

2/87 **RETTET**
DIE
FURKA-BERGSTRECKE



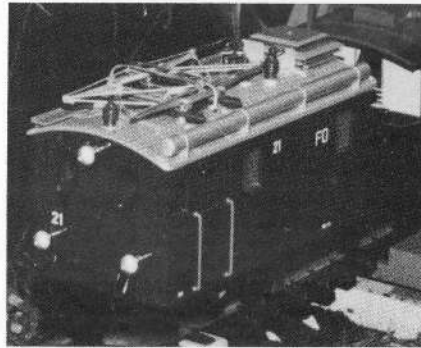
Verein 3981 Gletsch
furka bergstrecke

Sonderangebot

für die Mitglieder des Vereins Furka-Bergstrecke

Semaphore

FO-Zahnradlok
HGe 2/2 Nr. 21
funktionsfähig (M 1:22,5)
Meterspur (45 mm)
LGB Art. 2046

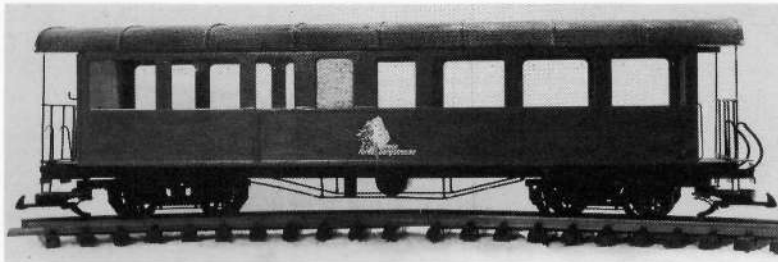


solange Vorrat **Fr. 495.—**
(Katalogpreis Fr. 650.—)

Das Sonderangebot ist bis 31.8.1987 befristet.

Ebenfalls lieferbar sind die Zahnstangen und die Zahnstangenhalter.

Dazu passend BFD-Vierachser Holzbausatz SRM **Fr. 249.—** komplett.
SRM



Lok und Wagen eignen sich auch vortrefflich als Schmuckstück für Ihr Studio, Ihre Wohnwand oder als Diorama-Fahrzeuge (Gesamtlänge max. 90 cm)

Am besten sofort bestellen!

Bestellung an:



**Semaphore
Modellbahnen**
Ihr Partner für grosse Sporen
• Direktversand
• Generalvertretungen
• Zubehör, Sound, Einzelteile

**Grossbahn-
Boutique**

Bachletenstrasse 18
CH - 4054 Basel
Tel. (061) 54 25 35

Der Unterzeichnete bestellt folgendes:

- FO-Lok Art. 2046 LGB zu Fr. 495.—
- Zahnstangen 30 cm
- Zahnstangenhalter dazu
- SRM BFD-Wagen-Baus. zu Fr. 249.—

Datum: _____ Unterschrift: _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Ort: _____ Tel.: _____

Mitteilungsblatt
Bulletin d'informations

2/87

Mai
mai



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3981 OBERWALD

4e année
Tiré à 5000 exemplaires
quatre fois par an

4. Jahrgang
Auflage 5000 Stück
erscheint 4mal jährlich
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 Unterefelden

Übersetzungen / Traductions:

Hans Maurer, 1233 Bernex
Rupert Taylor, 6027 Römerswil

Druck / Imprimé par:

Dietschi AG, Buchdruck-Offset, 4437 Waldenburg





SYSTEM LOFT ges. geschützt

PFLANZENWAND GEGEN LÄRM

Der natürliche Lärmschutz



Eine lebende Mauer zwischen Lärm und Ruhe.

LS Lärmschutzbau AG

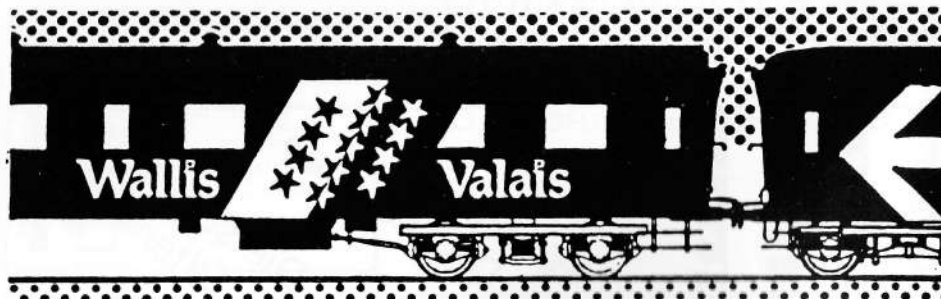
Generalvertretung Schweiz, Gubelstrasse 5, 6300 Zug, 042 2133 70

Verlangen Sie unsere Dokumentation

Name:

Strasse:

PLZ/Ort:



DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG CH 3981 OBERWALD

Einladung zur 1. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

Samstag, 27. Juni 1987, um 15.00 Uhr im Hotel «Hilton», Basel

Traktanden:

1. Begrüssung und Orientierung
2. Genehmigung Protokoll der ausserordentlichen Generalversammlung vom 4. April 1987
3. Genehmigung Geschäftsbericht 1986
- 4.1 Genehmigung Jahresrechnung 1986
- 2 Beschlussfassung Verwendung Geschäftsergebnis
5. Entlastung Verwaltung
- 6.1 Ergänzungswahlen Verwaltungsrat
- 2 Wahl Verwaltungsratspräsident
- 3 Wahl Verwaltungsratsvizepräsident
7. Wahl Kontrollstelle
8. Antrag Erhöhung Aktienkapital
9. Antrag H.F. Stauffer Konzept Instandstellung / Betriebsaufnahme
10. Varia

Stimmrechtsausweise werden den Aktionären zugestellt.

Protokoll, Geschäftsbericht, Jahresrechnung und Kontrollstellenbericht liegen am Sitze unserer Gesellschaft bei Herrn A. Hischer, c/o Raiffeisenkasse, Oberwald, zur Einsicht auf.

