

1/87

RETTET

DIE
FURKA-BERGSTRECKE



Verein 3981 Gletsch
furka-bergstrecke

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

Bulletin officiel de l'Association ligne sommitale de la Furka et du DFB.

Die gueti Adrässe fir gueti Läckeri

Läckeri-Huus

Gärbergass 57 und
Gryffegass 18



Dietschi

Dietschi AG
Druck + Verlag
Hauptstrasse 22
4437 Waldenburg
Telefon (061) 97 00 64

offeriert nach Ihren Wünschen
druckt Ihren Vorstellungen entsprechend
liefert Ihren Erwartungen gemäss

Mitteilungsblatt
Bulletin d'informations

1/87

Februar
Février



DFB
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3981 OBERWALD

4e année
Tiré à 5000 exemplaires
quatre fois par an
Prix Fr. 2.50

4. Jahrgang
Auflage 5000 Stück
erscheint 4mal jährlich
Preis Fr. 2.50
PC 40-7020-6

Redaktion / Rédacteurs:

Beat H. Schweizer, Bieligasse 35, 4425 Titterten
Alfred Gysin, Im Lutereich 44, 4411 Seltisberg
Bruno Albisser, Hauptstrasse 1, 4102 Binningen
Georg Seiler, Bergstrasse 42, 6010 Kriens
Peter Sicher, Alte Distelbergstrasse 3, 5035 Unterentfelden

Übersetzungen / Traductions:

Hans Maurer, 1233 Bernex
Rupert Taylor, 6027 Römerswil

Druck / Imprimé par:

Dietschi AG, Buchdruck-Offset, 4437 Waldenburg

Editorial

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Aktionäre,

Immer wieder stellt man in Gesprächen mit Leuten innerhalb und ausserhalb des Vereins Furka-Bergstrecke und der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG zwei Themen fest, die zu heftigen Diskussionen Anlass geben.

Es sind dies die Frage nach den Prioritäten bei der Wiederinstandstellung der Furka-Bergstrecke und die Frage nach Sinn und Zweck von Aktiengesellschaft und Verein.

Warum brauchen wir beide Organisationen?

Der Verein Furka-Bergstrecke wurde vor drei Jahren gegründet, um den unmittelbar bevorstehenden Abbruch der Bergstrecke im letzten Moment zu verhindern. Nur einem Verein konnte es gelingen, innert kürzester Zeit aus dem Nichts viele hundert Menschen für das Vorhaben zu begeistern, hinter sich zu scharen und konkrete Vorstellungen zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke zu entwickeln.

Der Verein Furka-Bergstrecke ist und bleibt daher die ideale Trägerschaft für unser Vorhaben. Ihm obliegt eine permanente Werbe- und Öffentlichkeitsarbeit zugunsten der Bergstrecke. Der Verein ist dafür besorgt, dass jedes Jahr mehr Leute bereit sind, einen Teil ihrer Ferien für einen Arbeitseinsatz an der Bergstrecke zur Verfügung zu stellen. Nach der Betriebsaufnahme auf der Furka-Bergstrecke sollte es auf diese Weise möglich sein, den jährlichen Streckenunterhalt so kostengünstig zu erbringen, wie dies keiner anderen Bahngesellschaft möglich ist.

Die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG wurde aus dem Verein heraus geplant und gegründet, im Wissen darum, dass nur eine Aktiengesellschaft in der Lage sein würde, die zur Instandstellung der Strecke benötigten grossen finanziellen Mittel rasch zu beschaffen. Nur einer Aktiengesellschaft wird es unserer Ansicht nach auch möglich sein, wieder

eine Konzession für die Furka-Bergstrecke zu erlangen und den geplanten sommerlichen Dampfbetrieb zu garantieren.

Die DFB ist somit ein verlängerter Arm des Vereins Furka-Bergstrecke, quasi ein «Arbeitsinstrument» zur Lösung eines Teils der anstehenden Probleme.

Welches sind die Prioritäten bei den Arbeiten an der Strecke?

Sowohl die Statuten des Vereins Furka-Bergstrecke wie die DFB halten fest, dass die gesamte Furka-Bergstrecke zwischen Oberwald und Realp erhalten werden soll. Da die grosse Mehrzahl der Vereinsmitglieder und der Aktionäre der DFB aus allen Teilen des schweizerischen Mittellandes und aus Deutschland stammen, ist dies sicher richtig.

In den Vereinsstatuten steht zudem, dass das Teilstück Oberwald–Gletsch in erster Priorität wiederhergestellt werden soll. Der Zentralvorstand des Vereins hat darum bis jetzt auch immer dafür gesorgt, dass der Hauptanteil der Fronarbeit und der eingesetzten finanziellen Mittel dieser Zielsetzung entspricht. Gleichzeitig ist er sich aber auch bewusst, dass so schnell als möglich auf einer ersten Teiletappe der Bahnbetrieb aufgenommen werden sollte, da dies den besten Beweis für die Machbarkeit unseres Vorhabens darstellt und gleichzeitig weitere Leute motiviert, uns zu unterstützen. Leider sind aber ausgerechnet auf dem Teilstück Oberwald–Gletsch mit dem Anschluss Oberwald (d. h. zuerst mit einem provisorischen «DFB-Bahnhof» Oberwald) und mit dem Lammenviadukt zwei zentrale Probleme zu lösen, bevor hier ein Bahnbetrieb aufgenommen werden kann. Wir hoffen, im Jahre 1987 in dieser Frage entscheidend voranzukommen.

Wenn die gesamte Bergstrecke erhalten werden soll – und wir glauben aufgrund der eingeholten technischen Expertisen immer mehr daran, dass dies tatsächlich

möglich ist – müssen wir auf allen Teilstücken einen ständigen Basisunterhalt sicherstellen (Säuberung der Wasserabläufe, Reparatur der Trockenmauern, der Tunnelportale, Entfernung des Pflanzenbewuchses usw.). Ohne diese werterhaltenden Massnahmen wäre nämlich in wenigen Jahren nichts mehr da, das sich zu erhalten lohnte. Zusätzlich zu diesen Basisarbeiten (vor allem Fronarbeit) kommen dann erst die eigentlichen Instandstellungsarbeiten, auch in eisenbahntechnischer Hinsicht, im Rahmen einer Prioritätenordnung dazu.

Arbeiten an der gesamten Strecke sind nicht eine Abweichung vom Prinzip der etappenweisen Realisierung unseres Vorhabens – wie Kritiker unsinnigerweise behaupten –, sondern sie sind die Voraussetzung dafür, dass die für eine spätere Wiederinbetriebnahme vorgesehenen Teilstücke der Furka-Bergstrecke später auch wirklich noch vorhanden sind.

Zentralvorstand Verein
Furka-Bergstrecke
Verwaltungsrat DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Sektionsnachrichten

Sektion Ostschweiz

Zur besseren Betreuung der im Raume Ostschweiz wohnenden Mitglieder soll eine «Sektion Ostschweiz» gegründet werden. Eine Sektion benötigt eine stabile Führung, die für die Aktivitäten und den Informationsfluss verantwortlich zeichnet. Bereits sind die Vorarbeiten im Abschlussstadium angelangt. Es ergeht daher folgende Einladung zur

Sektionsgründung
am Donnerstag, 12. März 1987
in St. Gallen
Restaurant «Dufour»
Bahnhofstrasse 19
19.30 Uhr

Hätten Sie Lust, an den Aktivitäten der Sektion Ostschweiz des Vereins Furka-Bergstrecke – vielleicht sogar aktiv – teilzunehmen? Wir hoffen auf einen zahlreichen Aufmarsch unserer Mitglieder aus dem Raume Ostschweiz zu dieser historischen Stunde!

Dürfen wir auch Sie begrüssen?
Weitere Informationen erteilen Ihnen gerne Robert Trachsler, Telefon 01/821 95 07 (abends), und Yvonne Gygax, Telefon 061/57 82 33.

Sektion Zürich

Wir möchten auch im Grossraum Zürich unsere Mitglieder besser betreuen können, darum soll die «Sektion Zürich» neu gegründet werden...

Bereits sind einige fleissige Hände mit den Vorbereitungsarbeiten beschäftigt und würden sich freuen, weitere Personen, die aktiv mitarbeiten möchten, begrüßen zu können.

Einladung zur Sektionsgründung
Die Einladungen werden an die Mitglieder demnächst verschickt, sobald Datum und Ort definitiv festgelegt sind.

Möchten Sie über die Aktivitäten des Vereins Furka-Bergstrecke besser informiert werden?

Möchten Sie am Vereinsleben in der Sektion – vielleicht sogar aktiv – teilnehmen?

Dann dürfen wir sicher auch Sie an der Gründungsversammlung begrüßen?

Wir hoffen auf einen Grossaufmarsch der Mitglieder im Raume Zürich!

Weitere Informationen erteilen Ihnen gerne Robert Trachsler, Telefon 01/821 95 07 (abends), und Yvonne Gygax, Telefon 061/57 82 33.

Sektion Wallis

Die Sektion Wallis hat bis zum Redaktionsschluss weder über Aktivitäten berichtet noch über ihre vergangenen und zukünftigen Veranstaltungen dem Zentralvorstand Bericht erstattet.

Sektion Bern

Jahresbericht

Ein erfolgreich verlaufenes Jahr liegt hinter uns. Grosse Anstrengungen sind unternommen worden, unserem Ziel näher zu kommen. Die grösste Aufmerksamkeit wurde der Werbung zuteil, was auch in dem letzten Dezember erscheinenden Mitteilungsblatt unter «Aktivitäten in der Saison 1986» nachzulesen ist. — Wiederholungen sind langweilig, auf einen eigentlichen Jahresbericht kann darum verzichtet werden.

Es bleibt somit zu danken: allen Sektionsmitgliedern, die dies mit ihrer Unterstützung in irgendeiner Weise kundtaten. Vielen Dank auch an alle, die ihren Mitgliederbeitrag prompt überwiesen haben und die unsere Kasse mit einer zusätzlichen Spende bedachten.

