei gesagt: bis zum nächsten Mal im Sommer 1988!

Sektion Bern

Nachdem sich der Ausflug der Sektion Bern im Herbst 1985 an die Furka-Bergstrecke einer sehr guten Beteiligung erfreute, stand er auch dieses Jahr in leicht abgeänderter Form nochmals auf dem Programm, und zwar am Samstag, 12. September 1987. So fanden sich denn auch an jenem schönen Herbsttag 13 Vereinsmitglieder und Freunde der Furka-Bergstrecke auf dem Perron im Berner Bahnhof ein, um den Weg Richtung Berner Oberland unter die Füsse resp. die (Eisenbahn)-Räder zu nehmen. Nachdem unterwegs nochmals 4 weitere Personen zu uns dazugestossen waren, ging es dann nach Interlaken Ost auf Meterspur weiter nach Meiringen, wo auch eine HGe 4/4' der Brünigbahn bestaunt werden konnte. Mit dem PTT-Bus, welcher uns über den Grimselpass (2164 m. ü. M) brachte, erreichten wir gegen Mittag wohlbehalten unsere erste Etappe, Gletsch, wo wir auch das Mittagessen einnahmen. Auch hatte man/frau genügend Zeit sich auf dem Bahnhofareal etwas umzusehen und sich ein Bild über die in diesem Sommer dort geleisteten Arbeiten machen zu können. Ein gemütlicher Fussmarsch der Trasse entlang in 110 % Gefälle führte uns nach rund 1½ Stunden Marschzeit schliesslich nach Oberwald hinunter. Da die Fahrt durch das Goms mit der Bahn aufgrund der Unwetterschäden noch nicht durchwegs gewährleistet war, hielten die FO einen reduzierten Busbetrieb mit Anschluss an die regulären Regionalzüge ab Niederwald aufrecht. Mehr als entschädigt für die Busfahrt, wurden wir dafür von der FO bis Brig, welche uns eigens für diesen Abschnitt Platz im Personenwagen AB 4163 reservierte. Eine weitere Attraktion

erwartete uns in Brig: Herr Fred Bauder aus Glis, Lokführer und gleichzeitig Leiter einer Gruppe die momentan Revisionsarbeiten an der HG 3/4 vornimmt, stellte sich freundlicherweise zur Verfügung uns anlässlich einer Besichtigung Red und Antwort über diese Lok zu stehen.

Dampfloktfest in Sumiswald

Wir berichten hier kurz über unseren Einsatz vom 8./9. August. Der Anlass war eine Wiederholung des Festes vom August des Vorjahres zum 25jährigen Bestehen der «Eurovapor». Freundlicherweise wurde der Sektion Bern des Vereins Furka-Bergstrecke ein Informationsstand zur Verfügung gestellt. Dies war der zweite Streich der Sektion Bern in Sachen Öffentlichkeitsarbeit nach der Infotagung in Bern vom 23. Januar.

So traf denn auch an jenem Samstagmorgen eine gutgelaunte Gruppe Vorstandsmitglieder ein, um noch vor Ankunft des ersten Dampfzuges bereit zu sein. Mit gegenseitiger Hilfe gelang es, sich «first-class» dem interessierten Publikum zu präsentieren!

Da Ankünfte und Abfahrten der Züge praktisch über den ganzen Tag verteilt waren, fanden sich auch permanent interessierte Personen an unserem Stand ein. Es kam teilweise zu lebhaften Diskussionen, wobei sich immer wieder aufgrund der uns gestellten Fragen zeigte, wie gut (oder auch weniger gut) gewisse Leute über die Anliegen des Vereins Furka-Bergstrecke Bescheid wissen. Meinen Dank besonders aussprechen möchte ich Walter Eschler aus Uetendorf, welchem wir eine spürbare Entlastung zu verdanken haben. Zudem konnte er eine während der diesjährigen Bauwochen in Realp zusammengestellte Auswahl einiger Schnappschüsse vorzeigen, was zusätzliches Interesse auslöste. Vor allem die Baulok HGm 2/2 war Hahn im Korb. Auch freute uns, dass wir das eine oder andere Gesicht aus Nachbarsektionen in Sumiswald angetroffen haben. Alles in allem konnten

wir beim Apéro in einem CIVL-Speisewagen nach diesem ereignisreichen Tag auf eine äusserst befriedigende Bilanz zurückblicken, zumal Werbematerialien in beträchtlichem Wert abgesetzt werden konnten.

Arbeiten am Tunnel Alt Sentum Stafel I

Die vom Stützpunkt Realp am entferntesten gelegene Baustelle, war jene am Tunnel I. Rund 500 m unterhalb der Steffenbachbrücke auf etwa 1800 m Höhe ist der Einsatzplatz zu orten. Die Stelle stand oben auf Walter Willis Prioritätenliste (Leiter, Organisator und Koordinator der Bauwochen), da früher oder später bei längerem Zuwarten ein weiteres Einbrechen der Tunnelwandung und Nachrutschen befürchtet werden mussten. Die FO hatten nämlich in den letzten Betriebsjahren das sich den Winter über gebildete Eis nicht mehr wie früher mit Pickel und Schaufel entfernt, sondern hatten dieses einfach hinausgesprengt...

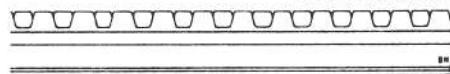
Schon bei der ersten Besichtigung mit Walter wurde uns, einer Gruppe von 4 Idealisten klar, dass wir hier eine harte Nuss zu knacken hätten. Nachdem wir nach einem halbstündigen Bergmarsch keuchend die Baustelle am Tunnel I erreicht hatten. Mit Messlatten wurde die Einsturzstelle schliesslich von Walter fachmännisch lokalisiert und abgegrenzt. Die Lage sah ernüchternd aus: wir hätten uns hier in den nächsten 2 Wochen der Einbruchstelle von oben her auf 2,4 x 2,5 m durch etwa 4 m Erdreich nach unten hindurchzubuddeln. Schaufeln, Pickel, Meissel und Brechstangen waren unsere einzigen Hilfsmittel dazu. Doch zuerst musste vom gegenüberliegenden Hang aus noch eine Materialseilbahn erreicht werden, welche uns nützliche Dienste beim Transport von schwerem Gerät und später auch von Beton leisten sollte. Zuerst noch musste am Korporationsweg ein Graben für einen sogenannten Todtmann-Anker ausgehoben werden, bevor dann Leute einer Seilbahnbau-Firma aus Erstfeld mit dem

eigentlichen Aufbau beginnen konnten. Derweilen wurden unten am Tunnel I schon mit ersten Aushubarbeiten an der Einsturzstelle begonnen, nachdem die Baustelle im Trichter mit 5 cm-Balken zur Verhinderung von Nachrutschungen während der Grabarbeiten gesichert worden war.

Mittlerweile war dann auch die Seilbahn inklusive Betonrutsche und Podest bei der Bergstation «Korporationsweg» fertiggestellt. Das Trageisil war unten am Tunnelportal mit Eisenkeilen verankert und wurde mittels einer Motorwinde, welche als Zugmaschine diente gespannt, nachdem am Berg noch ein Masten gesetzt worden war. Zusätzlich wurde dann noch aus Sicherheitsgründen ein Feldtelefon installiert. Wir hatten es dann mit grösseren Felsbrocken bis zu schätzungsweise einem Kubikmeter zu tun. Zur Tunneldecke fehlten noch immer an die 1,5 m zu graben, die Felststücke aber lagen fest wie Riegel. Bohrversuche mit diversem Gerät blieben wirkungslos, sodass eine Sprengung (mit allen nachfolgenden Konsequenzen) in Erwägung gezogen wurde. So konnte nach einer Woche härtester bergmännischer Knochenarbeit der lang ersehnte Durchbruch gefeiert werden. Mit einer Flasche Spumante wurde dieser Augenblick gebührend begossen. Drei weitere Sprengungen waren vonnöten um die erforderliche Weite des Schachtes zu erlangen.

Ein weiterer Einsturz der Tunneldecke hatte keine Folgen. Die nachfolgende Ausräumarbeit war nicht gerade ungefährlich. In der darauf folgenden Woche konnte die Deckenschalung eingebracht werden. Der harte Kern der Tunnelgruppe wollte ihr Werk wenigstens zum Hauptteil beenden, und die Tunneldecke sollte noch betoniert werden. Dazu wurden am vorgesehenen Tag immerhin 2,5 Kubikmeter Beton gefahren, gut und gerne sieben Tonnen Material!

Daniel Gertsch



Mitgliederdienst

Im Verlaufe des Jahres 1987 wurde das Adresswesen auf ein neues EDV-System umgestellt. Mit dieser Umstellung verbunden waren auch einige Unregelmässigkeiten im Versand von Unterlagen. Diese sind in der Zwischenzeit weitgehend behoben.

Auf einige Neuerungen möchten wir Sie jedoch speziell aufmerksam machen:

- Die Adressen von Vereinsmitgliedern und Aktionären werden auf demselben EDV-System verwaltet.
- Mit der Umstellung des Adresswesens hat sich auch der eine oder andere Tippfehler eingeschlichen. Bitte kontrollieren Sie Ihre Anschrift und melden allfällige Fehler bei untenstehender Adresse.

— Für Familien, in denen mehrere Angehörige Mitglieder oder Aktionäre sind, wird nur noch ein Mitteilungsblatt zuge stellt. Wünschen Sie für mehrere Familienangehörige, die Vereinsmitglieder oder Aktionäre sind ein Mitteilungsblatt, so melden Sie dies bitte an untenstehende Adresse.

Mitgliederdienst
Robert Trachsler

Kontaktadresse:
Verein Furka-Bergstrecke
Mitgliederdienst
Postfach 3468
CH-4002 Basel

Furka-Bergstrecke – Nur Männersache?

