

1/86

RETTET

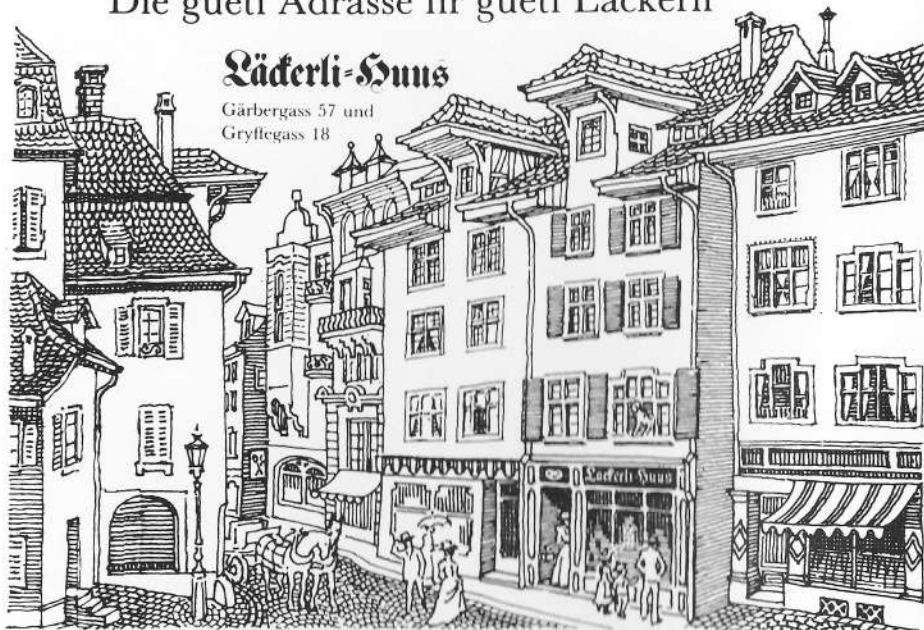
DIE
FURKA-BERGSTRECKE



Verein 3981 Gletsch
furka-bergstrecke

Offizielles Organ des Vereins Furka-Bergstrecke und der
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Die gueti Adrässe fir gueti Läckkerli



Läckkerli-Huus

Gärbergass 57 und
Grytlegass 18

SWISS MADE



Die grossen Uhrenmarken
vertrauen auf RENATA.

In unserem Sortiment
finden Sie auch
Batterien für
ganz flache Uhren.

Unser Hauptanliegen
ist die Qualität.
Wir tun alles,
um sie zu garantieren.

RENATA

RENATA AG, 4452 Itingen/Schweiz.
Tel. (061) 98 29 52, Telex 966135



Mitteilungsblatt
Bulletin d'informations

Impressum

Redaktion

Beat H. Schweizer, 4425 Titterten
Alfred Gysin, 4411 Seltisberg

Inserate

Laupper Annoncen, 4142 Münchenstein

1/86

Redaktionsschluss für das Mitteilungsblatt
2/86 ist der 25. Juli 1986!

Sponsoren

Josef Binkert AG, Wallisellen
Walliser Kantonalbank, Brig
Läckkerli Huus, Basel
Torrentbahnen AG, Leukerbad
Brauerei Warteck AG, Basel
Renata Batterien, Itingen
Dietschi AG, Waldenburg
Luftseilbahnen Saas-Fee AG, Saas Fee
Luftseilbahn Klein-Matterhorn AG, Zermatt
Brauerei Ziegelhof AG, Liestal
Wachendorf AG, Basel

Nationalversicherung, Basel
Waldenburgerbahn AG, Waldenburg
Ernst Autotransporte AG, Zürich
Mammut Transport AG, Reinach
Hotel-Restaurant Bad, Bubendorf
Rivoli-Couverts, Seltisberg
Dr. Ing. Koenig AG, Dietikon
J. + R. Gunzenhauser AG, Sissach
MSX Arbeitsgemeinschaft, Basel
Radio Raurach, Sissach
und ungenannt sein wollende



BANQUE CANTONALE DU VALAIS
WALLISER KANTONAL BANK



Für alle Drucksachen

Dietschi AG
4437 Waldenburg
Telefon 061 97 00 64

Editorial

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Aktionäre,

aus vielen Gesprächen und Telefonanrufen wissen wir, dass dieses Mitteilungsheft von Euch seit Monaten sehnlichst erwartet wird. Dies freut uns einerseits sehr, andererseits erfüllt es uns mit beträchtlicher Sorge. Denn obwohl ausserhalb des Zentralvorstandes und der Sektionsvorstände nur wenig davon zu verspüren ist, nimmt die Arbeitslast der ungefähr 40–50 wirklich aktiven Mitglieder dauernd zu, je näher wir uns an die Verwirklichung unserer Ziele herankämpfen. Zudem wird die meiste Arbeit durch die knappen finanziellen Mittel zusätzlich erschwert.

Unter diesen Umständen hoffen wir auf Ihr Verständnis, wenn wir manchmal auf Anfragen um zusätzliche Informationen, auf Anregungen, auf Bitten um Zusendungen von Einzahlungsscheinen und dergleichen eher langsam-wenn überhaupt-reagieren. Wir sind leider gezwungen, unsere Anstrengungen vorerst auf die wesentlichen Aufgaben zu konzentrieren.

Wie sich immer mehr zeigt, wird die Arbeit dieses Jahres über den Erfolg oder Misserfolg unseres Vorhabens entscheidend sein. Jede Mithilfe von Eurer Seite wird daher dankend entgegengenommen. Wie Sie auf

Mitteilungsblatt

Das Mitteilungsblatt wird dank Beiträgen von Verein und DFB finanziell auf eine bessere finanzielle Basis gestellt.

Durch diesen Zustupf wird das regelmässige Erscheinen entscheidend verbessert. Die nächsten Ausgaben sind per Juli/August, September/Oktober, November/Dezember zu erwarten.

Auf alle Fälle werden auch in diesem Jahr vier Ausgaben erscheinen. Der Informationsfluss zu den Mitgliedern soll damit verbessert werden. Jedes Mitglied und jeder Aktionär hat Anrecht auf jeweils ein

den folgenden Seiten dieses Heftes feststellen können, brauchen wir aktive Leute für eine Vielzahl von Aufgaben, die noch 1986 gelöst werden sollten:

Verstärkung der Vorstände in den bereits bestehenden Sektionen, Neubestellung des Vorstandes der Sektion Zürich, Ausbau neuer Sektionen in der Ostschweiz, im Aargau, im Waadtland usw., Werbung neuer Vereinsmitglieder und Aktionäre (denn dies bringt uns mehr Einnahmen), Aufbau von weiteren Arbeitsgruppen für die Leistung von Fronarbeit an der Strecke, Zusammenstellung von Expertenteams für die Beschaffung zusätzlicher finanzieller Mittel und von Bau und Eisenbahnmateriale; Mitarbeit bei der Öffentlichkeitsarbeit, im Redaktionsteam des Mitteilungsheftes, in der Planung attraktiver Werbeveranstaltungen etc., etc., etc.

Scheuen Sie sich nicht, dem zuständigen Ressortleiter (die Adressen finden Sie auf der letzten Seite) Ihr Interesse mitzuteilen. Das Spektrum der Aufgaben ist derart gross, dass wir allen, die sich echt engagieren wollen (und dies unentgeltlich), «Vollbeschäftigung» und Mühsal, andererseits aber auch Befriedigung über das Erreichte auf Jahre hinaus garantieren können.

In dem Sinne wünsche ich uns allen ein erfolgreiches 1986.

Verein Furka-Bergstrecke
Alfred Gysin, Zentralpräsident

Exemplar der neuesten Ausgabe, nicht aber auf Hefte die vor seiner Mitgliedschaft erschienen sind. Einzelpersonen und Sektionen haben die Möglichkeit, zusätzlich Exemplare nachzubestellen, sofern die jeweiligen Nummern nicht schon vergriffen sind. Zur Deckung der relativ hohen Kosten wird dafür aber künftig ein Betrag von Fr. 1.– pro Exemplar zuzüglich Versandkosten einverlangt. Es sind aber infolge des regen Interesses von älteren Mitteilungsblättern bereits nicht mehr alle Ausgaben lieferbar. Insbesondere die Nummern 1/84 und 1/85 sind vollständig vergriffen. Nur wenige Bulletins sind noch von den Nummern 2/85 und 3/85 (Aktienzeichnung) vorhanden. Bestellungen sind schriftlich direkt an die Redaktion zu richten.

Jahresbericht 1985 des Präsidenten

An 11 Sitzungen befasste sich der Vorstand auch im Berichtsjahr 1985 mit einer Fülle von Problemen auf dem Weg zur Realisierung unserer Vereinsziele. Noch immer wird dabei aber viel zuviel Zeit auf die Behandlung von Details und auf unfruchtbare Diskussionen über Einsatzwille und Arbeitsweise anderer Vorstandskollegen verwendet, anstatt sich im Interesse des gemeinsamen Zieles in echt kollegialer Weise und sachlich über das weitere Vorgehen zu einigen. Über die – trotz allem – erzielten Fortschritte wurden in 4 Ausgaben des Mitteilungsheftes laufend berichtet, so dass sich dieser Jahresbericht darauf beschränkt, einige Arbeiten sehr kurz noch einmal zu beleuchten.

Auf der Verhandlungsebene wurden zwar überall kleinere Erfolge erzielt, der grosse Verhandlungsdurchbruch zur Übernahme der Strecke als Basis für die Einleitung des Konzessionsverfahrens und für die Inangriffnahme grösserer Instandstellungsarbeiten ist aber bisher ausgeblieben.

Die Besprechungen zu Beginn des Berichtsjahres mit der Direktion der FO (2.2.85) dem Bundesamt für Verkehr (12.3.85) und dem Baudepartement des Kantons Wallis (29.3.85) erwiesen sich aber dennoch als sehr nützlich und bestimmten sehr wesentlich die weiteren Schritte des Vorstandes.

