



4/89



furka *die* *bergstrecke*

Gemeinsames Mitteilungsblatt von
Verein Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald/Gletsch und
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, 3999 Oberwald

Ausgabe 4/89 Dezember

6e année
Tiré à 8000 exemplaires
quatre fois par an

6. Jahrgang
Auflage 8000 Stück
erscheint 4mal jährlich



DFB
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3999 OBERWALD

Herausgeber/Edition:

Ressort Werbung/PR/Presse, Telefon 061 96 20 32

Redaktion/Rédacteurs:

Beat H. Schweizer, Bielgasse 35, 4425 Titterten
Robert Trachsler, Meisenweg 10, 8600 Dübendorf

Druck/Imprimé par: Keller-Druck AG, 5001 Aarau

Unsere Anschriften

Verein Furka-Bergstrecke, Mitgliederamt, Postfach 3468, CH-4002 Basel
Telefon 01 821 95 07
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Postfach, CH-3999 Oberwald
Telefon (Präsident) 061 96 99 25

Kontaktadresse Deutschland:
Furka-Bergstrecke, Wolfgang Schmidt, Sonnenhalde 22, D-7480 Sigmaringen

Kontaktadresse Holland:
Spoorgroep Zwitserland, Frans Simon De Jong, Mozartstraat 35, NL-2324 Leiden

Unsere Konten

Verein Furka-Bergstrecke, Postcheckkonto 19-11643-1, Sion
Schweizerische Bankgesellschaft, Frauenfeld, Konto 403.435 MI
Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD), Konto 0448 076 BLZ 690 700 32

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postcheckkonto 19-5011-3, Sion

Redaktionsschluss für Nr. 1/90 ist der 13. Januar 1990.

*
* Der Verwaltungsrat der DFB Dampfbahn
* Furka-Bergstrecke AG
* und der Zentralvorstand des Verein Furka-Bergstrecke
* wünschen allen Aktionären und Mitgliedern
* schöne Festtage und ein gutes neues Jahr.
*

Aus dem Zentralvorstand

vfb/alb - Der Zentralvorstand konnte von einer guten Saison des Info-Kioskes in Gletsch – durchschnittlich konnten zehn Neueintritte pro Woche verzeichnet werden – Kenntnis nehmen. Um ein optimales Sortiment betreffend Werbemittel für «die furka-bergstrecke» zu realisieren, wurde eine fünfköpfige Kommission eingesetzt, die sich dieser Zukunftsaufgabe speziell widmen wird.

Die Generalversammlung findet 1990 am Samstag, 17. März, statt (siehe speziellen Hinweis in dieser Ausgabe!). Auch im nächsten Jahr findet im Rahmen der Depoteinweihung in Realp wieder ein Vereinsfest statt. Nähere Informationen folgen zu gegebener Zeit.

Im Frühjahr 1990 wird mit der Herausgabe einer Münzensammlung betreffend «die furka-bergstrecke» begonnen. Ab Nr. 1/90

wird eine vierköpfige Redaktionskommission für die pünktliche Herausgabe des Mitteilungsblattes verantwortlich zeichnen.

Statutenrevision

vfb/alb - An der kommenden Generalversammlung wird der Zentralvorstand eine Neufassung der Statuten präsentieren. Um einer endlosen Diskussion an der Versammlung vorzubeugen, kann der Entwurf bei nachfolgender Anschrift bezogen werden. Allfällige Ergänzungs- und Änderungsanträge sollten möglichst bis zum 10. Januar 1990 eingereicht werden.

VEREIN FURKA-BERGSTRECKE
Albisser Bruno, In der Haselmatte 5
4153 Reinach BL.

Wichtige Hürde übersprungen!

Der Ständerat verabschiedete den Bundesbeschluss über die Erteilung einer Konzession an die DFB über 50 Jahre am 29. November 1989 mit 42 zu 0 Stimmen positiv.

Das Geschäft wird nun an den Nationalrat weitergeleitet.

*
* Le conseil d'administration de la SA du Chemin-de-fer
* à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka
* et le comité central de l'Association pour la ligne
* sommitale de la Furka
* présentent leurs vœux de bonne année
* et de joyeuses Fêtes à tous les actionnaires et membres.
*

Assemblée générale de la DFB SA

Qu'est-ce que la DFB? Comme vous le savez, il s'agit de l'abréviation pour «Dampfbahn Furka-Bergstrecke», ou traduit en clair pour nous autres francophones: Chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka, société anonyme. Pour simplifier les choses et avec votre compréhension, nous en resterons à l'abréviation «DFB».

C'est le 19 août 1989 à Berne que s'est déroulée la 3^e assemblée générale ordinaire de la société. 371 actionnaires se sont retrouvés à cette occasion, représentant 9198 voix (sur un total de 18 000), soit les 51,1% de nombre total.

Sous la présidence experte de M. Alfred Gysin, les différents points de l'ordre du

jour ont été liquidés rapidement. La société dispose actuellement d'un capital entièrement libéré de 3,3 millions de francs. L'assemblée générale a accepté le principe d'une augmentation de capital jusqu'à concurrence de 9 millions de francs.

Le rapport annuel ainsi que les comptes de l'année écoulée ont été acceptés par l'assemblée.

Après l'élection des membres du conseil d'administration, de nombreuses questions furent posées par les actionnaires, principalement au sujet des travaux de rénovation de la locomotive à vapeur «Weisshorn» qui entraînera l'année prochaine le premier train de voyageurs sur une partie de la ligne sommitale.

Echos de la 5^e assemblée générale 1989

L'assemblée générale s'est tenue cette année dans la ville de Coire.

Il s'agissait de marquer la création de la section des Grisons et l'acquisition de la locomotive à vapeur «Weisshorn», don de la ville de Coire.

En guise d'introduction à l'assemblée générale, les membres de notre association ont pu visiter le 22 avril dernier les ateliers et le dépôt des chemins de fer rhétiques à Landquart. Chacun a pu découvrir des productions intéressantes et des particularités de la technique ferroviaire. Le groupe s'est ensuite déplacé à Coire par

un train spécial historique. En règle générale, les points de l'ordre du jour purent être abordés rapidement. Les comptes 1988 se soldent avec un excédent de recettes de Fr. 2585.49. Le budget 1989 prévoit un déficit de Fr. 2500.-. Ces deux points de l'ordre du jour furent acceptés à la majorité des membres présents. La cotisation pour 1990 reste fixée à Fr. 35.-. L'assemblée générale a dû se prononcer sur une question importante: faut-il garder la forme actuelle d'une assemblée générale ou mettre en place une assemblée des délégués? Après discussion les mem-

bres présents ont voté massivement pour le maintien de l'assemblée générale et le comité central a été mandaté pour une adaptation des statuts dans ce sens.

W. Willi, chef de la construction, rappela brièvement le programme 1989. Il est aussi à noter qu'un chèque important a été remis à l'occasion de l'assemblée au responsable du matériel roulant pour la révision de la machine à vapeur «Weiss-horn».

Le comité central...

Un bus pour notre association

Peut-être aurez-vous la possibilité de voir circuler sur nos routes le dernier-né de nos véhicules: l'info-bus de l'association pour la ligne sommitale de la Furka.

Il s'agit d'un ancien bus des transports publics de la ville de Zurich qui, une fois aménagé, deviendra l'instrument idéal pour toutes sortes de campagnes d'information. Son aménagement intérieur va être effectué prochainement et comportera outre des panneaux d'information et

un point de vente de matériel, un coin sympathique pour s'entretenir et se désaltérer.

Le calendrier de la ligne sommitale de la Furka

A l'aide de différents sponsors et sur une idée de Hans Hofmann de Coire, la toute jeune section des Grisons a réalisé le calendrier 1990 de la ligne sommitale de la Furka.

D'un format de 24 x 16,5 cm, chaque page mensuel présente une double photographie, non seulement sur des paysages, mais aussi sur le matériel roulant ou les travaux le long de la voie.

Dès maintenant, il vous est possible de profiter de la ligne sommitale de la Furka 365 jours par an et de partager votre enthousiasme avec vos amis et connaissances en leur offrant le calendrier!

Vous pouvez vous le procurer en versant la somme de Fr. 11.- au CCP 70-1827-9, pour

Verein Furka-Bergstrecke
Sektion Graubünden
Postfach 85
7007 Chur

Petite histoire d'une plaque tournante

Que faire lorsqu'on vous offre une plaque tournante de 14 mètre de diamètre et d'un poids de 13 tonnes?

C'est cette question qui se posa lorsque les chemins de fer rhétiques ont offert à la DFB la plaque tournante pour locomotives du dépôt de Pontresina.

Le 26 mai dernier une équipe de 29 personnes se retrouva en début de soirée à Pontresina.

Le travail consista d'abord à démonter les éléments porteurs latéraux et le rail circulaire afin de libérer le pont tournant. A 1 heure, du matin ce travail était terminé.

Il fallut ensuite faire intervenir un camion-grue afin de soulever le pont et de l'instal-

ler sur un wagon. Cette opération fut finalement menée à bien, malgré le fait que le pont était plus lourd que prévu.

Le chargement fut d'abord emmené jusqu'à Samedan, puis tracté par le Glacier-Express jusqu'à Reichenau et enfin jusqu'à Disentis et Andermatt par une autre formation.

C'est à Hospenthal que le convoi atteignit sa destination finale. La plaque tournante sera ensuite transportée à Realp pour être installée dans le dépôt de la DFB.

Il faut encore souligner que cette opération de plus de 24 heures a été possible grâce au magnifique travail d'équipe de tous les membres de l'équipe.

La locomotive à vapeur HG 2/3 «Weisshorn»

C'est en 1891 que le chemin de fer Viège-Zermatt fut inauguré. Il figure parmi les premiers à utiliser le système à crémaillère Abt.

La SLM à Winterthur a construit en tout 8 machines à vapeur à écartement métrique et traction mixte adhésion/crémaillère. Elles constituèrent à l'époque les premiers exemplaires de machines à traction séparée pour l'adhésion et la crémaillère. La construction des machines unifiées de type HG 2/3 remonte à l'année 1889.

Chaque locomotive portait un nom. Le N° 8 fut mis en service en 1908 en tant que dernier exemplaire de la série.

La HG 2/3 N° 6 «Weisshorn» entra en service en 1902 sur la ligne du VZ. Mise à la retraite en 1941, elle fut vendue à la Fabrique d'Ems à Donat/Ems où elle rendit de grands services comme locomotive de manœuvre. En 1964, l'entreprise décida de l'offrir à la ville de Coire. Dès lors la machine reposa sur un piédestal dans la cour d'une école.

En 1988, le responsable du matériel roulant de la DFB reçut le mandat de trouver le plus rapidement possible une locomotive pour la ligne sommitale. Les anciennes HG 3/4 N° 3 et 4 étant déjà dans des mains d'associations et d'autres unités enfouies dans la jungle du Vietnam, la seule piste praticable mena en direction



La loco «Weisshorn» s'intègre magnifiquement dans le cirque des montagnes de la Furka.

Die «Weisshorn» passt wunderbar in die Bergwelt um die Furka.

de la «Weisshorn». Une rapide inspection de la machine montra que sa remise en état était possible. Un projet de restauration fut rapidement mis en place et la locomotive entrepris son voyage pour une cure de jouvence le 3 juin 1988.

Le plan de rénovation prévoyait une remise en service en août 1989. Dès septembre 1988, l'entreprise Oswald travailla sans répit sur la machine: plusieurs entreprises livrèrent les nouvelles pièces ou participèrent aux travaux de restauration. Des membres de notre association et d'autres personnes à titre individuel se sont aussi engagées pour mener à terme le projet. Nous avons également pu compter sur plusieurs sponsors comme les sociétés Mäder pour les peintures et TAFAG pour certaines pièces détachées.

La révision principale se termina le 19 août 1989. Elle a ensuite été testée sur le terrain et les derniers affinements seront apportés pendant l'hiver 1989/90, afin que la locomotive puisse recevoir son permis de circulation de l'Office fédéral des transports au printemps 1990.