Dank auch allen, die ihre Kräfte und ihr Können in Gletsch zur Verfügung stellten.

Eine neue Saison steht vor der Tür. Gemäss Vorstandsbeschluss soll die Werbung das bevorzugte Gebiet der Betätigung in der Sektion Bern im Jahre 1987 sein. Um dieser Priorität das nötige Gewicht zu verschaffen, ist das Vorstandsmitglied Daniel Gertsch als Sachbearbeiter eingesetzt worden. Bereits sind erste Früchte zu ernten: Walter Bigler, der auch schon zur Gestaltung der schönen Aktie der DFB beigetragen hat, legte vier Lithographien auf, welche einzeln oder zusammen bei der Sektion Bern erstanden werden können.

Wollen Sie die Werbeaktionen der Sektion tatkräftig unterstützen, so freut sich Daniel Gertsch, Neuhausweg 8, 3506 Grosshöchstetten, auf Ihre Post!

Jürg Schletti, Sektionspräsident

Sektion Nordwestschweiz

Jahresbericht

Wieder ist es an der Zeit, einen Blick auf das vergangene Jahr zu werfen und kurz zusammenzufassen, was sich alles so zugegetragen hat. Erfreuliches, Enttäuschendes, Ärgerliches und was so alles dazu gehört.

Für die Sektion Nordwestschweiz hat das Jahr 1986 mit viel Arbeit begonnen. Es galt, für die Ausstellung «Eisenbahn — Vorbild und Modell 86» einen Informationsstand vorzubereiten und während der Ausstellung zu betreuen. Der Startschuss zur Ausstellung war am 8. März. Mit grossem Einsatz einiger Sektionsmitglieder, die den Infostand betreuten, konnte dann auch diese 10tägige Ausstellung mit Erfolg abgeschlossen werden. Es konnten neue Vereinsmitglieder und neue Aktionäre für die DFB gewonnen werden, aber auch einige vielversprechende Kontakte wurden während dieser Tage geknüpft. Auch das Werbematerial verkaufte sich gut, so dass ein kleiner, wenn auch bescheidener Gewinn erwirtschaftet werden konnte. Auf allen Ebenen also ein Erfolg.

Die «Eisenbahn — Vorbild und Modell 86» hat aber auch an unseren Kräften gezehrt. Die Lust an weiteren grossen Abenteuern war nicht mehr vorhanden. So beschränkte sich das weitere Programm der Sektion Nordwestschweiz auf die allmonatlichen Mitgliederversammlungen.

Neben dem Austausch der neuesten Informationen unternahmen wir auch einige kleinere Ausflüge. Einer dieser Ausflüge führte uns nach Laufenburg, wo wir die Gelegenheit hatten, dass dortige Elektrizitätswerk zu besichtigen. Ein anderer bescherte uns eine Dampffahrt. Doch nicht eine Dampffahrt im üblichen Sinn, sondern eine «Modell-Dampffahrt». Russgeschmack und schwarze Hände wurden für Unvorsichtige mitgeliefert, und so wurde diese Fahrt auf der 5-Zoll-Modell dampfbahn auf dem Gelände der PUK in Basel für alle Beteiligten zum Vergnügen.

Im weiteren Programm waren verschiedene Vorträge zu finden. Besonders erwähnt sei hier der Vortrag von Herrn Ernst Tanner, Direktor der Waldenburgerbahn, der uns aus der Sicht eines Bahndirektors schilderte, was alles für einen reibungslosen Bahnbetrieb beachtet werden muss. Aber auch interessante Dia-Vorträge standen auf dem Programm.

Allen, die auf irgendeine Weise in der Sektion Nordwestschweiz mitgeholfen haben, möchte ich meinen Dank aussprechen. In diesen Dank einschliessen möchte ich auch die Wirtsleute vom Restaurant «Bahnhof» in MuttENZ, die während unserer Versammlungen für unser leibliches Wohl besorgt sind.

Robert Trachsler, Sektionspräsident

Sektion Aargau

Hotel «Aarauerhof» in Aarau, 6. Februar 1987: Hier eröffnete um 20.20 Uhr unser Organisator Peter Sicher die Gründungsversammlung.

130 Einladungen wurden versandt. 26 Personen, also 20 Prozent, waren anwesend. Weiter waren 6 Mitglieder des Zentralvorstandes, darunter der Zentralpräsident Alfred Gysin, dabei. Dieser orientierte über Sinn und Zweck der Sektionsgründungen. Weiter gab er einen Überblick über die bisherigen Aktivitäten des Gesamtvereins.

Anschliessend wurde der Statutenentwurf beraten. Erstens wurde der Name der neuen Sektion in «Aargau» geändert. Weil sich seit dem Versenden der Einladungen zeigte, dass eine Gruppe des benachbarten Kantons Solothurn bestrebt ist, eine eigene Sektion zu gründen, wurde die Bezeichnung «Mittel-

land» gestrichen. Einige weitere Details wurden noch geändert und dann der ganze Statutenentwurf genehmigt. Damit war eigentlich die Gründung der neuen Sektion beschlossene Sache, nur eine Führung fehlte noch. Der Vorstand konnte nach einigem Hin und Herschliesslich wie folgt gewählt werden:

Präsident: Hans Weber, Staufen. Die weiteren Mitglieder sind: Lisbeth Senn, Schafisheim; Gérard Aellen, Biberstein; Hansjörg Bertschi, Brugg; Reto Brehm, Windisch; Hans Schibli, Aarau; Hugo Keusch, Boswil. Die beiden letzteren waren entschuldigt abwesend. Sie haben ihr Einverständnis telefonisch und persönlich an Peter Sicher gegeben. Die einzelnen Chargen werden im Vorstand in der ersten Sitzung festgelegt.

Der weitere Höhepunkt des Abends war bestimmt die Vorführung eines Videofilms über die Schneeräumung und den Betrieb der Bergstrecke vor der Stilllegung. Alle Anwesenden sind sich bestimmt erneut im klaren: Die Strecke muss wieder betrieben werden. Der weitere Film von Walter Willi zeigte, dass im Jahre 1986 sehr viel Arbeit von der Pfadi Goldau geleistet wurde. Schliesslich sahen wir noch die Aufnahmen vom Schweizer Fernsehen, die im Herbst 1986 gemacht wurden. Es waren Aufnahmen über weitere Arbeiten und ein interessantes Gespräch mit dem Zentralpräsidenten Alfred Gysin.

Nun, allen wurde wieder klar, dass es noch sehr viel Arbeit und Unterstützung aller Art, nicht zuletzt finanzieller, braucht, bis die Bahnräder an der Furka wieder rollen können und die Zahnräder in die Stangen eingreifen werden. Deshalb hier ein Motto für 1987: Jedes Mitglied wirbt ein neues!

Hans Weber, Sektionspräsident

Nouvelles des sections

La nouvelle section «Aargovie» est venue se joindre à notre association. D'autres devraient suivre. Il s'agit de la nouvelle section de Zurich et de la section

«Ostschweiz». Avec ces nouvelles sections nous espérons pouvoir atteindre ces agglomérations par nos divers moyens d'information.

Retrospective «LSFG» pour l'exercice 1986

Nous avons pris congé de l'année 1986 qui nous a procuré des joies mais aussi pas mal de déceptions.

Durant cet exercice, votre comité a organisé 4 manifestations:

1. Visite du poste directeur CFF et de son installation de sécurité à Cornavin juste avant sa mise en exploitation. (13 participants)
2. Excursion de deux jours et visite de la ligne sommitale de la Furka entre Oberwald—Gletsch (Muttbach). (28 participants)
3. Visite des Salines de Bex et de son «Express» le jour du Jeûne-Genevois. (19 participants)
4. Margotton «LSFG» en début novembre nous laissant un bénéfice d'environ 1250 francs. Les collaborateurs n'ont pu saluer qu'une douzaine de membres seulement...

Ces manifestations furent dans l'ensemble appréciées des participants bien que leur nombre ait aisément pu être supérieur.

La fréquentation des réunions mensuelles, chaque second jeudi du mois, s'est quelque peu améliorée, et je suis certain que nous arriverons à l'améliorer encore durant ce nouvel exercice car quiconque cherche à s'informer sur le devenir de notre «Petit Train» de la Furka pourra y trouver réponse.

Le président ressent le besoin de se sentir mieux épaulé, à tous les niveaux, par une collaboration plus active afin d'atteindre les objectifs visés. Des bonnes volontés seraient appréciées aussi bien pour des mandats à long durée (p. ex. comité) que pour des actions ponctuelles, afin de ne plus avoir besoin de faire appel à des non-membres (p. ex. le Margotton). Une collaboration plus active

permettrait la réalisation déjà retardée d'un stand d'information «LSFG» d'une certaine durée. Cela pourrait représenter notre premier travail réellement positif dans le sens de notre désir à tous, membres de l'association, de voir bientôt le «Petit Train» rouler.

Le comité «LSFG» lui-même a connu des revers fâcheux durant cet exercice. Pour des raisons différents, deux de ses membres l'ont quitté sans relever le déficit de leur mandat. D'autre-part, avec l'aval du comité central, le comité «LSFG» a dû se séparer abruptement de son trésorier.

Le bénéfice cumulé par la section depuis sa création le 16 novembre 1984 est satisfaisant grâce au bénéfice réalisé lors des manifestations et les dons reçus de membres et de non-membres. Une partie de ces fonds ont été convertis en actions «DFB». Je tiens ici à remercier chaleureusement chaque personne qui y a contribué.

Nous avons commencé la nouvelle année 1987 avec un effectif de 149 membres actifs et passifs dont une personne morale, la Ville de Lancy. Le fait que le progrès des travaux sur la ligne sommitale soit désormais visiblement apparent et mesurable aura certainement un effet stimulant pour que notre section aille de l'avant avec entrain et détermination. Des membres ont consacré bien du temps à manifester leur intérêt pour notre cause en m'adressant des critiques parfois ascerbes, parfois justifiées et je les en remercie. Est-il utopique d'espérer que cette année les critiques soient assorties de propositions constructives et d'aide bénévole dans leur réalisation?
— Retenons aussi le mot d'ordre de l'association pour cette année:

«Chaque membre présente un nouveau membre!»