Erfreulich viele weibliche Mitglieder können wir in unserer Datei entdecken. Einzelne Damen sind auch aktiv in Sektionsvorständen. Die Bahnfreunde haben also die Begleitung mancher Bahnfreundin. Viele Ehefrauen und Freundinnen der eingeschriebenen männlichen Vereinsmitglieder (und Aktionäre) sind Mitläuferinnen bei unserer Sache. Ein Einsatz des männlichen Partners auf unserer Strecke hängt häufig von der Integration der weiblichen Hälfte in unserem Gefüge ab. Unser Unternehmen bietet sehr viele Betätigungen, die sowohl Männlein wie Weiblein ansprechen, oder eher die erste oder halt die zweite Gruppe.

Der an anderer Stelle beschriebene «Küchendienst mit Gletscherblick» macht sicher Spass und ist insbesondere für kleinere Fronarbeitergruppen notwendig. Wir haben heuer in den Familien von Fronarbeitern manches weibliche Wesen entdeckt, das z. B. bei Glaser- oder Malerarbeiten und Reinigungen von Wassergräben, sehr nützlich mit Hand anlegte.

Informations-Kiosk in Gletsch

Was leider zu kurz kam, war die kontinuierliche Betreuung unseres Informationskioskes in Gletsch. Noch wichtiger als der Verkauf von Werbematerial ist die Information der zahlreichen Besucher. Viele kommen aufgrund der Werbung für unser Vorhaben gezieht und sind enttäuscht, wenn «alles zu ist». So mancher Brief oder Anruf beweist das. Wir sollten deshalb alles daran setzen, das von Mitte Juli bis Mitte Oktober täglich von 10 bis 17.00 Uhr immer jemand im Bahnhof Gletsch anwesend ist. Wer das macht, muss allerdings in möglichst grossem Umfang über unser Vorhaben informieren können und das brauchen nicht die männlichen Fronarbeiter zu sein. Also: Welche Furka-Eisenbahnerin traut sich das zu? Über eine solch nützliche weibliche Begleitung von Fronarbeitern würden wir uns 1988 sehr freuen. Damit wir die Einsätze koordinieren können, bitten wir die interessierten Damen (und Herren), sich mit Beat H. Schweizer in Verbindung zu setzen (Adresse auf Seite 1).

Presse, Fernsehen und Radio

Im vergangenen Jahr 1987, besonders zu Beginn und während der Bausaison, hatten VFB und DFB einiges vorzuzeigen. Das Unternehmen Furka-Bergstrecke wurde für die Tages- und Fachpresse interessant. Die Medien nahmen heuer lebhaft Anteil an unserer Arbeit und halfen unser Vorhaben auch weit über die Landesgrenzen hinweg bekannt zu machen. Das Fernsehen DRS berichtete in der Hauptausgabe der Tagesschau vom 20. Juni über den Wiederaufbau des Lammenviadukts und am 16. Oktober über die Beseitigung der unwetterschäden vom August. In der beliebten Vorabendsendung «Karussell» fand eine Reportage über die Bauarbeiten platz. Anfang August war ein Viermann-Team vom ZDF drei Tage lang auf der Bergstrecke um Aufnahmen für das Magazin «Freizeit» zu machen. Der Sendetermin stand bis Mitte November leider noch nicht fest.

Der für den 27. August vorbereitete internationale Pressetag für Journalisten aus der Schweiz, Österreich und Deutschland musste leider wegen der Unwetterkatastrophe vom 25. August abgesagt werden. Kurzfristig wurde dann für einen kleinen Kreis von Journalisten am 16. Oktober eine Presseorientierung in Realp durchgeführt, wobei erstmals seit sechs Jahren die Stefenbachbrücke auf dem Schienenweg erreicht wurde.

Infolge der minutiösen Pressearbeiten von VFB und DFB konnten über 170 Publikationen über die Furka-Bergstrecke kon-

statiert werden. Besonders ausführlich waren dabei die nachstehend aufgeführten Beiträge: — «Die Retter wollen Dampf machen» im «Brückenbauer» vom 8. Juli, — «Neuer Elan für die Furka-Bahn» in der Schweizer Woche» (Das gelbe Heft) vom 22. September, — «Ein Heer freiwilliger Helfer rackert an der Furka-Bahn» in «Die Welt» vom 1. Oktober, — «Der Berg ruft — Die Furka-Bahn macht Dampf» im «Eisenbahn-Magazin» Oktober, — «Bald mit der Dampflok?» im «Walliser Bote» vom 2. Oktober und «Die Retter haben Grosses vor» vom 18. Oktober, — «Mit Dampf über den Berg?» in der «Coop-Zeitung» vom 15. Oktober und — «Auf der Furka-Bergstrecke 'fahren' erst die Probleme» im «Luzerner Tagblatt» vom 19. Oktober. Der Südwestfunk Baden-Baden und der Hessische Rundfunk Frankfurt sowie der Deutschlandfunk brachten teilweise ausführliche Reportagen z. B. mit dem bekannten Reisejournalisten Paul Gerisch, der Ende August/Anfangs September als Fronarbeiter auf der Strecke tätig war. In der Sommeraktion von Radio DRS (Fürweh-Cher), konnte der Bauchef Willi mit einem längeren Interview und Bericht die PR-Kelle rühren. Mit einem straffen Programm von zwei Pressekonferenzen, einer Pressebegehung und drei Aussänden, wurden in über fünf Millionen Zeitungsexemplaren und rund zwei Millionen Zeitschriften und Magazinen über die Furka-Bergstrecke berichtet!

Lehrlingslager in Tiefenbach

Das diesjährige Lehrlingslager des Ingenieurbüros Ernst Winkler + Partner AG, Effretikon, unterschied sich in mancher Hinsicht von früheren Arbeitseinsätzen. Nach Lagern in verschiedenen Berggemeinden hatte man sich entschlossen, bei der Instandstellung der Furka-Bergstrecke

mitzuarbeiten. Für die vielen Stifte, Begleiter und Angehörige war es die erste direkte Begegnung mit dem grossen Unterfangen, die Furka-Bergstrecke wieder in Betrieb zu nehmen. Es war für alle faszinierend. Trotz ungewohnter Arbeit im Gebirge und zum Teil ungünstiger Witte-

rungsverhältnisse sprang der Funke der Begeisterung auf alle über: man konnte an etwas Einmaligem mitarbeiten und das war «dä Plausch».

Gemütlicher Stützpunkt in Tiefenbach

Wie gesagt, Petrus meinte es nicht besonders gut mit uns; vom strahlendsten Sonnenschein bis zum nasskalten Dauerregen kam alles vor. Umso wichtiger war das abendliche gemütliche Refugium im Gasthof «Tiefenbach». Wir waren ausgezeichnet aufgehoben; ein Kompliment und grosses Dankeschön der Wirtfamilie Inderkum!

Vielfältige Tätigkeiten: Vermessungsarbeiten ...

Wir wollten mit unseren 22 Stiften etwas Sinnvolles unternehmen und das heisst für angehende Tiefbauzeichner: vermessen,

projektieren, zeichnen und planen. Herr Willi, Bauchef der DFB, war begeistert von unserem Vorschlag, und so kristallisierten sich nach einer Rekognoszierungsstour folgende Projekte heraus:

Eine grosse Gruppe machte umfangreiche Terrainaufnahmen bei der Kreuzung der Furkastrasse in Muttbach. Hier ist das Geleise bekanntlich unterbrochen und der Strassenausbau rückt in bedrohliche Nähe. Die DFB muss den neuen Bahnübergang (Abhäsionsstrecke) bis im nächsten Jahr soweit planen, dass die Schienen verlegt werden können. Die EWP-Stifte lieferten hier die Plangrundlagen für diesen heiklen Punkt. Dass das Aufnehmen von Querprofilen im Hochgebirge kein Schleck ist, haben unsere Stifte erlebt. Beim Staffeln wird man nass, dreckig, es ist so verdammt steil..., aber trotzdem: Superstimmung!



Vermessungsarbeiten im strömenden Regen, im rauen, unwegsamen Gelände der Furka-Bergstrecke; trotzdem wurde die Arbeit gerne getan.

Eine zweite Gruppe machte eine Längsvermessung der gesamten Strecke von Oberwald bis Realp und erstellte einen Kataster über sämtliche Bauwerke (Mauern, Brücken, Durchlässe usw.) Diese Gruppe hat die ganze Strecke mit Messrad und Zeichenmaterial abgetipelt! Hinterher folgte die Malerequipe mit Drahtbürste und Pinsel. Die fein säuberlich auf die Schwellen gemalte Streckenhektometrierung ist «made by EMP-Stiften»! Ein besonderes Erlebnis war dabei sicher das Durchwandern des Kehrtunnels unterhalb Gletsch.

... Tunnelbau...

Eine weitere Gruppe half mit bei der Rekonstruktion des Tunnels Senntum III. Das hiess: Beton schaufeln, Schalungen reinigen, Geleise freilegen — eine sehr an-

strengende Arbeit. Das hiess aber auch: Rangieren mit dem Bauzug (wer ist nicht im Innersten Hobby-Bähnler...), Fahrt mit der Diesellok HGM 2/2 durch die Reuss-Schlucht, Teilhaben an einem faszinierenden Abenteuer. Am Abend taten allen die Knochen weh, was aber niemanden z.B. von längerdauernden Jass-Strapazen abhielt...

... und Katastropheneinsatz

Beinahe hätte uns die Hochwasserkatastrophe vom 25. August einen grossen Strich durch die Rechnung gemacht. Es war deshalb selbstverständlich, dass wir unsere Hilfe anboten. Eine weitere Gruppe stellte oberhalb der Steffenbachbrücke einen weggeschwemmten Alpweg für die Gemeinde Realp wieder in stand.



Ungewohnte Arbeiten wurden von den Lehrlingsgruppen der Firma Winkler und Partner mit viel Plausch angepackt und ausgeführt.

Tag der offenen Tür

Zum Abschluss des Lagers waren die Angehörigen zur Besichtigung eingeladen. Nach der Fahrt mit dem Bauzug zum Tunnel Senntum III (bei strömendem Regen, wie denn sonst...) konnten wir einen Teil unserer Arbeit den Eltern vorführen, mit

berechtigtem Stolz und Begeisterung. Herr W. Willi von der DFB orientierte über die grossen Ziele, die man am Furka erreichen will. Seine Begeisterung steckte alle an.