*La loco DFB N° 6 «Weisshorn» engrène la crémaillère pour la première fois!
Die DFB-Lok Nr. 6 «Weisshorn» zum ersten Mal in der Zahnstange!*

Sektion Innerschweiz

Froendienst-Ausschreibung

Für die Erstellung von NF- und SW-Anlagen suchen wir 2 bis 3

Elektromonteur oder **Elektromechaniker**

zur Übernahme selbständiger Aufgaben bei

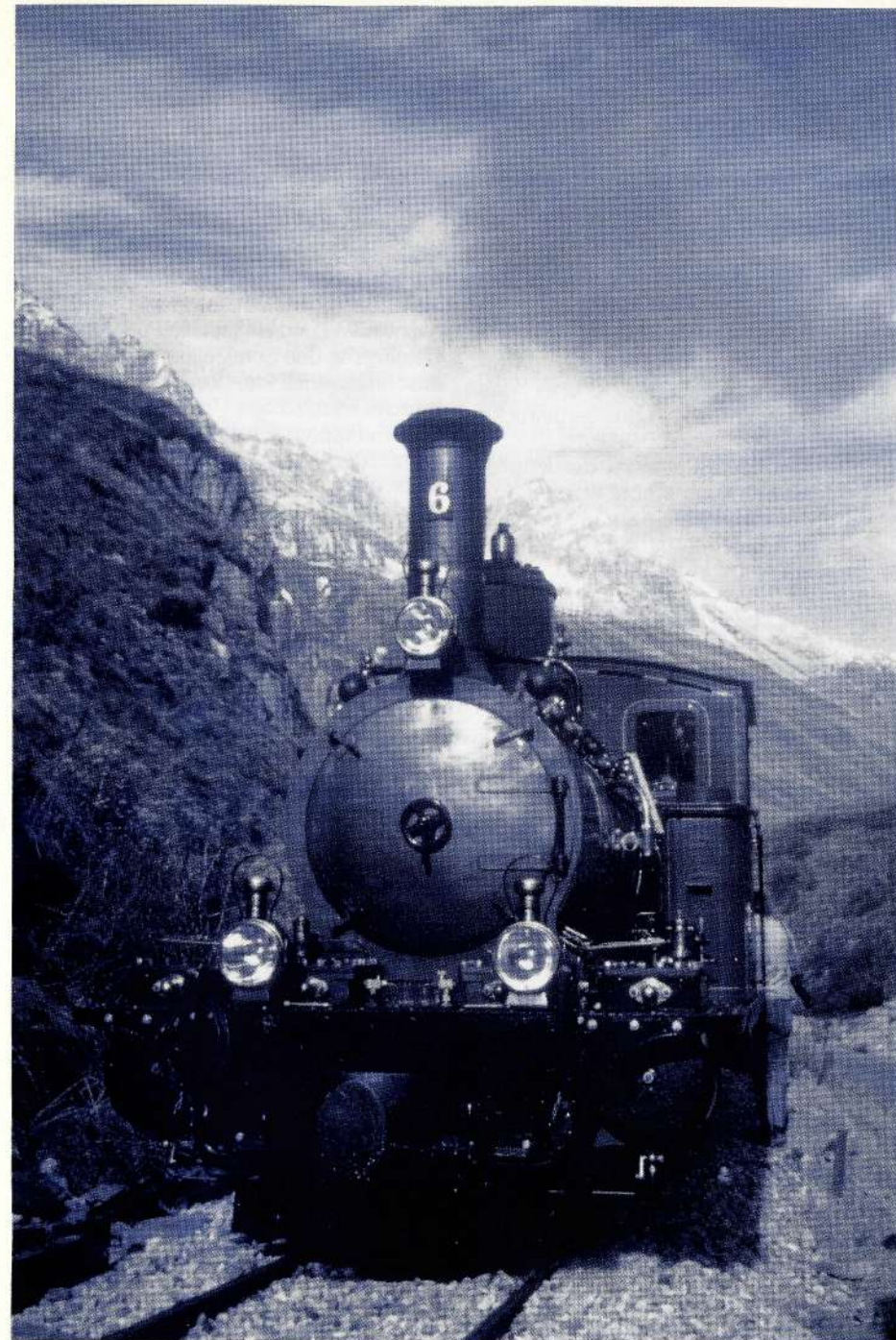
- Bereitstellung von Material während der Wintermonate,
 - Einbau der Kabelanlage, Montage der Aussenanlage,
 - Einbau und Montage der Innenanlage,
- ferner zur Mithilfe bei Prüfung und Abnahme sowie für den Unterhalt.

Arbeitsorte: Goldau, Realp

Arbeitszeit: nach Vereinbarung

Bevorzugt werden Bewerber mit SW-Erfahrung und -Praxis, erworben durch Tätigkeit bei den SBB, einer Privatbahn oder Integra.

Wenn Sie sich durch diesen Aufruf angesprochen fühlen, dann richten Sie bitte Ihre kurze schriftliche Bewerbung an den Verein Furka-Bergstrecke, Sektion Innerschweiz, Sekretariat Frau Th. Seiler, Bergstrasse 42, 6010 Kriens.



Sektionsnachrichten

Sektion Aargau

Zwei Informationsabende, am 27. Oktober in Reinach AG und am 3. November in Zofingen, haben insgesamt 56 Personen zur Teilnahme gelockt. Davon waren 32 Neuinteressenten.

Die Information war dann auch hauptsächlich zur allgemeinen Information ausgerichtet, was den Neuinteressenten einen guten Gesamtüberblick über das ganze Unternehmen Furka-Bergstrecke ermöglichte.

Infolge dieser Aktivitäten ist der Mitgliederbestand erfreulich erhöht worden. Für alle Arbeiten die unsere Aargauer-Mitglieder in Laufe des Jahres 1989 zugunsten unserer Dampfbahn leisteten, danke ich im Namen des Vorstandes herzlich. Die Gesamtzahl von Fronarbeitstagen von Aargauern dürfte wiederum sehr gross ausgefallen sein.

Zum Jahreswechsel wünsche ich allen Furkafans aus Verein und DFB alles Gute.

Hans Weber

Nächste Veranstaltungen:

12. Januar 1990, Jahresanfangs-Hock
16. März 1990, Sektions-Generalversammlung
jeweils um 19.30 Uhr im Restaurant Bahnhof in Ruppertswil

Vom Furkapass nach Oberwald

Am Sonntag, dem 10. September 1989, unternahmen rund drei Dutzend Mitglieder der Sektion Aargau die schon länger geplante Begehung der Furka-Bergstrecke auf der Walliser Seite von der Furka Passhöhe nach Oberwald. Schon während der Fahrt mit dem Postauto von Andermatt auf die Furka-Passhöhe lichteten sich die Wolkenmassen zusehends und vom Wallis her winkte uns über den Pass ein grosses, blaues Wolkenloch entgegen, welches die letzten Zweifel zu verwischen vermochte. Unser Postautolenker zeigte

viel Verständnis für unser Vorhaben und ermöglichte uns einige recht gute Tiefblicke auf die Bergstrecke durch eine entsprechend angepasste Fahrweise auf der zu früher Morgenstunde noch wenig befahrenen Passstrasse. Von der viel erwähnten Steffenbachbrücke, Haltestelle Tiefenbach, Stein tafelviadukt, Sidelenbachviadukt und Haltestelle Furka mit dem Osteingang des Scheiteltunnels, liess sich abschnittsweise der Verlauf der ganzen Strecke beobachten.

Vom Furkapass führte uns eine steile, wenig ausgeprägte Wegspur zur 300 Meter tiefer gelegenen Station Muttbach. Nach einer ersten, kurzen Verpflegungspause setzte sich die lange Kolonne in Richtung Übergang Muttbach und Gletsch in Bewegung. Auf der rechten Talseite verlockte die in der Sonne gleisende Gletscherzunge des Rhonegletschers immer wieder zu einem kurzen Fotohalt oder für einen schnellen Blick der Bewunderung. Mehrere Stützmauern wurden im Frondienst wieder mit Natursteinen ausgebaut oder wieder aufgebaut. Zwischen dem Übergang Muttbach und Gletsch ist die Strecke noch durch einige heruntergestürzten Felsbrocken beschädigt worden. Die Schienenprofile und die Zahnstange wurden durch die Wucht und das Gewicht verbogen und müssen ausgewechselt werden. Trotzdem sollte, nach der Schliessung der Geleiselücke und der Behebung der Schäden auf der Strecke, der Weg für den ersten Bauzug bis nach Gletsch nicht mehr allzu weit liegen. Beim Bahnhof Gletsch, in der Nähe des noch jungen und rauschenden Rotten und mit Blick auf die über die geschliffenen Felsen herabhängende Eiszunge wurde der zweite Stärkungshalt eingelegt. Es ergab sich die günstige Gelegenheit, die neuerstellten Inneneinrichtungen im Depot Gletsch zu besichtigen. Die heimelige Küche sowie die gemütlichen Schlafräume und die Duschanlage hat sicherlich manchen Teilnehmer motiviert, bei näch-

ster Gelegenheit einmal eine Woche in dieser angenehmen Umgebung tätig zu werden. Auf dem Abstieg am warmen Südhang von Gletsch beim Kehrtunnel vorbei in Richtung Oberwald veranlasste die Walliser Sonne manchen Teilnehmer zu einer Tenue-Erleichterung. Vom Kehrtunnel Gletsch verlief unsere Route über den Rottenviadukt dem Sonnenhang entlang in Richtung Lammenviadukt und Oberwald.

Die reizvolle Landschaft in diesem Abschnitt, begleitet durch das Tosen des Rotten unterhalb der Bahnstrecke und dem wohl duftenden Harz der Lärchenwälder, liess manchem Berg- und Naturfreund sein Herz rascher schlagen. Sicherlich versuchten mehrere Teilnehmer sich einen Zug in dieser romantischen Gebirgsgegend mit einer auf Bergfahrt hart arbeitenden Dampflokomotive und 2-3 Personenwagen vorzustellen, eine Traumvision der Zukunft, wenn alles gut läuft in 7-8 Jahren.

Heute dürfen wir sicher von Glück sprechen, dass das Projekt einer wintersicheren Furka-Bergstrecke nie realisiert wurde. Das steile und wilde Gelände in dieser rauhen Bergwelt hätte unzählige Lawingalerien und zusätzliche Tunnelröhren erfordert. Die Strecke hätte dadurch nur an Reiz verloren und eine Fahrt hätte nie annähernd die Attraktivität erreichen können, welche der Betrieb mit Dampfzügen, so wie wir es uns vorstellen, bewirken könnte. Durch den ausschliesslichen Sommerbetrieb darf die Landschaft an der Furka in ihrem Urzustand verbleiben und muss nicht durch hässliche Schutzbauten verändert werden. Alle bisherigen, notwendigen Eingriffe, wie Stützmauern und Tunnelportale wurden durch Verwendung von Natursteinen landschaftsschonend vorgenommen. Nächster Höhepunkt war die Überschreitung des nahezu vollendeten Lammenviaduktes. Kurz vor dem Bahnhof Oberwald gähnt noch eine zweite grössere Geleiselücke, welche vor der Eröffnung der Gesamtstrecke noch geschlossen werden muss. Der letztes Jahr noch bestandene Damm der alten Einfahrt der Bergstrecke

wurde abgetragen, wodurch der weitere Verlauf des vor der Strassenunterführung endenden Geleisestumpens noch offen bleibt. Als Abschluss vor der Heimreise galt es noch dem Installationsplatz in Realp einen Besuch abzustatten. Seit der Begehung der Urner Seite hat sich auch hier vieles verändert. Die erste Etappe des Untergeschosses für das Depotgebäude ist bereits betonierte und die ersten zwei Geleise eingelassen. Viele Baumaschinen und Werkzeuge dürfen nun den kommenden Winter geschützt von den Naturgewalten überstehen, bereits ein erster wertvoller Schritt für eine schonende Aufbewahrung des mit vielen Frondienststunden ausgerüsteten Baumaschinenparks.

Diese Begehung hat allen Teilnehmern gezeigt, dass auch auf der Walliser Seite sehr viel Arbeit während der vergangenen Frondienstsätze geleistet wurde. Mit dem für das ganze Projekt noch recht bescheidenen Anfangskapital wären diese grossen Fortschritte ohne die zahlreichen Einsätze von uneigennützigem Helfern völlig unmöglich gewesen.

Gérard Aellen

Sektion Nordwestschweiz

Am Dienstag, 31. Oktober 1989, führte die Sektion ihren zweiten öffentlichen Informationsabend durch. Die Veranstaltung im Bahnhofbuffet Basel besuchten über 50 Interessenten. Mit bekanntem und auch brandneuem Bildmaterial führte der Referent über die Furka-Bergstrecke, stellte den Rollmaterial- und Maschinenpark der DFB vor, und gab einen Überblick über die Bauarbeiten und Installationen am Installationsplatz in Realp. Besonderes Interesse galt auch dem Armeeeinsatz auf der Strecke.

An der Basler Herbstmesse vom 28. Oktober bis 6. November war die Sektion in der Abteilung Tourismus mit einem Ausstellungsstand vertreten.