Le président «LSFG»
Erich F. Schneider

Aus Deutschland

Im Herbst 1986 gab es in Deutschland rund 230 Vereinsmitglieder und Aktionäre. Wir sind nun seit einigen Wochen intensiv darum bemüht, unser Vorhaben durch Veröffentlichungen in Tageszeitungen und Fachzeitschriften in grösserem Umfang publik zu machen. Zuletzt berichtete die bekannte «Frankfurter Allgemeine Zeitung» (Auflage 390 000 Exemplare) am 16.12.1986 ausführlich zum Thema «Wieder Züge auf der Furka-Scheitelstrecke?» Erschienen sind weitere Berichte in den «VDI-Nachrichten» (129 000), «Blickpunkt DB» (450 000) im Januar 1987 und «Der Eisenbahningenieur» (11 000) im Februar 1987.

Der angebahnte persönliche Kontakt zu Herrn Dr. Kurt Seidel, Schwäbisch-Gmünd, als dem bekannten Verfasser des Buches «Das grosse Buch der Furka—Oberalp-Bahn» sowie Fachjournalist für Eisenbahn, Verkehrstechnik und Reisen, soll die oben genannten Aktionen unterstützen, d.h. hier versprechen wir uns weitere Hilfe für Veröffentlichungen. In den Tagen vor Weihnachten wurden an alle bisher in Deutschland bekannten Adressen Informationen zu dem Arbeitsprogramm 1987 verschickt, in der Hoffnung auch hier freiwillige Helfer zu finden.

Wolfgang Schmidt

En provenance d'Allemagne

En automne 1986 il y avait en Allemagne 230 membres de l'association et actionnaires. Depuis quelques semaines nous travaillons intensément à la publication de notre objectif dans les quotidiens et les revues spécialisés afin de nous faire connaître du grand public. Dernièrement la célèbre «Frankfurter Allgemeine Zeitung» (tirage 390 000 exemplaires) a publié un article détaillé sous le titre «A nouveau des trains sur la ligne sommitale de la Furka?» (16.12.86). D'autres articles nous ont été confirmés par le «VDI Nachrichten» (129 000 ex.), «Blickpunkt DB» (450 000 ex.) pour janvier 87 et par «Der Eisenbahningenieur» (11 000 ex.) pour février 87.

La prise de contact avec M. Kurt Seidel, Schwäbisch Gmünd, qui est le rédacteur bien connu du livre «Le grand livre du Furka-Oberalp» et en même temps journaliste spécialisé pour les chemins de fer, les techniques de communications et les voyages, doit soutenir les actions mentionnées ci-dessus. Par là, nous espérons une nouvelle aide pour ce genre de publication.

Dans les jours précédant Noël, toute information utile sur le programme de travail de l'été 87 a été envoyée à l'ensemble des adresses connues en Allemagne ce qui permettra de trouver également ici des travailleurs bénévoles.

Wolfgang Schmidt

Zum Schutze unserer Bergwelt

*Der Schweizerische Bund für Naturschutz befürwortet nicht nur unser Vorhaben, seine Mitglieder setzen sich auch ein für den Schutz von Mensch und Umwelt. Über seine Tätigkeit informiert der SNB im regelmässig erscheinenden Info-Heft. Informationen und weitere Unterlagen erhalten Sie bei folgender Adresse:
Sekretariat SNB, Wartenbergstrasse 22, Postfach 73, 4020 Basel*

SCHWEIZER
NATURSCHUTZ



Einladung zur 3. ordentlichen Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke

Samstag, 4. April 1987, 15.00 Uhr, im Auditorium des Technoramas der Schweiz in Winterthur.

Traktanden:

1. Begrüssung, Traktandenliste, Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll der 2. ordentlichen Generalversammlung vom 12. April 1986 in Luzern
3. Genehmigung des Jahresberichtes 1986 des Präsidenten
4. Berichte der Ressortchefs
5. Genehmigung der Jahresrechnung 1986 und der zurückgestellten Rechnungen für Bau, Werbung und Mitteilungsblatt 1985; Revisorenbericht
6. Genehmigung des Budgets 1987; Festlegung der Mitgliederbeiträge 1987 und 1988
7. Déchargeerteilung an den Vorstand
8. Änderungsanträge des Vorstandes zu den Statuten
9. Ergänzungswahlen in den Zentralvorstand
10. Mitglieder mutationen
11. Orientierung über das Arbeitsprogramm 1987
12. Varia

Die Unterlagen zu den Traktanden 2, 3, 5, 6 und 8 werden rechtzeitig zugestellt bzw. an der Generalversammlung aufgelegt. Statutenänderungsanträge von Mitgliedern sind bis zum 7. März 1987 dem Sekretär einzureichen.

21. Februar 1987

Mit freundlichen Grüßen:

VEREIN FURKA-BERGSTRECKE
für den Zentralvorstand:



A. Gysin
(Präsident)



B. Albisser
(Sekretär)

Achtung:

Diese Einladung unbedingt zur Generalversammlung mitbringen. Sie berechtigt am 4.4. zum freien Eintritt ins Technorama.

Invitation à la 3e assemblée générale ordinaire de l'association «Ligne sommitale de la Furka»

Samedi, le 4 avril 1987, à 15 heures, à l'auditoire du Technorama Suisse à Winterthur.

Ordre du jour:

1. Allocution de bienvenue, Approbation de l'ordre du jour, élection des scrutateurs
2. Procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 12 avril 1986 à Lucerne
3. Approbation du rapport annuel 1986 du président
4. Rapports des chefs des groupes de travail
5. Approbation des comptes annuels 1986 et des comptes construction, propagande et bulletin d'information 1985; rapport de l'organe de contrôle
6. Approbation du budget 1987; fixation des cotisations annuelles pour 1987 et 1988
7. Décharge
8. Propositions du comité concernant les statuts
9. Elections complémentaires pour le comité
10. Approbation des mutations de membres
11. Orientation sur le programme de travail 1987
12. Divers

Les documents en rapport avec les points 2, 3, 5, 6 et 8 de l'ordre du jour vous parviendront en temps voulu, respectivement seront à disposition à l'assemblée générale.

Les propositions (selon statuts) des membres doivent parvenir au secrétaire de l'association jusqu'au 7 mars.

21 février 1987

Avec nos meilleures salutations

ASS. LIGNE SOMMITALE DE LA
FURKA

Au nom du comité central:



A. Gysin
(président)



B. Albisser
(secrétaire)

Attention:

Cette invitation donne droit à l'entrée gratuite au «Technorama» le 4 avril 1987.

Werbematerialstelle

Jahresbericht 1986

Nach den üblichen Startschwierigkeiten kann der Werbematerialverwalter auf ein befriedigendes Jahr 1986 zurückblicken. So konnte mit Unterstützung der Sektion Nordwestschweiz ein ansprechendes Werbematerialsortiment angeboten werden, welches bei unseren Vereinsmitgliedern und Aktionären recht gut aufgenommen worden ist. An dieser Stelle möchte ich allen Bestellern, darin sind auch die Sektionen eingeschlossen, auf-



richtig danken. Mit dem Erlös aus dem Verkauf kann immerhin ein Teil der allgemeinen Werbekosten des Vereins gedeckt werden, und rechnerisch konnte auch der Vorschuss aus der Zentralkasse zurückbezahlt werden. Jene, welche etwas längere Zeit auf eine bestellte Sendung warten mussten, möchte ich um Entschuldigung bitten, denn der knappe Kassenbestand liess keine grosse Vorratshaltung zu. Dies galt besonders für T-Shirts und Pullover.

Zur Entlastung der Werbematerialstelle übernimmt ab sofort in verdankenswerter Weise Frau Elisabeth Kiser, Ebikon, die Auslieferungsstelle für verkäufliche Werbemittel.

Für dieses Jahr ist nochmals eine kleine Erweiterung des Angebotes vorgesehen. Im weiteren müssen die Anstrengungen für die direkte Werbung verstärkt werden, wobei allerdings durch die Finanzen gewisse Grenzen gesetzt werden. Weil direkte persönliche Werbung immer

noch die beste und billigste Methode ist, möchte ich alle Vereinsmitglieder und Aktionäre ermuntern, weitere Neumitglieder zu werben. Der Werbeprospekt kann beim Unterzeichneten kostenlos angefordert werden, zudem stehen noch eine Anzahl Mitteilungsblätter 1986 sowie die Dokumentation «Furka-Bergstrecke» zum Spezialpreis von 1 Franken ab dem zweiten bestellten Exemplar (Normalpreis 5 Franken) zur Verfügung.