Stimmberechtigt sind die im Aktienregister eingetragenen Aktionäre.

3981 Oberwald, 27. Mai 1987

Der Verwaltungsrat

Vorliegende Einladung wurde am 27. Mai 1987 statutengemäss im Schweizerischen Handelsamtsblatt publiziert.

Bericht über die ausserordentliche Generalversammlung

Am 4. April 1987 konnte der Vorsitzende, Herr A. Gysin, 252 Aktionäre im Auditorium des Technoramas in Winterthur begrüßen. Nach kurzen einleitenden Worten wurde eine eindrückliche Diashow über die bis heute ausgeführten Arbeiten gezeigt. So etwa von den Sanierungsarbeiten am Altsenntum-Stafel-Tunnel, von Renovationsarbeiten im Bahnhof Gletsch oder vom Umbau einer Diesellok auf die Anforderungen der Furka-Bergstrecke. Anschliessend wurde über die im Jahre 1987 geplanten Arbeiten informiert. Als Schwerpunkte seien der Lammenviadukt, die Altsenntum-Stafel-Tunnel sowie zahlreiche andere Arbeiten an der Strecke erwähnt.

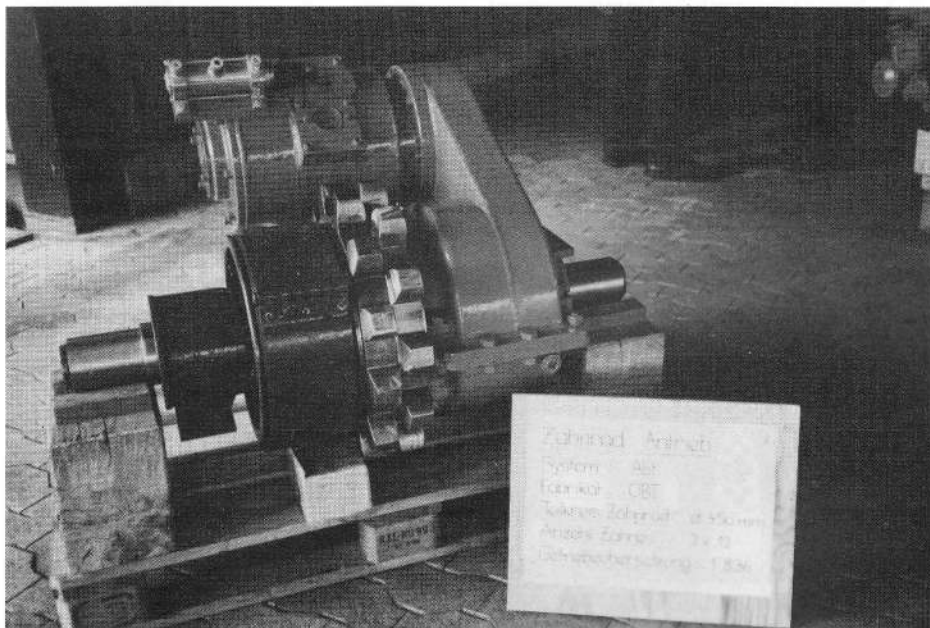
Inzwischen waren auch die Stimmverhältnisse bekannt und es konnte zu den traktandierten Geschäften geschritten werden. Ohne Diskussion wurde das Protokoll der konstituierenden Generalversammlung vom 22. Februar 1986 ge-

nehmigt. Somit konnte zu den wichtigsten Traktanden übergegangen werden. Allen Unkenrufen zum Trotz wurde die Aktienkapitalerhöhung mit Erfolg abgeschlossen. Der Versammlung konnte eine Statutenänderung beantragt werden. Der Antrag lautete auf eine Aktienkapitalerhöhung auf Fr. 820 000.—. Dieser Antrag wurde mit grossem Mehr gutgeheissen.

Auch bei den anschliessend folgenden Wahl-Traktanden folgte die Versammlung mit grossem Mehr den Vorschlägen des Verwaltungsrates. So wurden drei Herren ergänzend in den Verwaltungsrat und eine neue Revisionsstelle gewählt. Diesen Bericht soll ein Votum abschliessen, das an der Versammlung gefallen ist:

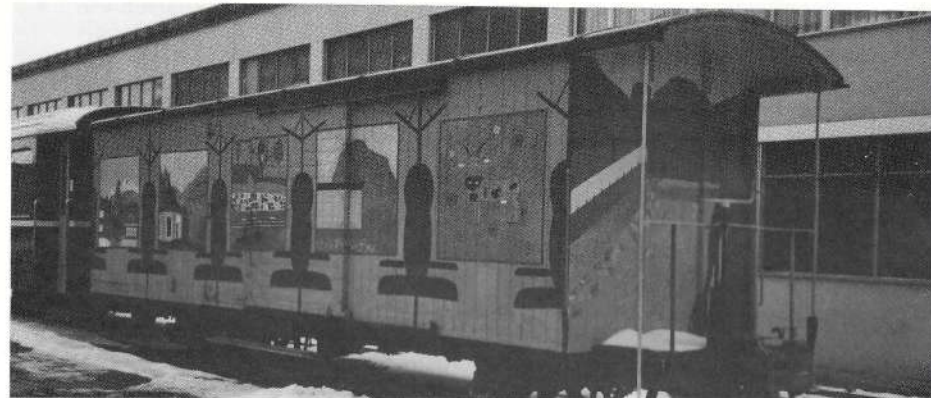
«Das Vorhaben, auf der Furka-Bergstrecke eine Touristen-Bahn zu betreiben, benötigt nur Freunde.»