Nach über einjähriger Suche nach geeigneten Lokalitäten, wo eine Werkstatt für Wagenrevisionen eingerichtet werden könnte, ist endlich eine Lösung gefunden worden. In Sissach stellt die Firma Gebrüder Frech Fahrzeugbau einen Teil einer Lagerhalle für das Aufstellen eines Bahnwagens zur Verfügung. Eine zweite Werkstatt befindet sich in Liestal im ehemaligen Prometheus-Fabrikgebäude, wo im Untergeschoss ein grosser, beheizter Raum mit viel Infrastruktur benutzt werden kann. Die Grosszügigkeit ist der Eigentümerin, der Firma Immopark AG in Gelterkinden, zu verdanken.

Sektion Zürich

Und sie bewegt sich doch!

Allen anderslautenden Gerüchten zum Trotz existiert die Sektion Zürich, und sie macht sich auch immer mehr bemerkbar. Seit jeher waren und sind auch dieses Jahr immer einzelne Zürcher auf der Strecke und beteiligten sich am Bau. Zum ersten Mal fand dieses Jahr eine offizielle Bauwoche der Sektion statt. Hatten einerseits beim Bau der Remise vier Zürcher die Finger (bzw. die Schaufeln) mit im Spiel, standen andererseits zwei weitere beim Schottern auf der Strecke im Einsatz. Kommt dazu, dass eine Zürcherin gleichzeitig den Kiosk in Gletsch betreute. Bei drei Bauwochenenden der Sektion Bern beteiligten sich ebenfalls jeweils kleine Zürchergruppen.

Beim Ausbau der Drehscheibe in Pontresina standen drei SBB-Handwerker der Sektion Zürich im Einsatz.

Dass auch hinter den Kulissen gearbeitet wird, sieht man der ständig wachsenden Mitgliederzahl an. Die Beteiligungen sind zahlenmässig noch nicht umwerfend, das Interesse an der aktiven Mitarbeit nimmt aber ständig zu. Allen aktiven Zürchern möchte ich an dieser Stelle einmal herzlich danken.

Das sektionsinterne Programm stösst auf unterschiedliches Interesse, die Beteiligung steht von mager bis gut.

Im Vorstand ist bereits das Programm für das nächste Jahr verabschiedet, so dass wir dieses Mal in der Lage sein werden, das Programm im Januar zu verschicken. Seit September haben wir eine neue offizielle Sektionsadresse:

Verein Furka Bergstrecke
Sektion Zürich
Postfach 341
8810 Horgen

Mir bleibt nur noch, Euch allen schöne Festtage und ein erfolgreiches neues Jahr zu wünschen.

Peter Hägeli

Sektion Ostschweiz

Anlässlich der Mobau-Tech in St. Gallen vom 6. bis 10. September hatten wir Gelegenheit, unseren neuen, von der Firma Vittrashop AG in Birsfelden gesponserten Werbestand vor einem breiten Publikum zu präsentieren.

Dabei profitierten wir vom riesigen Publikumsaufmarsch an dieser Messe.

Das Interesse an unserer Sache war enorm, und wir konnten über 100 Neumitglieder für den Verein gewinnen. Dabei verteilen sich die Neumitglieder zu 40 Prozent auf die Sektion Ostschweiz, die anderen betreffen die übrigen Sektionen sowie das Ausland.

Auch unsere Verkaufartikel erfreuten sich regen Zuspruchs, und wir konnten einen ansehnlichen Betrag umsetzen.

Mit diesem Werbestand, den wir auf Wunsch auch den übrigen Sektionen leihweise zur Verfügung stellen, haben wir die Möglichkeit erhalten, mit einem publikumswirksamen Erscheinungsbild an die Öffentlichkeit zu gelangen, um weitere Interessenten für die Sache der Furka-Bergstrecke zu gewinnen.

Die Sekretärin: E. Bühler

Sektion Innerschweiz

Arbeitstage 1989

Unser erster Einsatz war am gemeinsamen Bauwochenende aller Sektionen vom

9. bis 11. Juni, welches bekanntlich auf Walliser Seite stattfand. 5 Mitglieder unserer Sektion fanden sich am Freitagabend in Oberwald ein, wo wir im Barackenlager «Sand» Unterkunft bezogen und auch vorzüglich gepflegt wurden. Am Samstag betätigten wir uns hauptsächlich am Entrostern und Grundieren des Geländers entlang der grossen Stützmauer unterhalb des Lammenviaduktes. Die Arbeit war gar nicht so leicht, wie dies auf den ersten Blick aussah. Mit dem Auftragen einer dezent graugrünen Farbe wurde das Arbeitspensum dieses Wochenendes abgeschlossen. Ein Kompliment der Sektion Bern für die gute Organisation und Betreuung!

Der nächste offizielle Arbeitstag unserer Sektion vom 1. Juli wurde wegen unsicherer Wetterlage abgesagt. Dennoch wagten sich drei Unentwegte über die Grimsel und schlossen sich wiederum den Bernern an, welche mit Fertigstellungsarbeiten am Lammenviadukt beschäftigt waren.

Geklappt hat's dann am 16. September. 15 Mitglieder fanden sich diesmal in Realp ein und legten sich sofort kräftig ins Zeug. Hiess es doch die Deckenschalung des ersten Geschosses der neuen Lokremise zu entfernen, die Schalungsbretter zu reinigen und zu sortieren. Es war eine recht anstrengende und kaum zu enden wollende Arbeit. Nach dem feinen Mittagessen aus der Küche des «Gnagiwagens», wäre eine ausgiebige Siesta an der warmen Sonne nur allzuschön gewesen. Es wartete jedoch noch einiges an Arbeit. Gegen Abend war aber alles Schalungsmaterial zum Abtransport bereit. Nun galt es noch zwei Container-Baracken, welche für den Einsatz des Militäreisenbahndetachment bereitgestellt werden mussten, zu räumen und den Inhalt im Untergeschoss der Remise zu versorgen. In einer guten Stunde war auch diese Arbeit geschafft und damit dieser für alle Seiten befriedigende Arbeitstag beendet. Das Kompliment des Bauchefs Walter Willi nahmen wir natürlich gerne mit nach Hause. Nicht zuletzt trug die ausgezeichnete Stimmung und das herrliche Wetter zu dieser schönen Leistung bei.

Für den ausgefallenen Arbeitstag vom 1. Juli begaben sich am 7. Oktober nochmals 8 Sektionsmitglieder nach Realp. Diesmal wurden wir bei verschiedenen Arbeitsstellen zugeteilt, so beim Einschottern und Krampen des letzten Umbauabschnittes unterhalb der Wilerbrücke, bei Maurerarbeiten im Untergeschoss der Remise und beim Aushub der Drehscheibengrube, wobei der Schreibende als Gehilfe bei den Vermessungsarbeiten zum letztgenannten Objekt erstmalige «Erfahrungen» sammeln durfte. Trotz eher günstigem und kaltem Wetter überstanden wir diesen arbeitsreichen Tag ohne den geringsten Zwischenfall.

Allen Helferinnen und Helfern sei nochmals der aufrichtige Dank für ihre Mithilfe ausgesprochen. Hoffen wir, dass sich nächstes Jahr noch mehr Mitglieder zur aktiven Mitarbeit motivieren lassen. Denn an Arbeit wird es nie fehlen.

Georg Seiler

Sektion NRW

Zwischen zwei Bauwochen

Am 19. und 20. 8. 1989 fand in Kevelaer am Niederrhein, nahe der holländischen Grenze, die 8. Internationale Modellausstellung aus Anlass des 10-Jahr-Jubiläums der Kevelaerer Eisenbahnfreunde und Modellbahner e.V. statt.

Auf einer Fläche von 1200 m² stellten zahlreiche Vereine ihre Modelleisenbahnen, -schiffe, -flugzeuge und -autos vor. Ausserdem gab es noch ein grosses Freigelände, von wo als eine Attraktion u.a. Hubschrauberrundflüge über Kevelaer gestartet wurden. Auch der Verein Furka-Bergstrecke war dort vertreten. Zum ersten Mal hatten wir Westfalen uns mit unserem Stand in eine etwas ländlichere Region begeben, um dort die Publikumsreaktion zu testen.

Am Samstag, 19. 8., war der Andrang recht bescheiden, was wohl auf das gute Wetter zurückzuführen war, das viele Leute lieber zum Sonnenbaden oder Spazierengehen nutzten.

Am Sonntag jedoch füllte sich die Halle bald mit Menschen, und so hatten wir genügend Gelegenheit, unser Anliegen zu vermitteln. Besonders freute uns, dass sich auch etliche Holländer auf den Weg nach Kevelaer gemacht hatten, darunter einige bekannte Freunde, aber auch neue Interessenten der Furka-Bergstrecke. In einigen längeren und intensiven Einzelgesprächen konnten wir wichtige Informationen über unser Vorhaben weitergeben. Wir hoffen, damit einer schon länger im Raum stehenden Sektionsgründung in den Niederlanden etwas Unterstützung und den letzten nötigen Anstoss gegeben zu haben.

Nach Abschluss der Veranstaltung können wir sagen, dass die Skepsis vom ersten Tag dann am zweiten doch noch vom Erfolg ausgeräumt wurde.

Martin Fränsing

Regionalgruppe Hannover

Eine neue Regionalgruppe haben Vereinsmitglieder und Aktionäre im Raum Hannover gegründet. Nach der Gründungsversammlung am 26. Oktober, an der rund 20 Interessierte teilnahmen, war die erste Aktivität der neuen Regionalgruppe die Teilnahme an der grossen Ausstellung des Modellbahn-Arbeitskreises eines Freizeitheimes der Stadt Hannover. Diese Ausstellung hat eine lange Tradition und wird alljährlich von mehr als 5000 Besuchern aufgesucht. Die Regionalgruppe und damit die Furka-Bergstrecke waren in einem eigenen, publi-

kumsgünstig gelegenen Raum mit etwa 30 m² Fläche vertreten. Klaus Marahrens aus Seesen/Harz präsentierte eine rasch improvisierte, aber ausserordentlich publikumswirksame Utz-Anlage mit Dreizugbetrieb (Glacier-Express mit 8 Wagen, Kurzpendelzug und Verstärkungszug) in originalgetreuen Zusammenstellungen; einschliesslich Zahnstangenabschnitt in realistischer Steigung und elektronischer Blocksicherung nach dem Vorbild der FO. Das damit beim anwesenden Fachpublikum erregte Interesse wurde durch eine ständige Videoschau von Heinz Köhler und einen nachmittäglichen Vortrag von Wolfgang Schmidt schnell auf die «grosse» Bahn gelenkt, und es gab zahlreiche Anfragen nach Mitgliedsanträgen. Für die Zukunft plant die Regionalgruppe eine Beteiligung am Stand des Schweizer Verkehrsbüros auf einer grossen Freizeit- und Touristikmesse in Hannover sowie natürlich die Unterstützung durch Fronarbeit. Grundgedanke ist, allen Interessierten eine Anlauf- und Begegnungsstelle in Hannover zu schaffen, um die grosse Entfernung zur Furka dadurch ein wenig zu verkürzen. Dazu dienen auch regelmässige Treffen, die durch Fachvorträge oder Filme interessant gestaltet werden sollen. Die nächsten Treffen sind für den 31.1., 14.3., 18.4. und 16.5. angesetzt: jeweils um 19.30 Uhr im Klubheim des TKH (Tennisverein) in Hannover-Kirchrode, Tiergartenstrasse; unmittelbar an der Stadtbahnhaltestelle «Bleekstrasse» der Linie 5 und so direkt vom Bahnhof aus erreichbar.

Reinhard Greulich
Rintelner Strasse 23
D-3000 Hannover 91

Hinweis!

Wie bereits in der Rubrik «Aus dem Zentralvorstand» erwähnt, **findet die Generalversammlung im kommenden Jahr am Samstag, 17. März 1990, statt.** Ort, Datum, Einladung und Traktandenliste entnehmen sie bitte dem Mitteilungsblatt 1/90, welches Ende Februar 1990 erscheint.

Baubericht 1989

Bauziele

Bereits im Mitteilungsblatt 4/88 wurden die Bauziele für das Jahr 1989 formuliert. Nachfolgend noch einmal das Wichtigste: Unterhalt und Ergänzung der technischen Mittel Bau (Bauzug, Baumaschinen usw.); Weiterführung der Substanzerhaltungsarbeiten an der gesamten Bergstrecke; konzentrierter Einsatz am ersten Betriebsabschnitt ab Realp bis Tiefenbach, beinhaltend die Arbeiten am Geleisoberbau, Unterhalt und Sicherung der Kunstbauten um die Abnahmebereitschaft der Strecke zu erreichen. Weiter sollte die Befahrbarkeit des Abschnittes von Realp bis Muttbach gewährleistet werden; in allen Baulagern sollte ein koordinierter und gezielter Baueinsatz erreicht werden; die Planungsschwerpunkte Ausbau Stützpunkt Realp (Remise), Sanierung des

Scheiteltunnels, Unterführung Muttbach, Hilfsbrücke bei km 45,600 unterhalb Gletsch und die Anschlüsse an das Netz der FO in Oberwald und Gletsch. In den nachfolgenden Abschnitten wird über diese Tätigkeiten im Detail berichtet.