Mit einem gemütlichen Mittagessen für alle klang ein aussergewöhnliches und erlebnisreiches Stiftenlager 1987 aus.

Internationale Ausstellung in Köln

Kurzfristig, nach einer Idee unseres Wolfgang Schmidt, sollte sich unser Verein an der Internationalen Ausstellung für Modelleisenbahnen und -Zubehör in Köln vom 22. bis 26. Oktober beteiligen. Nach einer Anfrage an einen Modelleisenbahnhersteller (siehe Inserat im Mitteilungsblatt 3/87), zerschlugen sich vorerst diesbezügliche Gelüste. Es blieb aus verständlichen Gründen (Fimenkonzept, Termin) bei der Idee. Dann meldete sich ein «Fronarbeiter mit Ausstellungserfahrung», Thomas Würdig aus Ratingen bei Düsseldorf. Was er innerhalb weniger Tage zustande brachte, zeigt nachstehendes Foto.

Die Teamarbeit der oben genannten mit den Werbeleuten Beat H. Schweizer und Georg Seiler aus Kriens, hat Früchte getragen.

Auf «4 Quadratmetern» (!!)) mit Hilfe der Schautafeln aus dem Informationskiosk im Bahnhof Gletsch, eigenen Fotovergrößerungen, Videokassetten von Gerd Krämer Bad Kreuznach, usw. kam ein Mini-Ausstellungsstand zustande, der zeitweise von zahlreichen Interessenten an unserem Vorhaben und «bekannten Adressen» regelrecht belagert war.

Wir bewegen uns in guter Gesellschaft: Eisenbahngesellschaften aus der Schweiz, die RhB und die BLS, waren ebenfalls in Köln vertreten.

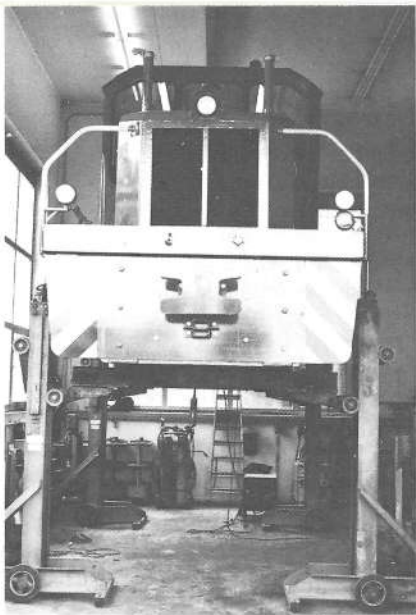
Wer ähnliche Ideen hat, der sollte sich nicht scheuen, beim Redaktor des Mitteilungsblattes, Beat H. Schweizer anzurufen (Anschrift und Telefon auf Seite 1), damit der Ausstellungstermin im noch zu erarbeitenden Programm 1988 gegeben-

falls aufgenommen werden könnte. (Tourismus-, Bahn- und Modellbahn- oder ähnliche Messen und Ausstellungen).

In Österreich und in Holland ist man über unser Vorhaben noch nicht genügend informiert, langsam aber sicher möchten wir auch in diesen Ländern Fuss fassen...



Kurz vor Ausstellungsbeginn zeigte sich der tolle Stand an der Kölner Modellbahnausstellung in perfekter Aufmachung. Während der Ausstellung wurde der Stand stets von Interessenten belagert!



Bau der Lokomotive HGm 2/2

Baubericht 87



Ausbau des Wohntraktes im Lokschuppen, Täfern der Küche in Gletsch



Einbau der Stahlkonstruktion beim Lammenviadukt am 20. Juni



Einbau der Schienen bei der zweiten Grube im Lokschuppen Gletsch



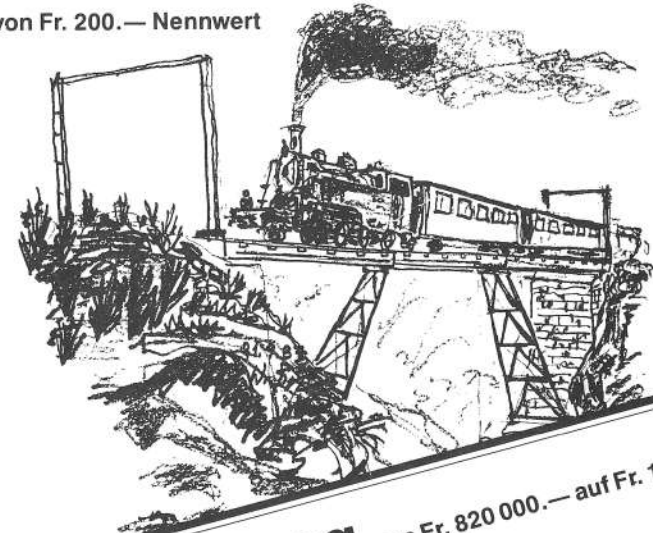
Säubern von Wassergräben (mit Gletscherblick)



DFB
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Oberwald

NAMENAKTIE

von Fr. 200.— Nennwert



Kapitalerhöhung von Fr. 820 000.— auf Fr. 1 500 000.—
Einladung zur Aktienzeichnung

Namensaktie an allen gesetzlichen und
Pflichten der Gesellschaft beteiligt.

Datum: _____ Namens des Verwaltungsrates: _____

Der ausführliche Zeichnungsprospekt kann bei unserem Sekretariat bezogen werden.

Einladung zur Aktienzeichnung

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
CH 3981 Oberwald

Nennwert: Fr. 200.— pro Aktie (Namenaktie)

Zeichnungsfrist: 1. November 1987 bis 31. März 1988

1. Der Bezugspreis beträgt Fr. 200.—, zuzüglich Fr. 6.— (3 % eidg. Titelstempel)
Total Fr. 206.— pro Aktie.
2. Die Zuteilung der Aktien erfolgt durch den Verwaltungsrat. Die Einladung zur Generalversammlung über die Kapitalerhöhung erfolgt durch schriftliche Mitteilung an die neuen Zeichner.
3. Die Einzahlung (Liberierung) der zugeteilten Aktien hat bis am 15. April 1988 zu erfolgen.
4. Der Zeichner haftet der Gesellschaft gegenüber für den vollen Zeichnungsbetrag von Fr. 206.— je Aktie bis am 30. Juni 1988.
5. Der Verwaltungsrat behält sich das Recht vor, nach Schluss der Zeichnungsfrist die Höhe des Aktienkapitals festzulegen. Die diesbezügliche Kompetenz ergibt sich aus Art. 4 der Statuten und des Beschlusses der Generalversammlung vom 27. Juni 1987.
6. Die Lieferung der Titel erfolgt sobald als möglich, nach dem 30. Juni 1988.

Zeichnungsstelle: DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
Sekretariat
CH 5035 Unterentfelden

Einzahlungsstelle: Schweizerische Kreditanstalt
CH 3900 Brig
Postcheck-Konto: 19 - 182 - 3
Aktieneinzahlungskonto DFB

CH 3981 Oberwald, 12. September 1987

Für den Verwaltungsrat:

Alfred Gysin
Präsident

Peter Sicher
Sekretär



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3981 **OBERWALD**

Kapitalerhöhung 1987

Zeichnungsschein

Gemäss der Einladung zur Aktienzeichnung und deren Bedingungen zeichne/n ich/wir

_____ **Namenaktien von Fr. 200.— Nennwert**

der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

zum Preis von Fr. 200.—, zuzüglich Fr. 6.—
(3 % eidg. Titelstempel) gleich Fr. 206.— pro Aktie.

Ich/wir verpflichte/n mich/uns, den Betrag von Fr. 206.— pro gezeichnete Aktie bis am 15. April 1988 an die Schweizerische Kreditanstalt, Brig (Einzahlungsschein wird zugestellt) einzubezahlen.

Dieser Zeichnungsschein ist bis zum 30. Juni 1988 verbindlich.

Die Titel werden sobald als möglich an die Zeichner ausgeliefert.

Herrn, Frau, FrL., Firma: _____

Vorname: _____

Genauere Adresse: _____

PLZ/Wohnort: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Einsenden an
Zeichnungsstelle:

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat
CH 5035 Unterentfelden

4/87

Zweck und Finanzierung

Die aus der Aktienzeichnung resultierenden Mittel sollen zur Förderung folgender Aufgaben eingesetzt werden:

- Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke als Zahnradbahn mittels Dampf oder anderer Traktion für Personen- und Warentransport zwischen Oberwald und Realp; Förderung des Tourismus; Beteiligungen an: Erwerb oder Pacht von anderen Unternehmen; Erstellen, Erwerb, Belastung und Veräusserung von Liegenschaften.
- Ankauf und Renovation von Dampflokomotiven und Rollmaterial.
- Renovation von Stationsgebäude und Wagenremise in Gletsch.
- Projektierung und Bau von Stationsgebäuden und Depots in Oberwald und Realp.
- Etappenweise Instandstellung und Inbetriebnahme der Bergstrecke.

Firma und Sitz

Die DFB DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG, mit Sitz in Oberwald, wurde am 27. Mai 1985 in Lausanne gegründet. Die konstituierende Generalversammlung fand am 22. Februar 1986 in Ulrichen statt. Die Eintragung im Handelsregister Oberwallis erfolgte ebenfalls am 22. Februar 1986.

Aktienkapital

Das voll einbezahlte Aktienkapital beträgt nach der am 4. April 1987 durchgeführten Kapitalerhöhung Fr. 820 000.—, eingeteilt in 8 200 Namenaktien zu nominell Fr. 100.—.