Der Protokollführer



Zahnradantrieb der HGm 2/2 der DFB

Unterwegs entdeckt



Auf einem Abstellgleise der Luzern—Stans—Engelberg-Bahn entdeckten engagierte Bahnfahrer aus der Nordwestschweiz diesen schön bemalten Wagen. Recherchen haben ergeben, dass dieser ehemalige Privatwagen der Brauerei Eichhof gehörte und mit der Nummer SBB-P 8902 auf der Brünigbahn zum Einsatz kam. Bei der LSE wurde der Wagen zuerst als Tunnelunterhaltungswagen eingesetzt, dazu mussten die Schwenk-

tore durch Schiebetore ersetzt werden. Jetzt beherbergt das originelle Fahrzeug eine Modelleisenbahnanlage eines Luzerners. Bemalt haben ihn Schüler der Sekundarschule Stansstad. Die Zukunft wird eine Tournee auf den Geleisen der LSE bringen, eventuell soll noch ein Einsatz anlässlich des Jubiläums der Brünigbahn 1988 erfolgen. Später will die LSE das Fahrzeug als Dienstwagen mit Kranaufbau einsetzen.

Les «Nouvelles de Gletsch»

M. et Mme A. et C. Loretan-Mathieu, les jeunes et dynamiques gérants de l'hôtel «Glacier du Rhône» à Gletsch publient environ toutes les cinq semaines un bulletin de nouvelles pouvant intéresser les clients et leurs amis. Son but est surtout d'intéresser le public aux attractions et à l'environnement de Gletsch.

Sous le titre «Gletsch aujourd'hui et demain», l'hôtelier s'arrête à la situation de Gletsch et écrit: «Le petit hameau au pied du glacier du Rhône est aussi un des buts préférés des amis de la nature, des collectionneurs de minéraux et des randonneurs.

Malheureusement ces dernières années les rumeurs se sont répandues au sujet de la transformation du site en un vaste bassin d'accumulation pour l'utilisation

de l'énergie hydraulique. Sans aucun doute, une telle possibilité a été discutée et prise en considération.

Nous pensons personnellement qu'un tel projet ne se réalisera pas dans les prochaines 15 à 20 années. Cette réflexion est basée sur le fait que de nombreux travaux conséquents sont en cours sur la route de la Furka et celle du Grimsel. De plus, un sentier de découverte de la nature a été inauguré le 12 juin 1986. Ce sentier est facile d'accès et donne, grâce aux divers panneaux qui le jalonnent, une bonne information sur la flore et la faune des environs de Gletsch. Ce qui nous conforte encore dans notre réflexion est tout le travail entrepris par les membres de l'association pour la ligne sommitale de la Furka.

Pour ceux que cela intéresse, des exemplaires de ce «bulletin de maison» peuvent être demandés directement à: Hôtel «Glacier du Rhône», 3981 Gletsch.

Zentralstatuten



I. Sitz und Zweck

- 1.1 Unter dem Namen Verein «Furka-Bergstrecke» beziehungsweise Association «Ligne sommitale de la Furka» besteht ein politisch und konfessionell neutraler Verein im Sinne von Art. 60 ff des ZGB mit Sitz in Oberwald VS. Der Verein kann im Handelsregister eingetragen werden.
- 1.2 Der Verein besteht aus Sektionen. Sektionsstatuten und deren Änderungen sind vom Zentralvorstand zu genehmigen.
- 1.3 Zweck des Vereins ist die Erhaltung und etappenweise Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke als Ganzes.
- 1.4 Die Massnahmen erfolgen in Zusammenarbeit mit der «Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG» (DFB), und der «Furka–Oberalp-Bahn (FO).

II. Mitgliedschaft

- 2.1 Der Beitritt steht natürlichen und juristischen Personen offen. Mit ihrem Beitritt werden sie gleichzeitig und automatisch auch Mitglied der zuständigen Sektion und erklären sich bereit, dem Vereinszweck zu dienen und die Statuten und Beschlüsse zu befolgen.
- 2.2 Die juristischen Personen bezahlen das Fünffache der natürlichen Personen. Mitglieder auf Lebenszeit bezahlen das 20fache des Jahresbeitrages.
- 2.3 Ein Austritt aus dem Verein ist auf Ende des Vereinsjahres möglich. Mitglieder, welche aus dem Verein austreten, haben keinen Anspruch auf das Vereinsvermögen.
- 2.4 Die Mitgliedschaft erlischt zwölf Monate nach Ende des Vereinsjahres, für welches kein Beitrag mehr bezahlt wurde.

III. Finanzen

- 3.1 Der Verein äufnet ein Vereinsvermögen durch Erheben von Mitgliederbeiträgen, Entgegennahme von Spenden und anderen Zuwendungen.
- 3.2 Er setzt diese Mittel zweckgebunden im Sinne des Vereinszwecks ein.
- 3.3 Die Sektionen erhalten einen Anteil an den Mitgliederbeiträgen. Die Höhe wird durch den Zentralvorstand bestimmt.

IV. Versammlungen

- 4.1 Mindestens einmal pro Jahr ist eine Generalversammlung einzuberufen (in der Regel innerhalb von vier Monaten nach Ablauf eines Geschäftsjahres). Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Ein Fünftel der Mitglieder kann eine ausserordentliche Mitgliederversammlung verlangen. Das Protokoll derselben wird an der nächsten Versammlung genehmigt. Die Einladungen mit den Traktandenlisten zu diesen Versammlungen haben 21 Tage vorher zu erfolgen.
- 4.2 Geschäfte der Generalversammlung sind:
 - a) Genehmigung des Protokolls der vorjährigen Versammlung
 - b) Genehmigung des Jahresberichtes des Zentralpräsidenten
 - c) Genehmigung der Jahresrechnung und des Budgets
 - d) Entlastung des Zentralvorstandes
 - e) Bestimmen der Mitgliederbeiträge
 - f) Wahl des Zentralvorstandes und der Rechnungsrevisoren
 - g) Statutenänderungen
 - h) Varia
- 4.3 In der Vereinsversammlung hat jedes Mitglied eine Stimme. Beschlüsse werden mit der Mehrheit der Anwesenden gefasst.