Werkstattbetrieb

Eine Gruppe von durchschnittlich 10–12 Personen hat sich während den Winter- und Frühlingsmonaten, von Dezember 1988 bis Mai 1989, der technischen Mittel angenommen. Samstag für Samstag, aber auch an unzähligen Abenden, hat sich die Werkstattmannschaft eingesetzt und dabei sehr gute Arbeit geleistet. Nachfolgend wird stichwortartig aufgezählt, welche Objekte in der Werkstatt bearbeitet wurden:



Schüler aus der Innerschweiz haben in einem Einsatz in Realp anlässlich einer Lagerwoche diese schöne Trockenmauer erstellt.
Un groupe d'écoliers de Suisse centrale a bâti ce beau mur en pierres sèches lors d'un camp d'une semaine à Realp.

Diesellok, diverse Anpassungsarbeiten; Draisine Dmh 3962, komplette Revision und Einbau eines neuen Dieselmotors; Draisine Dmh X4961, Kleinunterhalt; Werkzeugwagen X46, neue Wandungen, neues Dach; der Mannschaftswagen X37 bekam neue Wandungen, ein neues Dach, verschiedene Einbauten, er wurde durch eine Gruppe in Bühler (Appenzell Innerrhoden) neu gestaltet; Kranwagen X56, diverse Anpassungsarbeiten am Hydraulikkran; Kippwagen X34, Neubau auf einem Chassis eines Brünigwagens, Dreiseitenkipper mit eigenem Antriebsaggregat; Tiefgangswagen X64, Einbau einer lastregelbaren Bremsenrichtung; Flachwagen X7048, Wagenboden erneuert, allgemeine Überholung. Es wurden auch weitere Dipplorys gebaut, die Krampmaschine Matisa erhielt einen neuen Dieselmotor und eine Zahnrad-Bremsenrichtung. Eine Tankstelle mit Pumpenantrieb für Dieselkraftstoff wurde ebenfalls in der

Werkstatt hergerichtet. Unterhaltsarbeiten hatten auch die Förderbänder nötig; die Schotteraufbereitungsanlage wurde von Lehrlingen der Firma Kempf aus Herisau umgebaut; an den Kompressoren wurden Unterhaltsarbeiten ausgeführt; am 66-kVA-Strom-Aggregat wurde ein Umbau realisiert und Unterhaltsarbeiten ausgeführt, so dass es sich im neuen roten Kleid präsentiert. An der Peter-Raupen-Schneefräse wurde eine Motorenrevision durchgeführt, die Hydraulikanlage repariert und eine neue Lackierung angebracht. Die Strassenfahrzeuge wurden unterhalten und revidiert, an einem Anhänger wurden grössere Anpassungsarbeiten, wie neue Bremsanlage und eine neue Doppelachse, realisiert.

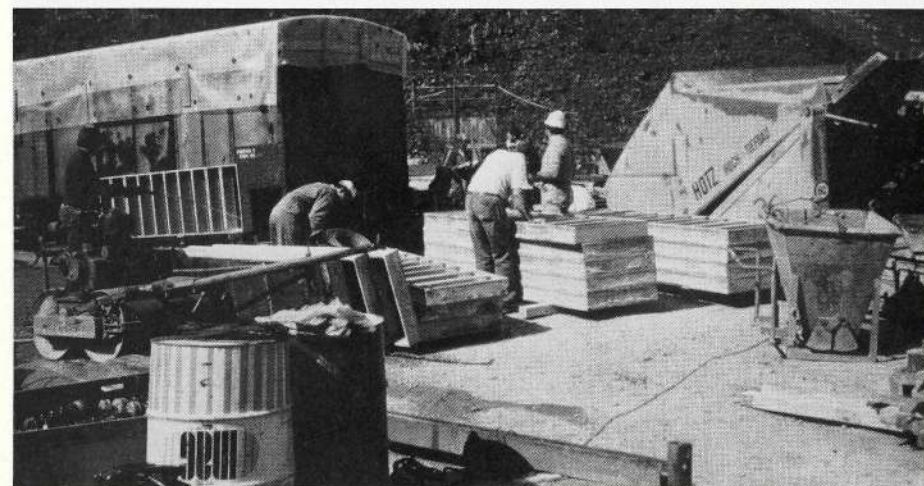
Aufgrund des aufgestellten Bauprogrammes begannen die Bauarbeiten termingemäss ab Mitte Mai 89 auf dem Installationsplatz Realp.



Nach Eintreffen der sehnsüchtig erwarteten Baubewilligung konnte auch die Arbeit für die Errichtung des Lokdepots in Realp aufgenommen werden.
Le permis de construction impatientement attendu étant enfin arrivé, l'édification du dépôt de locomotives à Realp a pu commencer.



Mitglieder aus verschiedenen Sektionen stellen die Geländer der Lammenbrücke fertig.
Des membres venus de différentes sections posent les garde-fous du pont de Lammen.



Die Schalelemente für die Mauern des Lokdepots müssen in mühevoller Kleinarbeit gesäubert werden. Ein geeignetes Einsatzgebiet für Sektionen!
Les éléments destinés au coffrage des murs du dépôt des locos doivent être nettoyés minutieusement. Un travail fastidieux, idéal pour les bonnes volontés venues des sections.

Die erreichten Bauziele

Nachfolgend werden die vollendeten, unvollendeten und die nicht in Angriff genommenen Arbeiten nach Objektkategorien aufgezählt:

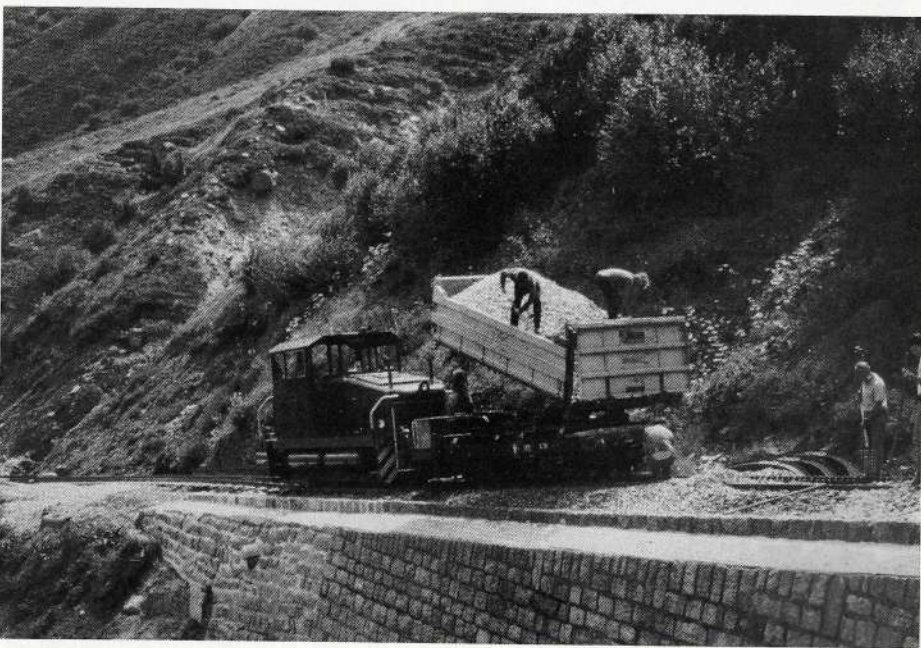
Schneeräumungsarbeiten: Im Juni 89 wurden auf der Strecke Tiefenbach–Realp grössere Schneeräumungen vorgenommen. Zur Freilegung des Trassees wurden über 3000 m³ Lawinenschnee geräumt. Die Arbeiten wurden mit der kleinen Schiller-Schneefräse bewerkstelligt.

Gleisoberbau

- Vorbereitung, Bereitstellung Gleisanlage für Übergang Gletsch
- Strecke Tiefenbach–Realp, im Zahnstangenabschnitt: Umschotterungen ca. 300 m, Schottern, Richten, Kram-

pen ca. 500 m, Richten, Stopfen der eingeknickten Stösse auf dem ganzen Streckenabschnitt, Ersatz des Oberbaues auf der Steffenbachbrücke (Profil SBB V)

- Totalumbau Wilerenbrücke–Realp ca. 900 m: Abbruch Geleise, Unterbau-sanierung, Bau neues Gleis im Adhäsionsabschnitt mit Ersatzmaterial (SBB V-Profil, Stahlschwellen), Einbau von isolierten Abschnitten, Schotteraufbereitung ca. 800 m³, Totalaushub ca. 1200 m³, Neuschotter ca. 600 m³.
- Installationsplatz Realp: Verschieben W 51 oberhalb Übergang, Neubau Übergang mit zwei Geleisen, Bau des neuen Remisengeleises zur Drehscheibe, Bau der Gleise 1 und 2 auf Remise bis zur Drehscheibe.
- Bau der Kletterweichenanlage und zugehöriges Verbindungsgleis, zweimaliger Einsatz im Oktober und November.



Der Einsatz der Diesellok mit geeigneten Spezialwagen ist ein notwendiges Hilfsmittel für alle Arbeiten an der Strecke.

La loco diesel accouplée à un wagon agencé pour le travail qu'il s'agit de faire, est indispensable pour tous les travaux le long du tracé.

- Sanierung der Stellwerkanlagen bei den beiden Weichen in Realp durch Spezialisten.
- Einkäufe von Oberbaumaterial: Zur weiteren Sanierung der Gleisanlagen wurden diverse entsprechende Materialkäufe (Occasionsmaterial) bei verschiedensten Bahnen getätigt: ca. 1500 m Schienen Profil SBB V, ca. 1500 Stück Stahlschwellen, div. Befestigungsmaterial, 6 Stück Weichen (davon eine Zahnstangenweiche), 600 m Zahnstangen Abt.

Trasse und Entwässerungen

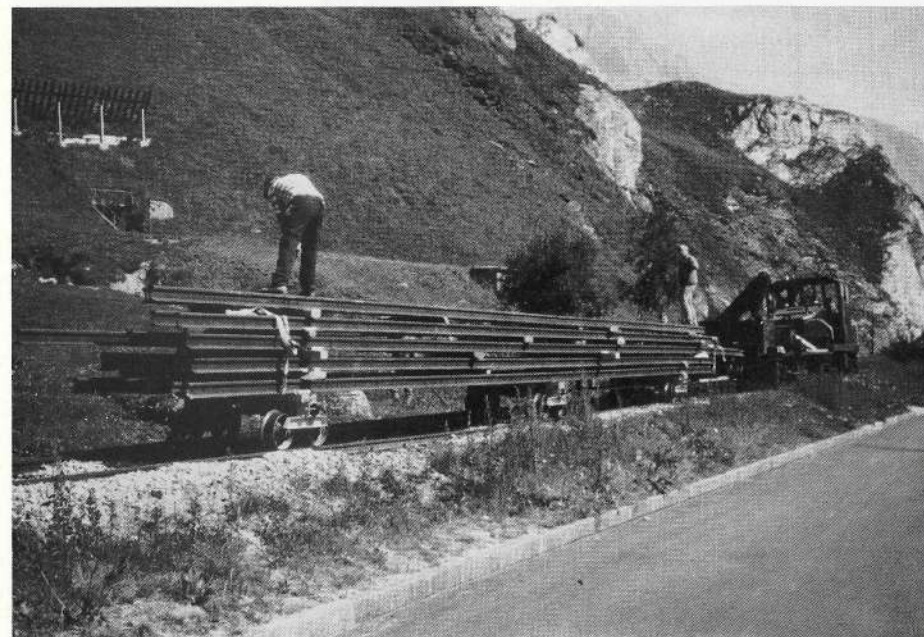
- Oberwald–Gletsch–Muttbach: Diverse kleinere Unterhaltsarbeiten am Trassee
- Furka–Tiefenbach: Sanierung von zwei verschütteten Durchlässen, Demontage der Fahrleitungsanlage, Massnahmen zur Stabilisierung des Hangrutsches bei km 54,900, Verbauung mit Holzkasten

- Tiefenbach–Realp: Verschiedene Wassergräben wurden saniert. Leider konnte das im Bauprogramm vorgesehene Entwässerungsprojekt oberhalb Steffenbachbrücke und Tunnel I–II aus zeitlichen Gründen nicht realisiert werden, die Rinnen sind jedoch bereits aufgeführt worden.
- Installationsplatz Realp: Diverse Erdarbeiten wurden in Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Gesamtanlage vorgenommen.