Verwaltungsrat

Alfred Gysin, Seltisberg/BL
Aldo Contratto, Goldau/SZ
Peter Sicher, Unterentfelden/AG
Bruno Albisser, Reinach/BL
Rolf Cuttat, Ostermündigen/BE
Jürg Schletti, Bern
Wolfgang Schmidt, Sigmaringen/D
Erich Schneider, Grand-Lancy/GE
Beat H. Schweizer, Titterten/BL
Hans R. Wespi, Grächen/VS
Walter Willi, Goldau/SZ

*) Geschäftsleitender Ausschuss

*) Präsident
*) Vizepräsident
*) Sekretär

*)

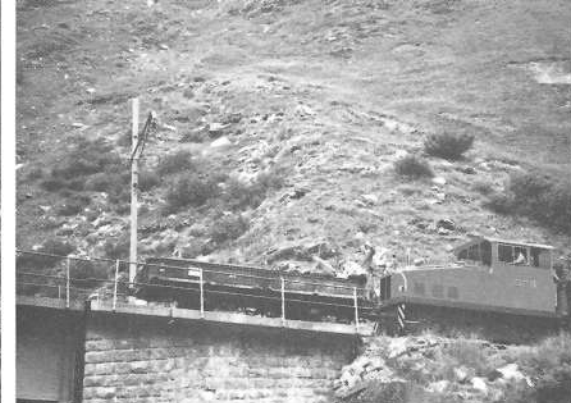
*)

Kontrollstelle

REVISUISSE, Schweizerische Revisionsgesellschaft, Zürich



Felssprengung zwischen Oberwald und Gletsch



Erster Beton-Transport mit der neuen Diesellok von der Verladestation Realp zum Tunnel III am 25. Juli bei der Wilerbrücke



Die Baustelle am Tunnel III



Die neuen Tore (mit einem Teil der Erbauer) für die Remise in Gletsch



Wiederaufbau der beim Unwetter vom 25. August beschädigten Stützmauern unterhalb Tunnel III

Küchendienst mit Gletscherblick

Impressionen eines ungewöhnlichen Urlaubs

Ich weiss nicht wie es bei Ihnen, lieber Leser, im Vorfeld einer Ferienreise aussieht. Gewöhnlich weht im Frühjahr, wenn mit steigender Sonne Natur und Mensch zu neuen Taten angeregt werden, ein Hauch von Fernweh durch das traute Heim und befördert das Thema Urlaub aufs Tapet. Das ist dann der Moment, wo Männer quadratmetergrosse Autokarten auf allen verfügbaren Tischflächen ausbreiten und Frauen in Erwartung einer Luxusreise bereits ihren meist wohlgefüllten Kleiderschrank durchblättern, um festzuhalten, dass sie nichts anzuziehen haben. Wenn man Glück hat, wird man nach einem Wunschziel gefragt, aber damit endet dann auch meistens schon die weibliche Mitbestimmung.

Und nun will ich Ihnen erzählen, wie dies alles in unserem Falle für den Sommer 1987 aussah, und dafür muss ich abermals zeitlich etwas ausholen, denn Aktionär der DFB wurde mein Mann bereits vor vielen Monaten. Da der Wunsch nach einem Auto heute für fast jeden Mann in Erfüllung gegangen ist, haben sich nämlich die Herren der Schöpfung jetzt die Eisenbahn vorgeknöpft, nach dem Motto: «Jedem wenigstens ein Stückchen Schiene!» Da ich einen älteren Bruder habe und aus meiner Kindheit weiss, welch hervorragendes Druckmittel es war, ihm zu drohen, seine elektrische Modelleisenbahn auch nur anzufassen, erkenne ich diesen passionierten Hang zu Eisenbahnen als Relikt aus Kindertagen an, ob bei Bruder oder Ehemann. Jeder Mensch hat schliesslich das Recht auf mindestens eine Schwäche, was man dann auch umgekehrt für sich selbst in Anspruch nehmen darf. Wenn man zum Beispiel wie ich so oft und so lange am Schreibtisch gesessen hat, ist diese Toleranz, beziehungsweise dieser Aspekt, sehr nützlich und nicht zu unterschätzen. Denn für per

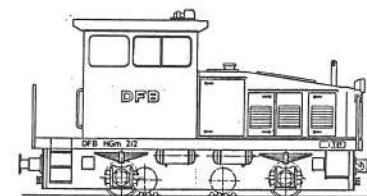
manente Unstimmigkeit ist meines Erachtens eine Ehe zu schade und das Leben zu kurz. Doch zurück zum Thema.

Bei uns kristallisierte sich recht «zügig» heraus, dass der grosse Meister nicht nur sehen wollte was mit seinem Aktienkapital geschieht, sondern dass er darüber hinaus nicht zu bremsen war, auch seine Muskelkraft dem lobenswerten Unternehmen zur Verfügung zu stellen, wenigstens für eine Woche. Diese sieben Tage sollten gleichzeitig der Akklimatisierung an die Höhenluft dienen, denn – welch ein Zufall – eine weitere Woche später findet in Zermatt der Berglauf statt, in dessen zwölf Kilometer langen Verlauf 977 Meter Höhendifferenz zu überwinden sind. Das wollte sich der 61jährige Marathonläufer (Bestzeit 2 h 43' 36'') und Inhaber einer Weltbestzeit über 100 Kilometer in seiner Altersklasse (M 55, 8 h 5' 33'') natürlich nicht nehmen lassen. Also wurde neben den Laufutensilien und einigen wenigen guten Kleidungsstücken ein Seesack voll Arbeitsklamotten gepackt, das älteste Zeug wo überhaupt noch existierte. Alle meine Einwände, das oder jenes könne er nun wirklich nicht mehr ausserhalb unseres Gartens oder bei Dachreparaturen anziehen, waren in den Wind gesprochen. Da ich mit vergleichbaren Textilteilen weder aufwarten konnte noch wollte, packte ich für mich halt normale Kleidung ein, fügte allerdings eine Schürze für Schmutzarbeiten sowie einen weissen Kittel zum Kochen hinzu. Zum Glück für meine tätigen Hände, für die jedesmal fünf Pfund zu schälenden Kartoffeln und nicht zuletzt die acht hungrigen Männer, die ich zweimal täglich zu versorgen habe, hatte ich in letzter Minute meinem Reiseaccessoir noch einen funktionstüchtigen Gemüseschäler und ein scharfes Küchenmesser einverleibt, denn natürlich – siehe oben.

Ich kann mit Fug und Recht sagen, dass mir selten eine Küchentätigkeit soviel Spass gemacht hat wie diese in einem ausgebauten Teil des alten Lokomotivschuppens! Wenn man zuhause normalerweise nur in Minibesetzung auftritt, bringt solch eine grosse Tischrunde ja erst den richtigen Spass, und wir hatten es bisher immer «saumässig luschtig». Natürlich bleiben kleine Pannen nicht aus. So hatte ich einmal für die fleissigen Leute bei sehr warmem Wetter gleich im luftigen Schuppen den Tisch gedeckt und mich selbst, wie ich gestehe, an diesem gastlichen Tisch geweidet, denn der Anblick dieser grossen Tafel erinnerte mich an die Bilderbuchabbildungen zu dem Märchen von

den sieben Zwergen. Aber ach!! Als ich kurz vor dem «Servieren» noch einmal alles stolzen Blickes prüfte, traute ich meinen Augen nicht, denn das Ganze war mit einem Gemisch aus Russ und Mörtel überpudert! Aber als ich beim erneuten Spülen sämtlicher Teile wieder den herrlichen Blick aus dem Küchenfenster zum Rhonegletscher hatte, war jeglicher Unmut verfliegen. Wann hat man schon so traditionsgeladenen Russ im Spülwasser, und wann gelegentlich ein quasi antikes Mörtelbröckchen zwischen den Zähnen.

Eva-Maria von Schablowsky
Publizistin (Hilfe mein Mann läuft)
Düsseldorf



Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB)

Die Aktientitel der ersten Kapitalerhöhung sind endlich ausgeliefert.

Die zweite Kapitalerhöhung von derzeit 820 000 Franken auf ein AK von 1 500 000 Franken (1,5 Mio) ist angelaufen. Die Namen-Aktie mit einem Nominalwert von 200 Franken ist mit einer neuen Farbgebung von der bisherigen zu unterscheiden. Mit dem Bild der Steffenbachbrücke mit darüberfahrendem Dampfzug ist ein weiteres Kunstwerk von Walter Bigler entstanden, das zur Attraktivität der neuen Aktie beitragen soll.

Am 14. Oktober 1987 ist der Kaufvertrag zwischen FO und der DFB für die Bahntrasse von Realp bis zum Scheiteltunnel unterzeichnet worden. Die Strecke im Urserental im Kanton Uri ist somit ins Eigentum der DFB übergegangen. Voraussetzung war unter anderem, dass die Landparzellen neu vermessen und ins Grundbuch eingetragen werden mussten.

Am 27. November 1987 konnte der Bauvertragsvertrag zwischen FO und DFB unterzeichnet werden. Über die Strecke von Oberwald bis Gletsch hat die DFB nun das Verfügungs- und Nutzungsrecht (ohne Bodenbesitz) auf 50 Jahre erworben.

Die Strecke Gletsch-Muttbach-Scheiteltunnel ist seither ebenfalls im Besitze der DFB. Der Scheiteltunnel wurde vermessen und fotografiert. Aufgrund verschiedener Begehungen mit Fachleuten wird nun eine Expertise des Vorgehen zur Sanierung des Tunnels erstellt. Nach Abschluss der Arbeiten wurde der Tunnel wintersicher verschlossen. Gemäss den gewonnenen Erkenntnissen ist der Tunnel nicht in «hoffnungslosem» Zustand, wie von Skeptikern schon mehrfach behauptet wurde.

Aus dem Verwaltungsrat ausgeschieden infolge Demission ist Robert Trachsler. Er ist weiterhin Mitglied des Zentralvorstandes des Vereins.

...and one step back!

You will have seen the photographs in the last edition (3/87) of the extensive damage caused to the line near Realp on the night of the 24/25th August. The River Reuss decided to say the least, to change its course dramatically! In other places support walls were washed away and damage took place in the Alt-Senntum-Stafel tunnels. While the van the Landrover ended up in the «new» river, our diesel locomotive had a lucky guardian angel. The torrential rain-laden river washed away the foundations of the shed causing it to collapse onto the locomotive, but one of the working-party up there managed to alarm the local army division. They immediately sent a «tank-tow» whose usual application is to heave tanks out of stuck conditions. With probably only hours to spare, the locomotive was literally hauled bodily along the track a few yards to a safer place. The only damage was a cracked window due to the collapsing shed.