V. Verwaltung

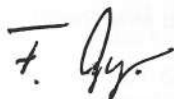
- 5.1 Der Zentralvorstand besteht aus mindestens sieben Mitgliedern. Er konstituiert sich ausser dem Zentralpräsidenten selbst. Seine Aufgaben sind:
 - a) Die Leitung des Vereins im Sinne des Vereinszwecks
 - b) Der Vollzug der Beschlüsse der Generalversammlung
 - c) Die Vertretung des Vereins nach aussen
 - d) Mutationen
- 5.2 Vorstandsbeschlüsse werden mit der Mehrheit der Anwesenden gefasst.
- 5.3 Die Sektionspräsidenten bzw. deren Stellvertreter können an den Sitzungen des Zentralvorstandes ohne Stimmrecht teilnehmen.
- 5.4 Der Verein wird verpflichtet durch die Kollektivunterschriften des Zentralpräsidenten oder des Zentralvizepräsidenten und des zuständigen Sachbearbeiters im Zentralvorstand.

VI. Allgemeine Bestimmungen

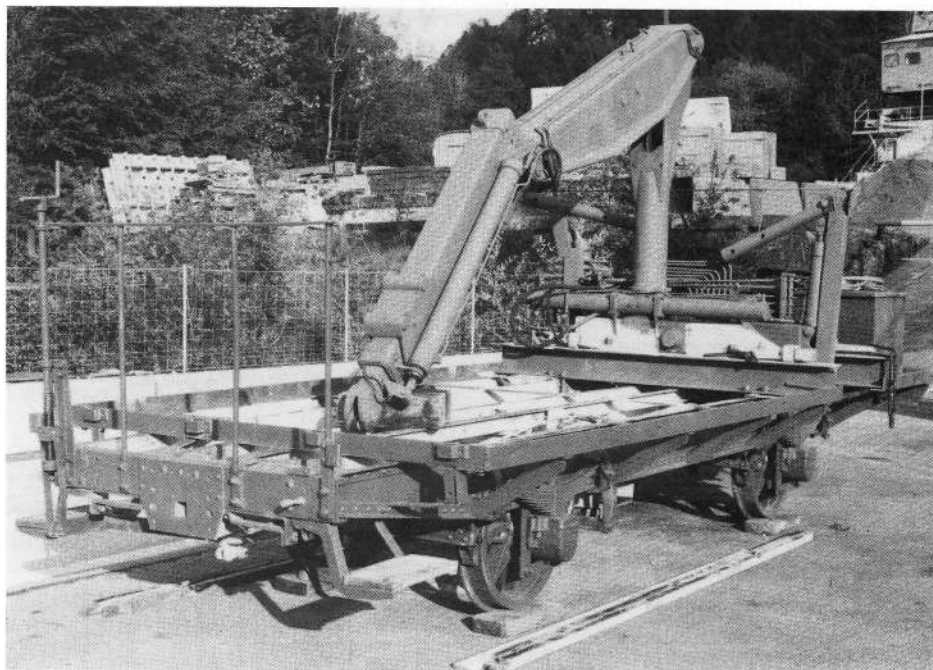
- 6.1 Eine persönliche Haftung der Vereinsmitglieder für Verbindlichkeiten des Vereins ist ausgeschlossen. Der Verein haftet lediglich mit seinem Vereinsvermögen.
- 6.2 Der Zentralvorstand kann zur Durchführung besonderer Aufgaben Sonderausschüsse und Kommissionen einsetzen. In diese können auch Personen gewählt werden, welche nicht dem Verein angehören.
- 6.3 Als Kontrollstelle werden zwei Rechnungsrevisoren bestimmt. Diese müssen nicht Mitglieder des Vereins sein.

- 6.4 Die Amtsdauer des Zentralvorstandes und der Kontrollstelle beträgt zwei Jahre. Wiederwahl ist möglich.
- 6.5 Der Zentralvorstand kann Mitglieder, welche wiederholt dem Verein Schaden zufügen, nach Anhörung, mit Zweidrittels-Mehrheit aus dem Verein ausschliessen.
- 6.6 Für Statutenänderungen oder für eine Auflösung des Vereins bedarf es der Zustimmung von zwei Dritteln der anwesenden Vereinsmitglieder.
- 6.7 Bei Auflösung des Vereins wird ein eventuelles Vereinsvermögen gemäss Beschluss des Zentralvorstandes Organisationen mit ähnlichem Zweck vermacht.
- 6.8 Diese Statuten wurden an der Gründungsversammlung vom 3. Dezember 1983 in Bern genehmigt und an den ordentlichen Generalversammlungen vom 23. März 1985 in Brig und vom 4. April 1987 in Winterthur ergänzt.

Der Zentralpräsident
Alfred Gysin



Der Zentralsekretär
Bruno Albisser

Das neueste «Kind» der «Wagen- und Lokomotivbauabteilung» der DFB:
Der X-Wagen mit Kranaufbau, «Elefant» genannt.

Jahresbericht 1986 des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Wie üblich beschränkt sich der Jahresbericht des Präsidenten auf eine kurze zusammenfassende Darstellung der Vereinsaktivitäten. Über die Arbeiten in den einzelnen Ressorts wurde in den Mitteilungsheften laufend berichtet.

Herausragendste Ereignisse im Berichtsjahr waren sicher die vom Zentralvorstand des Vereins vorbereitete Gründung der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG und der Durchbruch bei den Vertragsverhandlungen mit der Direktion der Furka-Oberalp-Bahn betreffend Übernahme der Bergstrecke. Damit sind endlich die Voraussetzungen geschaffen, um beim Bundesamt für Verkehr ein Konzessionsgesuch für die Wiederinbetriebnahme der Strecke einzureichen.