Fast ohne finanzielle Mittel konnte 1985 die Renovation des Bahnhofs und der Remise Gletsch aufgrund eines Mietvertrages mit der FO in Angriff genommen werden. Dank einer Anzahl tatkräftiger Vereinsmitglieder konnten ausserdem die Strecken Oberwald-Gletsch und Gletsch-Muttbach weitgehend von Felstrümmern und herumliegenden Eisenteilen gesäubert und die verstopften Wasserabläufe gereinigt und wieder funktionstüchtig gemacht werden.

Auf der Planungsebene wurden auf Verlangen und in Zusammenarbeit mit dem Baudepartement des Kantons Wallis der Teilerersatz des Lammenviaduktes durch einen Strassenverkehr nicht mehr behindernde Stahlträgerbrücke vorbereitet. Ar-

beitsgruppen der Sektionen Bern und Innerschweiz erarbeiteten sich die Voraussetzungen zur Totalerneuerung des Depots Gletsch und zur Sanierung der teils eingestürzten Tunnel auf der Ostseite.

Nach mehreren vergeblichen Anläufen konnte im Ressort Werbung endlich eine kleine Palette von Souvenirartikeln geschaffen werden, die den Mitgliedern und weiteren Interessenten angeboten werden und nebst dem Werbeeffect dem Verein mit der Zeit zusätzliche finanzielle Mittel einbringen sollen. Noch defizitär ist leider das Mitteilungsblatt, auf das aber nicht mehr verzichtet werden kann und das mit seiner Auflage von 5000 Ex. nicht nur der Information der Vereinsmitglieder dient, sondern bei den Medien, den Politikern, bei Firmen und Verbänden für unser Anliegen wirbt.

Weniger rasch als geplant geht auch der zahlenmässige Ausbau des Vereins voran – 1985 wurde einzig die Sektion Wallis neu gegründet – und die Zahl der Mitglieder stieg trotz grossartigem Werbeinsatz Einzelner von 902 auf (nur) 1453 Personen statt auf die anvisierten 2000.

Die Bemühungen zur Beschaffung von Rollmaterial wurden intensiviert. Als erste Erfolge sind im Berichtsjahr dank der Grosszügigkeit von BVZ, BLT und Schindler der Eingang des ersten Wagens, eines Radsatzdrehbankes und von vier hydraulischen Hebeböcken zu verzeichnen.

Am erfolgreichsten erwies sich die Arbeit des Vorstandes in bezug auf die Gründung der Betriebsaktiengesellschaft. Obwohl auch hier die Vorarbeiten länger dauerten als vorgesehen, konnte dieses Kapitel nach dem feierlichen Gründungsakt am 27. Mai 1985 in Lausanne und einer überaus erfolgreichen Zeichnungsaktion am 22. Februar 1986 mit der konstituierenden Generalversammlung und dem Eintrag der DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG in das Handelsregister für den Verein abgeschlossen werden.

Mit der Gründung der Aktiengesellschaft,

die es zur Finanzierung unseres Vorhabens und zur Erlangung einer Konzession unbedingt braucht, verlagern sich die wesentlichen Aktivitäten zur Rettung und Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke künftig vom Verein auf die DFB. Im Rahmen der Kompetenzaufteilung wird sich der Verein in Zukunft vor allem auf PR-Aktionen, die Mitgliederwerbung, den Verkauf von Werbeartikeln, die Herausgabe des

Mitteilungsblattes und auf die Leistung von Fronarbeit konzentrieren. Unbefriedigend bleibt die finanzielle Lage des Vereins, insbesondere da ausstehende Abrechnungen in den Bereichen Werbung und Bau sowie eine hängige Klage die effektive Übersicht über die aktuelle Situation erschweren. Der Vorstand wird alles daran setzen, dass diese Pendenzen so rasch als möglich aufgearbeitet werden.

Sektions-Nachrichten

Sektion NW-Schweiz

Jahresbericht 1985

Das Jahr 1985 war für die Sektion NW-Schweiz wieder von den verschiedensten Aktivitäten geprägt. Als erstes seien hier die immer gut besuchten Monatsversammlungen erwähnt. Neben dem Austausch der neusten Informationen wurden an diesen Anlässen auch Diavorträge über die schweizer Eisenbahnwelt gehalten, aber auch eine Besichtigung des Rangierbahnhofes Muttenz stand auf dem Programm. Daneben trafen sich die Mitglieder der Sektion auch an den Eisenbahnanlässen der Region: Dampftag der Waldenburgerbahn, Jubiläumsfeier 100 Jahre Bahnhof Basel etc.

Das wohl grösste Ereignis des vergangenen Jahres war der Sektionsausflug vom 15. April 1985, der bei den Teilnehmern auf grosse Begeisterung gestossen ist. Vergleiche dazu auch den Bericht im Mitteilungsblatt Nr. 2/85. Den Organisatoren sei hier nochmals herzlich gedankt. Leider musste ein zweiter Ausflug, der für den 13. Oktober geplant war, mangels Anmeldungen abgesagt werden. In sehr schöner Erinnerung bleibt der 15. September, wo anlässlich des Dampfes der Waldenburgerbahn, mit einem Informationsstand am Bahnhof Waldenburg für unser Anliegen geworben werden konnte. Doch nicht nur im Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit war die Sektion tätig, auch hinter den Kulissen wurde gearbeitet. So konnte die Sektion in Zusammenarbeit

mit dem Ressort Rollmaterial einen Satz Hebeböcke für den Verein erwerben.

Von einem aktiven Mitglied der Sektion wurde eine Postkarte der HGE 2/2 der FO lanciert, und dem Verein zur Verfügung gestellt.

Zu unserer grossen Überraschung konnten wir auch noch das 1000. Mitglied in unseren Reihen begrüssen. Aus diesem Anlass wurde eine Urkunde überreicht.

Die letzten Monate des Jahres 1985 standen dann bereits im Zeichen der Vorbereitungen für die Ausstellung «Eisenbahn – Vorbild und Modell 86». Es sei mir hier erlaubt, einen Ausblick auf das Jahr 1986 zu geben. Man findet den Stand des Vereins Furka-Bergstrecke in der Halle 7/Stand 273 und dies während der MUBA vom 8. – 17. März 1986.

Zum Schluss sei hier allen gedankt, die in irgend einer Form in der Sektion mitgearbeitet haben.

Sektions-Programm

Wenn Sie den Bericht über die «Eisenbahn – Vorbild und Modell 86» in diesem Heft gelesen haben, dann wissen Sie, was die Hauptaktivität der Sektion im verflorenen Quartal war.

Kurz nach Abschluss der Ausstellung konnten wir die Sektionsgeneralversammlung abhalten. Ausser den statutarischen Geschäften hatten wir keine weiteren Traktanden zu behandeln. Da es ein Wahljahr war, soll hier kurz die neue Zusammensetzung des Vorstandes aufgeführt werden:

Präsident: Robert Trachsel, Lampenbergstr. 17, 4435 Niederdorf
Vizepräsident: Yvonne Gygax, Gustav Wenk-Str. 20, 4056 Basel
Kassier: Martin Schweizer, Unterbiel 22, 4418 Reigoldswil
Sekretär: Jaques Freiburghaus, St. Alban Rheinweg 190, 4052 Basel
Beisitz: Edi Allemann, H. Hammer, 4711 Herbetswil

Den ausscheidenden Vorstandsmitgliedern sei hier nochmals für die geleisteten Arbeiten herzlich gedankt.

Die Monatsversammlung im Juli fällt aus. Die erste Versammlung nach der Sommerpause findet am Dienstag, den 26. August in unserem Stammlokal, dem Restaurant Bahnhof in Muttenz um 20.00 Uhr statt.

Der Sektionspräsident

Eisenbahn – Vorbild und Modell 86

Die Sektion Nordwestschweiz kann auf einen ereignisreichen, aber auch arbeitsreichen Jahresanfang zurückblicken. Die Monate Januar und Februar waren von Vorbereitungsarbeiten für die Ausstellung «Eisenbahn – Vorbild und Modell 86» geprägt. In der ersten Märzwoche galt es dann ernst; der Ausstellungsstand des Vereins wurde in der fast noch leeren Ausstellungshalle aufgebaut. Der erste Eindruck unseres Standes war zufriedenstellend. Die letzten Arbeiten an der Ausschmückung des Standes wurden am Tag vor der Eröffnung der Ausstellung ausgeführt, so dass am Samstag, den 8. März alles fürs grosse Publikum bereitstand.

Dann war es soweit. Am Samstag um 9.00 Uhr öffneten die Tore der «Eisenbahn – Vorbild und Modell 86». Die Spannung am Stand stieg. Wie wird das Publikum reagieren? Wie bekannt ist unser Projekt? Diese und noch viele andere Fragen stellten wir uns. Doch bald vergassen wir diese Fragen, denn die Besucher stellten uns so viele Fragen über die Bergstrecke und unser Projekt, dass für unsere Sorgen keine Zeit mehr blieb. Stellvertretend für all die Fragen seien hier die zwei aufgeführt, die am meisten gestellt wurden: «Wann werdet Ihr wieder fahren?» und «Was wird das alles kosten?». Doch nicht nur Fragen wurden ge-

stellt, der eine oder andere kam auch mit einer Anregung oder konnte uns neue Kontakte verschaffen.

Wie das so üblich ist zieht man nach getätigter Arbeit eine Bilanz. Die sei auch hier aufgeführt.

Betrachtet man unsere Aktion an der «Eisenbahn – Vorbild und Modell 86» als Ganzes, so muss sie als grossen Erfolg gewertet werden. Wir konnten unser Vorhaben einer breiten Öffentlichkeit vorstellen, eine Weltberühmte Bahnstrecke wieder in Erinnerung rufen, neue Mitglieder werben und unsererseits Erfahrungen für weitere Ausstellungen sammeln. Die Reaktionen des Publikums waren durchwegs positiv. Man kennt die Bahnlinie von eigenen Bahnreisen und findet es bedauerlich, dass diese Teilstücke der Furka-Oberalpbahn mit dem einmaligen Ausblick auf den Rhönengletscher nicht mehr befahren wird. Zum Schluss sei hier noch eine vielgehörte Aussage von Besuchern unseres Ausstellungsstandes aufgeführt, die eigentlich nur bedeuten kann, dass wir mit unseren Anstrengungen auf dem richtigen Weg sind: «Wenn Ihr wieder auf dieser Strecke fahrt, so werden wir sicher auch einmal wieder einen Bahnausflug über die Furka-Bergstrecke machen.»