The end effect was that the continuing work on the lower tunnel came to a halt and repairs to the track were required first. DFB Ltd made the decision to engage a contractor to supply the necessary plant and manpower, for if the repairs were not completed this autumn, after the annual spring avalanches in this region, there would be no track at all near the tunnels to work on next year.

When finally access was allowed to get to Realp (the canton of Uri was effectively closed due to the devastation, the likes of which had never been recorded), work started on repairing the damage. Gangs of volunteers supplemented the hired manpower and on Saturday 12th September (see photos pages 5 + 7, 3/78) the washed-out section was repaired. At 3pm the locomotive packed with society members, finally made its way up to a point about 50 metres short of the first tunnel. Here Walter Willi, our site foreman, gave a short speech on the next step and showed some diagrams.

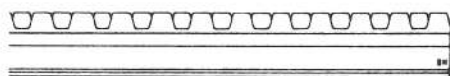
Work then continued again supplemented by many volunteers every day since (including the writer!) and repairs to the walls which involved utilising boulders from the river were completed. On Saturday 10th October the locomotive pushing a load of stone ballast for the track passed through the lower of the Alt-Senntum-Stafel tunnels for the very first time. It is this tunnel that had a large hole in the roof which was concreted over by the volunteer gang during the week of 12th. At the time of writing it is planned to clear the complete site on Saturday 17th but if the weather holds some plant may be retained to continue to clear the rock fall in the second tunnel.

The storm damage has taken a nasty chunk out of DFB Ltd.'s resources and a campaign was recently started to ask all members if they would make a supplementary donation to try and cover this. If you would like to help send a cheque of any size, all donations are welcome, to the Central Cashier, Mr E. Gfeller, Zürcherstr. 209, CH-8500 Frauenfeld. Please include a note with the word «UNWETTER» (which means for the storm damage). Please address the cheque DFB Ltd., and cross it.

Finally, if you didn't make a restoration group this year, there is always next. It's hard work, but great fun, amongst friends all with the same aim, the complete restoration of the line between Realp and Oberwald. We are nearly there. Join us next year?

Rupert Taylor

P.S. If any member has not received his free copy of the history of the Society please write to the author enclosing postage/Int. Reply Coupons (address on front page).



Werbematerial / Bestelltalon

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle c/o Elisabeth Kiser, Oberdierikonstrasse 5, 6030 Ebikon

Lieferung mit Rechnung + Porto (Mindestbestellwert Fr. 10.—)

.... Das grosse Buch der Furka-Oberalpbahn Seidel, Dumjahn Verlag	à Fr. 128.—	_____
.... Buch «Glacier Express», deutsch oder englisch H.E. Rübensamen; Verlag Josef Berg, München; Juli 1985	à Fr. 29.50	_____
.... T-Shirt (Grösse)	à Fr. 15.—	_____
.... blaues Signet auf türkisfarbenem Stoff verfügbare Grössen: für Erwachsene: S/M/L/XL/XXL		_____
.... blaues* oder rotes* Signet auf weissem Stoff verfügbare Grössen: für Kinder: 128/140/152 für Erwachsene: S/M/L/XL/XXL		_____
.... Pullover (Grösse)	à Fr. 29.—	_____
.... blaues Vereinssignet auf türkisfarbenem Stoff Verfügbare Grössen: nur Erwachsene: S/M/L/XL		_____

Postkartensets, Reproduktionen alter Plakate Nr. 1—9

.... Postkartenset 1 FO/Gletsch	à Fr. 10.—	_____
.... Postkartenset 2 Innerschweiz	à Fr. 18.—	_____
.... Postkartenset 3 Bern MOB	à Fr. 16.—	_____
.... Postkartenset 4 Westschweiz	à Fr. 12.—	_____
.... Postkartenset 5 RhB	à Fr. 5.—	_____
.... Postkartenset 6 Gotthard/Tessin	à Fr. 9.—	_____
.... Postkartenset 7 Ostschweiz	à Fr. 9.—	_____
.... Postkartenset 8 Alpenpost	à Fr. 5.—	_____
.... Postkartenset 9 Wallis	à Fr. 6.50	_____
.... Postkartenset 10 Furka-Bergstrecke (Farbfotos aus den letzten Betriebsjahren) solange Vorrat	à Fr. 5.—	_____
.... Kleber (rot/weiss oder blau/weiss)	à Fr. 2.—	_____
.... Einkaufstasche	à Fr. 6.—	_____
.... Kugelschreiber-Set (3 Stück: rot, grün, schwarz)	à Fr. 6.—	_____
.... Weissweinglas, 2 dl. blaues Vereinssignet (4 Stk. Fr. 14.—, 6 Stk. Fr. 20.—)	à Fr. 4.—	_____
.... Notbremse (Zapfenzieher, solange Vorrat)	à Fr. 10.—	_____
.... Faltbeilage zu «Das grosse Buch der FO»	à Fr. 15.—	_____

* Zutreffendes unterstreichen

Total Bestellwert Fr. _____

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Matériel de représentation / Liste de commande

Association ligne sommitale de la Furka, centrale matériel de représentation,
c/o Elisabeth Kiser, Oberdierikonerstrasse 5, 6030 Ebikon

Expédition avec facture + porto (ordre au minimum Fr. 10.—)

.... Le grand livre du Furka-Oberalp (en langue allemande) Seidel, Edition Dumjahn	à Fr. 128.—	_____
.... livre «Glacier Express» (en allemand ou en anglais) H.E. Rübensamen; Edition Josef Berg, Munich; juillet 1985	à Fr. 29.50	_____
T-Shirt (taille)	à Fr. 15.—	_____
.... Tissu bleu turquoise avec emblème bleu pour adultes: S/M/L/XL/XXL		_____
.... Tissu blanc avec emblème bleu* ou rouge* pour enfants: 128/140/152 pour adultes: S/M/L/XL/XXL		_____
.... pull-over (taille) blanc avec emblème bleu pour adultes: S/M/L/XL	à Fr. 29.—	_____

Cartes postales sets, reproductions d'affiches anciennes Nr. 1—9

.... cartes postales set 1 FO/Gletsch	à Fr. 10.—	_____
.... cartes postales set 2 Suisse centrale	à Fr. 18.—	_____
.... cartes postales set 3 Bern MOB	à Fr. 16.—	_____
.... cartes postales set 4 Suisse romande	à Fr. 12.—	_____
.... cartes postales set 5 RhB	à Fr. 5.—	_____
.... cartes postales set 6 Gotthard/Tessin	à Fr. 9.—	_____
.... cartes postales set 7 Suisse de l'est	à Fr. 9.—	_____
.... cartes postales set 8 poste des Alpes Suisses	à Fr. 5.—	_____
.... cartes postales set 9 Valais	à Fr. 6.50	_____
.... cartes postales set 10 sommitale de la Furka (photos couleurs des dernières années de service) jusqu'à épuisement de stock	à Fr. 5.—	_____
.... autocollant (bleu/blanc ou rouge/blanc)	à Fr. 2.—	_____
.... sac à provisions	à Fr. 6.—	_____
.... stylos, set à 3 pièces (noir, rouge, vert)	à Fr. 6.—	_____
.... verres à vin blanc, 1 dl. emblème bleu (4 pièces Fr. 14.—, 6 pièces Fr. 20.—)	à Fr. 4.—	_____
.... «Frein de secours» (tire-bouchon)	à Fr. 10.—	_____
.... Annexe plissée «Das grosse Buch der FO»	à Fr. 15.—	_____

Prix total _____ Fr. _____

Nom: _____ Prénom: _____

Adresse: _____ Lieu/NPA: _____

Date: _____ Signature: _____

Les tunnels de la ligne sommitale de la Furka

Vous pourrez lire ci-dessous la traduction de l'article de Beat H. Schweizer publié dans le bulletin d'information 2/87. Pour des raisons techniques il a fallu malheureusement renoncer à une reproduction des photos et dessins qui illustraient cet article. Nous vous prions de bien vouloir nous en excuser et de vous référer à ce sujet au numéro précédent du bulletin. Il faut aussi noter que l'état du tunnel Altsentum-Stafel, mentionné dans l'article, n'est plus actuel, puisqu'il a pu être restauré. Mais on peut ainsi mesurer, à travers la description qui en est faite dans l'article, le progrès qui a été réalisé.

La rédaction

bhs - Le tronçon sommital de la Furka se situe en Haut-Valais, à l'extrémité de la vallée de Conches supérieure (Obergoms). La vallée de Conches est une vallée alpine présentant 3 niveaux principaux. A la station d'Oberwald, altitude 1366 m s/m, débute la rampe du tronçon sommital pour atteindre le 3ème niveau correspondant au plateau de Gletsch, le plus élevé, à 1759 m s/m. En dépit d'une pente maximale de 110 ‰ et d'un rayon de courbure minimal de 80 m, in n'est pas possible de franchir d'une traite les 393 m de différence d'altitude.

Les constructeurs n'ont pas eu d'autre choix que celui du tunnel hélicoïdal pour le franchissement de cette section de ligne.

Le tunnel hélicoïdal

Avec une longueur totale de 548 m et un rayon de courbure serré, ce tunnel est relativement modeste. Il oblique tout d'abord à gauche (en direction de Gletsch) pour tourner ensuite régulièrement vers la droite. Digne d'intérêt est la façon dont le tracé de la voie routière se combine avec la voie ferroviaire, les deux se croisant à niveau peu

avant Gletsch. L'ouvrage que constitue le tunnel présente une section libre de dimension normale, il est foré dans de la roche stable, est de construction simple, c'est-à-dire sans revêtement ni dispositif d'aération. Cette dernière constatation a son importance en cas d'exploitation vapeur, des précautions devant être prises. Dans certaines conditions météorologiques, une ventilation naturelle n'est pas assurée et ce fait constitue un problème qui devra recevoir une attention particulière.