Ein enormes Arbeitspensum wurde 1986 aber vor allem im Bereich Bau erbracht. Mit eher bescheidenen finanziellen Mitteln gelang es einigen gut organisierten Gruppen von Vereinsmitgliedern, umfangreiche Werterhaltungs- und Instandstellungsarbeiten auszuführen. Ich erinnere vor allem an die Konstruktion einer Baudraisine, an die Wiederbefahrbarmachung der Teilstrecke Realp bis Alt-Senntumstaffel-Tunnel III, die Rekonstruktion des eingestürzten Tunnelportals sowie an die erste Etappe einer umfassenden Renovation von Bahnhof und Depot in Gletsch. Die gesamte Bergstrecke inklusive Scheiteltunnel wurde im letzten Sommer zudem mit Baufachleuten und mit einem Experten des Bundesamtes für Verkehr begangen. Dabei wurde ein genaues Schadensprotokoll erstellt. Die für 1987 geplanten Bauarbeiten, zur Hauptsache Rekonstruktion und Renovation der Bauwerke an und auf der Bergstrecke (wie Stützmauern, Tunnelportale, -decken, -wände, Brücken, Gebäude), sind denn auch auf diese Vorarbeiten abgestützt und in bezug auf die finanziellen Auswirkungen und die personellen Erfordernisse genau untersucht worden.

Das Ressort Rollmaterial ordnete sich 1986 ganz den Bedürfnissen des Bauwesens unter. Alle Arbeiten waren und sind noch darauf ausgerichtet, bis zu Beginn der Bausaison 87 zwei Baufahrzeuge und mehrere zum Transport von Werkzeug, Maschinen und Baumaterial verwendbare Wagen einsatzfähig herzurichten. Das für den künftigen Personentransport benötigte Rollmaterial wird aber dabei nicht vergessen. Es wird im nächsten Jahresbericht des Präsidenten seinen gebührenden Platz finden.

Auch das Ressort Werbung konnte im Berichtsjahr einige Erfolge verzeichnen, fand doch das Angebot an Werbe- und Souvenirartikeln grossen Anklang. Dies nicht nur bei den Vereinsmitgliedern, sondern zum Beispiel auch an unserem Stand an der Ausstellung «Eisenbahn 86» in Basel. Bei der Auslieferung der Werbemittel waren dagegen oft noch Verzögerungen zu verzeichnen, da der Werbeetat bisher keine grösseren Lagerbestände erlaubte.

Positiv entwickelt haben sich in den letzten Monaten auch die Kontakte zu interessierten Medienleuten aus Presse, Radio und Fernsehen. Die vielen Briefe, die Berichte über unser Vorhaben stets folgen, belegen die wachsende Aufmerksamkeit und Unterstützung, die unserem Vorhaben entgegengebracht wird.

Beim Mitteilungsblatt konnten aufgrund der starken zeitlichen Belastung der aktiven VFB-Mitglieder statt vier nur drei Ausgaben (wovon eine Doppelnummer) realisiert werden. Erfreulich ist immerhin, dass die neuen Hefte jeweils ungeduldig erwartet werden und immer mehr Nachbestellungen für alte – leider meist vergriffene – Ausgaben eintreffen. Unser Mitteilungsheft findet auch ausserhalb unseres Mitgliederkreises sein erfreuliches Echo und stellt eine ansprechende Visitenkarte des VFB dar.

Nicht zu befriedigen vermochte 1986 der Erfolg des Ressorts Kasse, wurde doch

der Einzug der Mitgliederbeiträge und die Mahnung säumiger Zahler im allgemeinen zu wenig intensiv betrieben. Ausgenommen davon sind die Gebiete der aktiven Sektionen. Das finanzielle Ergebnis des Vereins ist dementsprechend ausgefallen. Dazu kommt, dass die an der letzten Generalversammlung noch ausstehenden Abrechnungen der kostenintensiven Ressorts Bau, Werbung und Mitteilungsblatt, die Kasse zur Hauptsache erst 1986 belasteten. Die Aufgabenteilung zwischen DFB und Verein und weitere vom Zentralvorstand eingeleitete Massnahmen haben aber inzwischen eine Wende zum Besseren eingeleitet. Durch die Kapitalerhöhung bei der DFB konzentrierte sich das Interesse des Publikums 1986 etwas weniger auf den Verein. Dieser verzeichnete daher einen Nettozuwachs von «nur» 248 Mitgliedern. Mit der Vorbereitung und teilweise bereits erfolgten Gründung weiterer Sektionen sind aber die Weichen für eine neue Wachstumsphase gestellt.

Die Zusammenarbeit innerhalb des aktiven Teils des Zentralvorstandes gestaltete sich im Berichtsjahr weitgehend problemlos. An insgesamt 9 Zentralvorstands- und vielen weiteren Kommissionssitzungen wurden die anfallenden Probleme beraten. Dabei zeigte sich bei vielen Fragen, dass dem Verein auch in Zukunft grosse Bedeutung zukommen wird und er die Marschrichtung zur Erreichung unserer Ziele auch weiterhin ganz entscheidend mitprägen muss. Er ist und bleibt der ideelle Träger unseres Vorhabens. Der Vorstand wird sich daher nicht scheuen, auch künftig regelmässig Statutenänderungen zu beantragen, um den Verein laufend den sich wandelnden Gegebenheiten und Bedürfnissen anzupassen.

4. April 1987

Der Zentralpräsident
Alfred Gysin

Rapport annuel 1986 du président

Chers membres

Comme d'habitude, le rapport annuel du président se résume à une brève synthèse des activités de l'association. Des informations sur le travail des différentes commissions ont été régulièrement données par l'intermédiaire du bulletin de l'association.

Les événements prépondérants de cette année d'activité furent sans conteste la préparation par le comité central de la société anonyme Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) et l'aboutissement des démarches avec la direction du Furka-Oberalp concernant la reprise de la ligne sommitale. Ainsi, les conditions sont enfin remplies pour pouvoir introduire auprès de l'Office fédéral des transports une demande de concession pour l'exploitation de la ligne.