Seiler Georg, Leiter Ressort Werbung

Werbematerial / Bestelltalon

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

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

	Preis
..... Buch «Glacier Express», deutsch oder englisch H.E. Rübesamen; Verlag Josef Bug, München; Juli 1985	à Fr. 29.80
..... T-Shirt (Grösse) blaues oder rotes Vereinssignet auf weissem Stoff Verfügbare Grössen: für Kinder: 128/140/152 für Erwachsene: S/M/L/XL/XXL	à Fr. 15.–
..... Pullover (Grösse) blaues Vereinssignet auf weissem Stoff Verfügbare Grössen: nur Erwachsene: S/M/L/XL	à Fr. 29.–
..... Postkartenset 1 FO/Gletsch	à Fr. 10.–
..... Postkartenset 2 Innerschweiz	à Fr. 18.–
..... Postkartenset 3 Bern MOB	à Fr. 16.–
..... Postkartenset 4 Westschweiz	à Fr. 12.–
..... Postkartenset 5 RhB	à Fr. 5.–
..... Postkartenset 6 Gotthard/Tessin	à Fr. 9.–
..... Postkartenset 7 Ostschweiz	à Fr. 9.–
..... Postkartenset 8 Alpenpost	à Fr. 5.–
..... Postkartenset 9 Wallis	à Fr. 6.50
..... Postkartenset 10 Furka-Bergstrecke (Farbfotos aus den letzten Betriebsjahren)	à Fr. 5.–
..... Kleber (rot/weiss oder blau/weiss)	à Fr. 2.–
..... Einkaufstasche	à Fr. 6.–
..... Kugelschreiber-Set (3 Stück: rot, grün, schwarz)	à Fr. 6.–
..... Puzzle Sujet Steffenbachbrücke (solange Vorrat)	à Fr. 15.–
..... Puzzle Sujet Urseren (solange Vorrat)	à Fr. 15.–
..... Puzzle Sujet Disentis (solange Vorrat)	à Fr. 15.–
..... Notbremse (Zapfenzieher)	à Fr. 10.–
..... Vereinsabzeichen zum Anstecken	à Fr. 5.–
..... Dokumentation über die Furka-Bergstrecke	à Fr. 5.–
..... Faltbeilage zu «Das grosse Buch der FO»	à Fr. 15.–

Total Bestellwert

Fr. _____

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Matériel de représentation / Liste de commande

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

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

	prix	
..... livre « Glacier Express » (en allemand ou en anglais)	à Fr. 29.80	_____
H.E. Rübesamen; Edition Josef Bug, Munich; juillet 1985		
..... T-Shirt (taille)	à Fr. 15.—	_____
Fond blanc avec emblème bleu ou rouge pour enfants: 128/140/152 pour adultes: S/M/L/XL/XXL		
..... pull-over (taille)	à Fr. 29.—	_____
Fond blanc avec emblème bleu pour adultes: S/M/L/XL		
..... cartes postales set 1 FO/Gletsch	à Fr. 10.—	_____
..... cartes postales set 2 Suisse centrale	à Fr. 18.—	_____
..... cartes postales set 3 Berne MOB	à Fr. 16.—	_____
..... cartes postales set 4 Suisse romande	à Fr. 12.—	_____
..... cartes postales set 5 RhB	à Fr. 5.—	_____
..... cartes postales set 6 Gotthard/Tessin	à Fr. 9.—	_____
..... cartes postales set 7 Suisse de l'est	à Fr. 9.—	_____
..... cartes postales set 8 poste des Alpes Suisses	à Fr. 5.—	_____
..... cartes postales set 9 Valais	à Fr. 6.50	_____
..... cartes postales set 10 ligne sommitale de la Furka (les dernières années en service)	à Fr. 5.—	_____
..... autocollant en allemand (bleu/blanc ou rouge/blanc)	à Fr. 2.—	_____
..... autocollant en français (jaune/noir)	à Fr. 2.—	_____
..... stylos, set à 3 pièces (noir, rouge, vert)	à Fr. 6.—	_____
..... Puzzle Sujet Steffenbachbrücke	à Fr. 15.—	_____
..... Puzzle Sujet Urseren	à Fr. 15.—	_____
..... Puzzle Sujet Disentis	à Fr. 15.—	_____
..... « Frein de secours » (tire-bouchon)	à Fr. 10.—	_____
..... Annexe plissée « Das grosse Buch der FO »	à Fr. 15.—	_____
..... sac à provisions	à Fr. 6.—	_____

Prix total Fr. _____

Nom: _____ Prénom: _____

Adresse: _____ Lieu/NPA: _____

Date: _____ Signature: _____

Commission matériel de publicité

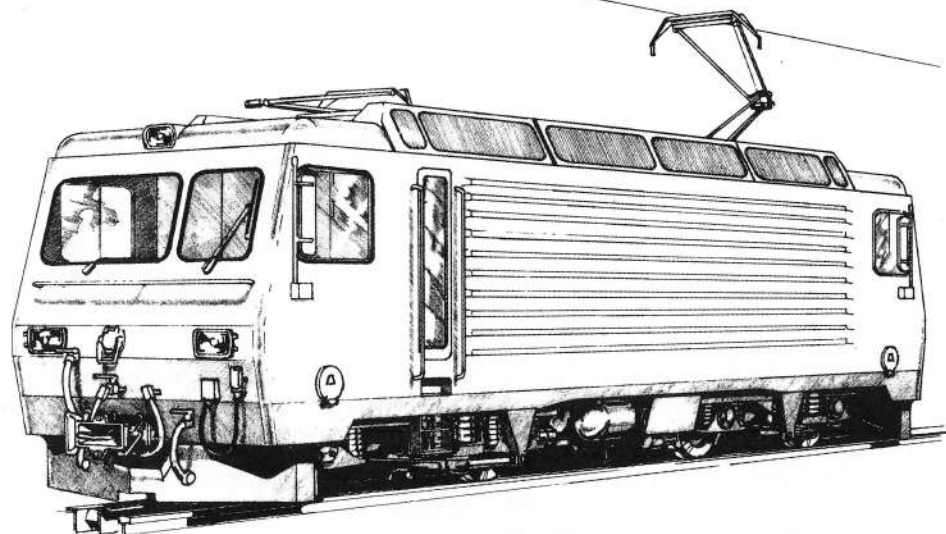
Rapport annuel 1986

Après les difficultés habituelles de mise en place, le responsable de cette commission peut porter un regard satisfait sur l'année 1986. Grâce à l'aide de la section « Suisse du Nord-Ouest », un assortiment de matériel de publicité intéressant a pu être proposé et a trouvé un bon écho auprès de nos membres et actionnaires. Je profite de l'occasion pour remercier sincèrement tous ceux — également les sections — qui nous ont passé des commandes. Avec le bénéfice de la vente, une partie des frais de publicité de l'association a pu être couverte et l'avance de la caisse centrale a pu être remboursée. Nos excuses vont à ceux qui ont dû attendre l'envoi de leur commande; l'état de nos finances ne nous permet en effet pas un grand stock de matériel. Ceci concerne surtout les T-shirts et les pullovers.

Nous sommes reconnaissants à Madame Elisabeth Kiser, à Ebikon, qui dès main-

tenant prend la responsabilité de l'expédition du matériel de publicité à vendre. Pour cette année nous avons prévu une nouvelle diversification de l'assortiment. Les efforts pour développer la publicité directe doivent encore être accentués, bien que les finances nous imposent certaines limites. Le bouche à oreille restant encore la meilleure et la plus économique des méthodes de publicité, j'aimerais inviter tous les membres et actionnaires à recruter de nouveaux membres. Le prospectus publicitaire peut être demandé gratuitement auprès du soussigné. De plus, il reste à disposition un certain nombre de bulletins 1986 ainsi que le document « Ligne sommitale de la Furka » au prix spécial de Fr. 1.—, dès le 2e exemplaire (prix normal Fr. 5.—).

Georg Seiler
Responsable de la Commission
matériel de publicité



De telles locomotives — et il y en aura encore plus — circulent de puis peu sur les voies du FO. Il s'agit sur ce dessin du type destiné à la ligne du Brunig, qui se différencie extérieurement par son système d'attelage et techniquement par le système de crémaillère.

DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG CH 3981 OBERWALD

Mitteilungen des Verwaltungsrates

Aktionärsbrief

Aufgrund von unüberbrückbaren grundsätzlichen Differenzen mit den eigentlichen Gründern der Aktiengesellschaft über die Zielsetzung der DFB und die Mittel und Wege, diese Ziele zu erreichen, haben im Laufe des Jahres 1986 einige der Verwaltungsratsmitglieder der DFB bereits wieder demissioniert.

Es sind dies die Herren B. Mutter (20. 6.), C. Jäger (9. 7.), J. Clivaz (5. 9.) sowie E. Meier, A. Imhof, E. Imstempf, K. Nanzer und B. Vouillamoz (alle am 8. 11.). Die Rücktritte der beiden erstgenannten Herren wurden den Nicht-Walliser VR-Mitgliedern vom damaligen Präsidenten bis zur Verwaltungsratssitzung vom 8. November nicht mitgeteilt.

Obwohl in den Statuten der DFB klar festgehalten ist, dass die Gesellschaft die Wiederinbetriebnahme der gesamten Furka-Bergstrecke zwischen Oberwald und Realp bezweckt und die der Vorbereitung dieser Wiederinbetriebnahme dienenden Verwaltungsratsbeschlüsse jeweils einstimmig gefasst wurden (Genehmigung des Vorvertrages mit der FO, Kreditbeschlüsse), wurde mit allen Mitteln versucht, die notwendigen Werterhaltungsarbeiten auf der Urner Seite zu verhindern.

— Die fachlich versierte und tatkräftige Arbeitsgruppe, die mit bescheidensten finanziellen Mitteln ein dieseldetriebenes Fahrzeug gebaut hat und die Rekonstruktion eines eingestürzten Tunnelportals ob Realp in Angriff nahm, wurde auf üble Art und Weise verunglimpft.

- Dem vom Verein Furka-Bergstrecke noch vor der Gründung der DFB vorbereiteten Abschluss eines Vorvertrages wurde, trotz Genehmigung durch die Verwaltungsräte der FO und der DFB, vom Ex-Präsidenten monatelang die Unterschrift verweigert.
- Die statutenkonform verlangte Einberufung einer Verwaltungsratssitzung zur Behandlung dringender Geschäfte wurde vom August bis in den November hinausgezögert.

Der Verwaltungsrat der DFB — zum grössten Teil wieder aus den Gründern aus dem Kreis des Vereinsvorstandes bestehend — ist weiterhin voll handlungsfähig. Er wird auch künftig, in voller Übereinstimmung mit den Statuten und den im Zeichnungsprospekt gemachten Angaben, weiterarbeiten. Der Verwaltungsrat wird Ihnen an der ordentlichen Generalversammlung ausführlich über die im Jahre 1986 getätigten Ausgaben und die in den einzelnen Ressorts unternommenen Anstrengungen Bericht erstatten.