Stützmauern

Bei den Stützmauern sind verschiedene Objekte saniert oder wiederhergestellt worden, so auf der Strecke Tiefenbach–Realp:

- Stützmauer km 56,600: Wiederaufbau in Natursteinmauerwerk
- Stützmauer km 56,700: Anfang Juli stürzte über Nacht ein Teil der Stützmauer ein. Die Strecke musste sofort



Die neu einzusetzenden Schienenstücke wurden vor dem Armee-Einsatz entlang der Strecke verteilt.

Les rails neufs à poser furent déposés le long de la voie avant la venue des militaires.

gesperrt werden. Alle Arbeiten oberhalb dieser Einsturzstelle mussten eingestellt werden, da der Bauzug keinen Nachschub an Baumaterial antransportieren konnte. Mit grossem Aufwand musste die Stützmauer vorerst mit einem Betonriegel gesichert werden, damit nicht noch weitere Teile einstürzten. Mittels vorbetonierten Riegeln, die später mit Natursteinen verkleidet werden, ist die Stützmauer nach ca. 4 Wochen gesichert worden.

- Stützmauer km 57,200: Die vom Unwetter 87 her zerstörte Mauer wurde mit Natursteinen wieder aufgebaut.

Brücken und Viadukte

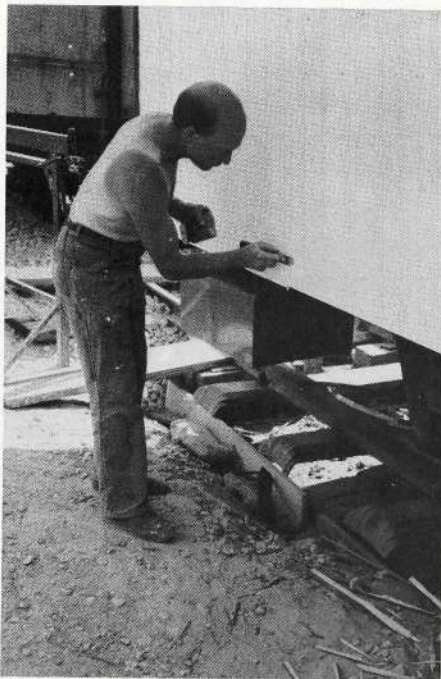
- Räterisbrücke: Kleinunterhalt, Farb-anstrich der Stahlteile
- Lammenviadukt: Fertigstellungsarbeiten wie: Lager untergiessen, Gehstege anbauen, Geländer anbringen usw.

- Viadukt km 45,550 (Hilfsbrücke): Die teilzerstörte Brücke sollte durch einen Damm ersetzt werden. Verhandlungen und notwendige Plangenehmigungsverfahren verunmöglichten einen Arbeitsbeginn 1989.
- Steinstaffelbrücke: Leider konnte bei diesem Objekt aus zeitlichen Gründen die notwendige Pfeilersanierung nicht ausgeführt werden.
- Steffenbachbrücke: Die Steffenbachbrücke wurde am 15./16.6.89 aufgerichtet und am 12./13.11.89 in Winterstellung gebracht. Diverse Vereinfachungen bzw. Verbesserungen (Windenhauskran usw.) haben die Montage- und Demontagearbeiten weiter erleichtert. Eine permanente Stromzufuhr (380 V) macht ein Stromaggregat überflüssig.



Hohe Schneemauern entstanden nach dem Durchstich eines Lawinenkegels mit der Schneefräse.

Hautes parois de neige laissées par le chasse-neige après son passage à travers une coulée d'avalanche.



Der Werkstattwagen bekommt vor Ort eine neue Aussenhaut.
Le wagon-atelier est rhabillé de neuf sur place.

An der sanierungsbedürftigen Sohlenschwelle konnte noch nicht begonnen werden (Streckensperrung km 56,700).

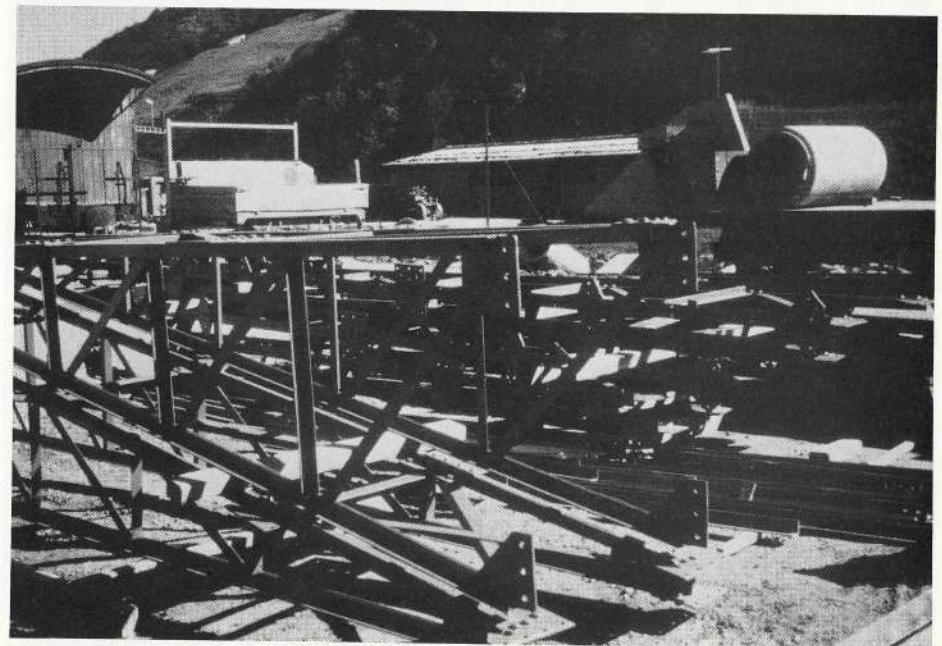
Tunnels

Die geplanten Sanierungsarbeiten an den drei Senntumstunnels konnten einerseits aus Bewilligungsgründen, andererseits aus Mangel an qualifizierten Bauleuten nicht im vorgesehenen Rahmen ausgeführt werden. Folgende kleinere Arbeiten wurden ausgeführt:

- Tunnel I: Eingebrochenes Erdmaterial wurde aus dem Tunnel geschafft.
- Tunnel II: Beim Ostportalbereich wurde das Gewölbe auf dem Tunnel freigelegt.
- Tunnel III: Sicherungsarbeiten am Gewölbe-Widerlager.

Übrige Einrichtungen

- Wasserfassung Tiefenbach: Die Fassung samt Reservoir sind noch vorhanden und wurden untersucht. Für eine Wiederinbetriebnahme bedarf es jedoch noch kleinere Sanierungsarbeiten.
- Drehscheibenanlage ex Hinwil D = 12 m: Diese Anlage wurde im Mai demontiert und auf verschiedene Lagerplätze zur späteren Wiederverwendung transportiert.
- Drehscheibenanlage ex Pontresina D = 14 m: Die Anlage wurde ebenfalls im Mai demontiert und per Bahn nach Hospenthal transportiert, umgeladen auf Lw und auf dem Installationsplatz zusammengebaut. Die notwendigen Fundations- und Versetzarbeiten konnten provisorisch am 28.10.89 abgeschlossen werden. Die Anlage ist bereits in Betrieb.

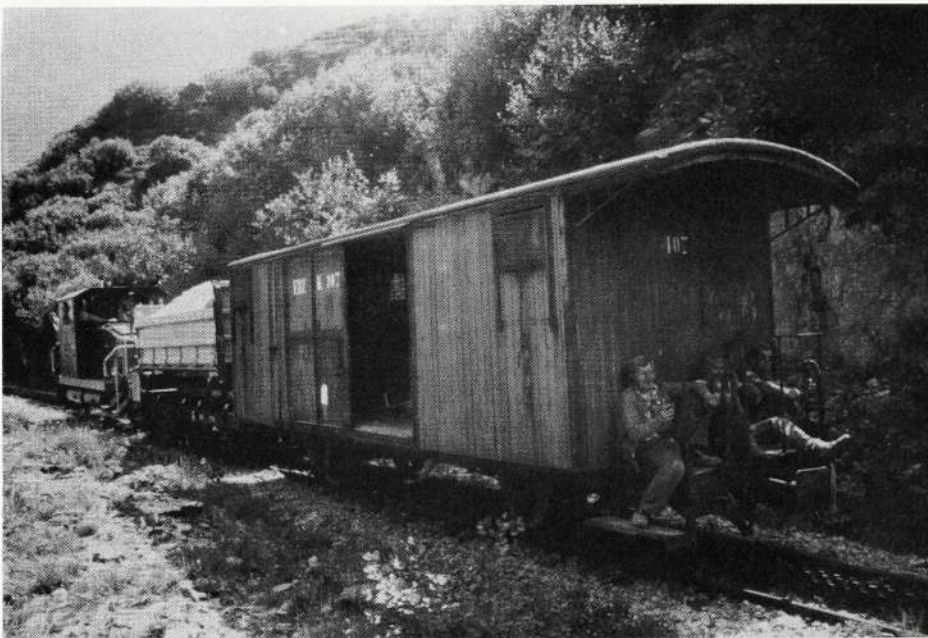


Die ersten aufgefrischten Teile der 14-m-Drehscheibe sind zum Einbau bereit.
Les premiers éléments retapés de la plaque tournante de 14 m sont prêts à être mis en place.

- Portalkran 20 t: Der aus einem SBB-Bahnhof stammende 20-t-Portalkran wurde durch uns demontiert und zur Wiederverwendung gelagert.

Hochbauten

Gletsch: An den vorhandenen Gebäuden hat der VFB Ausbauten vorgenommen. Remise Realp: Nach Eintreffen der Baubewilligung Ende Juli wurde unverzüglich mit der ersten Bauetappe begonnen. Mit grossen Anstrengungen konnte diese Etappe auf Ende Saison abgeschlossen werden. Es stehen nun über 170 m² Lagerfläche für Maschinen, Geräte, Werkzeuge und Oberbaumaterial zur Verfügung. Nur durch sehr gutes Zusammenarbeiten und grossen Sponsorbeiträgen konnte dieses bedeutende Werk so weit realisiert werden. Die zweite Bauetappe soll 1990 ausgeführt werden.



Erste Zugsbewegungen bis hinauf nach der Station Tiefenbach waren diese Saison möglich.
Au cours de cette saison, premiers mouvements de compositions complètes jusqu'à la station de Tiefenbach.

Kabelanlagen

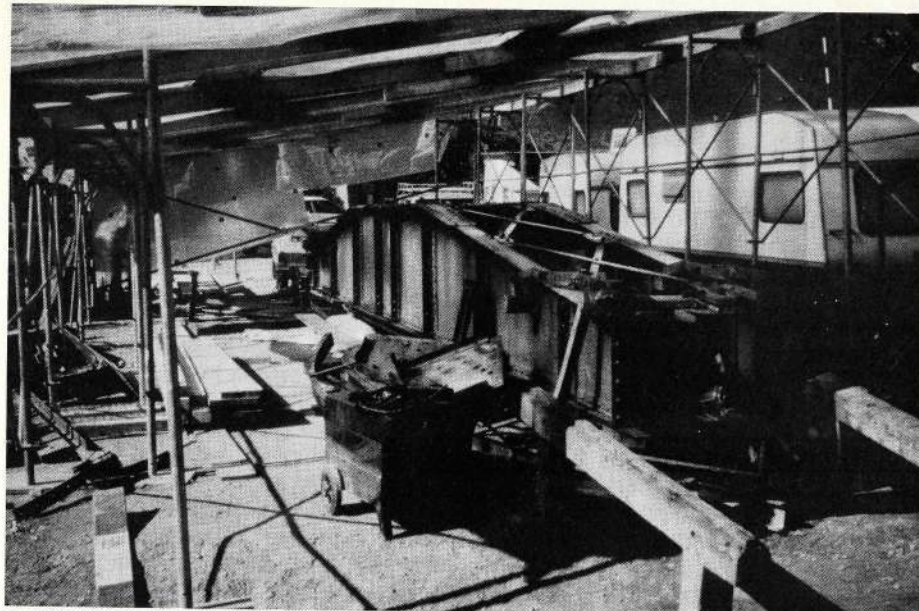
Bei den Kabelanlagen konnten 1989 sehr grosse Fortschritte erzielt werden. Das Streckenkabelnetz wurde wie folgt ergänzt:

- Ersatz des defekten Streckenkabels (Unwetter 87) km 56,900–57,200
- Überprüfung Funktionstüchtigkeit km 57,000–57,900
- Bau einer neuen Kabelrohranlage km 57,900–59,000 mit Kabeleinzug
- Verteilanlagen Realp, Installationsplatz ergänzt.

Somit ist das Übermittlungsnetz 57,900–59,000 wieder funktionsfähig.