C'est surtout au niveau du secteur de la construction qu'un énorme travail a été fourni en 1986. Avec des moyens financiers modestes, plusieurs groupes de membres ont réussi, grâce à une bonne organisation, de mener à bien des travaux de remise en état conséquents. Je me souviens en particulier de la construction du tracteur de chantier, de la remise en service du tronçon de Realp au tunnel Senntumstaffel III, de la reconstruction du portail effondré du tunnel et de la rénovation du dépôt et de la gare de Gletsch. L'été dernier, la totalité de la ligne, y compris le tunnel de faite, a été parcouru par des professionnels de la construction et des experts de l'Office fédéral des transports. Un relevé des dommages a été établi à la suite de ce travail

de reconnaissance. Les travaux planifiés pour 1987 sont basés sur ce relevé. Ils concernent essentiellement la reconstruction ou la rénovation de certains édifices: murs de soutènement, entrées de tunnels, parois et voutes de tunnels, ponts, etc. Ces travaux ont été choisis en fonction de leur implication financière et des forces de travail qu'ils requièrent.

Les travaux de la commission matériel roulant ont été conditionnés par le secteur de la construction durant l'année écoulée. Les efforts ont été concentrés sur la mise en circulation de deux véhicules de chantier et de plusieurs autres pour le transport d'outils, de machines et de matériel de construction. Ces travaux se poursuivront jusqu'au début de la saison de construction 1987. Le besoin en matériel roulant pour le transport de personnes n'a nullement été oublié. Ce sujet trouvera sa place dans le prochain rapport annuel du président.

La commission publicité a également obtenu de bons succès en 1986 grâce à l'éventail du matériel de propagande et de souvenirs qu'elle a offert. Ce matériel a trouvé un bon écho non seulement auprès des membres, mais par exemple aussi à notre stand dans l'enceinte de l'exposition «Eisenbahn 86» à Bâle. Le stock des articles à vendre devant être relativement petit pour des raisons économiques, des délais se sont produits pour la livraison de certains articles.

Durant les derniers mois, les contacts avec les gens de la presse, de la radio et de la télévision se sont développés de manière positive. Les nombreuses lettres que nous recevons suite à des informations montrent à quel point notre projet trouve un soutien et un intérêt sans cesse accrus.

En ce qui concerne le bulletin d'information, seuls trois numéros (dont un double) ont pu être réalisés au lieu des quatre prévus. Cela est dû à un fort investissement de temps de la part de certains membres actifs de l'association. Par contre, les nouveaux bulletins sont toujours attendus avec impatience et de plus en plus de demandes nous parviennent pour des anciens numéros, malheureusement souvent épuisés. Notre bulletin

rencontre également un écho favorable en dehors de l'association et constitue ainsi une carte de visite de qualité de notre groupement.

Seules les entrées et sorties de caisse n'ont pas présenté d'image satisfaisante durant l'exercice écoulé. L'effort n'a pas suffisamment porté sur l'encaissement et le recouvrement de contributions dues par les membres. Il faut cependant exclure de ce constat les compétences des sections actives. Le résultat financier de l'association a donc été dépendant de ces facteurs. Il faut encore ajouter que lors de la dernière assemblée générale certaines factures des commissions construction, publicité et bulletin d'information étaient pendantes et qu'elles sont venues alourdir les dépenses de 1986.

Focalisée sur l'augmentation du capital de la DFB, l'intérêt du public s'est quelque peu détaché de l'association en 1986. Celle s'est agrandie «seulement» de 248 membres.

Avec la mise en route ou la fondation de nouvelles sections, toutes les conditions sont réunies pour l'accueil de nouveaux membres.

La collaboration entre les membres actifs du comité central s'est déroulée dans un très bon climat. Les affaires ont été traitées lors de 9 séances du comité central et de plusieurs autres séances de commissions. Certaines de ces affaires ont montré à quel point l'engagement de l'association allait être important aussi dans le futur. De même, il s'agira de marquer clairement la ligne de conduite à suivre pour atteindre nos buts. L'association est et restera le porteur idéal de notre projet. Le comité central n'hésitera pas aussi dans le futur proposer des modifications de statuts celles-ci sont rendues nécessaires pour s'adapter à l'évolution de la situation et aux nouveaux besoins qui en découlent.

4 avril 1987

Le président central:
Alfred Gysin



Rückblick auf die Vereins-Generalversammlung in Winterthur

Zentralpräsident Alfred Gysin konnte am 4.4.1987 97 stimmberechtigte Vereinsmitglieder zur 3. ordentlichen Generalversammlung im Technorama in Winterthur begrüßen. Zur Freude aller Anwesenden wurden die statutarischen Geschäfte zügig abgewickelt. Die Versammlung genehmigte die vom Zentralvorstand vorgeschlagene Statutenrevision einstimmig. Für die demissionierenden Herren Silvio Seiler und Anton Imhof, wurden einstimmig die Herren Eugen Gfeller (Zentralkassier) und Knut Nielsen

(Beisitzer) neu in den Zentralvorstand gewählt.

Nach dem offiziellen Teil der GV führte uns Herr Martin Hünerfeld seine beeindruckende Diaschau zu Gemüte, wofür ihm an dieser Stelle herzlich gedankt sei. Zum guten Gelingen haben auch die Mitglieder der Baugruppe Goldau beigetragen, die in verdankenswerter Weise die verschiedenen Baufahrzeuge auf dem Vorgelände des Technoramas ausstellten.

Bruno Albisser, Zentralsekretär



Anlässlich der Generalversammlungen im Technorama in Winterthur waren die Antriebskomponenten der DFB HGm 2/2 ausgestellt.

Sektionsnachrichten

Sektion Nordwestschweiz

Zum 3. Geburtstag der Sektion Nordwestschweiz hielt der Vorstand eine Überraschung bereit. Pünktlich um 19.58 Uhr starteten die zahlreich erschienenen Mitglieder mit einem BLT-Tram der Linie 10 von der Heuwaage Basel in Richtung Oberwil. Die Fahrt ging bis zum neuen Depot der BLT in der Hüsimatt.