Der Verwaltungsrat freut sich, Ihnen abschliessend mitzuteilen, dass die eingeleitete Aktienkapitalerhöhung wiederum mit einer beträchtlichen Überschreitung des anvisierten Zieles abgeschlossen werden konnte.

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Der Verwaltungsrat

Aktienkapital-Erhöhung

Erfreulicherweise konnte die Kapitalerhöhung nach Verlängerung der Zeichnungsfrist bis zum 31. Januar 1987 mit einer Überzeichnung abgeschlossen werden. Es konnten alle Zeichner berücksichtigt werden.

Am 4. April 1987 findet in Winterthur im Technorama die ausserordentliche Generalversammlung statt, um den statutarisch erforderlichen Beschluss der Kapitalerhöhung zu fassen. Allen Aktionären wurde die Einladung mit dem Stimmrechtsausweis bereits zugestellt. Zur Teilnahme an der ausserordentlichen Generalversammlung ist der Stimmrechtsausweis vorzuweisen. Sollte es Ihnen nicht möglich sein, persönlich teilzunehmen,

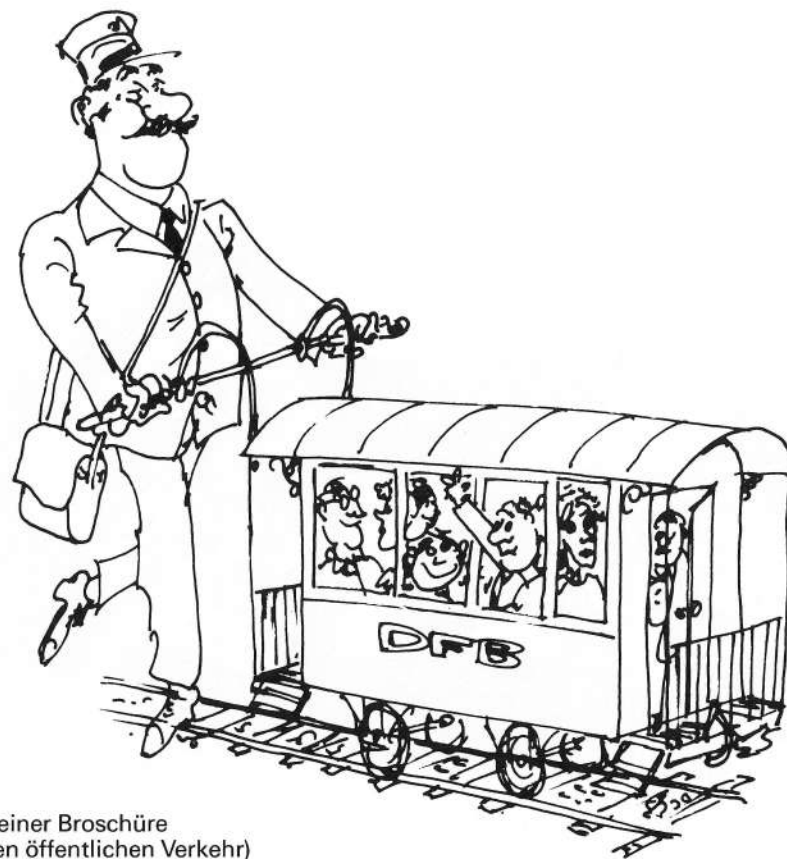
sind Sie gebeten, die Vollmacht *unterzeichnet* zu retournieren, damit der Verein Furka-Bergstrecke Ihre Stimmen vertreten kann.

Die Auslieferung der neuen Aktien aus der Kapitalerhöhung 1986 wird nach erfolgtem Druck Anfang Juni 1987 erfolgen.

Allfällige Adressänderungen wollen Sie bitte an das Sekretariat, bisherige Aktionäre unter Angabe der Aktiennummer(n), melden.

Wir sind Ihnen sehr dankbar dafür. Die ordentliche Generalversammlung wird im Juni 1987 stattfinden. Die Einladungen dazu werden zu gegebener Zeit zugestellt.

Sekretariat DFB



(Aus einer Broschüre für den öffentlichen Verkehr)

Handel mit Aktien der DFB

Auch nach Abschluss der überaus erfolgreichen Zeichnungsaktion 1986 hält das Interesse am Erwerb von Aktien der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG unvermindert an.

Da die Aktien der DFB nicht im Börsenhandel gekauft beziehungsweise verkauft werden können, übernimmt der Verein Furka-Bergstrecke ab sofort eine Mittlerfunktion zwischen Personen, die Aktien kaufen wollen und solchen, die verkaufen möchten.

Schriftliche Angebote und Nachfragen nimmt folgende Stelle gerne entgegen: Verein Furka-Bergstrecke, Zentralsekretariat, Postfach 3468, 4002 Basel.

Souvenirs

Les très belles lithographies de Walter Bigler (voir aussi la page-titre des actions)

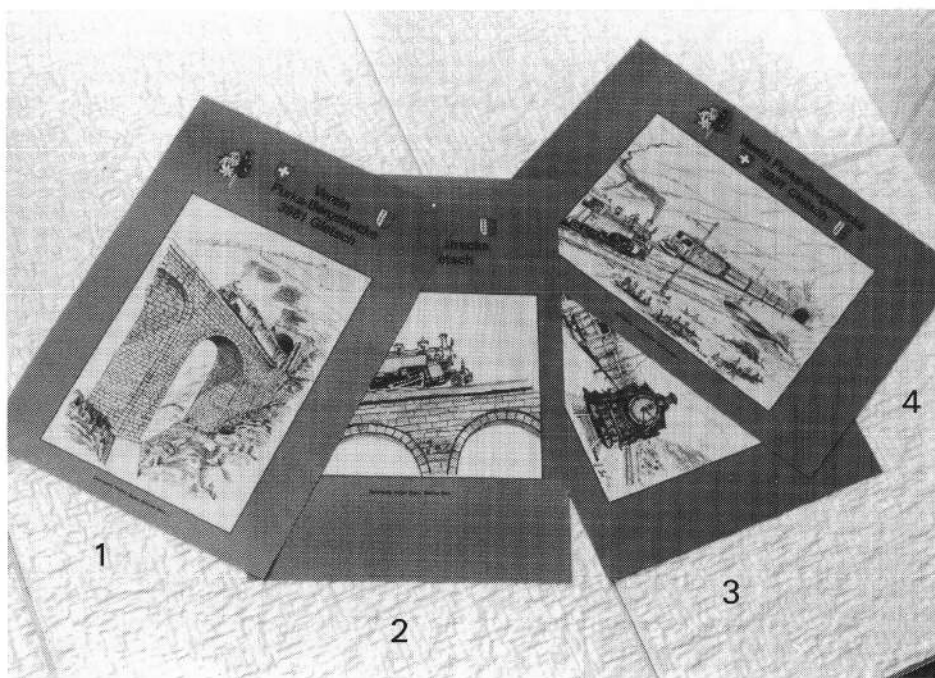
avec un cadre brun clair de format 42×30 cm (A3) peuvent être obtenues auprès de l'association de la ligne sommitale de la Furka, section de Berne, case postale 129, 3098 Köniz. Prix: Fr. 25.— pièce et Fr. 4.— de port par envoi. Livraison avec facture. Prière de ne pas oublier de mentionner le numéro de la lithographie lors de la commande!

Souvenirs

Die sehr schönen Lithografien von Walter Bigler (siehe auch Aktienkapital) mit hellbrauner Umrandung in der Grösse 42×30 cm (A3), sind erhältlich bei Verein Furka-Bergstrecke, Sektion Bern Postfach 129, 3098 Köniz

Preis pro Stück sFr. 25.—, zuzüglich Versandkosten pro Sendung sFr. 4.—
Versand gegen Rechnung

Nicht vergessen: Nummer(n) der gewünschten Lithografie(n) angeben!

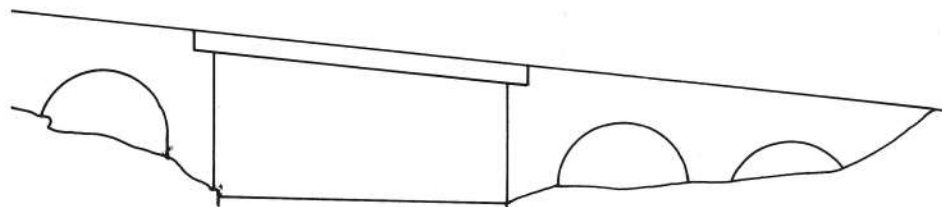


Le pont du Lammen

Dans le bulletin d'information 1/86 nous avons parlé de la démolition partielle du pont du Lammen. La photographie illustrant l'article donnait l'impression que seule la route allait être reconstruite. En réalité, il n'en est rien. Seule la partie centrale de l'ouvrage a été détruite. Le nécessaire a été fait pour qu'un élément métallique puisse venir s'adapter sur les constructions de pierres préservées de chaque côté de la route. Il est à noter à ce propos que les responsables de l'entreprise engagée ont travaillé avec beaucoup de soin. Les pierres d'origine ont été réutilisées pour la reconstruction des piliers. Tout laisse paraître comme si le pont n'avait jamais reçu de retouche.

Mais pourquoi a-t-on dû faire ces travaux? Le 17 juin 1986, la route du col du Grimsel était à nouveau ouverte au trafic routier. Après certains travaux, les véhicules de plus de 2,5 mètres de largeur y étaient désormais admis. La voie d'accès par le tronçon de la route de la Furka en-

tre Oberwald et Gletsch doit aussi permettre le passage de ce genre de trafic. Mais le dernier obstacle sur la route de la Furka était constitué par le pont du Lammen. Celui-ci, avec son virage étroit dans la courbe du trafic descendant ne laissait pas la hauteur nécessaire pour le passage de véhicules de grand gabarit. La discussion tourna alors autour de deux variantes: 1. démolition totale du pont, nivellement et élargissement de la chaussée, reconstruction d'un pont dans le futur; 2. maintien du pont, mais remblaiement du côté vallée et minage de rochers côté montagne, déblaiement des rochers et nivellement de la chaussée à la hauteur du pont. Ces deux solutions auraient été beaucoup trop onéreuses pour les finances de l'association et de la DFB. D'autre part, ni l'une ni l'autre des deux solutions n'auraient pu être réalisées en raison des délais à tenir. Ce fut donc finalement un compromis entre ces deux extrêmes qui fut adopté et a donné le résultat visible actuellement.