L'état du tunnel est considéré comme bon. Quelques dommages causés par des chercheurs de minéraux (Strahler *) nécessiteront des remises en état ponctuelles. La superstructure, c'est-à-dire la voie, par suite de l'intense utilisation, surtout dans les dernières années d'exploitation, doit être renouvelée. Cette constatation résulte de nombreuses investigations sur place. Des offres d'entreprises ont été soumises.

* «Strahler»: Dénomination suisse alémanique pour chercheur de minéraux dans les montagnes. Activité conditionnée par l'octroi d'une patente obtainable contre rémunération. Les outils du chercheur consistent en un marteau, un ciseau et une barre à mine. Plus rarement, mais toujours plus souvent, on a recours à l'explosif (source «Mineralien», Mondo Verlag, 1973).

Il y a 2 ans, les canaux de drainage qui ne remplissaient plus leur fonction depuis quelques années, ont été nettoyés et remis en service. Le portail du tunnel inférieur est construit de façon classique, une porte en bois en bon état -qui peut être fermée en hiver - empêche la pénétration de la neige. La sortie côté Col correspond à un passage sous route et le portail est situé en contrebas de la route.

Le tunnel Scheitel

Le tunnel simplement nommé à l'époque «Tunnel de la Furka» passe audessous du Col, à une distance d'environ 200 m au sud de l'hôtel, selon une orientation ouest-sud-ouest à est-nord-est. L'entrée du tunnel côté valaisan, à l'altitude de 2118 m s/m, se situe près du Muttbach, cours d'eau prenant naissance sous le glacier de Gratschlucht. La sortie du tunnel côté Furka-reuss, sur le flanc est de la Blaue Berg, dans la vallée d'Urseren, se situe à une altitude de 2160, 3 m s/m. Une rampe de 1242 m présentant une inclinaison de 35 ‰, suivie d'un palier de 611 m, porte la longueur totale à 1853 m. Cette longueur a été étendue à la valeur actuelle de 1874 m après addition de prolongements aux deux entrées.

Le problème actuellement le plus brûlant est l'état du tunnel Scheitel.

Le conseil d'administration du DFB et la section Construction de l'association «Ligne sommitale de la Furka» ont entrepris une inspection de ce tunnel en date du 23 septembre 1986 en compagnie d'inspecteurs de l'Office Fédéral des Transports. L'objectif de cette inspection visuelle était de déterminer si, et avec quels moyens, la concession pour une reprise de l'exploitation pouvait être sollicitée / octroyée.

L'état actuel du tunnel est en bonne partie dû au déroulement particulier de sa réalisation.

Des conditions géologiques défavorables firent qu'en 1915, époque à laquelle le tunnel était presque terminé, du fait d'une attention insuffisante portée à la géologie et pour d'autres raisons également, le tunnel ne fut pas mis en service. Il ne fut pas non plus entretenu durant la période qui suivit, et ce n'est qu'en 1925 que la mise en service eut lieu, à la suite de travaux de reconstruction.

Dans un rapport daté de 1927, le Dr. Ing. E. Wiesmann de Zurich récapitule l'histoire tumultueuse de la reconstruction de cet ouvrage. Dans les années 30 (crise économique mondiale) et dans les années 40 (guerre mondiale), aucun moyen financier ne fut disponible pour l'assainissement subséquent. Ce n'est qu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les chemins de fer, le 20 décembre 1957, que des moyens financiers furent de nouveau disponibles pour les travaux les plus urgents.

Dans une zone permocarbonifère particulièrement sollicitée en compression, la voûte du tunnel a dû être reconstruite pour permettre la mise en place d'une structure en béton armé nervuré. Les premières discussions à propos du tunnel de base de la Furka eurent lieu dans les années 60 et cela eut dès lors des incidences sur les travaux d'entretien et donc sur la sécurité d'exploitation qui se réduisit jusqu'à la mise en service du tunnel de base.

Le mauvais état actuel du tunnel Scheitel s'explique donc pour les raisons indiquées, à savoir:

- forte déformation du revêtement par suite de la compression géologique
- dégâts au revêtement par suite de compressions excessives
- engagement du gabarit requis pour matériel roulant métrique normalisé

L'Office fédéral des transports (OFT) a pris connaissance de façon positive du protocole d'inspection établi par le DFB relatif aux sections Gletsch-Muttbach et Furka / station-Realp. Il est spécifié que l'état technique de tout le tronçon sommital (protocole complémentaire de l'OFT à propos du tunnel Scheitel) sera maintenu. L'OFT mentionne également que tous les ouvrages tels que murs de soutènement, tunnels et ponts, sont voués à l'endommagement, voire à l'écroulement, sans entretien régulier ...

Selon le DFB et selon toute apparence, les objections doivent être levées et pour cela une réfection adéquate du tunnel Scheitel menée de façon professionnelle doit être envisagée (pour la 4ème fois, sous propriété d'une 3ème compagnie ferroviaire).

Au travail, avec courage! Si l'on veut rendre ce tunnel à l'exploitation, selon l'OFT, les travaux suivants sont indispensables:

- reconstitution du profil libre sur toute la longueur du tunnel
- assurage de la cavité sur environ la demi-longueur (900 m) avec une nouvelle voûte (Remarque: en ne tenant pas compte de la section libre requise, ceci pourrait être obtenu par une double couche d'armatures et béton projeté - épaisseur 15—20 cm - contre la voûte existante)

Le profil géologique

Une particularité de la région de la Furka est l'existence d'une zone de sédiments de 300—500 m de large, située entre les massifs du Gothard et de l'Aar. Un profil géologique orienté du sud au nord permet d'identifier les zones suivantes.

— Appartenant au massif du Gothard:

a) schistes chloriteux; b) gneiss en bancs massifs; c) gneiss schisteux sériciteux, zone sédimentaire de la Furka. Trias: d) dolomies vacuolaires (cornieule); e) schistes sériciteux tendres à veine de gypse et lentilles de quartz, dolomie. Jurassique: f) phyllite souvent plissée à rares bancs massifs; g) Calcschistes sableux et quartziques à intercalation phylliteuse; h) phyllite; i) calcschiste; k) calcaire gris-clair (probablement marne)

Avec ces données (voir aussi l'illustration 3), les conditions géologiques sont identifiées. L'axe du tunnel a été, par rapport au projet initial, déplacé de 90 m vers le sud ce qui, comme a pu le constater le FO dans les années d'exploitation, n'a pas été suffi-

sant. On a malheureusement manqué les bancs de gneiss compact situés encore plus au sud.

Les couches traversées par le tunnel sont inclinées de 60—65°. Le tunnel est pratiquement parallèle à ces couches et est soumis en permanence aux déformations causées par la compression.

Cette circonstance a pour conséquence de compliquer les travaux à entreprendre.

Les travaux de reconstruction

Nous traitons maintenant non pas des travaux à entreprendre par le DFB, mais de ceux effectués en 1925, ceci pour éviter tout malentendu.

Il s'agit de montrer aussi que les problèmes dans les tunnels ne sont pas nouveaux!

La figure 4 montre le profil-type du tunnel, référence pour les travaux de reconstruction. Le gneiss et le granit constituent les matériaux pierreux que l'on trouve en abondance dans la région de Gletsch. Le drain de tunnel n'était pas maçonné, mais constitué de tuyaux de ciment qui assuraient l'évacuation des eaux. L'état général du côté Muttbach était satisfaisant; la figure 5 montre les murs maçonnés en l'état actuel.

Les figures suivantes montrent de façon frappante les déformations que furent constatées à l'époque. De façon semblable, les déformations constatées à l'occasion des relevés effectués récemment montrent eux aussi que la montagne bouge! Seuls les dégâts les plus importants furent réparés et une surveillance constante fut nécessaire. Les travaux d'entretien de moindre importance furent effectués ici et là, le reste correspond aux signalments de l'OFT.

Les figures 6—10 montrent les profils déformés avant les travaux de restauration. Les figures 11—16 montrent les pha-

ses des travaux de reconstruction. Le profil devait tout d'abord être étayé (fig. 11). La pression de la montagne ne doit pas être seule incriminée. Une exécution défectueuse peut aussi être cause de déformation.

Ouverture de la calotte, mise en place des longrines (fig. 12). Elargissement de la calotte (fig. 13). Excavation de la calotte (fig. 14). Cintres mis en place et début maçonnerie de la voûte (fig. 15) Démolition des anciens piédroits et reconstruction des nouveaux (fig. 16)

Sur d'autres tronçons, d'autres procédés moins onéreux furent mis en oeuvre, tels que la mise en place de cintres métalliques. Les portails de tunnel, pour parer les chutes de pierre, glissements de terrain, etc. furent placés de façon dégagée du flanc de montagne, augmentant ainsi quelque peu la longueur du tunnel. Les portails sont de ce fait placés dans des zones d'accumulation de neige, mais en contre-partie les abords dégagés facilitent le déblaiement de la neige. Des hauteurs de neige de 10 m peuvent être atteintes mais constituent l'exception. La figure 17 montre l'état actuel du portail côté Urseren et la figure 18 côté Muttbach. Le tunnel pouvait, pour les mêmes raisons que pour le tunnel héli-coïdal, être fermé avec des portes en bois. Actuellement, pour des raisons de sécurité, le passage à pied au travers du tunnel est empêché. Des éléments de rail, placés verticalement et bétonnés, constituent une structure massive que interdit la pénétration dans le tunnel. Source: Office Fédéral des Transports, 15. 10. 1986, Schweizer Baumeister-Zeitung 9. 11. 1927.

Les tunnels Altseentum - Stafel

Les trois courts tunnels Stafel sont numérotés I, II et III d'Ouest en Est. Nous désignerons également ces tunnels de longueur 36 m (I), 68 m (II) et 64 m (III) au moyen de chiffres romains. Ces tunnels, dont l'entretien fut négligé durant les dernières an-

nées d'exploitation, sont situés à 1600 m d'altitude dans une région montagneuse sauvage et sont exposés aux chutes de pierres et glissements de terrain. D'énormes masses de neige et une érosion continue - accélérée par l'entretien négligé - ont contribué à leur dégradation.