Projektierungen

Für alle laufenden Sanierungsarbeiten wurden die Projektierungsarbeiten im Rahmen der Planungsgruppe Bau bewerkstelligt.



Der Hauptträger der Drehscheibe wird unter Dach zum Einbau vorbereitet.
Sous abri, on prépare la poutre maîtresse de la plaque tournante pour le montage.



Bereits ist die Drehscheibe vor dem zukünftigen Lokdepot in Realp eingebaut. Bereits hat sie auch schon ihre Funktionstüchtigkeit im Einsatz bewiesen.
Et voilà la plaque tournante de nouveau en place devant le futur dépôt des locos à Realp. Elle a déjà servi et prouvé son bon fonctionnement.

Bei den grossen Bauprojekten wie Scheiteltunnel, UF Muttbach, Anschlüsse Realp und Oberwald wurde im Rahmen der technischen Kommission mitgearbeitet.

Schlussfolgerungen

In der vergangenen Bausaison konnten nicht alle Bauziele 89 erreicht werden. Die Gründe liegen allgemein darin, dass durch verschiedene Einflüsse die Prioritäten kurzfristig geändert werden mussten und dass für die teilweise schwierigen Sanierungsarbeiten nicht genügend qualifizierte Baufachleute zur Verfügung standen. Der überraschende Einsturz der Stützmauer km 56,700 hat den Bauablauf stark beeinträchtigt. Andererseits kann festgestellt werden, dass verschiedene andere Sanierungsarbeiten bedeutend weiter fortgeschritten sind als geplant, so unter anderem die Gleisbauarbeiten.

Einsätze an der Furka-Bergstrecke

Die Bausaison begann mit der Woche 20 am 15. Mai 1989 in Realp mit Installationsarbeiten und endete mit der Woche 44 am 4. November 1989 mit Arbeiten für Wintermassnahmen und Fertigstellungsarbeiten an der Remise in Realp. Während 25 Wochen wurden an der Bergstrecke Wiederinstandstellungsarbeiten ausgeführt. Eine sehr grosse Anzahl Leute waren während dieser Zeit mit verschiedensten Arbeiten beschäftigt, nämlich vom Einkaufen über Kochen bis zum Betonieren oder Gleisstopfen. Viele schöne Erlebnisse, aber sicher auch Enttäuschungen waren die Folgen dieser Einsätze. Die nachfolgende Statistik soll aufzeigen, in welchem Rahmen und Umfang die Arbeiten 89 abgelaufen sind:

Gruppenart	Anzahl Personen	Geleistete Arbeitstage
Einsatz der Verantwortlichen aus dem Ressort Bau	24	750*
Einsatz der Sektion VFB an Samstagen	150	150
Einsatz Schul- und Lehrlingsgruppen:		
Berufswahlschule Walzenhausen	20	100
Schule Köniz	10	10
Mittelpunktschule Oberarth	50	250
Fa. Kempf + Co. Herisau	18	90
Berufsschule Kreuzlingen	30	150
Werkjahr Winterthur	36	180
Carp Schule	20	100
Schweiz. Metallunion/Lehrlingslager	26	130
Einzelmeldungen:		
Aus dem VFB-CH	28	252
Aus dem Ausland (BRD, NL, GB)	228	1792
Wocheneinsätze der Sektion VFB Bern und Zürich	12	45
Armee-Einsatz	200	1600
Total	852	5609

* ohne Werkstattarbeit in Goldau

Konsequenzen für das Jahr 1990

Es erstaunt sicher nicht, dass bei einem solchen Projekt auch Schwierigkeiten verschiedenster Art auftauchen.

In dieser Saison sind folgende Schwierigkeiten zu nennen:

- Unterkunft: Engpässe, langer Anreiseweg
- Verpflegung: Die Kapazität im Mannschaftswagen war oftmals zu klein, während einiger Wochen kein Koch vorhanden
- Bauverantwortliche: Vor allem für Tiefbauarbeiten haben kompetente Leute gefehlt.
- Sektionseinsätze VFB: Noch immer sind nicht alle Sektionen bei den Bauarbeiten mit dabei.
- Saisonschluss: Helfer für Aufräumungs- und Einwinterungsarbeiten fehlten schmerzlich!

Die Erfahrungen aus den vergangenen Baueinsätzen, aber insbesondere die von 1989 mit einem Rekordeinsatz von Personal, fliessen nun in die Planung von 1990 ein.

Als bedeutendste Erfahrung müssen die Gruppengrössen je Einsatzwoche auf max. 30 Personen (inkl. Stammpersonal) limitiert werden. Es hat sich eindeutig gezeigt, dass grössere Personalbestände weniger Effizienz durch zu wenig Betreuung bedeuten. Zudem wurde die Erfahrung gemacht, dass für die Bauaufgaben, welche momentan aktuell sind, die Aufteilung in folgende Arbeitsgruppen sinnvoll ist:

- a) Gruppe Logistik, 2-3 Personen
 - Empfang und Verabschiedung der Fronarbeiter
 - Einweisungen in Unterkunft
 - Betreuung Unterkunft
 - Postdienst
 - Administrative Aufgaben vor Ort (Mutationen, Kassenführung usw.)
 - Sicherstellen der Verpflegung (Einkaufen, Kochen, Verpflegung auf Baustellen)
- b) Gruppe Stützpunkt, 3-6 Personen

- Ausgabe und Magazindienst von Geräten, Werkzeugen usw.
- Unterhaltsarbeiten an Fahrzeugen, Kleingeräten usw.
- Materialbeschaffung und Zutransporte
- Ausbauarbeiten am Stützpunkt
- In der Gruppe sind: Transportführer, Baumaschinenführer und übrige Spezialisten

- c) Gruppe Gleisbau, 8-12 Personen
 - Gruppe mit qualifiziertem Betreuer/Bauführer, welche Gleisarbeiten ausführen.
- d) Gruppe Tiefbau, 5-10 Personen
 - Gruppe mit qualifiziertem Betreuer/Bauführer, welche Tiefbauarbeiten ausführt.

Es wird nun Aufgabe des Ressorts Bau sein, für 1990 genügend qualifizierte Leute für die Betreuung der recht anspruchsvollen Bauaufgaben zu suchen und zu motivieren, eine Gruppe anzuleiten.

Wir werden in Zukunft nur noch Bauobjekte in Angriff nehmen, wenn die notwendige fachliche Betreuung gewährleistet ist.

Darum richten wir den Aufruf an alle Sektionen und Helfer, sich möglichst frühzeitig (siehe Anmeldefristen!) für die Baueinsätze 1990 zu melden, nur so können wir noch bessere und effizientere Arbeit leisten.

Ein weiteres Problem, welches bis jetzt unbefriedigt gelöst war, ist die Unterbringung und Verpflegung in den einzelnen Bauwochen. Lange Antransportwege, verstreute Unterbringung, Auszahlung von Geldern an eigene Unterkunft usw. haben 1989 zu verschiedenen Problemen, ja sogar zu Missstimmungen geführt.

Dieses Problem langfristig zu lösen, wird sich das Ressort Bau besonders annehmen.

Auch die Betreuung der Fronarbeiter ausserhalb der Arbeitszeit, vor allem bei Ankunft und Abreise, muss bedeutend verbessert werden.

Der Kontakt zu Drittpersonen muss ebenfalls eindeutig geregelt werden, da in zunehmenden Masse Schaulustige oder Interessenten unsere Baufortschritte oder das vorhandene Rollmaterial besichtigen möchten.

Walter Willi

Vielen Dank!

An dieser Stelle danken wir den sehr zahlreichen Helferinnen und Helfern, welche den grossen Baufortschritt 1989 ermöglicht haben. Ebenso danken wir den vielen Gönnern und Sponsoren, die uns in irgendeiner Weise geholfen haben, um unser Projekt weiterzubringen.

Wir hoffen, dass wir auch in Zukunft auf alle Eure Hilfe zählen dürfen. Ein besonderer Dank gilt jedoch den Bauverantwortlichen, die oftmals in zähem Einsatz dafür gesorgt haben, dass die Arbeiten erfolgreich und vor allem ohne nennenswerten Unfall abgelaufen sind.

DFB
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Ressort Bau

Bauprogramm 1990

1. Bauziele für 1990

Die Bauziele von 1989 gelten auch im gleichen Sinne für das Jahr 1990:

- Unterhalt und Ergänzung der technischen Mittel Bau
- Weiterführen der Substanzerhaltungsarbeiten an Trasse und Kunstbauten
- Konzentrierter Einsatz am ersten Betriebsabschnitt von Tiefenbach nach Realp:
Sanierung Gleisoberbau; Unterhalt, Sicherung Kunstbauten; Sanierungsarbeiten am Trasse; Abnahmebereitschaft anstreben.
- Befahrbarkeit der prov. sanierten Streckenabschnitte gewährleisten
- Planungsziele: Alle anstehenden grossen Objekte weiterplanen und ausführungsfähig vorbereiten.

2. Ablauf der Arbeiten 1990

Während den Wintermonaten (Dezember 89 bis Mai 90) wird in der Werkstätte Goldau wieder an verschiedenen Maschinen und Geräten gearbeitet und für die Saison 90 bereitgestellt.

Ab Mitte Mai beginnen die Arbeiten an der Strecke. Aufgrund der Erfahrungen von den früheren Baueinsätzen ändern wir einiges an der Bauorganisation 1990.

Vor allem möchten wir erreichen, dass kontinuierlich eine Arbeitsgruppengrösse von max. 30 Personen auf dem Stützpunkt Realp anwesend ist. Der Aufteilung in verschiedene Arbeitsgruppen wird grösste Beachtung geschenkt. Ausserdem sollen nur Arbeiten bzw. Objekte in Angriff genommen werden, wenn die fachliche Betreuung gewährleistet ist. Zudem sollen die einzelnen Baustellen vermehrt vom Stützpunkt aus unterstützt werden.

3. Möglichkeiten für Baueinsätze

Wie in den vergangenen Jahren bestehen verschiedene Möglichkeiten, sich an einem Baueinsatz zu beteiligen:

- A) Einsätze in der Bau-Werkstätte Goldau:
Ab Mitte Dezember 89 bis Mai 1990 wird in der Bau-Werkstätte Goldau gearbeitet. Treff jeweils samstags um 9 Uhr im Bahnhofbuffet Goldau. Anmeldung ist erwünscht, jedoch nicht erforderlich.
- B) Einsätze an der Bergstrecke: (vergl. Ausschreibung)
Einsätze ab Mitte Mai 90 bis November 90 = Wocheneinsätze und Einzelmeldung. Anmeldung auf Anmeldeformular unbedingt erforderlich (bitte vollständig ausfüllen).
Die Sektionen des VFB organisieren jeweils Samstagsinsätze. Anmeldung über die Sektionen direkt an DFB/Bau.

Einsatz von Lehrlingsgruppen: nur nach frühzeitiger Absprache mit DFB/Bau möglich (Meldefrist bis 15.1.90).

4. Bedingungen und Hinweise

Um einen möglichst geordneten Bauablauf zu gewährleisten, bitten wir, folgende Bedingungen zu beachten:

- Die Arbeit an der Bergstrecke ist absolut unentgeltlich.
- Die DFB stellt unentgeltlich eine Unterkunft mit Massenlager als Gegenleistung zur Verfügung.
- Die DFB gibt an alle Fronarbeiter drei Mahlzeiten gratis ab.
- Die Leistungen für Unterkunft und Verpflegung können nur während dem Aufenthalt als Fronarbeiter gewährt werden.
- Alle zusätzlichen Wünsche in bezug auf Unterkunft und Verpflegung müssen selbst berappt werden.
- Grundsätzlich ist es Sache der Teilnehmer sich gegen Krankheit und Unfall zu versichern.
- Für tagweisen Einsatz kommt die DFB nur für die Verpflegung auf.
- Alle Teilnehmer haben sich an die Anordnung der Bauverantwortlichen bzw. den Weisungen des technischen Personals zu halten.
- Aus der Ausschreibung ist ersichtlich, dass alle Teilnehmer in eine der vier Arbeitsgruppen eingeteilt werden.

Ausschreibung von Baulagern 1990

R/ mit Standort Realp:

- B/R 20 13.05.-19.05.
- B/R 21 20.05.-26.05.
- B/R 22 27.05.-02.06.
- B/R 23 03.06.-09.06.
- B/R 24 10.06.-16.06.
- B/R 25 17.06.-23.06.
- B/R 26 24.06.-30.06.
- B/R 27 01.07.-07.07.
- B/R 28 08.07.-14.07.
- B/R 29 15.07.-21.07.
- B/R 30 22.07.-28.07.
- B/R 31 29.07.-04.08.