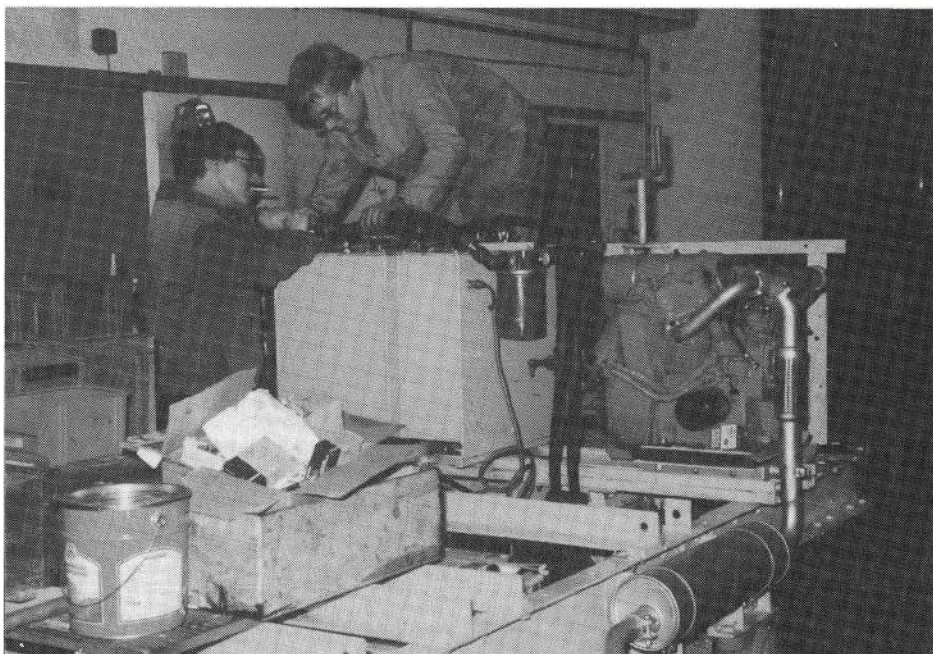


Le croquis ci-dessus montre le profil du pont du Lammen après l'installation de la nouvelle partie métallique. Financièrement cette solution est acceptable. Les travaux préparatoires pour l'adaptation d'un ancien pont métallique vont être effectués cet hiver par un groupe de travail.

Le Xmh 1/2

Afin que l'engagement de la troupe de Goldau prévu pour le début du mois d'août 1986 puisse se faire de manière efficace, nous avons dès l'automne 1985 recherché un véhicule de voie à écartement métrique. Le véhicule à deux essieux découvert auprès des RhB servit à des travaux de construction et d'entre-

tien du tunnel de l'Albula et séjournait, oublié, sur un bout de voie détaché du réseau à la gare de Spinass. L'engin de 800 kg (longueur 2,72 m, largeur 1,39 m) fut conduit par train jusqu'à Goldau. En constatant que l'acquisition de ce véhicule allait nous poser des problèmes pour une traction manuelle,



Le véhicule Xmh 1/2 est techniquement amélioré dans l'atelier et préparé pour la prochaine saison.

l'idée naquit dans notre groupe de le motoriser. Les roues du véhicule ont d'abord été démontées pour recevoir un traitement de rajeunissement (diamètre des roues = 530 mm). A cette occasion un pignon pour la traction à adhésion a été monté sur l'essieu.

En même temps, les disques pour la traction à crémaillère étaient montés et contact pris avec une entreprise spécialisée en hydraulique. Le pont de chargement, trouvé dans une entreprise de démolition de voitures, reçut sur trois côtés un système de bascule complété plus tard par un cylindre télescopique avec pompe hydraulique à main.

Le véhicule une fois peint en jaune, il fut acheminé à Rotkreuz pour l'installation par une entreprise spécialisée du système hydraulique complet. Grâce à l'incorporation d'un réservoir hydraulique à huile de 100 litres, le refroidissement du moteur a pu être résolu.

L'installation électrique comporte une batterie d'allumage performante, des phares halogènes, un compteur et un claxon. La tare se monte à 2,2 tonnes.

Lors de la mise en service, le choix du système hydraulique s'avéra très judicieux. Avec un véhicule fortement chargé (jusqu'à 3 tonnes), la vitesse peut se régler sans à-coups. Grâce aussi au moteur diesel performant, la vitesse passait ainsi de 25 à 15 km/h et de 6 à 4 km/h sur les tronçons à crémaillère.

Après avoir traversé quelques petites maladies de jeunesse et transporté quelque 100 tonnes de matériel, le véhicule a prouvé ses capacités. Il séjournera cet hiver à Goldau pour que quelques modifications de détails puissent lui être apportées et nous aidera à nouveau l'an prochain à nous rapprocher de notre but.

Manfred Willi

Baubericht 1986

Das für die Bausaison aufgestellte Arbeitsprogramm konnte durch den Einsatz von aktiven Mitgliedern und Fachleuten im Bereiche Depot und Bahnhofgebäude Gletsch grösstenteils erfüllt werden. Unterstützung gaben auch zwei Lehrlingsgruppen der Chemiefirma Sandoz AG.

Bahnhofgebäude

Im Innern des Gebäudes ennet dem Roten wurden faule Bodenbretter ersetzt, Türen abgelautet und neu gestrichen. Zur allgemeinen Sicherheit wurden alle Elektroinstallationen kontrolliert, ergänzt und die Beleuchtung verbessert. An den Fenstern und Aussentüren wurden inwendig Verriegelungen angebracht, um Einbrüche möglichst zu verhindern. Neue, von aussen einsetzbare Schutzläden wurden gezimmert und an den Türen montiert.

Areal

Bei der Brücke und auf den Stützmauern wurden Geländerpfeiler ergänzt, gerichtet, entrostet und neu gestrichen. Durch die Firma Walpen AG wurde die gelesseitige Stützmauer im unteren Bereich neu verfugt und mit Dränageröhren versehen. Auf der Mauerkrone wurde in Fronarbeit im Bereich der gefährdeten Mauer ein Sickerbetonriegel mit Entwässerungsleitung erstellt.

Der «Felssturz» bei der Kreuzungsweiche konnte ohne Sprengung mit einem grossen Pneuclader ohne nennenswerte Schäden abgeräumt werden. Zur Erschliessung wurde ein neues 380-Volt-Kabel vom Bahnhofgebäude zum Depot verlegt.

Depot

Im Depot wurde die hauptsächliche Arbeit geleistet. Die neu erstellte und modern eingerichtete Küche konnte dank der neuen Zuleitung ans elektrische Netz angeschlossen werden, auch für die noch einzurichtende Werkstatt steht Starkstrom zur Verfügung. Im ganzen Gebäude wurden die elektrischen Installationen erneuert, sogar das Verteiltableau wurde neu erstellt.

Das im ersten Stock liegende Massenlager wurde mit neuen Bettlägern versehen, es stehen somit in zwei Räumen zehn Liegeplätze bereit. Das Massenlager erhielt auch doppeltisolierte Fenster, elektrische Heizungen, und das Zwischendach wurde komplett saniert, womit Wasserschäden der Vergangenheit angehören dürften. Elektrische Heizkörper wurden auch in der Küche und im neuen WC installiert. Die Treppe zum Massenlager wurde versetzt und mit einem neuen Geländer versehen.

Eine besonders schwierige, arbeitsintensive und dreckige Arbeit war die Freilegung der zweiten Servicegrube. Die Auflager zur Lagerung der Oberleitungsmaassen, wie sie die FO über den Winter gebrauchte, mussten entfernt werden. Um die bereits bestehende Grube und den neuen Hallenboden nicht zu zerstören, mussten Pneuclader und Drahtseil-Struppen eingesetzt werden. Verfaulte Holzbalken, die die ehemals bereits bestehende Grube abgrenzten, wurden entfernt und durch neue Holz-Schienenlager ersetzt. Nun konnte der mit Schlacke, Russ und Steinen angefüllte Graben ausgebuddelt werden.

Als letzte grosse Herbstaktion wurde der restliche Depotboden mit Verbundsteinen belegt.

Beat Scheuter

Sandoz-Lehrlinge an der Bergstrecke

In zwei einwöchigen Sommerlagern arbeiteten 22 Lehrlinge des Sandoz-Ausbildungszentrums Muttenz (SAZM) in Gletsch.

Der Einsatz galt vor allem dem Depot, dem Stationsgebäude und der Umgebung des Bahnhofs Gletsch. Die mühsamste und zeitweise sehr schmutzige

Arbeit war der Aushub der zweiten Revisionsgrube des Depots. Grosse Mengen Steine und Erde, vermischt mit Unmengen von Russ- und Kohlenstaub, wurden hinausbefördert.

Hugo Mohler und Marc Joset waren als SAZM-Leiter mit dabei, bauseits standen Beat Scheuter und Rolf Cuttat im Einsatz. Durch das erstmalige gemeinsame Zusammenwirken der Beteiligten mussten sich die Organisation und gegenseitige Absprache erst einspielen. Dies geschah oft blitzartig, hin und wieder auch harzig.

Die neuerstellte Unterkunft und die Rotenküche im Depot wurden in Betrieb genommen. Die Mitwirkung von Frau Mohler hat den Start enorm erleichtert. Ein guter Wettergott trug das Seine zum Gelingen bei. Das Lager Gletsch war einer von rund zwanzig gemeinnützigen SAZM-Einsätzen des Sommers 1986. Wir sind für die Arbeit der SAZM-Lehrlinge und die Unterstützung durch Sandoz sehr froh. Damit wurden weitere Bausteine auf dem langen Weg zur Wiedereröffnung der Furka-Bergstrecke gesetzt.