Allen, die zum guten Gelingen der Standaktion an der «Eisenbahn – Vorbild und Modell 86» beigetragen haben, sei hier nochmals herzlich gedankt.

Sektion Bern

Jahresbericht und Ausblick:

Der vergangene Sommer hat den Mitgliedern der Sektion Bern und natürlich auch den übrigen, die sich im Wallis tummelten, die ganze Schönheit des Gebietes um Gletscher erleben lassen. In zahlreichen Arbeitsstunden ist vornehmlich am Depotgebäude und entlang des Schienenstranges mancher Schweisstropfen zu Boden gefallen. Einhellig war man der Meinung, der Einsatz habe sich gelohnt!

Erste Resultate konnten bereits nach kurzer Arbeitsdauer bestaunt werden. Und – der nächste Sommer kommt bestimmt! Damit ebenso bestimmt wird sich auch die Sek-

tion Bern wieder ein Ziel strecken, das – man ist zuversichtlich – ebenso bestimmt und sicher erreicht werden kann. Das Fernziel ist unbestritten, durch tatkräftige Mithilfe die Strecke mit der Wiederinbetriebnahme zu neuem Leben zu erwecken. Ein ganz nahes Ziel dagegen, ist die Sanierung und der Um- und Ausbau des Depots in Gletsch: Die im Hintergrund des Gebäudes ins obere Stockwerk führende Treppe soll an eine Aussenwand versetzt werden. Dadurch kann das wieder zu erstellende zweite Geleise in der vollen Länge genutzt werden. Die einstmals vorhandene, derzeit noch mit Geröll gefüllte Wartungsgrube soll ausgehoben werden. Der Boden soll, wie bereits bei Geleise 1 bestehend, mit Verbundsteinen ausgelegt werden. Der Einbau einer Küche und Aufenthaltsraum, Dusche und Werkstatt, soll einen von Dritten unabhängigen Betrieb gewährleisten. Dass die Nächte nicht in Hotels oder auf kaltem Boden verbracht werden müssen, sollen im Obergeschoss in zwei der einst gut gegen Kälte isolierten Schlafräumen mit vorerst insgesamt zehn Bettstellen eingerichtet werden. Das Einwirken der Natur in diesen von gewaltigen Berghängen umringten Talkessel kann in naher Zukunft jeder Einzelne, der am Gesamtprojekt tatkräftig mithilft, am eigenen Leibe erfahren...

Vorstandsliste

Präsident: Jürg Schletti, Blumenbergstrasse 50, 3013 Bern, 031/42 77 20
Vize-Präsident: Daniel Gertsch, Neuhausweg 8, 3506 Grossehöchstetten, 031/91 12 02
Sekretär: Beat Scheuter, Neumattstr. 50, 3123 Belp, 031/81 51 27
Kassier: Hans-Ruedi Lüdi, Sägestr. 65, 3098 Köniz, 031/53 70 49
Beisitzer: Walter Bigler, Holenacker 85/15, 3027 Bern, 031/55 86 80
Rudolf Mürner, Pentschenweg 2, 3700 Spiez, 033/54 35 02
Revisoren: Manfred Spring, Eistr. 54, 3422 Kirchberg/BE, 034/45 44 69
Jürg Schläfli, Vereinsweg 05, 3012 Bern, 031/23 62 57
Suppleant/Gast: Rolf Cuttat, Hübeliweg 7, 3052 Zollikofen, 031/57 44 85

Ressort-Chef und Beisitzer:

Organisation: Beat Scheuter, Rolf Cuttat
Bau: Beat Scheuter, Rolf Cuttat, Rudolf Mürner
Werbung: Daniel Gertsch, Walter Bigler, Hans-Ruedi Lüdi, Beat Scheuter
Rollmaterial: Vakant
Diese Vorstandsliste hat Gültigkeit seit dem Freitag den 2. Mai 1986
Die Sektionspräsidenten sind verantwortlich, dass alle Änderungen unaufgefordert dem Zentralsekretariat gemeldet werden. Vielen Dank für die flotte Zusammenarbeit.

Sektion Innerschweiz

Generalversammlung

Am Samstag 7. Juni fand die 1. Generalversammlung der Sektion Innerschweiz mit einem attraktiven Programm statt. Mit dem Salonwagen der Brünigbahn fuhren ca. 30 Teilnehmer, Mitglieder der Sektion Innerschweiz und einigen Gästen von der benachbarten Sektion Nordwestschweiz nach Stansstaad, wo zuerst die Besichtigung des Depots der LSE (Luzern-Stans-Engelberg-Bahn) auf dem Programm stand. Herr Berger, Betriebschef, orientierte über die wechselvolle Geschichte der Bahn nach Engelberg und deren Modernisierung. Sie hat als leistungsfähige Zubringerbahn in ein reizvolles Bergtal eine wichtige Funktion. Im Depot- und Werkstattgebäude hatten die Besucher die Gelegenheit, hinter die Kulissen zu schauen, wo gerade frisch revidierte Zugskompositionen auf neuen Einsatz warteten. Anschliessend kam der alte Personenwagen Bi 40 mit Holzbänken, den die LSE von der Brünigbahn übernommen hatte, auf der Weiterfahrt nach Grafenort zu Ehren. Dort fand der geschäftliche Teil der Versammlung im Saal des Restaurants statt. Nach der Genehmigung der Sektionsstatuten wurde der Vorstand um vier Mitglieder erweitert. Er setzt sich jetzt wie folgt zusammen: Peter Sicher, Präsident, Birkenhalde 3, 6312 Steinhausen
George Seiler, Vizepräsident, Bergstrasse 42, 6010 Kriens

Therese Seiler, Sekretärin, Bergstrasse 42, 6010 Kriens
Elisabeth Kieser, Kassierin, Oberdierikonstrasse 5, 6030 Ebikon
Ueli Holzer, Beisitzer, Oberdierikonstrasse 5, 6030 Ebikon
Stanislav Holecek, Beisitzer, Maihofstrasse 32, 6006 Luzern
Hermann Pieren, Beisitzer, Neuhofstrasse 20, 6020 Emmenbrücke
Roland Mühlethaler, Beisitzer, Moosmattstrasse 51 a, 6005 Luzern
Beat Martin, Werbung und Presse, Liebenauweg 7, 6006 Luzern
Danach orientierte Peter Sicher über das Bauprogramm 1986, wo Wochenendeinsätze mit der Sektion im Herbst vorgesehen sind. Auch werden durch Vermittlung der Gebrüder Willi, Pfadfinder zum Einsatz auf der Urnerseite kommen.

Abschliessend zeigte Herr E. Abächerli aus Giswil seinen einzigartigen Film «Brünigbahn zur Dampfzeit». Einige angefügte Szenen mit Dampf-Lokomotiven der FO am Oberalp pass liessen die Herzen der Mitglieder höher schlagen. Mit dem alten LSE-Wagen ging es danach nach Luzern zurück, wo eine seltene Zugskomposition in den Bahnhof einfuhr. Trotz des kühlen und regnerischen Wetters war dieser Anlass ein gutes Beispiel, wie eine GV in attraktiver Form durchgeführt werden kann. Besten Dank den Organisatoren Peter Sicher und Georg Seiler. Ein Lob gilt es auch der LSE für das Entgegenkommen mit dem speziellen Nostalgiewagen und die Besichtigung des Depots auszusprechen.

Beat Martin, Luzern

*Fahrt zur Generalversammlung der Sektion Innerschweiz mit dem alten B 40, ex Brünigbahn
Foto: Beat Martin, Luzern*



Rapport d'activité de la commission «Voies et bâtiments»

L'année 85 a touché à sa fin et Gletsch est en train d'hiberner; l'hiver dure 6 mois là-bas. Fini le Chant des marmottes et le bruit des voitures. Les traces de lièvres-sont elles les seuls signes de vie?! Bien sûr que non! Le Rhône, réduit à un tout petit torrent pendant cette période de l'année, rompt le silence absolu en murmurant dans son coin. A Gletsch la saison de travail 1985 s'est achevée le 1er décembre, avec 375 journées de travail accomplies, sans compter les nombreuses heures passée à des travaux, dans l'ombre (discussions diverses et réunions des commissions et des groupes de travail, ébauches de projets, recherches de documents, réalisation et essais de notre draine, entre autres). Dans l'ensemble ce que nous avons obtenu a dépassé nos espérances.

A la 10e semaine de travail on s'est attaqué à un mur de la gare de Gletsch, Où il y avait une ouverture béante; on a d'abord creusé le long du mur. Il fallait boucher le trou. Sur la ligne nous avons arraché les arbustes et les mauvaises herbes, qui envahissaient de plus en plus la voie; parfois les arbustes ont été transplantés. L'été continuerons à remettre long de la voie, qui servent à l'écoulement des eaux.

A plusieurs reprises il fallut ça et là reprendre des mesures. Dans la cave de la gare, où le mur était troué, on a entrepris de la réparer. A cet effet on a fait un coffrage, on a armé avec des grilles en fer, on a fabriqué un plan incliné avec des planches de bois pour y amener le ciment, on a utilisé les pierres que l'on a sorties en creusant le long du mur – et au bout de trois jours le mur était répré. Dans le dépôt, un groupe de la section de Berne, s'est mis au travail et a pratiquement tout fait de ce qu'il y avait à faire! Le sol de la remise du côté de la voie 1 est maintenant parfait, avec de jolis petits pavés (Voir rapport de la section de Berne – bulletin d'informations no 4/85, page 16).