- B/R 32 05.08.-11.08.
- B/R 33 12.08.-18.08.
- B/R 34 19.08.-25.08.
- B/R 35 26.08.-01.09.
- B/R 36 02.09.-08.09.
- B/R 37 09.09.-15.09.
- B/R 38 16.09.-22.09.
- B/R 39 23.09.-29.09.
- B/R 40 30.09.-06.10.
- B/R 41 07.10.-13.10.
- B/R 42 14.10.-20.10.
- B/R 43 21.10.-27.10.
- B/R 44 28.10.-03.11.

Arbeiten im Stützpunkt Realp, Gleisbauarbeiten, Arbeiten an Kunstbauten

Aufteilung in vier Arbeitsgruppen:

- a) Logistik: Betreuung bei Ankunft, Abreise; Betreuung Unterkunft; Sicherstellung Verpflegung.
- b) Stützpunkt Realp: Betreiben Stützpunkt Realp, Ausbauarbeiten Stützpunkt.
- c) Gruppe Gleisbau: Unter fachkundiger Betreuung werden Gleisarbeiten ausgeführt.
- d) Gruppe Tiefbau: Unter fachkundiger Betreuung werden Tiefbauarbeiten ausgeführt.

Die einzelnen Arbeitsgruppen werden jeweils bei Bauwochenbeginn zusammengestellt.

Maximale Teilnehmerzahl pro Bauwoche 30 Personen.

Anmeldung für alle Bauwochen mit Standort Realp: DFB/Bau Walter Willi, Postfach 103, CH-6440 Brunnen

G/ mit Stützpunkt Gletsch oder Oberwald:

- B/G 30 21.07.-28.07.
- Arbeitswochenenden:
- B/G 101 20./22.04.
 - B/G 102 19./20.05.
 - B/G 104 25./26.08.
 - B/G 105 22./23.09.
 - B/G 106 19./21.10.

Allgemeiner Unterhalt an Trasse und Kunstbauten

Anmeldung an Beat Scheuter, Neumattstrasse 50, CH-3123 Belp
Teilnehmerzahl nicht limitiert

Programme des constructions 1990

1. Buts visés pour 1990

Les buts poursuivis en 1989 demeurent valables de manière appropriée pour 1990:

- Entretien et complètement des moyens techniques servant aux constructions
- Poursuivre l'entretien et le rétablissement du tracé et des ouvrages d'art
- Efforts à concentrer sur le premier tronçon à remettre en exploitation, Tiefenbach-Realp
- Assainissement de la voie; entretenir, assurer les ouvrages d'art
- travaux d'assainissement le long de la voie; remplir toutes les conditions dont dépend le réception technique
- Assurer le roulage sur les secteurs provisoirement assainis.
- Buts de la planification: Pousser l'établissement des plans et l'exécution des travaux pour les gros objets qui restent.

2. Ordonnance des travaux en 1990

Durant les mois d'hiver (décembre 89/mai 90) on travaillera de nouveau dans les ateliers de Goldau à diverses machines devant servir au cours de la saison 90.

A la mi-mai, les travaux reprendront sur le tracé. Au vu des expériences faites, l'organisation des équipes subira quelques modifications. Nous voudrions en particulier faire en sorte de pouvoir disposer à la base de Realp de manière continue d'un groupe de 30 volontaires au maximum. La plus grande attention sera vouée à l'organisation interne des divers groupes. L'attribution de certains travaux ne se fera que si la qualification professionnelle est assurée. Les différents chantiers devront bénéficier d'un meilleur appui depuis la base.

3. Les engagements volontaires

Comme durant les années précédentes, il y a plusieurs possibilités d'engagement:

A) Dans les ateliers de Goldau:

On travaillera dans les ateliers de Goldau pour le CVF depuis mi-décembre 89 jusqu'à mai 90. Les participants se retrouvent chaque samedi à 9 heures au Buffet de la gare à Goldau. Il est bon mais pas indispensable de s'annoncer à l'avance.

B) Sur les chantiers de la voie (voir aussi annonces):

Formation d'équipes hebdomadaires dès la mi-mai jusqu'à novembre 90; on accepte aussi des engagements individuels. Inscription par écrit au moyen de formulaires à remplir complètement s.v.p.

Les sections de la LSF organisent des équipes de week-end. Les sections s'inscrivent directement auprès du service des constructions DFB.

Engagement de groupes d'apprentis, selon entente prise à temps avec le service des constructions DFB (dernier délai 15.1.90).

4. Renseignements, conditions

Pour que le travail puisse se dérouler en bon ordre, prière de prendre note que:

- Pas de rétribution en espèces
- Le DFB met à disposition un dortoir collectif
- Le DFB fournit à chaque travailleur trois repas gratuits par jour
- Logement et nourriture sont fournis pour la durée du travail bénévole
- Toute autre prestation est à la charge des intéressés
- L'assurance maladie et accidents est affaire des engagés
- La DFB fournit les repas à ceux qui ne travaillent qu'un jour
- Chaque volontaire doit se conformer aux instructions du chef des constructions et de ses subordonnés
- Comme dit dans les annonces, chaque volontaire est incorporé dans l'une des quatre équipes prévues.

Baueinsatz 1990

Einzel-Anmeldung für freiwilligen Baueinsatz 1990

1. **Termin:** (gemäss Ausschreibung von Baulagern 1990)

A) Samstagseinsätze in der Werkstätte in Goldau:

1.1 Samstagseinsätze ab: _____

B) Baulagereinsatz an der Bergstrecke gemäss Baulagertableau 1990

1.2 Teilnahme am Baulager Nr. _____ vom _____ bis _____
Nr. _____ vom _____ bis _____
Nr. _____ vom _____ bis _____

1.3 Teilnahme an Arbeitswochenenden Seite Wallis

Nr. _____ vom _____

Nr. _____ vom _____

Nr. _____ vom _____

2. Personalien

2.1 Name, Vorname: _____

2.2 Adresse, PLZ, Wohnort: _____

2.3 Telefon: Privat: _____ erreichbar von _____ bis _____

Geschäft: _____ erreichbar von _____ bis _____

2.4 Alter: _____ Jahre

2.5 Beruf/Fähigkeiten: _____

2.6 Mitglied der Sektion: _____

2.7 Unterkunft und Verpflegung

.1 Unterkunft im Massenlager und Verpflegung durch DFB

.2 Besorge Unterkunft selbst (ohne Kostenfolge für DFB)

2.8 Bemerkungen: _____

3. Weitere Angaben

3.1 Ich kenne Sponsoren: wer, was: _____

3.2 Bemerkungen: _____

Rückseite beachten

4. Bedingungen für freiwilligen Baueinsatz:

- Ich leiste aufgrund dieser Anmeldung unentgeltlich Arbeit an der Bergstrecke
- Unterkunft (Massenlager) und Verpflegung erhalte ich von der DFB gestellt (Sonderwünsche in Bezug auf Unterkunft und Verpflegung werden selbst berappt)
- Ich bin gegen Unfall und Krankheit *selbst* versichert
- Ich halte mich an die Anordnungen der Bauverantwortlichen und an die Weisungen des technischen Personals

5. Bei Gruppeneinsätzen:

Bei Gruppeneinsätzen von Sektionen und Regionalgruppen bitte Anmeldetermine ebenfalls einhalten.

Für Gruppen sollten alle auf der vorliegenden Anmeldung erforderlichen Angaben ebenfalls gemeldet werden.

Einzelmeldungen ausfüllen (fotokopieren) oder entsprechende Liste erstellen.

Bitte diese Anmeldung wie folgt einsenden:

- Für Einsätze der Bauwochen Realp, Nr. B/R 20–B/R 44, und Samstagseinsätze in der Werkstätte Goldau:

DFB AG / Bau
Walter Willi
Postfach 103
6440 Brunnen

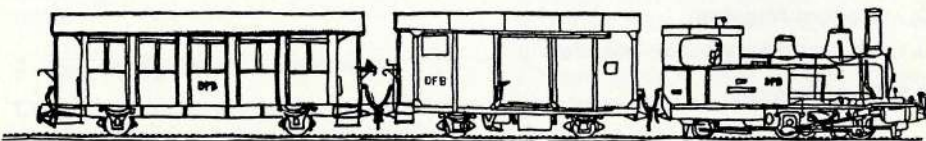
- Für Einsätze Seite Wallis, Nr. B/G 30 und B/G 101–106, an:

Beat Scheuter
Neumattstrasse 50
3123 Belp

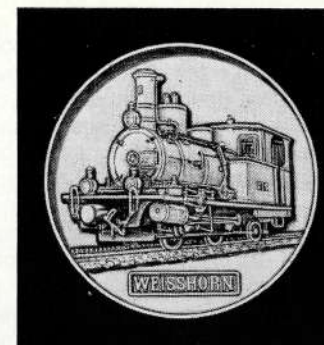
Anmeldeschluss: 15. April 1990

Diese Anmeldung wird innert vier Wochen nach Eingang bestätigt. Umdispositionen infolge Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl in Baulagern bleibt vorbehalten.

Datum: _____ Unterschrift: _____



Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Münzen



Die Dampflok «WEISSHORN» zieht seit kurzer Zeit den Rollmaterialbestand der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG. Man ist sich einig: Diese Lok ist ein Schmuckstück.

Dieses Schmuckstück ist auch das Vorbild für die erste Furka-Bergstrecke-Münze. Die erste Münze aus einer Serie mit Themen um diese Bahnlinie. Die Serie wird jeweils zu einem aktuellen Anlass (z. B. Eröffnung des ersten Teilstücks oder Inbetriebnahme einer Lokomotive) durch eine entsprechende Münze ergänzt.

Die Münzen sind in Silber oder Silber vergoldet erhältlich. Sie haben einen Durchmesser von 36 mm und enthalten 18 g Silber 925/1000.

Die Auslieferung erfolgt ab Februar/März 1990 mit Rechnung zuzüglich Porto und Verpackung.

Bestelltalon für Furka Bergstrecke-Münze

_____ Münze WEISSHORN in Silber à Fr. 50.–
_____ Münze WEISSHORN in Silber vergoldet à Fr. 80.–
_____ Luxussetui à Fr. 10.–

Name: _____ Voname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden an:
Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

Nouvelles du groupe matériel roulant bernois

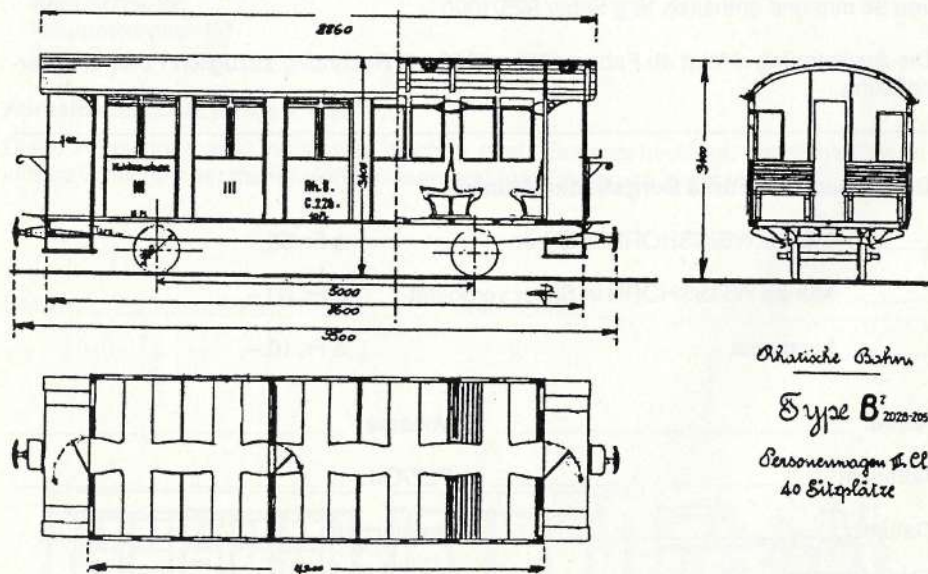
Wagon marchandise FO

La rénovation de ce wagon est sur le point de se terminer. Le toit a été entièrement refait. Les lattes des parois latérales ont été démontées et seront remises en place après avoir été imprégnées. Le wagon sera repeint de sa couleur d'origine: gris clair et gris foncé, comme cela était autrefois de règle pour tous les wagons marchandises. Il est prévu d'ouvrir une porte frontale pour permettre le stockage du charbon et de l'eau pour la locomotive à vapeur «Weisshorn». A l'autre extrémité du wagon, une porte démontable a également été ajoutée. La fin des travaux sera marquée par la révision du système de freins, travail qui sera fait par un professionnel.