Willi Rehmann



Ambiance matinale dominicale sur l'aire de la gare de Gletsch. La tranchée pour le câble électrique du dépôt.

Rapport de construction 1986

Grâce à l'engagement de membres et de spécialistes actifs dans l'aire du dépôt et de la gare de Gletsch, le programme de la saison de construction a pu être exécuté en grande partie. Deux groupes d'apprentis de l'entreprise Sandoz ont également apporté leur contribution.

Bâtiment de la gare

A l'intérieur du bâtiment, côté Rhône, des morceaux de plancher pourri ont dû être remplacés et des portes ont été lessivées et repeintes. Pour la sécurité générale, toutes les installations électriques ont été contrôlées, complétées et l'éclairage

a été amélioré. Des verrous ont été posés à l'intérieur des fenêtres et des portes extérieures afin d'éviter pour autant que faire se peut les effractions. De nouveaux volets à encastrer de l'extérieur ont été fabriqués et montés sur les portes.

Aire de la gare

Sur le pont et les murs de soutènement l'armature des garde-fous a été complétée, redressée, dérouillée et repeinte. L'entreprise Walpen SA a remis en état le mur de soutènement côté voies et placé des tuyaux de drainage. Sur la partie menacée de la crête du mur une fermeture de béton avec tuyau de drainage a été installée.

L'éboulement vers l'aiguillage de croisement a pu être enlevé sans usage de mine, mais avec l'aide d'un chargeur à pneus et sans trop de dommages. Finalement, un câble de 300 volts a été posé entre le dépôt et le bâtiment de la gare.

Dépôt

Le travail le plus important a été consacré au dépôt. La nouvelle et moderne cuisine a pu être connectée sur le réseau grâce au nouveau câble électrique qui transportera également le courant fort pour l'atelier qui reste à aménager. Dans tout le bâtiment, les installations électriques ont été renouvelées, y compris le tableau de distribution.

Le dortoir sis au premier étage a été pourvu de nouveaux lits, offrant ainsi une possibilité de repos pour 10 personnes. Des isolations doubles furent posées aux fenêtres, un chauffage électrique installé et le plafond a été complètement assaini ce qui renvoie au passé toute infiltration d'eau par le toit. Des éléments de chauffage électrique ont aussi été posés dans la cuisine et les nouveaux WC. L'escalier conduisant au dortoir a été déplacé et doté d'une nouvelle main courante.

Un travail particulièrement difficile, intense et salissant a été effectué pour la remise en état de la fosse de service. Les supports pour le stockage des pylônes de la caténaire, tels qu'ils étaient utilisés par le FO en hiver, ont dû être enlevés. Afin de ne pas endommager la fosse déjà

existante et le nouveau sol, il a dû être fait appel au chargeur. Les poutres pourries qui délimitait la fosse déjà existante ont été enlevées et remplacées. Ce n'est qu'après que la fosse a pu être débarrassée de ses pierres, scories et de sa suie. La dernière action de l'automne consista à poser les plaques de pierre pour compléter le sol du dépôt.

Beat Scheuter

Apprentis de chez Sandoz sur la ligne sommitale

En deux camps d'été d'une semaine chacun, 22 apprentis du centre de formation Sandoz à Muttenz (CFSM) ont travaillé à Gletsch.

L'engagement était surtout centré sur le dépôt, la petite gare et les environs de la station de Gletsch.

Le travail le plus pénible et parfois le plus salissant fut le nettoyage de la deuxième fosse de révision du dépôt. Une grande quantité de pierres, de terre mélangée à de la poussière de suie et de charbon a dû être déblayée et sortie du bâtiment.

Hugo Mohler et Marc Joset étaient parmi nous comme responsables du CFSM, alors que Beat Scheuter et Rolf Cuttat s'occupaient des questions de construction. Le groupe a d'abord dû se roder quelque peu avant de trouver une organisation et un mode de fonctionnement adéquat. Cela se passa souvent sans difficultés, et l'une ou l'autre fois avec quelques frottements.

Les nouveaux dortoirs installés dans le dépôt ainsi que la cuisine ont été mis en service. La collaboration de Madame Mohler a beaucoup aidé cette mise en route. De plus, les dieux du ciel nous ont été favorables, ce qui a facilité notre entreprise.

Le camp de Gletsch était l'un des 20 engagements d'utilité publique du CFSM de l'été. Nous apprécions le travail des apprentis du CFSM et le soutien de Sandoz à leur juste valeur. Ainsi une pierre de plus a été posée sur le chemin de la remise en service de la ligne sommitale de la Furka.

Bauprogramm 1987

Schwerpunkte:

Strecke Oberwald—Gletsch

km 41,500—46,200

Allg. Arbeiten: Rodungsarbeiten, Felsräumung, Entwässerungsarbeiten

Termin: August 1987

Ersatz Lammenviadukt

km 42,800

Antransport, Montage der Stahlbrücke, Wiedermontage Gleis und Zahnstangen

Termin: 2. Hälfte Mai 1987

Depot Gletsch:

km 46,050

Fertigstellungsarbeiten

Termin: Juli/August 1987

Strecke Gletsch—Muttbach

km 46,200—49,850

Sanierung Stützmauern etwa 120 m' im Bereich km 47,000—48,000

Termin: 2. Hälfte August 1987

Strecke Furka—Tiefenbach

km 52,000—55,350

Allg. Arbeiten: Entwässerungsarbeiten, Räumarbeiten Fels- und Erdmaterial

Termin: Juli 1987

Strecke Tiefenbach—Realp

km 55,350—58,800

Tunnel I, km 56,550, Sanierung Gewölbepartie (Einsturztrichter) Seite Realp, etwa 8 m' Länge

Tunnel II, km 56,800, Sanierung Tunnelwand Seite Tiefenbach, rechts etwa 20 m²

Tunnel III, km 56,950, Sicherungsarbeiten am Fels beim Portaleingang Seite Realp (Einsturz), Rekonstruktion Gewölbe und teilweise Tunnelwand, rechts etwa 8 m' Abtrag des eingestürzten Materials

Termin: Juli 1987

Auf der ganzen Strecke:

Entwässerungsarbeiten, Räumarbeiten Fels- und Erdmaterial, Rodungsarbeiten

Programme de construction 87

Points forts

Ligne Oberwald—Gletsch

km 41.500—46.200

Travaux généraux: travaux de drainage et de défrichage, déblaiement de rochers. Délai: Août 87.

Remplacement pont du Lamm

km 42.800

Transport, montage du pont métallique, réinstallation des voies et de la crémaillère. Délai: 2e moitié de mai 87.

Dépôt de Gletsch

km 46.050

Travaux de finition. Délai: Juillet/août 87.

Ligne Gletsch—Muttbach

km 46.200—49.850

Assainissement mur de soutènement d'env. 120 m entre km 47.000 et 48.000. Délai: 2e moitié août 87.

Ligne Furka—Tiefenbach

km 52.000—55.350

Travaux généraux: drainage, déblaiement de rochers et de terre. Délai: Juillet 87.

Ligne Tiefenbach—Realp

km 55.350—58.800

Tunnel I: assainissement de la voûte côté Realp; longueur env. 8 m.

Tunnel II, km 56.800: assainissement paroi droite côté Tiefenbach, env. 20 m².

Anmeldung

zur Arbeitswoche auf der Furka-Bergstrecke.

Absender:

Name _____ Vorname _____

Beruf _____ Alter _____

Strasse _____ Hausnummer _____

Postleitzahl _____ Ort _____

Tel. Privat _____ Geschäft _____

Weiter sind dabei:

Name	Vorname	Alter	Handwerkli. Fähigkeiten bzw. Ausbildung als:
------	---------	-------	--

1) _____

2) _____

3) _____

4) _____

Wir reisen an für Arbeitswoche	29	(11.—17.7.87)	<input type="checkbox"/>
(bitte ankreuzen)	30	(18.—25.7.87)	<input type="checkbox"/>
	34	(15.—21.8.87)	<input type="checkbox"/>
	35	(22.—29.8.87)	<input type="checkbox"/>

Wir/ich sind/bin für Quartier selbst besorgt	<input type="checkbox"/>
Wir/ich wünsche(n) Unterbringung	<input type="checkbox"/>
im Touristenlager	<input type="checkbox"/>
im Hotel «Glacier du Rhône»	<input type="checkbox"/>
Wir/ich komme(n) als Camper	<input type="checkbox"/>

Bitte vollständig ausgefüllt einsenden bis 1.3.87 an:
Bauleitung DFB, Rolf Cuttat, Postfach 613, CH-3072 Ostermundigen/Schweiz, Telefon 031/514885.

Inscription

pour la semaine de travail sur la ligne sommitale de la Furka.

Je/ nous soussigné(s):

Nom	Prénom
Profession:	Age
Rue	No
NPA	Localité
Tél. privé	prof.

Autres participants:

Nom	Prénom	Age	Capacités manuelles ou formation professionnelle
1)			
2)			
3)			
4)			

J'arrive/ nous arrivons pour la semaine de travail du (marquer d'une X ce qui convient)	29 (11.-17.7.87)	<input type="checkbox"/>
	30 (18.-25.7.87)	<input type="checkbox"/>
	34 (15.-21.8.87)	<input type="checkbox"/>
	35 (22.-29.8.87)	<input type="checkbox"/>

J'ai/ nous avons réservé un logement		<input type="checkbox"/>
Je désire/ nous désirons loger	en dortoir	<input type="checkbox"/>
	à l'hôtel «Glacier du Rhône»	<input type="checkbox"/>
Je fais/ nous faisons du camping		<input type="checkbox"/>

Prière de compléter et retourner jusqu'au 1.3.87 à:
 Direction de la construction DFB, Rolf Cuttat, case postale 613, CH-3072 Ostermündigen, Téléphone 031/51 48 85.