Sous la direction de spécialistes qui ont par ailleurs rapporté de façon exhaustive, différents travaux de reconstruction ont été entrepris l'année dernière.

L'état du tunnel III est jugé bon, à part l'éboulement obstruant l'entrée côté vallée, aucun d'égât majeur n'a été découvert. Les travaux, qui vont se poursuivre en été 1987, consisteront à terminer le réaménagement de la partie éboulée. Ensuite, des travaux de finition pourront être entrepris, à savoir: quelques pièces descellées du revêtement à remettre en place, nettoyages et reconstruction du système de drainage. Le travail, jusqu'ici, ne fut pas facile, avançant par étapes en coffrant et bétonnant segment après segment. L'avancement s'effectue avec le risque permanent de nouvelles chutes de pierres, et chaque mètre doit être disputé à la montagne. La place disponible est restreinte, en particulier pour les machines de chantier requises.

La figure 19 montre une esquisse de la sortie prolongée du tunnel, rallongée de 2 m. La figure 20 montre les travaux entrepris ensuite d'éboulement. La suite des travaux en direction de la Furka consistera à réparer les piédroits écroulés du tunnel II. Les travaux nécessaires sont visibles sur la figure 22. L'endroit se situe sur la paroi à main droite, non loin du portail Ouest. L'étape suivante est constituée par le tunnel I qui présente davantage de problèmes.

* Senntum: Désignation pour chalet d'alpage

Stafel: Désignation pour la meilleure partie du point de vue pâturage, de l'alpage. Généralement dans les environs du chalet d'alpage.

Allusion a déjà été faite à l'érosion qui a fait dans ce tunnel des dégâts importants. La pénétration d'eau a provoqué l'effondrement de la voûte et l'éboulement de matière rocheuse. Ici, seul un dur travail manuel viendra à bout des restes de masse rocheuse encore instable.

La figure 23 montre le processus de travail. Après drainage de la voûte, la partie effondrée est ouverte et le bétonnage de la nouvelle voûte peut être entrepris. On procédera ensuite à l'évacuation du matériel éboulé, dernier rempart avant le pont de Steffenbach. Le reste du tunnel I est en bon état parce que relativement récent. Une grande partie du tunnel est revêtue de béton, et ses extrémités ont été, pour protéger la voie, elles aussi prolongées, comme montré par la figure 24.

Brèves nouvelles des sections ...

La **section de la Suisse du Nord-Ouest** a visité les dépôts des Transports publics de Bâle-Campagne (BLT). Plusieurs activités, telles que la présentation de films, se sont déroulées lors des réunions régulières. La même section a mis sur pied avec les collègues de la section de Soleure un camp de travail à Gletsch. But de l'opération: mise en place de la porte du dépôt et couverture des fosses. La **section de Zurich** a repris vie. Au début du mois de décembre une conférence a été donnée par M. R. Aeschbacher conseiller municipal de la ville de Zurich. Le conférencier est un expert en matière de circulation urbaine et d'énergie. Il a centré son exposé sur le thème: «rail, route, développement urbain». La nouvelle **section de Suisse orientale** a organisé une excursion, malheureusement peu fréquentée, sur les traces du DVZO (Dampfverein Zürich-Oberland) en convoi avec traction à vapeur. Dans le cadre du passage de l'exposition «Rail 2000» à Frauenfeld, un stand d'information a pu être tenu à la gare. Plusieurs nouveaux membres se sont inscrits à cette

occasion-là. D'autres actions suivront. La **section de la Suisse centrale** a organisée une soirée d'information avec présentation de diapositives et de films. Un stand d'information a été installé dans un centre commercial. Pendant trois jours le public a montré un très grand intérêt.

En général...

Le caissier remercie tous ceux qui se sont acquittés promptement du paiement de leurs cotisations. Il remercie également les personnes qui l'ont aidé à mettre à jour le fichier d'adresses.

Le viaduc du Lammen a été couvert le 20 juin 1987 par un tablier métallique. La construction a été menée à bien par un travail de bénévoles et selon les normes de l'Office fédéral des Transports. Le tronçon valaisan de la ligne peut ainsi être parcouru par les véhicules de chantier. Nous souhaitons donc bonne route à notre locomotive HGm 2/2.

Nouveautés...

La saison de construction 1987 est terminée. A côté de la reconstruction du viaduc du Lammen et de la construction de la locomotive de chantier et de son wagon-grue, il faut également signaler d'autres réalisations. Les travaux de remise en état sur le versant uranais ont bien avancé jusqu'à ce que les inondations du 25 août emportent un long bout de la ligne et un mur de soutènement. Mais quelques semaines plus tard les chantiers des tunnels étaient de nouveau accessibles en train. Entretemps, les tunnels ont été presque entièrement restaurés et peuvent être utilisés. Le 16 octobre à 11 h 27, le premier train depuis la mise hors service de la ligne a atteint le pont de Steffenbach. Celui-ci sera restauré et mis en place l'année prochaine.

Le tunnel de faite a été mesuré et sera soumis à une expertise en vue de sa remise en état.

Durant leur camp de travail, les apprentis de la Maison Huber & Suhner, de Herisau, ont fabriqué les garde-fous et les passerelles du pont du Lammen. Le pont de la gare de Gletsch a également reçu une nouvelle voie. Lors d'une semaine de travail, une deuxième voie a été introduite dans le dépôt de Gletsch et la cuisine a été terminée. Ces travaux d'intérieur étaient sous la responsabilité de la section de Berne et de membres d'Allemagne. Des membres de Soleure et de la section du Nord-Ouest ont construit les nouvelles portes et ont couvert les fosses. D'autres petits travaux indispensables à la réalisation de notre but ont été menés à bien par les sections de Berne et de Suisse centrale. La section de Berne a entrepris des travaux de déblaiement et de sécurité dans la région de Muttbach. Un groupe d'apprentis du bureau d'ingénieurs Winkler et Partner à Effretikon, a arpenté la ligne. Un point important de ce travail fut de trouver une solution au problème de la «traversée de Muttbach» (nous en reparlerons dans un prochain numéro).

Abschliessender Baubericht für 1987

Die Bausaison 1987 ist abgeschlossen und im jetzigen Zeitpunkt kann eine Rückblende auf die Geschehnisse 1987 gemacht werden.

Die Zielsetzungen «Bau 87»

Die Ziele für 1987 sind auf drei Ebenen gesteckt worden:

1. Arbeitseinsätze für 1987: Planung, Vorbereitung und Durchführung auf der gesamten Bergstrecke
2. Projekte ausarbeiten an allen kritischen Objekten
3. Verhandlungen, Kontakte mit Ämtern, Behörden und Körperschaften

Dans le dépôt de Gletsch attendent deux wagons No. 21 et 22, ex-NStCM, ainsi qu'une caisse de wagon B 33 ex 2224 du BVZ.

Une étape importante de l'histoire de la ligne sommitale de la Furka fut la signature du contrat et l'achat du tronçon Realp-Furka. Ce tronçon de la ligne appartient désormais à la DFB. Le tronçon Furka-Gletsch suivra prochainement. L'association ligne sommitale de la Furka était présente par un stand à l'exposition internationale du modélisme ferroviaire de Cologne (RFA). Ce fut un grand succès! Notre association a eu plusieurs fois les échos de la presse et de la télévision suisse alémanique et de la RFA. Les actions de la dernière augmentation de capital ont pu être remises à leurs propriétaires et la nouvelle augmentation de capital décidée lors de la dernière assemblée générale est en cours. Une collecte menée par une entreprise spécialisée en relations publiques s'est terminée par un grand succès (100.000 envois).

Mit Zufriedenheit kann festgestellt werden, dass in allen drei Punkten Wesentliches erreicht wurde.

Die Arbeitseinsätze

Vorbereitungen

In diesem Jahr wurde erstmals in grossem Rahmen ein Bauprogramm gestartet. Bei den Vorbereitungen im Herbst/Winter 86 zeigte sich, dass wesentliche technische Mittel zur Bewältigung der Bauaufgaben beschafft werden müssen. Mit einem grossen Einsatz wurde in Goldau während rund 8 Monaten in über 6000 Frondienststunden gewaltiges geleistet. In den Werkstätten entstanden so unter anderem die Baulok HGm 2/2, die Draisine Xmh 1/2 und der Kranwagen «X». Auf den Beginn der Bausaison ist auch zahlreiches Werkzeug und Betriebsmaterial beschafft worden.

Ausgeführte Arbeiten

Als erstes Objekt wurde das Lammenviadukt im Juni mittels einer Stahlkonstruktion wieder hergestellt. Leider konnte der Gleisoberbau noch nicht montiert werden. Auf dem Streckenabschnitt Oberwald-Gletsch sind durch den einwöchigen Lehrlingseinsatz der Firma Huber + Suhner AG Herisau nebst umfangreichen Räumungsarbeiten auch an einigen Objekten Rostschutzsanierungen ausgeführt worden.

Dieser Lehrlingseinsatz bedarf eines besonderen Dankes, denn der Einsatz war durch die Verantwortlichen Herren Meyer und Bartoldi mustergültig vorbereitet worden.

Im weiteren sind während den Bauwochen im August, durch die Baugruppe Wolfgang Schmidt, Räumungen durchgeführt worden.

Im Bahnhofareal von Gletsch sind im vergangenen Sommer und Herbst einige dringende Sanierungs- und Ausbaurbeiten abgeschlossen worden. Zu erwähnen sind die neuen Depottore, Innengestaltung der Küche, das zweite Geleise im Depot, die Einräumung von Oberbaumaterial ins Depot und viele weitere kleinere Arbeiten. Im Streckenabschnitt Gletsch-Muttbach sind durch die Gruppen im August unter der Leitung von Wolfgang Schmidt sämtliche Wassergräben freigelegt worden.

Im Bauprogramm 87 waren auch Sanierungsarbeiten an den Stützmauern in diesem Abschnitt vorgesehen. Durch die verheerenden Unwetter auf den Urner Streckenabschnitten mussten jedoch die Kräfte dort eingesetzt werden.