Nach der Begrüssung durch Herrn Markus Rickenbacher begann der Rundgang durch die Depotanlagen. Die moderne Ausrüstung mit Weichen, Signalen, Wartungsgruben und Waschanlage ermöglicht es, die Tramkompositionen der BLT im Trockenen abzustellen und zu warten, aber auch blitzblank sauber zu halten. Die Erläuterungen zu den verschiedenen Anlageteilen wurden mit grossem Interesse verfolgt. Der Höhepunkt der Besichtigung war die Ehrenrunde mit dem Be 4/6-Gelenkwagen ums Depot. Anschliessend an den Rundgang zeigte uns Herr Rickenbacher noch einen interessanten Diavortrag über die

Umstellung vom «Bähnli» auf Trambetrieb. Diese Umstellung wurde in einem organisatorischen Meisterstück in einer Nacht-und-Nebel-Aktion vollbracht. Nachfolgend beantwortete Herr Rickenbacher unermüdlich die vielen Fragen unserer Mitglieder.

Die Sektion Nordwestschweiz möchte sich für die Gastfreundlichkeit der staatlichen Baselland-Transport AG auf diesem Wege recht herzlich bedanken.

Yvonne Gygax, Vizepräsidentin

Achtung

Unser neues Stammlokal, Restaurant «Salmen», am Bahnhof, Pratteln, Telefon 061/81 51 45.

Treffpunkt: 30. Juni, 25. August, 27. September, 24. November, jeweils 20.00 Uhr.

Das Baulager in Gletsch der Sektionen Nordwestschweiz und Solothurn findet am 26. September bis 3. Oktober statt.

Anmeldung und Auskunft bei:

Y. Gygax-Boeglin
Gustav-Wenk-Strasse 20
4056 Basel
Telefon 061/57 82 33

Sektion Solothurn

Dass nicht nur Eisenbahnnostalgiker und gewisse Verkehrsvereine, sondern auch «normale» Naturfreunde sich an der herb-wilden Landschaft zwischen Oberwald und Realp begeistern können, zeigte der eindrückliche Diavortrag von Christian Allemann zu Beginn der Gründungsversammlung. Demzufolge bekommt derjenige, der heute durch den Furka-Basistunnel rast, fast nichts mehr von der vielfältigen Flora und Fauna entlang der alten Bahnstrecke mit, geschweige denn von der prächtigen Hochgebirgslandschaft. Vom landschaftlichen und touristischen Aspekt her war und ist es demzufolge mehr als nur evident, dass die sogenannte alte Furka-Bergstrecke erhaltenswert ist.

Aus der Taufe gehoben

Bevor die finanziellen, technischen und politischen Gegebenheiten dieses Bahnprojektes zur Sprache kamen, wurde nach genehmigtem Statutenentwurf erstmalig die Sektion Solothurn aus der «Taufe gehoben». Die rund vierzig anwesenden Neumitglieder wählten unter grossem Beifall Paul Kupper (Bettlach) zum Sektionspräsidenten. Die Wahl des Sektionsvorstandes warf insofern ein Problem auf, als weder eine Frau noch ein Wasserämter erudierbar waren, die/der sich als siebtes Mitglied «hergeben» wollte.

Ähnlich verhielt es sich bei der Wahl der beiden Rechnungsrevisoren. Betretenes Schweigen machte sich bei der Personensuche breit. Aller Augen studierten aufs heftigste den Tisch oder Boden. Schliesslich fand Tagespräsident Beat Schweizer eine glänzende Lösung. Er schlug die beiden Stimmzähler Edi Allemann (junior) und Renato Freiburghaus, die bereits ihr arithmetisches Können unter Beweis gestellt hatten, für das unbeliebte Amt vor. (Fast) allen fiel ein Stein vom Herzen, die beiden durften auf der Stelle in den sauren Zahlenapfel beisessen.

Drei Jahre alt

Ebenfalls ein paar interessante Zahlen servierte der Präsident des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB), Alfred Gysin. Der Baselbieter erwähnte unter anderem, dass der heute über 2000 Mitglieder zählende Verein vor drei Jahren lediglich mit 50 Mitgliedern begonnen habe. Ferner gab er der Hoffnung Ausdruck, dass bereits 1989 die Teiletappe zwischen Realp und Furka befahrbar sei. «Die Kosten dieser Strecke», führte Alfred Gysin aus, «werden sich voraussichtlich auf rund 120 000 Franken belaufen.»

Die wichtigste Aufgabe des VFB beziehungsweise seiner Sektionen liegt nach den Worten des Vereinspräsidenten eindeutig auf dem Gebiet der Fronarbeit, die je nachdem in Zusammenarbeit mit Fachleuten erfolgen kann. Weitere Programm-Schwerpunkte bilden die Mitgliederwerbung, PR-Aktionen und das «Betteln». In seinem Rückblick auf die Vereinsgeschichte strich Alfred Gysin ganz klar hervor, dass die bisherigen Erfolge nur dank unzählig vieler kleiner Schritte und Aktivitäten von seiten der einzelnen Sektionen zustande gekommen sind. Originalton Alfred Gysin: «Wir müssen Schritt um Schritt erzwingen und vorangehen.»

Erfassen der Probleme

Ganz in Gysins Sinn beabsichtigt denn auch die Sektion Solothurn keine grossen Würfe. Laut Vorstandsmitglied Edi Allemann steht dieses Jahr bei der Sektion Solothurn nebst zwei Furka-Exkursionen das Pflegen der Geselligkeit im Vordergrund. Damit sollen sich die Mitglieder einerseits besser kennenlernen; andererseits gestatten die Ausflüge an den «Tatort» ein besseres Erfassen der sich stellenden Probleme.

Zita Motschi, Journalistin

Sektion Zürich

Am 3. März 1987 wurde im Hotel «St. Gotthard» die Zürcher Sektion neu gegründet. Von den gegenwärtig weit über 300 Sektionsmitgliedern, zu denen auch die der Regionen Winterthur und Schaffhausen gehören, war die stattliche Anzahl von über 40 Personen anwesend. Es galt nun, den Vorstand zu bestellen.

Die vier Herren, die sich bereits für die Arbeit im Vorstand zur Verfügung gestellt hatten, wurden erwartungsgemäss gewählt. Es kamen weitere zwei Nominierungen aus der Mitte der Versammlung, ebenso wurden die Revisoren gewählt.