Tunnel III, km 56.950: travaux de sécurité sur le rocher à l'entrée du tunnel côté Realp (éboulement); reconstruction de la voûte et en partie de la paroi droite, env. 8 m; déblaiement du matériau d'éboulement. Délai: Juillet 87.

Sur toute la ligne:
 Drainage, défrichage, déblaiement de rochers et de terre.

Für die Gewährleistung der Verpflegung unserer Mitglieder während der Bauwochen vom 11. bis 25. Juli in Realp und vom 15. bis 29. August in Gletsch suchen wir eine(n)

Köchin/ Koch

Angesprochen sind Personen, die für 40 oder mehr Leute kochen können. Sämtliche Einrichtungen sind vorhanden! Anmeldungen bitte an die Bauleitung der DFB.

Activities of the Society during 1986

On Saturday 12th April the society held its Annual General meeting in the Cosmorama Hall of the Transport Museum in Lucerne at 11.15 am. This was attended by well over 100 persons and discussions continued well into the afternoon. On completion a film about the FO railway was shown.

As soon as the snow had melted sufficiently to allow members to visit the line, work by volunteers continued. At the station in Gletsch work continued on the project to provide overnight accommodation with a kitchen and a sleeping area. Above Realp a group of Rover scouts with a self-built diesel driven rail wagon started work repairing the first arch of the Alt-Senntum-Stafel tunnel that had collapsed. This was during the week of 9-17th August and their work was of a very high standard. The Geneva branch of 28 members visited the Oberwald- Gletsch section on 16th/17th August, which included a walk through the Looptunnel.

On 27th September and again on 18th October the Central Switzerland branch of the Society completed two days clear-

ing out ditches next to the line so that rainwater and melted snow will be able to run freely away. This was near Tiefenbach. Their activities were shown on Swiss TV on 19th October, and also included an interview of the President, Mr Alfred Gysin.

The Limited Company's plan to sell shares to the value of SFr. 600,000 was extended to 31st January 1987. This has now been covered.

The 1987 programme now includes the firm dates for the week long volunteer work. There will be two possibilities and everyone is welcome. They are 18th July-31st July (near Realp), and 1st August-15th August (Gletsch).

Due to the closure of the Swiss Embassy in Hanoi, the contact with the Vietnamese authorities regarding the purchase and return of the locomotives has been broken. Other ways of reopening a dialogue are being actively pursued. Issue 2-3/86 (only French/German) shows two photos of the locomotives taken in Autumn, 1985.

Rupert Taylor

La locomotive de chantier HGm 2/2

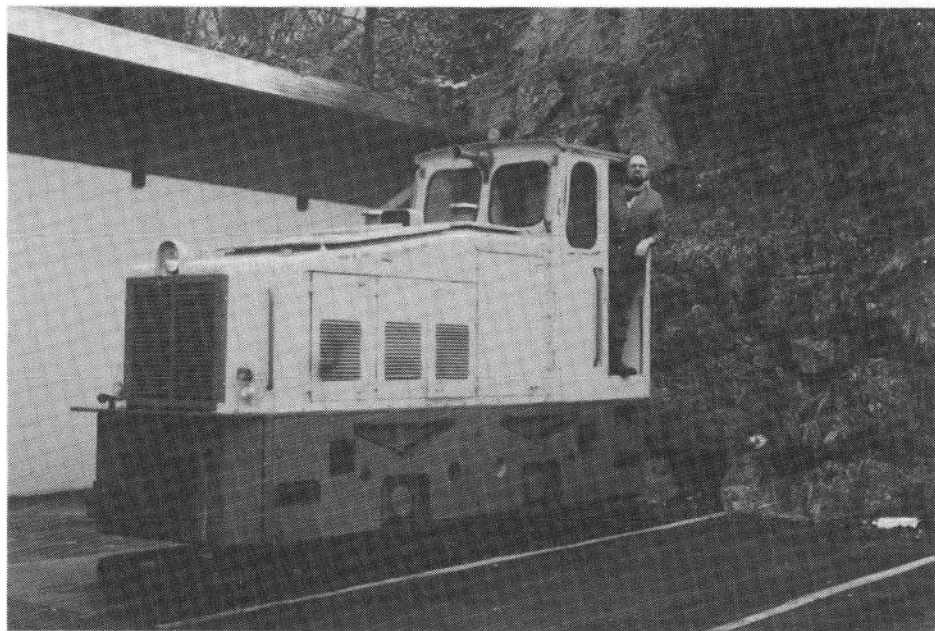
Notre projet de mettre en service, étape par étape, la ligne sommitale demande encore une importante activité de construction sur la ligne. Ces tâches ne peuvent être effectuées que si la courte saison de construction est utilisée de bonne manière. Un aspect non négligeable de ce travail est le transport du matériel de construction, de la main d'œuvre et des outils de travail sur les divers points du chantier ou encore le déblaiement de la neige.

Le Xmh 1/2 (voir bulletin 2/3 86) a certes rendu d'appréciables services pendant la saison 86, mais son manque de puissance pour certains types d'engagements a motivé un groupe à étudier une solution différente et complémentaire.

Après mure réflexion, le choix s'est porté sur une locomotive diesel d'occasion à deux essieux. Avant l'achat de nombreux

points ont été clarifiés. La possibilité d'intégrer un moteur à crémaillère dans le système de propulsion s'est montré comme techniquement réalisable. Que s'est-il passé entretemps? La locomotive a été transférée de Langenthal à Goldau à mi-novembre 86. Un examen technique démontra que tous les organes vitaux de la machine étaient en état de fonctionnement et qu'ils avaient été récemment révisés. Dès le départ, il avait été convenu de démonter complètement la locomotive et de soumettre toutes les parties à une révision pour se protéger d'éventuelles surprises pendant les travaux de transformation.

Le 6 décembre 86 commença le grand démontage de la machine. Le même jour au soir le travail était terminé et toutes les pièces stockées avec soin. Depuis lors, des centaines d'heures de travail bé-



Die Diesellok «Deutz» (später HGm 2/2) kurz nach Eintreffen in Goldau (November 1986)

La locomotive «Deutz» (plus tard HGm 2/2) peu après son arrivée à Goldau (novembre 86).

névoles ont été consacrées au rafraîchissement des diverses pièces. Le moteur diesel, les mécanismes du transformateur, les essieux, la suspension, le pot d'échappement et plus particulièrement le moteur à crémaillère et les tambours de freins sont déjà prêts à être installés. La caisse de la locomotive lourde de huit tonnes a été adaptée à la nouvelle structure par une entreprise spécialisée. Que va-t-il se passer maintenant? En février 87 les essieux et les mécanismes doivent être installés dans la caisse de la locomotive. La cabine de conduite va être agrandie et recevra un système de commande

et un tableau d'instruments modernes. Un problème très délicat est posé par le système de freins. La locomotive sera repeinte à l'intérieur comme à l'extérieur. Le groupe de construction espère pouvoir mettre en service la machine pour la saison 87. Mais des milliers d'heures de travail sont encore nécessaires pour terminer l'entreprise. Les spécialistes et les idéalistes qui sont prêts à nous donner un coup de main peuvent s'adresser n'importe quel jour de la semaine à W. Willi, téléphone 041/821193 (heures de bureau). Travail sur la locomotive: chaque samedi.

Die Baulok HGm 2/2

Unser Projekt, die Bergstrecke baldmöglichst etappenweise in Betrieb zu nehmen, erfordert noch eine umfangreiche und aufwendige Bautätigkeit an der Strecke. Diese Aufgaben können nur erfüllt werden, wenn die kurze Zeit der Bausaison gut genutzt wird. Ein nicht weniger wichtiger Aspekt ist ein effizienter Transport von Baumaterial, Geräten und Personal für die Bauaufgaben bzw. für die Schneeräumung.

Nachdem der Xmh 1/2 (siehe Heft 2/3, 86) in der Bausaison 1986 sehr gute Dienste geleistet hat, aber für grössere Einsätze doch etwas zuwenig leistungsfähig ist, wurde durch eine Gruppe eine andere und zusätzliche Möglichkeit geprüft.

Nach reiflicher Überlegung wurde eine zweiachsige Occasions-Diesellok beschafft. Vor dem Kauf sind jedoch umfangreiche technische Abklärungen getroffen worden. Die Möglichkeit, in das bestehende Antriebssystem einen Zahnradantrieb einzubauen, erwies sich als möglich und technisch machbar. Was ist in der Zwischenzeit geschehen? Die Lok wurde Mitte November 1986 von Langenthal nach Goldau überführt. Eine technische Prüfung ergab, dass alle Hauptaggregate der Lok funktionstüchtig waren und sogar erst kürzlich revidiert worden sein mussten. Von Anfang an wurde entschieden, die Lok komplett

zu zerlegen, alle Teile einer umfassenden Revision zu unterziehen und uns so während des Umbaus vor Überraschungen zu schützen.

Am 6. Dezember 1986 begann nun die grosse Zerlegung der Lok. Noch gleichentags war die Lok total zerlegt und die Kleinteile sauberlich palettisiert. Hunderte von Frondienststunden wurden in der Zwischenzeit bereits aufgewendet, um die einzelnen Lokteile zu erneuern. Der Dieselmotor, Turbo-Wandlergetriebe, Achslager, Federn, Auspuffanlage und vor allem der Zahnradantrieb und Bremstrommeln sind bereits einbaufertig vorbereitet. Der rund acht Tonnen schwere Lokrahmen ist bei einer Spezialfirma an das neue Konzept angepasst worden.

Was geschieht demnächst? Im Februar 1987 sollen Achsen und Getriebe in den Rahmen eingebaut werden. Die Führerkabine erfährt eine Vergrößerung, und geplant ist eine moderne und aufwendige Bedienungs- und Instrumentenanlage. Ein sehr heikles Problem bietet die Lösung des Bremssystems.

Die Lok wird innen und aussen einen kompletten Neuanstrich erhalten. Die Baugruppe hofft, die Lok zur Bausaison 1987 rechtzeitig in Betrieb nehmen zu können. Für die Fertigung der Lok sind aber noch Tausende von Frondienststunden