Notre draine portative a en la vie dure sur

la ligne; nous en sommes satisfaits. Elle nous a rendu de précieux services pour toutes sortes de travaux. Le toit de l'aile e la gare a été rénové, ce que nous avions prévu depuis longtemps. Le travail spécialisé à été confié à l'entreprise Flag, Flachbedachungen AG (Toits Plats SA) de Bienne; L'entreprise Huber & Suhner SA de Pfäffikon, dans le canton de Zurich, nous a fait cadeau de la toile goudronné. Un grand merci!

Du côté du canton d'Uri nous avons fait de bout en bout le point sur l'état de la ligne; cela nous servira pour les travaux de l'été à venir. IL faudra commencer à travailler au tunnel abûné du Vieil Alpage, enlever les morceaux de roche et les morceaux d'ardoise tombés sur la voie, et enlever aussi les mauvaises herbes omniprésentes.

Et en 85 notre «service-graissage» était encore de la partie; cette fois - ci il a laissé sa carte de visite sur le versant est de la ligne. A la gare de Gletsch on a creusé un puits d'aération, on a nivelé les alentours, on les a nettoyé, on a fait des bordures avec des pierres, on a jeté certains matériaux. Des vitres provenant de l'ancienne gare de Lucerne, prévues pour le dépôt (dont il est question), ont été entreposées par nos soins; de même pour les outils, qui nous ont été donné de divers côtés. Ici encore, mille fois merci!

Pour conclure ce rapport d'activités chronologique et plus ou moins en style télégraphique, je profite de l'occasion pour remercier très sincèrement tous ceux qui ont participé aux travaux en 85 et pour tous les services qu'ils ont rendus; je me permets de souhaiter à vous tous une bonne et heureuse année 1986, et qu'elle soit couronnée ce succès!

Le Chef de la commission
«Voies et bâtiments»

Rollibericht 1985

Um mit meinen Ausführungen nicht allzu lange zu werden, erlaube ich mir, nur das Wichtigste zu erläutern.

Dem letzten Jahresbericht vom Ressort Rollmaterial konnten Sie entnehmen, dass wir mit dem Vorstand der Museumsbahn Blonay-Chamby Kontakt aufzunehmen, zwecks Übernahme der FO-Dampflok Nr. 3. Das Ergebnis dieser Anfrage war leider negativ. Im Antwortschreiben der BC wird zwar unser Vereinsziel moralisch unterstützt, doch gestattet die Generalversammlung den Verkauf der Maschinen nicht, weil sie, Zitat: «zu dem notwendigsten und wichtigsten Stück unseres Museums gehört!»

Wie Sie dem Mitteilungsblatt 2/85 entnehmen konnten, überliess uns die BRIG-VISP-ZERMATT-BAHN grösszügigerweise kostenlos Ihren Wagen «B-2224». Der Wagen steht in Visp ohne Drehgestelle unter Dach, und harrt seiner Wieder-Instandstellung. Ebenso erfreulich ist die Tatsache, dass uns die Firma Schindler/Schlieren eine komplette Garnitur Hebeböcke schenkte. Diese wurden dann von einem Transportunternehmen unentgeltlich an den heutigen Standort Hünenberg befördert.

Weiterhin mit Problemen verbunden ist die Rückschaffung der D'Loks aus Vietnam. Als hätten wir der Sorgen nicht schon genug,

beschloss unser Bundesrat per Ende 1985 die Schliessung der Schweizer Botschaft in Hanoi, so dass wir künftig via Thailand die diplomatischen Verhandlungen führen müssen.

Im weiteren hielten wir Ausschau nach einem geeigneten Baufahrzeug, und wurden überraschend im Tessin fündig. Die erste Freude wurde allerdings arg getrübt, als festgestellt werden musste, dass der Triebwagen keinen Dieselmotor mehr besitzt. In der Zwischenzeit eröffnete sich allerdings eine Lösung des Motorenproblems, doch kann ich zur Zeit noch nicht ausführlicher darauf eingehen.

Hinzufügen möchte ich noch das Neuste in Sachen «Wagen-Erwerb». von der NYON-ST. CERGUE-BAHN konnten wir eben zwei kleine Wagen zum Symbolpreis von je Fr. 1.- übernehmen. Wenn es uns gelingt, die Transportkosten dieser beiden Vehikel ebenso tief zu halten, wäre dies umso erfreulicher.

Abschliessend möchte ich an dieser Stelle wiederum allen Beteiligten herzlich für Ihre aktive Hilfe während des letzten Jahres danken, und darf der Hoffnung Ausdruck geben, dass diese Helfer uns auch künftig nicht im Stich lassen.

Ressort-Leiter Rollmaterial

Un Groupe d'idéalistes

Le village de MUND est situé dans le Haut-VALAIS, entre BRIGUE et VIEGE, sur la rive droite du Rhône; il recèle un bijou de l'exotisme, à savoir le safran.

C'est grâce au mérite des seuls planteurs que la mystérieuse épice subsiste encore aujourd'hui et produit, sur la Kummega, ses fleurs de crocus.

Non seulement le groupe des planteurs de safran s'emploie à faire survivre ces délicates cultures que demandent un travail intensif, mais s'y intéressent également le

Canton du VALAIS et la Ligue Valaisanne pour la Protection de la Nature (dans la mesure de leurs moyens).

En améliorant cette culture et ceci grâce à des méthodes révolutionnaires, on récolte sur 60 m² environs 5'000 fleurs. En dépit de toutes les difficultés, les 120 membres du groupe de planteurs ont planté cette année, des oignons de safran (appelés couramment crocus) sur une surface de 4,346,6 m²: le temps sec fit aussi des siennes, si bien que la production atteignit à

peine 500 grammes, là où on aurait pu obtenir 1,5 kg. Cette culture doit être intensifiée à l'avenir. Suivant le nombre d'oignons qui lèveront, la surface cultivée sera constamment aggrandie. Il y a encore un terrain en friche que se prêterait bien à ce genre de culture.

Pour éveiller l'intérêt des gens et des autorités intéressées, le groupe développe une politique active d'informations pour satisfaire une curiosité. Ils donnent des conférences dans des associations, dans des écoles, voire même à l'Académie des Sciences de la RDA, à l'Institut Central pour

la Génétique et la Recherche sur les plantes cultivées, situé à GATTERSLEBEN. Tout le monde veut savoir quelle chose importante nous apporte cette épice qui colore les plats en jaune et que flatte le palais.

La culture de safran à MUND a été sauvée ces dernières années de la disparition définitive. Entre temps, non seulement la surface cultivée et le nombre des planteurs ont progressé, mais quelque chose d'autre a également été ressuscité – la culture du Safran selon la tradition

bhs, (traduction: Gabriel Rolland)
(Source: WALLISER BOTE – II.II.85 lth.)

Les Chèvres du Valais

Dans le Valais, diverses races d'animaux domestiques se sont maintenues. Celles-ci témoignent de l'adaptation de ces animaux aux conditions particulières du climat, mais aussi des idéaux manifestés par les éleveurs. La chèvre à la collerette noire – appelée communément chèvre valaisane – au poitrail noir, à l'arrière-train blanc et aux cornes très développées, est un animal magnifique.

Cette race était jadis très répandue, puis elle a périclité (comme toutes les races de chèvres dans leur ensemble), mais depuis ces dernières années, elle est à nouveau très appréciée. Pour la première fois en 1983, les chèvres sont réintroduites et paissent à nouveau sur les pâturages d'été de l'ALETSCHE, ce qui, à fin du 19^{ème} siècle, se faisait chaque année. A partir de cette époque, on a considéré cette coutume comme trop coûteuse, et seules de très vieilles personnes et les personnes qui connaissent l'histoire locale, peuvent se souvenir de ces montées à l'alpage et savent comment on faisait.

Les troupeaux grimpaient, traversaient des éboulis et des champs de glace, ce qui n'était pas sans danger. Des haltes pendant la marche, ainsi que la possibilité de lécher du sel, permettaient aux hommes et aux animaux de reprendre des forces, pendant la dure montée à l'alpe (OLMEN), au nord du

Glacier d'Aletsch, long de 28 kms. et situé entre 2'000 et 2'400 m. d'altitude.

Le troupeau reste la plupart du temps livré à lui-même. En petits groupes, il se disperse sur toute l'alpe, où il broûte les herbes savoureuses. Deux fois seulement durant l'été, les propriétaires des bêtes montent répandre du sel. A cette occasion, le cheptel est contrôlé et examiné. Fin août, a lieu le retour du troupeau dans la vallée; on espère que ce retour se fera sans pertes et que les bêtes seront de retour en bonne santé et en pleine forme. La tentative de garder une espèce animale typiquement valaisane, semble couronnée de succès. Il y a encore quelques années, le maintien de cette race semblait pourtant très menacée – pour des raisons de commodités et de non-rentabilité, cette alpe n'était plus endommagée.

Puis des rêveurs, en fait des idéalistes immigrants de la «Suisse de l'extérieur», grâce à certaines activités non conventionnelles, ont enseigné aux gens du pays, dès leur arrivée, à retrouver leurs particularismes ancestraux et à revenir aux sources de leur patrimoine culturel.

Bref, comment ne pas établir un parallèle avec les activités de notre association?

Traduction Gabriel Rolland
(Sources: «Le Monde des animaux» no 39 - G.v.H.H. «Famille suisse» no 46)



Pfarrrkirche Hospental

Die kleine Berggemeinde Hospental im Kanton Uri ist zur Zeit daran, ihre kunsthistorisch wertvolle Pfarrrkirche zu restaurieren. Während die Aussenrestaurierung inzwischen abgeschlossen werden konnte, ist die Innenrestaurierung in vollem Gange. Die prächtige Barockkirche wurde 1705 – 11 von Bartholomäus Schmid erbaut. Sie zeichnet sich durch eine eigenwillige Baukunst aus, insbesondere in der markanten Fassadengestaltung. Die Innenausstattung ist äusserst reich. Wand- und Deckenstücke sind ausschliesslich italienisch beeinflusst.