Im Scheiteltunnel haben verschiedene Beggehungen mit Experten stattgefunden. In den nächsten Monaten wird ein umfassendes Gutachten vorliegen, welches uns Entscheidungsgrundlagen für das weitere Vorgehen liefern wird.

Auf dem Streckenabschnitt Furka-Tiefenbach, welcher übrigens der besterhaltenste ist, wurde der schlechten Zugänglichkeit halber nur ein geringer Arbeitsauf-

wand geleistet. Immerhin ist ein Erdbeben ca. 300 m oberhalb Tiefenbach von Hand weggeräumt worden. Dieser Streckenabschnitt kann erst vollständig instandgestellt werden, wenn die Steffenbachbrücke wieder montiert werden kann.

Auf der Strecke Tiefenbach-Realp schliesslich wurden die Hauptarbeiten auf der Urnerseite geleistet. Anfangs Juli begannen die Installationsarbeiten in Realp. Im Unterschied zur Walliserseite, sind in Realp keine festen Gebäulichkeiten vorhanden. Als erste Massnahme wurde beim Übergang der Wittenwasserstrasse eine Weiche mit 30 m langem Abstellgleis gebaut. Danach begannen die Arbeiten am Tunnel III mit Sicherungsarbeiten am Fels. Unter sehr schwierigen Bedingungen wurde der Fels gesichert. Durch den DFB-eigenen Bagger (Gradall) konnte der rund 10 m tief verschüttete Tunnel freigelegt werden.

In den Bauwochen im Juli waren bis 38 freiwillige Helfer aus Deutschland und der Schweiz im Einsatz. Durch die ausgezeichnete Verpflegung aus der Küche von Heidi Leuzinger, Ursula Richner und Philipp Wenger war die Moral der Gruppe immer auf «hoch».

Ein schwerer Schlag für unser Unternehmen war das Unwetter vom 24./25. August welches grosse Teile des Urserentales in eine Wüste verwandelte.

Im letzten Augenblick konnte unsere Baulok HGm 2/2 durch vorbildlichen Einsatz unseres VR-Mitgliedes Jörg Schletti vor den Fluten der Reuss gerettet werden.

Ein Augenschein wenige Stunden nach dem verheerenden Unwetter zeigte ein katastrophales Ausmass an unserer Strecke zwischen Tiefenbach und Realp. Rund 200 m Geleise waren bis 7 m tief unterspült, 150 m Geleise bis 2 m hoch überschüttet und über 100 m Stützmauern zerstört.

Die Schadenssumme geht in die Hundert Tausende von Franken. Bereits am ersten Wochenende nach dem Unwetter hat eine Gruppe mit Instandstellungsarbeiten begonnen. Bereits am Samstagabend konnte ein Bauzug bis zur Zahnstangen-

einfehrt durchkommen. In den Monaten September und Oktober wurde in X tausend Stunden das Trasse wieder befahrbar gemacht. Was am Anfang als unmöglich erachtet wurde, ist am Freitag, 16. Oktober um 11.27 Uhr Tatsache geworden: Der erste Bauzug mit HGm2/2 und Kranwagen X hat die Steffenbachbrücke erreicht ... Ein zweiter Lehrlingseinsatz mit rund zwanzig Zeichnerlehrlingen wurde durch das Ingenieurbüro E. Winkler und Partner organisiert. Die Lehrlinge haben unter fachkundiger Anleitung der Herren Müller, Frei und Gysi an der Strecke auf verschiedenen Abschnitten Vermessungsarbeiten durchgeführt. Eine Gruppe von Lehrlingen hat nebst Aufräumarbeiten auch bei Betonierarbeiten mitgeholfen. Allen Lehrlingen sowie den Verantwortlichen gilt unser aufrichtiger Dank. In den letzten Bauwochen wurden noch letzte Sicherungsarbeiten an Tunnel I und III vorgenommen. Die Bausaison wird nach den Rücktransporten des Materials abgeschlossen sein. Nun gilt es im Winter, an zahlreichen Samstagen das umfangreiche Material für die Bausaison 1988 wieder bereitzustellen.

Lehren aus dem Baueinsatz 1987

Die Bauverantwortlichen werden jetzt aus dem diesjährigen Einsatz die Lehren ziehen um für 1988 zahlreiche Verbesserungen vorzunehmen. Im wesentlichen müssen die Arbeiten auf mehr Verantwortliche verteilt werden.

Dank

Am Schluss bleibt uns noch die angenehme Pflicht, allen treuen Helfern für den Einsatz an unserer einzigartigen Bergstrecke zu danken. Viele unserer Helfer mussten auf die gesamte Freizeit während dieser Bausaison verzichten. Die Furka-Bergstrecke aber bleibt für alle von uns ein Magnet.

Walter Willi

Bauprogramm und Baueinsätze 1988

Im kommenden Jahr soll die Bautätigkeit wieder auf die gesamte Bergstrecke ausgedehnt werden. Bis aber die finanziellen Mittel bereitgestellt sind, kann über das Bauvolumen noch nichts ausgesagt werden.

Sicher werden die 1987 begonnenen Arbeiten an den einzelnen Objekten und Streckenabschnitten weitergeführt.

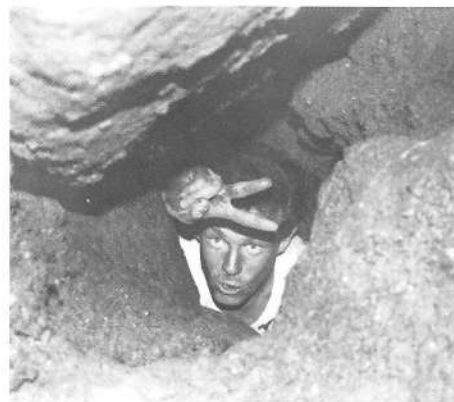
Aus den Erfahrungen des Baueinsatzes von 1987 müssen unbedingt Lehren gezogen werden. Die Baueinsätze der Gruppen sind frühzeitig, übersichtlicher selbstständiger und effizienter zu planen. Um das zu erreichen, braucht es eine Reihe von engagierten Leuten, welche sowohl technisches wie organisatorisches Geschick mitbringen.

In den nächsten Wochen werden die verantwortlichen Gremien in diesem Sinne das Bauprogramm für 1988 planen und in die Wege leiten.

Das ausführliche Bauprogramm für 1988 wird in einem der nächsten Mitteilungsblätter veröffentlicht.

Nachfolgend finden Sie bereits die Anmeldung für den Baueinsatz 1988.

Dürfen wir Sie bitten, uns die Anmeldung termingerecht zuzusenden.



Im Schnittkegel im Tunnel I mussten die Bauarbeiter sich wie Maulwürfe bewegen

Baueinsatz 1988

Anmeldung für freiwilligen Baueinsatz 1988

- 1. Termin:**
- | | | |
|-----|---------------------|----------------|
| 1.1 | vom _____ bis _____ | Ankunft: _____ |
| 1.2 | vom _____ bis _____ | Ankunft: _____ |
| 1.3 | vom _____ bis _____ | Ankunft: _____ |
| 1.4 | Wochenendeinsätze | |

2. Personalien:

- 2.1 Name/Vorname: _____
 2.2 Adresse/PLZ Wohnort: _____
 2.3 Telefon privat _____ erreichbar von _____ bis _____
 Geschäft: _____ erreichbar von _____ bis _____
 2.4 Beruf und besondere Fähigkeiten: _____
 2.5 Vereinsmitglied der Sektion: _____
 2.6 Wünsche Unterkunft:
- .1 Massenlager oder Wohnwagen
 - .2 Zimmer erwünscht
 - .3 besorge Unterkunft selbst
- 2.7 Bin bereit Führungsfunktionen zu übernehmen:
- .1 technisch (z.B. Baustellenleiter)
 - .2 organisatorisch (Unterkunft, Verpflegung)
- 2.8 Bin bereit während den Wintermonaten Dez. 87 bis April 88 an Baurollmaterial zu arbeiten:
- .1 während der Woche
 - .2 an Samstagen

3. Weitere Angaben:

- 3.1 Ich kenne allfällige Sponsoren, welche uns für unsere Bauvorhaben 1988 nützlich sein können: _____
 Kontakt aufnehmen mit: _____
 3.2 Ich kann folgendes Werkzeug zur Verfügung stellen: _____
 3.3 Weitere Ideen oder Anregungen: _____

Bitte diese Anmeldung bis 31. Dezember 1987 an folgende Adresse senden:

Herrn Walter Willi-Hangartner, Postfach 346, 6410 Goldau

Diese Anmeldung wird bis Ende Januar 88 bestätigt.

Datum: _____ Unterschrift: _____

Beitrittserklärung

Ich unterstütze den Verein Furka-Bergstrecke und verpflichte mich hiermit, den jährlichen Mitgliederbeitrag, dessen Höhe die Generalversammlung beschliesst, nach Aufforderung einzuzahlen (1988 Fr. 35.—/DM 40.—).

Name Vorname

Beruf Alter

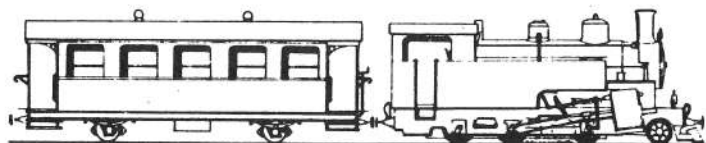
Strasse Hausnummer

Postleitzahl Ort

Datum Unterschrift

Bitte ausfüllen und einsenden an:

Verein Furka-Bergstrecke, Mitgliederdienst, Postfach 3468, CH-4002 Basel.



Déclaration d'adhésion

Je soutiens l'association de la ligne sommitale de la Furka et m'engage ce faisant à payer, sur demande, la cotisation annuelle dont le montant est fixé par l'assemblée générale (en 1988 Fr. 35.—/DM 40.—).

Nom Prénom

Profession Age

Rue No

NPA Localité

Date Signature

Prière de compléter et retourner à:

Association Ligne sommitale de la Furka, service des membres, case postale 3468, CH-4002 Bâle.



Das Steffenbachtal im Sommer 1987. Im nächsten Jahr soll die Brücke den Schrund überspannen.