Notre prochain travail

Nous allons investir du temps pour nous occuper d'un beau wagon à deux essieux. Il s'agit du wagon des chemins de fer rhé-

tiques B2 2028. Construit en 1903, il appartient à une série de 28 wagons voyageurs commandés par les RhB. Il a été construit par la fabrique de wagons et d'ascenseurs de Schlieren et offre 40 places assises en III^e classe. Son poids: 7,5 t. Il se compose d'un compartiment fumeurs de 24 places et d'un compartiment non fumeurs de 16 places. Les bancs à deux places sont en bois. La caisse est en bois et recouverte d'une tôle. Nous avons hérité de ce wagon sans ses aménagements intérieurs (sièges) et sans les parois. Le wagon provient d'un des membres de la section de Berne domicilié à Longeau où il séjourna jusqu'au 2 décembre 1988. En 1972, ce wagon avait été vendu par les chemins de fer rhétiques à Eurovapor qui pensait l'utiliser sur les lignes SZB/VBW vers Berne. Les travaux de rénovation ne furent cependant jamais entrepris et le véhicule séjourna à Ittigen, Worblaufen et Longeau.



RhB Personenwagen B2 Nr 2028 Typenskizze

Relations avec la presse en Suisse

Au fil des ans, la ligne somme de la Furka est devenue un véritable concept auprès du public de suisse romande et suisse alémanique. Grâce au travail du groupe information, relations publiques et presse de notre association, les articles publiés dans la presse sont devenus de plus en plus nombreux. Des agences et des journalistes se sont également directement adressés à nous pour parler de notre action dans les media. Entre mars et fin août 1989 pas moins de 50 publications dans des organes de presse régionaux ont été écrits. Cela représente un tirage de 450 000 exemplaires.

Un reportage de Beat H. Schweizer à été publié dans le journal d'entreprise de San-

doz. Un autre élaboré par Bild + News a été repris par 50 quotidiens représentant un tirage d'environ 1 million d'exemplaires.

En Suisse alémanique les journaux suivants ont publié à une ou plusieurs reprises des articles sur la ligne sommitale de la Furka: Schweizer Familie, Leben und Glauben, Eisenbahnamateur, Coop-Zeitung, tt-revue, Hotel-Revue, et plus particulièrement les Walliser Bote, Bündner Zeitung, Walliser Volksfreund et Thurgauer Volkszeitung.

En Suisse romande, La Suisse et la Nouvelle revue de Lausanne ont fait mention de nos activités.

Notre association était également présente par un stand lors de différentes expositions et manifestations, telles que la HIGA à Coire, MODELL 89 à Lucerne, la foire de printemps à Frauenfeld, l'OGA à Brigue, la Foire de Bâle, les journées du rail à Balsthal et à Nyon. Sans oublier toutes les actions d'informations entreprises par les sections dans leur rayon d'action.

Kalender 1990

Der im Mitteilungsblatt vorgestellte VFB-Kalender hat an den Ausstellungen und Anlässen, an denen er angeboten wurde, reissenden Absatz gefunden.

Noch sind genügend Exemplare vorhanden, auch Ihren Bedarf abzudecken.

Ein ideales Geschenk für Freunde und Bekannte!

Der Bezug ist möglich gegen Vorauszahlung von sFr. 11.- auf Postcheck 70-1827-9 (keine Barchecks) bei:

Verein Furka-Bergstrecke
Sektion Graubünden
Postfach 85
CH-7007 Chur

Und schon können Sie die Furka-Bergstrecke an 365 Tagen im Jahr geniessen!



Soldaten an der Furka-Bergstrecke im Einsatz

bhs. Die Eisenbahndetachemente 21 und 22 sowie das Fahrleitungsdetachement 201 absolvierten ihren Ergänzungskurs im Urserental. Nebst der üblichen soldatischen Ausbildung hatte die Truppe Reparatur- und Erneuerungsarbeiten an der Furka-Oberalp-Bahn (FO) bei Göschenen (Fahrleitung) und Hospental (Fahrleitung und Übermittlungs-Glasfaserkabel) auszuführen und an der Furka-Bergstrecke ein neues Geleise zu legen.

Wichtig für Versorgung

Die Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Transportapparates ist eine wichtige Aufgabe der Landesverteidigung. Die Schweizer Armee setzt die vorhandenen Verkehrsmittel an allen Orten bestmöglich ein und trägt so bei zur Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung in allen Regionen des Landes. Um die Versorgung auch in Krisenzeiten aufrecht erhalten zu können, ist diese Aufgabe einem militärischen Verband, dem Militäreisenbahndienst (MED), übertragen worden. Der MED ist keine Kampftruppe und als selbständiger Dienstzweig direkt dem Armeekommando unterstellt.

Anstrengende Einsätze

Normalerweise wird der Dienst dieser Militär-Eisenbahndetachemente auf SBB-Strecken geleistet. Nachteinsätze und fiktive Aufgaben erschweren vielfach den Dienstbetrieb.

Unter dem Kommando von Major Werlen, dieser hatte auch die Idee zur Dienstleistung auf unserer Strecke in die Realität umgesetzt, leisteten die Eisb Det 21 und 22 ihren weitgehend anders gestalteten diesjährigen Ergänzungskurs auf der Strecke Göschenen–Andermatt–Realp der FO sowie auf dem untersten Teil der Furka-Bergstrecke der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, hinter Realp. Rund ein Kilometer Adhäsionsgeleise

wurde neu gelegt und zusätzlich gegen dreihundert Meter Zahnstangengeleise, in einer Steigung von 110%, ersetzt. Die Arbeitszeit war von vier Uhr in der Früh bis abends um 20 Uhr geplant. Jeweils eine Schicht bis Mittag oder ab Mittag. Die technische Einsatzleitung vom 25. September bis 7. Oktober oblag SBB-Ingenieur Hptm Konrad Egg aus Sissach, der den Schichtbetrieb mit den rund 200 Soldaten beaufsichtigte. Der Grossteil der Soldaten, wie auch Hptm Egg, stammten aus der Nordwestschweiz.



Harte Arbeit wurde mit Freude verrichtet. Jeder einzelne Soldat hatte die Gewissheit, etwas Sinnvolles gearbeitet zu haben.

Travail pénible; mais la bonne humeur y était. Chaque soldat savait que le boulot servait à quelque chose.

Recycling

Aus Sparsamkeit und auch aus technischen Gründen mussten die alten Schrauben und Schwellen wieder verwendet werden. Sogar der Schotter wurde recycelt und angereichert mit neuer Ware, wieder eingebracht (siehe Baubericht). Der Einsatz der Soldaten kam somit absolut dem Ausbildungsziel entgegen. Noch selten war die Truppe so effektiv eingesetzt worden, noch seltener auf einer Privatbahnstrecke mit rein touristischem Ziel. Die ernsthafteste Ausnahme dürfte die Wiederherstellung der Gotthardlinie im Jahre 1987/88 gewesen sein. Im vorliegenden Falle wird das erschaffene Produkt weiterverwendet und jeder Akteur hatte die Überzeugung, etwas Sinnvolles geleistet zu haben.

Motivationsprobleme gab es auch bei schlechter Wetterlage auf Arbeitsplatzhö-

hen um 1600 Meter über Meer keine. Den Verantwortlichen, vorab Major Werlen, Hptm Egg, dem Transportverantwortlichen Mot Of Pfarrer und allen Beteiligten gilt der herzliche Dank von DFB und VFB.

Besonderheiten

Nichts ist unmöglich! Diesen Leitspruch kennen wir in den Reihen der Freunde der Furka-Bergstrecke nicht nur vom Hörensagen. Dass im Kontakt mit den richtigen Stellen auch schier unüberwindbare Hürden überwunden werden können, beweist die Episode um Bruno und Sepp: Beide absolvierten ihren periodisch zu leistenden Militärdienst an der Furka! Sepp Horath war während des Militäreinsatzes der gefragte Lokführer, der die Materialien mit der Diesellok und den Spezialwagen an Ort und Stelle transportierte. Bruno Gwerder, wie Sepp normalerweise nicht die-



Die gesamte Adhäsionsstrecke von Realp bis zur Zahnstangeneinfahrt und die Zahnstangenstrecke bis zur Wilerbrücke wurden totalerneuert. Toute la voie adhérence depuis la gare de Realp jusqu'au commencement de la crémaillère et avec la crémaillère depuis là jusqu'au pont de Wiler a été totalement renouvelée.

sem Truppenteil zugeteilt, war der Baumaschinenführer und sprang ein, wo es nötig war. Beide sind sonst, an der Strecke und in der Werkstatt, auch nicht gerade abstinent. Der Beweis dürfte er-

bracht sein, wenn es um eine sinnvolle Sache geht, sind selbst Amtsschimmel zu erweichen, und offensichtlich hält das Militär das Projekt Furka-Bergstrecke für vertrauenerweckend.



Die Armee im Einsatz auf der Furka-Bergstrecke: genügend Personal

L'armée à l'œuvre sur la voie du Furka sommital: Du personnel à profusion.

**Wir drucken auch Ihre Drucksachen
prompt, preiswert und zuverlässig**

Planen, gestalten, produzieren –
etwas mehr als nur eine Druckerei



KELLER-DRUCK AG AARAU

Rain 36, 5000 Aarau, Telefon 064 22 24 81

Bestelltalon für Verkaufsartikel

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld
Lieferung mit Rechnung, Mindestbestellwert Fr. 10.–, zuzüglich Versandkosten

Bücher

.... «Glacier-Express»,	deutsch	à Fr. 29.80	_____
.... H.E. Rübsamen	englisch	à Fr. 34.80	_____
.... «Geschichte des Landes um die Furka», H. Kreuzer		à Fr. 27.50	_____
.... «Furka-Oberalp», Schweers + Wall 1989		à Fr. 62.50	_____
.... «die furka bergstrecke», Schweers + Wall 1989		à Fr. 20.—	_____
.... Faltbeilage zu «Das Grosse Buch der FO»		à Fr. 15.—	_____
.... Sammelmappe für Mitteilungsblätter	NEU!	à Fr. 15.—	_____

Postkarten-Sets

.... Nr. 10 Furka-Bergstrecke	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 11 FO	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 12 Glacier-Express	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 13 Dampflokomotiven	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 15 Furka-Bergstrecke II	à Fr. 10.—	_____
.... Leutwyler FO I*	à Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO II*	à Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO III	à Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO IV	à Fr. 11.—	_____

Diverses

.... Kleber (Signet VFB)	à Fr. 2.—	_____
.... Faserschreiber-Set (4 Stück)	à Fr. 5.—	_____
.... Feuerzeug mit Signet	à Fr. 2.—	_____
.... Brustbeutel (für Ausweise usw.)	à Fr. 12.—	_____
.... Einkaufstasche	à Fr. 6.—	_____
.... Vereinsabzeichen zum Anstecken	à Fr. 5.—	_____
.... Stickabzeichen zum Aufnähen, 6x10 cm	à Fr. 6.—	_____
.... Flaschenöffner (Kellnermesser)	à Fr. 5.—	_____
.... Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er Pack	à Fr. 15.—	_____
.... Wein in 7-dl-Flaschen, Versand nur in der Schweiz:		
.... Fendant Karton zu 12 Flaschen	à Fr. 130.—	_____
.... Dôle Karton zu 12 Flaschen	à Fr. 140.—	_____
.... bei Abnahme von mind. 2 Kartons Fr. 10.– Rabatt pro Karton		

Bekleidung

.... T-Shirt mit Signet, Grösse		
.... Grössen: Erwachsene S/M/L/XL/XXL	à Fr. 15.—	_____
.... Pullover mit Signet, Grösse	à Fr. 29.—	_____
.... Grössen: Erwachsene S/M/L/XL/XXL		
.... Regenjacke (nur eine Grösse), Plastik	à Fr. 20.—	_____

Video

.... «Glacier-Express», VHS, 60 Min.	à Fr. 99.—	_____
--------------------------------------	------------	-------

* = solange Vorrat reicht

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Neue Informationsschrift



Die Broschüre «die furka bergstrecke» mit farbigem Einband:
attraktives Titelbild

Die 50 Seiten umfassende Broschur mit mehrfarbigem Umschlag ist die neue, attraktive Informationsschrift mit dem Titel «die furka bergstrecke». 85 Fotos, davon 33 farbige, und 7 Zeichnungen geben umfassend Auskunft zur Entstehung, zur Technik, zum Betrieb und zum Wiederaufbau der Bergstrecke. Die beiden Verfasser haben ihre eigenen Frondienstleistungen an und auf der Strecke mit der Kamera begleitet.

Ergänzt wurde dieser Bestandteil des Buches mit dem Thema «Vietnamloks» und «Weisshorn». Auszüge aus dem Konzessionsgesuch vervollständigen den Umfang.

Diese Informationsschrift ist erhältlich bei der Werbemittelzentrale (siehe Bestellschein für Verkaufsartikel) des Vereins Furka-Bergstrecke und in der Buchhandlung «Zur Alten Post» in Brig.