Die Restaurierung dieses wertvollen Bauwerks beläuft sich auf rund 3,9 Mio. Franken. Obwohl der Bund und der Kanton Uri im Rahmen ihrer Möglichkeiten massgeblich helfen, muss die kleine Berggemeinde auch eine beträchtliche Eigenleistung erbringen. Leider kann sie ihren Anteil nur schwer aufbringen. Hier sieht sich die Schweizerische Bundesversammlung veranlasst, entscheidende Hilfe zu leisten. Sie hat daher in ihrer diesjährigen für die Denkmalpflege bestimmten Sammlung als Hauptnutznießer die Pfarrrkirche Hospental vorgesehen.

Arbeitsprogramm 1986

Depot Gletsch

Bautrocknung: Massenlager, Dach prov. mit Bauplastik abdecken. Holz von Schimmel befreien. Küche und WC, später noch Werkstatt Q, Termin: Ende Mai – Ende Juni
Servicegrube II: Aushub inkl. Abfuhr Schutt H, Kanalentwässerung putzen H, Morschen Schienenbalken entfernen und neu montieren Q, Termin: Anfang Juni – Ende Juni
Geleise II: Demontage von best. in Muttenbach Q + H. Transport nach Gletsch mit Lastwagen und Kran Q + H. Montage im Depot Q, Termin: Anfang Juli bis Ende Juli
WC Anlage: Bodenablauf montieren Q. Sickerschacht setzen Q + H. Wasseranschlüsse erstellen Q. Elektroinstallationen, Licht und elektr. Heizung Q. Plättli am Boden und Wand verlegen Q + H. Wände oberhalb Plättli weiss streichen Q + H. Sanitarische Einrichtungen montieren Q, Termin: Ende Juni – Mitte Juli

Massenlager: Putzen H. Elektrische Installationen ergänzen Q. Dachisolation erstellen Q + H. Holzbettgestelle montieren und lackieren Q + H. Ofen montieren Q + H. Doppel verglaste Fenster montieren Q. Aussenwand streichen H, Termin: Mitte Juni – Ende Juli

Küche: Elektrische Installationen und Beleuchtung Q. Türe zu Werkstatt entfernen und zumauern sowie verputzen Q + H. Wasserabläufe und Zuleitung erstellen Q. Küche und Durchlauferhitzer montieren Q. Plättli an Küchenwand verlegen Q. Wände streichen und teilweise Täfern Q + H, Termin: Ende Juni – Mitte August

Depotboden: Planie erstellen und Aushub abführen H. Verbundsteine verlegen und einschneiden Q + H. Steine einsanden H, Termin: 1 Woche August

Depotwände: Fenster sanieren oder neue montieren. Innenverputz sanieren soweit notwendig. Weiss Anstriche bis auf 3,0 m Höhe erstellen. Fensterläden sanieren, teilweise ersetzen. Aluminiumaussentüre anschlagen. Termin: Mitte Juni – Mitte Oktober

Depottüren: Vorerst je oberster und unterer

Teil ca. 1,8 m neu mit Holz sanieren. Oberen Türeteil mit Kupferblech beschlagen. Termin: Ende Juli – Ende August

Lavabotisch: Chromspühle inkl. Wasseranschluss auf Ablauf mit Unterbau erstellen. Hängeschrank für Putzmittel montieren. Kleiderspinde aufstellen. Termin: Ende Juli – Ende Oktober

Werkstatt: Elektroanschlüsse und Beleuchtung montieren. Wände und Boden streichen. Werkstatteinrichtung montieren soweit schon vorhanden. Termin: Ende September – Ende Oktober sowie 87
Pläne Ausmass: Hebekran und Flaschenzüge für Bausaison 87. Termin: Bis Ende September

Q = Qualifizierter Arbeiter
H = Hilfsarbeiter

Sponsorenliste

Schreinerei Kurt Graf, 3066 Stettlen
Troesch AG, Sanitäre Materialien, 3960 Siders

Architekturbüro H. U. Würgler, 3007 Bern
Schmutz AG, Eisenwaren, 3123 Belp
Wahlen Baumaterialien AG, 3006 Bern
Hans Schmid AG, Zaunfabrik, 3018 Bern
Bächler + Woodtli AG, Gartenbau, 3006 Bern

Otto Läderach AG, Holzhandel, 3076 Worb
Hänggi AG, Baustahl, 3072 Ostermündigen

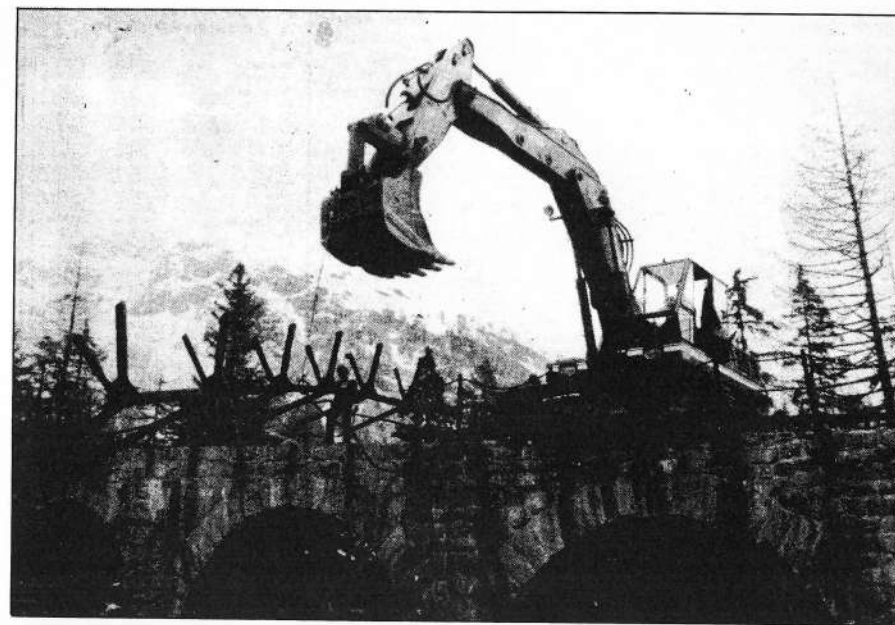
Kiener & Wittlin AG, Eisenwaren, 3052 Zollikofen

Erwin Amstutz, Malergeschäft, 3123 Belp
Sarnafil AG, Kuststoffolien, 6060 Sarnen
Fehlmann AG, Küchenbau, 3123 Belp
Badertscher AG, Sanitär, 3006 Bern
Superba SA, Matratzen, 6233 Büron

Umbau Lammenviadukt

Dieser markante Viadukt besteht aus massivem Mauerwerk und überspannt die Furkastrasse. Mit einer totalen Länge von 86 Metern ist er das schönste Brückenbauwerk auf der Walliserseite. Infolge der Öffnung der Grimselstrasse für 2,5 Meter breite Fahrzeuge, ist die nötige Durchfahrshöhe nicht mehr gewährleistet. Verschiedene Varianten zur Rettung des Viaduktes wurden in Zusammenarbeit mit staatlichen Stellen ausgearbeitet. Aus Kosten- wie

auch aus terminlichen Gründen, die Strasse muss am 17. Juni für den Verkehr frei sein, hat man sich schweren Herzens dazu entschliessen müssen, einen Teilabbruch zuzustimmen. Die getroffene Lösung beinhaltet also den Abbruch der beiden inneren Bogen, die Errichtung von Wiederlagern zur Aufnahme einer Stahlträgerkonstruktion und die zusätzliche Absenkung der Strasse.



entnommen aus: Walliser Bote vom 17. 5. 1986

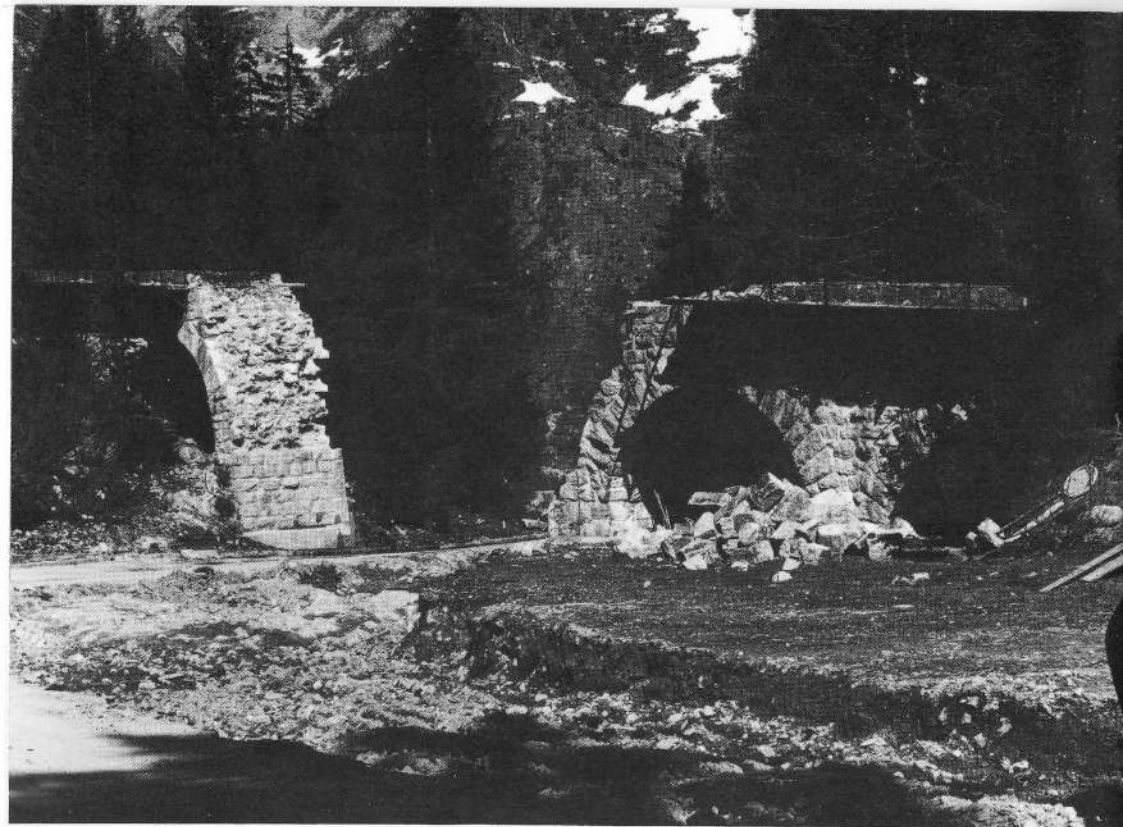
Lammenviadukt zwischen Oberwald und Gletsch:

Der Umbau hat begonnen

Oberwald/Gletsch. — Totaler Abriss oder nicht? Das Lammenviadukt zwischen Oberwald und Gletsch hat in den letzten Jahren eine bewegte Geschichte erlebt. Nach der Stilllegung der Furka-Bergstrecke stand ein totaler Abriss zur Diskussion. In Anbetracht, dass im Jahre 1983 der Verein «Rettet die Furka-Bergstrecke» gegründet wurde, verfügte das Bundesamt für Verkehr, die Bergstrecke inklusive das Viadukt nicht abzubauen. Trotzdem wurde die bauliche Herstellung der Durchfahrt für den Autoverkehr unumgänglich, weist doch diese nicht mehr die Mindesthöhe von 2,50 m auf. So kam es hier verschiedentlich zu Verkehrsunfällen mit hohen Cars und Lastwagen. Allein schon aus Sicherheitsgründen der heutigen Verkehrsanforderungen musste eine bauliche Korrektur erfolgen. Im Herbst 1981 durchfuhr der letzte «Glacier-Express» das Lammenviadukt, seither ist es ein beliebtes Fotosujet für Eisenbahn-Fotografen geworden. Am Mittwoch begann man mit dem Entfernen der Geleise, gestern wurde der Abbruch der Brücke in Angriff genommen. Man rechnet damit, zur Eröffnung der Passstrassen die Baustelle wieder für den Verkehr freigeben zu können. (Foto: Lamby)

Foto folgende Doppelseite: Der Lammenviadukt, noch vor dem Teilabbruch...
Foto: Archiv Verein Furka-Bergstrecke (304)





So präsentierte sich der teilweise abgebrochene Lammenviadukt, auch die Strasse ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht befahrbar.

Foto: Georg Seiler, Kriens

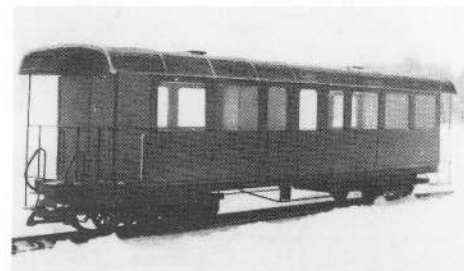
Das Modell

Die Brig-Visp-Zermatt-Bahn hat bekanntlich ihren B4 2224 dem Verein Furka-Bergstrecke geschenkt. Noch kann der Wagen nicht auf der Strecke eingesetzt werden.... Um aber den Modellbahnern und anderen Bahnenthusiasten zu ermöglichen, diesen Wagen auch als Ihr Eigentum im wahrsten Sinne zu betrachten, hat sich die Firma srm-Modellbau in Titterten dazu entschlossen, diesen Wagen in der Baugrösse 1:22,5, passend zu LGB-Bahnen (Masstab 1:22,5) als Bausatz herauszubringen.

Der relativ einfach zu bauende Wagen ist die massstäblich exakte Wiedergabe des ersten Rollmaterials, welches sich im Besitze des Vereins befindet.

Auch wenn Sie keine so grossen Modellbahnen ihr Eigen nennen, ist dieser Wagen

als Standmodell ein Schmuckstück in ihrem Bastelraum und eine schöne Einstimmung auf die kommenden Aufgaben, welche auch Sie für den Verein übernehmen können...



Der Bausatz, inklusive Klebstoff und Farben, sowie allen benötigten Teilen ist zu beziehen in der Werbematerialzentrale. Der Preis: Fr. 250.-

Arbeitsprogramm 1986

Notbrücke und Kehrtunnel

Steinkörbe: Aushubsohle für Drahtschotterkörbe erstellen. Drahtschotterkörbe füllen und schliessen. Weiden stecken. Entwässerung erstellen. Drahtschotterkörbe ins gewachsene Terrain verankern.

Auffüllung: Schichtweise einbauen von wasserdurchlässigem Schutt, alle 25 cm verdichten und mit Wackerstampfer und Ramaxwalze. Alle Meter (Höhendifferenz) eine Weidenbuschlage (Salix) (Ab Oberwald entlang der Rotte Weiden schneiden. Bewilligung der Gemeinde einholen), dazwischen bewurzelte Erlen (Alnus incana) einlegen. Bei schlechtem Schuttmaterial alle 2 m Höhendifferenz einen Dachpappenstreifen unter Buschlage verlegen und eine Drainschicht mit Drainflex und Geröll 8/50 einbauen.

Geleisschotterung: 40 cm Schotterlage zirka 10 cm über Geleishöhe einbringen (Setzungsausgleich). Hangseitig Drainage neben Geleise verlegen. (Schmelzwasser)

Begrünung: Böschung ansäen mit Trockenrasenbergmischung und Lupinen, Fläche bergseitig bepflanzen mit Erlen, Weiden und Legföhren.

Kehrtunnel: Tor Gletscherseite gemäss Skizze montieren. Strahlerlöcher flicken, Mauerwerk ausbessern. Ausnahme der Geleiseschäden. Wasserläufe kontrollieren, Holztor Oberwaldseite kontrollieren und flicken.

B. Scheuter

Aufruf

Für die Mithilfe für Bauarbeiten im Bahnhofareal Gletsch werden die Hilswilligen gebeten, sich schriftlich oder telefonisch beim Einsatzleiter Beat R. Scheuter zu melden!

Für den konzentrierten Einsatz sind folgende Daten als Arbeitswochen vorgesehen:

12. bis 20. Juli 1986

31. Juli bis 8. August 1986

12. bis 20. September 1986

Selbstverständlich ist aber auch ein Einsatz ab erfolgter Schneeschmelze bis zum Win-

tereinbruch, nach Rücksprache jederzeit möglich!

Schriftliche Angebote mittels Postkarte bitte an:

Verein Furka Bergstrecke
Postfach 3468 (Sekretariat)
4002 Basel

Telefonische Angebote und Rückfragen direkt an:

Beat R. Scheuter, Telefon 031/51 51 27

Während der Bauwochen, wie oben angegeben, ist der Telefonanschluss in Gletsch in Betrieb: 028/73 22 33

Bahnhof Gletsch

Stützmauer geleiseeitig: Herausgedrückte Mauer provisorisch gegen Bahnhofmauer abstützen. Mit Bagger Aushub erstellen auf zirka 15 m Länge, zirka 2 m Tiefe. Unten Folie einlegen oder Dachpappe, Drainflex schwarz durchm. 100 gelocht verlegen mit Auslauf in Rotte. Natursteinmauer nachrichten und neu verfugen. Sickerbeton 30/50 mit Armierungsnetze verstärkt einfüllen bis Oberkant Mauer (Schmelzwasserabfluss), Aushubmaterial zu Notbrücke transportieren

Keller: Ein Mauerstück herausbrechen und neu Mauern mit Sickerbeton 15/30 verstärken und Drainflexstück einlegen. In Mauerwerk Fugen ausputzen und neu verfugen. Treppe Erdgeschoss zu Keller ausmessen und skizzieren. Schutt ausheben und abtransportieren von Kellerboden.

Brücke: Entrosten mit Flex und Stahlbürsten (Arbeiter sichern mit Klettgurt). Grundieren und streichen. Alter Holzbelag entfernen. Neue Holzauflagen imprägnieren und montieren.

Wasser + Strom: Elektrische Installationen im Bahnhof überprüfen und Materialliste erstellen. Neue Wasser- und Stromleitungen erstellen vom Gebäude zur Brücke. Unter der Brücke Wasserleitungen in Isolationsrohr verlegen. Ein Telefon- und Leerrohr verlegen. Schlaufschacht durchm. 40

BH 50 mit Zementdeckel vor Gebäude-mauer versetzen. LEITUNGSSTRANG MARKIEREN!. Wasserkran und Anschluss abklären.

Zaun: Pfosten nachrichten (Schweissbrenner). Pfosten entrostet und neue setzen wo notwendig. Drähte, Spanner und Maschen-netz montieren.

Innenräume: Vorstandsraum Boden schleifen und imprägnieren. Billettschalter fertigstellen. Aufenthaltsraum fertigstellen. Holzofen stellen und Rohre montieren. Fenster und Fensterladen renovieren, Fenster fertig verglasen. Arbeiten 1987 aufnehmen. Aussenbereich: Reklame- und Informationsvitrine montieren. Verbotsschilder erstellen (DAMPFBAHN FURKASTRECKE, EINTRITT FUER UNBEFUGTE VERBOTEN). Spendentafel erstellen. Laderampenmauer flicken. Erlen entfernen, vermutlich nur mit Gift möglich! Unkraut auf Geleise spritzen. Drehscheibengrube Schutt ausheben, Mauerwerk kontrollieren und evtl. reparieren.

B. Scheuter

Information Bauprogramm 1986

Auch in diesem Jahr wird uns wieder ein grosses Bauprogramm erwarten.

Dieses gliedert sich in 3 Schwerpunkte: Bahnhof Gletsch, Depot Gletsch und Notbrücke mit Kehrtunnel.

Die Sektion Bern hat vom Zentral-Vorstand den Auftrag für die Sanierung und Ausbau des Depots erhalten.

Die Hauptarbeiten im Depot für 1986 sind der Einbau der Küche, WC-Anlage neu machen, Beleuchtung installieren, Massenlager und Holzofen stellen.

Die Pläne und Arbeitsprogramme stehen bereits, ebenso sehr viel Material von Sponsoren. Was wir noch brauchen sind viel fleissige Helfer!

Haupttermine

I 12.07. - 20.07.86

II 01.08. - 10.08.86

III 13.09. - 21.09.86

Bitte melden Sie sich doch umgehend mit dem untenstehenden Talon an.

Baugruppe Sektion Bern



Anmeldung

an Beat R. Scheuter, Neumattstrasse 50, 3123 Belp

Ja ich mache mit bei der Arbeitswoche: Juli _____

August _____

Name _____ September _____

Vorname _____

Strasse _____

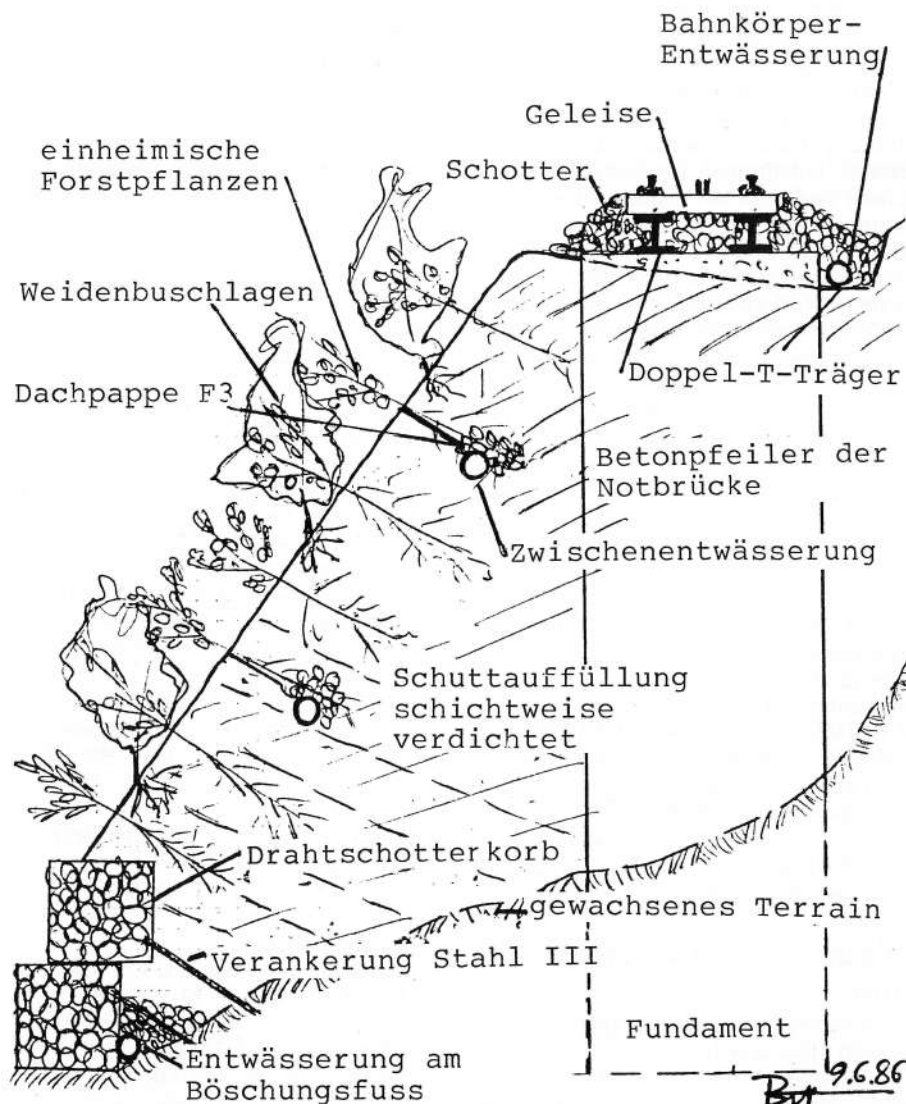
PLZ _____ Ort _____ Tel. Nr. _____

Handwerkliche Fähigkeiten: _____

Auffüllung Notbrücke

M 1:50

Böschungsaufbau steiler 1:1 (Schnitt)



DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG

Bericht des Verwaltungsrates

Der Zentralvorstand des Vereins Furka-Bergstrecke hat in seiner Sitzung vom 13. April 1985 beschlossen, zur Finanzierung der Instandstellungsarbeiten und für den Betrieb der Furka-Bergstrecke eine Aktiengesellschaft zu gründen. Eine vom Vorstand eingesetzte Arbeitsgruppe erarbeitete in der Folge den Statutenentwurf für diese Gesellschaft, welcher am Pfingstmontag, den 27. Mai 1985 an der Gründerversammlung in Lausanne durch den Zentralvorstand einstimmig genehmigt, unterzeichnet und notariell beglaubigt wurde. Hierauf wurden die Mitglieder des Vereins und die Öffentlichkeit zur Zeichnung eingeladen. Das im Gründungsprospekt vorgeschlagene Grundkapital von maximal Fr. 300'000.- wurde überzeichnet, so dass nicht alle Zeichner berücksichtigt werden konnten und demzufolge Kürzungen vorgenommen werden mussten. Am 22. Februar 1985 fand in Ulrichen die konstituierende Generalversammlung statt, an der 175 Aktionäre anwesend waren.

Die Statuten wurden redaktionell bereinigt und einstimmig genehmigt, der Gründungsvorgang notariell verkündet und die von den Gründern vorgeschlagenen Aktionäre einstimmig in den Verwaltungsrat gewählt.

Gleichzeitig wurde einstimmig beschlossen, das Kapital gemäss Art. 4 der Statuten auf min. Fr. 600'000.- zu erhöhen und den bei der ersten Zeichnung nicht berücksichtigten Zeichnern in erster Priorität ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Verwaltungsrat wurde beauftragt, die Zeichnungsbedingungen festzulegen.

Einladung zur Aktienzeichnung

DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG, CH-3981 Oberwald

Emissionspreis: Fr. 100.- pro Aktie

Zeichnungsfrist: 8. März bis 31. Oktober 1986 abends

1. Der Bezugspreis beträgt Fr. 100.-, zuzüglich Fr. 3.- (3 % eidg. Titelstempel) Total Fr. 103.- pro Aktie
2. Die Zuteilung der Aktien erfolgt nach Schluss der Zeichnungsfrist durch den Verwaltungsrat.
Die Einladung zur ausserordentlichen Generalversammlung über die Kapitalerhöhung erfolgt durch schriftliche Mitteilung an die neuen Zeichner.
3. Die Einzahlung der zugeteilten Aktien im Betrag von Fr. 103.- hat bis zum 15. November 1986 zu erfolgen.
Für Einzahlungen nach diesem Datum wird ein Verzugszins von 5 % berechnet.
4. Der Zeichner haftet der Gesellschaft gegenüber für den vollen Zeichnungsbeitrag von Fr. 103.- je Aktie bis zum 31. Dezember 1986.
5. Der Verwaltungsrat behält sich das Recht vor, bei Überziehung des Aktienkapital zu erhöhen. Die diesbezügliche Kompetenz ergibt sich aus Art 4 der Statuten und des Beschlusses der Gründerversammlung vom 22. Februar 1986.
6. Zeichnungen und Einzahlungen werden durch die Zeichnungsstellen:
DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG, Sekretariat, Postfach 4922, CH 6002 Luzern
Walliser Kantonalbank, CH 3900 Brig entgegengenommen.

Einzahlungsstelle:

Walliser Kantonalbank, CH 3900 Brig
Postcheck-Konto: 19-103

Oberwald, 8. März 1986

Für den Verwaltungsrat:

Erwin Meier, Präsident
Peter Sicher, Sekretär

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 Fr. 300'000.-, eingeteilt in 3'000.- Nomenaktien zu nominell Fr. 100.-

Verwaltungsrat

Erwin Meier, Mörel/VS, Präsident
Alfred Gysin, Seltisberg/BL, Vizepräsident
Peter Sicher, Steinhausen/ZG, Sekretär
Bruno Albisser, Binningen/BL
Jean Clivaz, Münsingen/BE
Rolf Cuttat, Zollikofen/BE
Anton Imhof, Grenchols/VS
Ernest Imstepf, Ulrichen/VS
Caesar Jaeger, Brig/VS
Beat Mutter, Brig/VS
Klaus Nanzer, Oberwald/VS
Jürg Schletti, Bern
Erich Schneider, Grand-Lancy/GE
Beat Schweizer, Titterten/BL
Robert Trachsler, Niederdorf/BL
Bernhard Vouillamoz, Visp/VS
Hans R. Wespi, Andermatt/UR

Kontrollstelle

Revisoren:

Silvio Seiler, Brig/VS
Stefan Supersaxo, Saas-Fee/VS
Ersatz-Revisor:
Gerhard Ritter, St. Gallen

Zweck und Finanzierung

Die aus der Aktienzeichnung resultierenden Mittel sollen für folgende Aufgaben eingesetzt werden:

1. Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke als Zahnradbahn mittels Dampf oder anderer Traktion für Personen- und Warentransporte zwischen Oberwald und Realp; Förderung des Tourismus; Beteiligung an: Erwerb oder Pacht von anderen Unternehmen; Er-

stellen, Erwerb, Belastung und Veräusserung von Liegenschaften.

2. Übernahme der Furka-Bergstrecke von der FO Furka-Oberalp-Bahn.
3. Ankauf und Renovation von Dampflokomotiven und Rollmaterial.
4. Renovation von Stationsgebäude und Wagenremise in Gletsch
5. Etappenweise Instandstellung und Inbetriebnahme der Bergstrecke.
6. Projektierung und Bau von Stationsgebäuden und Depot in Oberwald.

Da die Kapitalerhöhung an der konstituierenden Generalversammlung beschlossen wurde, kann auf Gewinn- und Verlustrechnung sowie Bilanz verzichtet werden.

ACHTUNG

Die Zeichnungsfrist für den Erwerb der Aktien ist bis zum 31. Oktober 1986 verlängert worden.

Mitteilung des Verwaltungsrates an die Aktionäre

Die Aktien aus der Aktienzeichnung 1986 sind zur Zeit im Druck. Wir hoffen, Ihnen diese bis Ende August 1986 ausliefern zu können, so dass Sie bald in den Besitz der Aktien kommen.

Aus organisatorischen Gründen war es uns leider nicht möglich gewesen Ihnen die Aktien früher zuzustellen und bitten daher um Verständnis.

D F B Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Verwaltungsrat



Der am 22. Februar in Ulrichen bestellte Verwaltungsrat der DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG:

1. Reihe von links Imstepf, Nanzer, Mutter, Cuttat, Meier, Jaeger, Trachsler, Schweizer und Advokat Hr. Dr. Odilo Guntern, alt Ständerat, und neu Preisüberwacher.

Hintere Reihe von links: Seiler, Imhof, Gysin, Sicher, Albisser, Schletti

Es fehlen: Schneider, Wespi, Nr Clivaz, und Vouillamoz

Foto: Lamby

Zwecks Ausführung verschiedener Bauarbeiten in Gletsch vom Juli – September 1986 suchen wir

1 Maurer-Vorarbeiter

1 Hilfsarbeiter

Es kommen auch pensionierte Personen in Frage.

Anmeldungen mit Saläransprüchen senden Sie bitte an:
 Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
 z.H. Baukommission, 3981 Oberwald/VS



DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG
 3981 Oberwald VS

Kapitalerhöhung 1986

Zeichnungsschein

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

Namenaktien von Fr. 100.— Nennwert

der Furkabahn-Gesellschaft –
 DOGR Dampfbahn Oberwald – Gletsch – Realp
 zum Preis von Fr. 100.—, zuzüglich Fr. 3.—
 (3% eidg. Titelstempel) gleich Fr. 103.— pro Aktie.

Ich/wir verpflichte/n mich/uns, den Betrag von Fr. 103.— pro gezeichnete Aktie bis am 15. November 1986 an die Walliser Kantonalbank in Brig (Einzahlungsschein wird zugestellt) einzubezahlen.
 Dieser Zeichnungsschein ist bis zum 30. März 1986 verbindlich.

Die Titel werden sobald als möglich an die Zeichner ausgeliefert.

Herrn, Frau, FrL., Firma: _____

Vorname: _____

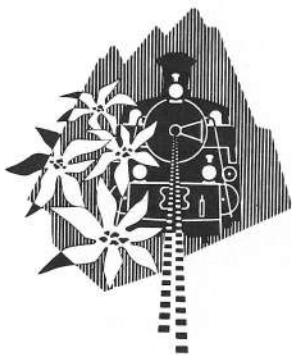
Genauere Adresse: _____

PLZ/Wohnort: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Zeichnungsstelle: DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG
 Sekretariat
 Postfach 4922, 6002 Luzern



DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG
3981 Oberwald VS

Augmentation du capital social 1986

Bulletin de souscription

Conformément à l'offre de souscription d'actions et à ses conditions, je/ nous souscris/ souscrivons

actions nominatives de Fr. 100.— nominal

de la Société du chemin de fer de la Furka — Chemin de fer à vapeur « DOGR » Oberwald — Gletsch — Realp

au prix de Fr. 100.— plus Fr. 3.— (3% droit de timbre fédéral sur l'émission de titres), soit Fr. 103.— par action.

Je/ nous prends/ prenons l'engagement de verser le montant de Fr. 103.— par action souscrite, d'ici au 15 novembre 1986 à la Banque cantonale valaisanne à Brigue (le bulletin de versement sera envoyé).

Ce bulletin de souscription conserve son caractère obligatoire jusqu'au 30 mars 1986.

Les titres seront délivrés dès que possible aux souscripteurs.

Mr., Mme, Mlle, entreprise:

Prénom:

Adresse complète:

NP./ localité:

Date:

Signature:

Lieu de souscription: DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat
Postfach 4922, 6002 Luzern

Werbematerial

Unsere Werbematerialzentrale hat ab sofort folgende Artikel neu im Sortiment:

Vereinssignet zum anstecken
aus Messing, versilbert und eingezähtem Signet, Stück zu Fr. 5.—

Feuerzeug
elektronische Zündvorrichtung und mit allen handelsüblichen Gaspatronen nachfüllbar, sehr elegantes Modell mit aufgesetztem Vereinssignet, Stück zu Fr. 25.—

Notbremse
Gagartikel mit der Funktion eines Korkeziehers, ein Utensil das in dieser Form in keiner «Hausapotheke» fehlen sollte. Mit Aufdruck, Stück zu Fr. 10.—

Dank der erfolgten Reorganisation durch den Werbematerialverwalter, hat dieser die Artikel tatsächlich an Lager! Ebenso sind sämtliche schon früher angebotenen Artikel lieferbar!

Neu-Neu-Neu
Beliebte Mitbringsel für kleine, grössere und grosse Kinder sind zweifellos die schönen Puzzles mit den Postkartensujets, die schon an der Eisenbahnausstellung in Basel angeboten wurden. Von jedem der drei Sujets sind noch Exemplare vorhanden. Bestellen Sie zu Fr. 15.— das Stück in unserer Werbematerialzentrale.

Postkarten
Unsere Postkartensets bestehen aus Nachdrucken historischer Werbeplakate von hervorragenden Künstlern. Bis auf einige alte schwarz-weiss Postkarten sind alle anderen Postkarten farbig.

Kleber
(rot auf weissem Grund) pro Stück nur Fr. 1.—.

Das neue, offizielle «Verein Furka-Bergstrecke»-Signet als attraktiver Auto-, Wohnungstür-, Schulmappen-, Sammler-, Weinflaschen-, Hefteinband-, Ski-, Briefcouvert-, Surfbrett-, Geschenk für Freunde- und sonst noch allerlei-Kleber.

Materiel de representation

Nous disposons de plusieurs articles de représentation pour nos amis et donateurs:

1. Livre «Glacier-Express» (publié le 10 juillet 1985; Edition Josef Berg, München; prix Fr. 29.80.— en allemand)

2. T-Shirt (imprimé en bleu sur blanc; prix Fr. 15.—/pc) Grandeurs: adultes S/M/L/XL; enfants 128/140/152

3. Plaques collantes (rouge sur blanc; prix p. pièce Fr. 1.—) avec la signature nouvelle du «Verein Furka-Bergstrecke»

4. Set de cartes postales (12 cartes postales; prix Fr. 10.—)

Veillez s.v.p. adresser votre commande à M. Georg Seiler, en utilisant le talon de commande à coté.

Das neue Buch «Glacier-Express»

Ein Reiseführer über die Traumreise im langsamsten Schnellzug der Welt. Format 15 x 24 cm. Preis Fr. 29.80, München, Verlag Josef Berg, 10. Juli 1985. 128 Seiten, davon 60 Seiten mit Farbfotos, 1 Übersicht- und 7 Detailskizzen.

Der Reiseschriftsteller H. E. Rübsamen beschreibt in diesem Buch die eindrucklichste, siebeneinhalbstündige Fahrt, die durch 91 Tunnels und über 291 Brücken und Viadukte von St. Moritz via Chur, Andermatt und Brig nach Zermatt führt. Dazwischen liegt eine Flut von Bildern und Eindrücken, wie es sie schöner und aufregender wohl selten gibt: Gletscher, Gipfel, Pässe, Täler, Flüsse, Seen, Dörfer, Städte, Schlösser und Klöster reihen sich aneinander wie eine Kette voller Kostbarkeiten, die zu zählen man bald aufgibt.

Dieses reich bebilderte und unterhaltsam geschriebene, ausführliche Werk wird seinem Leser ein idealer Reisebegleiter sein, ihn auf die Fahrt durch eine der schönsten hochalpinen Regionen Europas vorbereiten oder ihn die ganze Strecke genüsslich noch einmal im Geiste erleben lassen.



T-Shirt

(blauer Druck auf weissem Stoff)
 Verfügbare Grössen:
 für Kinder: 128/140/152
 für Erwachsene: S/M/L/XL
 (De Hit mit eurem neue Signet!)
 Preis nur Fr. 15.-



** unbedingt Grösse angeben **

Bestelltalon

Verein Furka Bergstrecke, Materialstelle c/o Georg Seiler, Bergstrasse 42, 6010 Kriens

Lieferung mit Rechnung + Porto / Livraison avec facture + porto

		Preis/prix
.... Buch/livre (Glacier Express)	à Fr. 29.80	_____
.... T-Shirt (Grösse/grandie.....)	à Fr. 15.-	_____
.... Pullover/poulovre (Grösse/grandie.....)	à Fr. 29.-	_____
.... Postkartenset/cartes postales 1 FO/Gletsch	à Fr. 10.-	_____
.... Postkartenset/cartes postales 2 Innerschweiz	à Fr. 18.-	_____
.... Postkartenset/cartes postales 3 Bern/Berne MOB	à Fr. 16.-	_____
.... Postkartenset/cartes postales 4 Westschweiz	à Fr. 12.-	_____
.... Postkartenset/cartes postales 5 RhB	à Fr. 5.-	_____
.... Postkartenset/cartes postales 6 Gotthard/Tessin	à Fr. 9.-	_____
.... Postkartenset/cartes postales 7 Ostschweiz	à Fr. 9.-	_____
.... Postkartenset/cartes postales 8 Alpenpost	à Fr. 5.-	_____
.... Postkartenset/cartes postales 9 Wallis/Valais	à Fr. 6.50	_____
.... Kleber/autocollant (rot/weiss, rouge/blanc)	à Fr. 1.-	_____
.... Feuerzeug	à Fr. 25.-	_____
.... Puzzle Sujet Gletsch	à Fr. 15.-	_____
.... Puzzle Sujet Urseren	à Fr. 15.-	_____
.... Notbremse	à Fr. 10.-	_____
.... Vereinsabzeichen	à Fr. 5.-	_____
Total Bestellwert/prix totale		Fr. _____

Name/nom: _____ Vorname/prénom: _____

Adresse/adresse: _____ PLZ/Ort, Lieu/NPA: _____

Datum/date: _____ Unterschrift/signature _____