Die Arbeit des neuen Vorstandes der Sektion Zürich wird zwei Richtungen haben *Die Innere*: Pflege des Vereinslebens, Organisation von Ausflügen verschiedenster Art und verschiedensten Geschmacks, Möglichkeiten zu regelmässigen monatlichen Treffen. *Die Äussere*: Organisation von Einsätzen, die direkt der Furka-Bergstrecke dienen, später Organisation des regelmässig wiederkehrenden Frondienstes, Mitgliederwerbung zugunsten der Idee und ihrer möglichst breiten Unterstützung.

Mitte Mai erhielten alle Mitglieder der Sektion Zürich ein Aktionsprogramm mit allerlei Informationen über geplante Aktivitäten bis Ende 1987 sowie den Einzahlungsschein für die Mitgliederbeiträge für das laufende Jahr zugestellt.

Für Anregungen ist der neugewählte Vorstand selbstverständlich immer offen, es sei hier deshalb die vollständige Adresse des Präsidenten angegeben: Joel Jenny, Reinhardstrasse 14, 8008 Zürich, Telefon 01/69 13 92.

Joel Jenny, Präsident

Sektion Innerschweiz

Am Freitag, dem 27. März veranstaltete die Sektion Innerschweiz einen Dia- und Informationsabend im Restaurant «Alpina» in Luzern, wo sich gut 50 Mitglieder und Interessenten einfanden. Der Inhaber der Modellbahn-Boutique Luzern,

von Andrian, zeigte einzigartige Dia-Aufnahmen aus den späteren Betriebsjahren der FO auf der Bergstrecke. Eine interessante Bildfolge vom Aufstellen der weltberühmten, abklappbaren Steffenbachbrücke leitete in die Thematik ein. Viele Montagedetails der von der Firma Bell in Kriens gebauten Brücke waren im Bild festgehalten. Für das Aufstellen und Zerlegen wurde jeweils ein voller Arbeitstag gebraucht. Die weiteren Dias waren gekonnt geschossene Aufnahmen des Bahnbetriebes, wo auch seltene Zugszusammensetzungen zu sehen waren. Im letzten Betriebsjahr kamen noch die Fotografen-Extrazüge mit alten Wagen zum Einsatz.

Im zweiten Teil des Abends konnte man aus dem Videofilm von Walter Willi aus Goldau sehen, wie er mit seiner Rovergruppe in mustergültigem Einsatz beim untersten Altstentum-Stafel-Tunnel das eingestürzte Portal rekonstruierte. Dabei leistete nebst einem Bagger und einem Betonmischer der kleine Bauraktor Xmh 1/2 für Transporte wertvolle Dienste.

Zum Schluss beantwortete der Präsident, Peter Sicher, noch einige Fragen über die Instandstellung und zukünftigen Betrieb dieser einzigartigen, erhaltenswerten Strecke.

Beat Martin, Luzern

Sektion Bern

Als eine der ersten Aktivitäten der neu gebildeten Gruppe «Werbung» der Sektion Bern, wurde ein öffentlicher Informationsabend organisiert.

Ausgangspunkt dazu war der schon lange gehegte Wunsch, mit diversen Publikationen, Inseraten und dergleichen, auf verschiedene Veranstaltungen hinzuweisen, zu sondieren, wie gross allenfalls das Interesse für solche wiederkehrenden Anlässe sein könnte, ohne mit den Mitgliedern, die bereits direkt angeschrieben wurden, zu rechnen.

Erleichterung durfte unter den Organisatoren konstatiert werden, da auf Anhieb

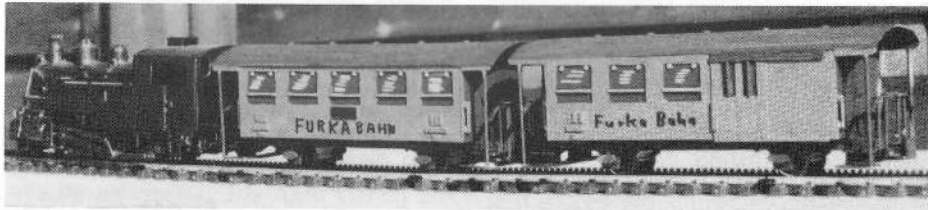
rund sechzig Personen auf die erfolgte Einladung durch Zeitungsinserate und Handzettel sich am 23. Februar 1987 im Restaurant «Bürgerhaus» in Bern einfanden. Unter den Interessierten entdeckte man auch da und dort die Prominenz aus Nachbarsektionen!

Das Programm sah die Präsentation von Videos, Filmen und Dias vor. Als zusätzlicher Höhepunkt sollte dann der Bauchef Rolf Cuttat über die Belange des Vereins und der DFB referieren.

Gezeigt wurden auf zwei eigens dafür requirierten TV-Geräten ein prämierter Film von Max Bundi, Langnau, über die FO in welchem man auch Bilder vom Betrieb von «dazumal» zu sehen bekam, des weiteren zwei Dokumentationen, die die Tätigkeiten des Vereins an Ort und Stelle im speziellen illustrierten. Insbe-

sondere erwähnt sei hier das Filmdokument, das die Gruppe Willi mit ihrem selbsterbauten Baudiensttraktor Xmh 1/2 (siehe Mitteilungsblatt 2–3/86) anlässlich des Furka-Camps im letzten Herbst zeigt. Hier wurde allen Anwesenden deutlich vor Augen geführt, mit welcher Motivation von einigen Vereinsmitgliedern wirklich hervorragende Arbeit an der Furka geleistet wurde. Aufgrund des grossen positiven Echos werden solche Dokumente anlässlich weiterer Veranstaltungen zur Vorführung kommen. Abgerundet wurde die gelungene Veranstaltung – last but not least – durch Dias und die eloquenten Ausführungen unseres werten Mitglieds Rolf Cuttat, welchem an dieser Stelle für sein Entgegenkommen herzlich gedankt sei.

Daniel Gertsch, Vizepräsident

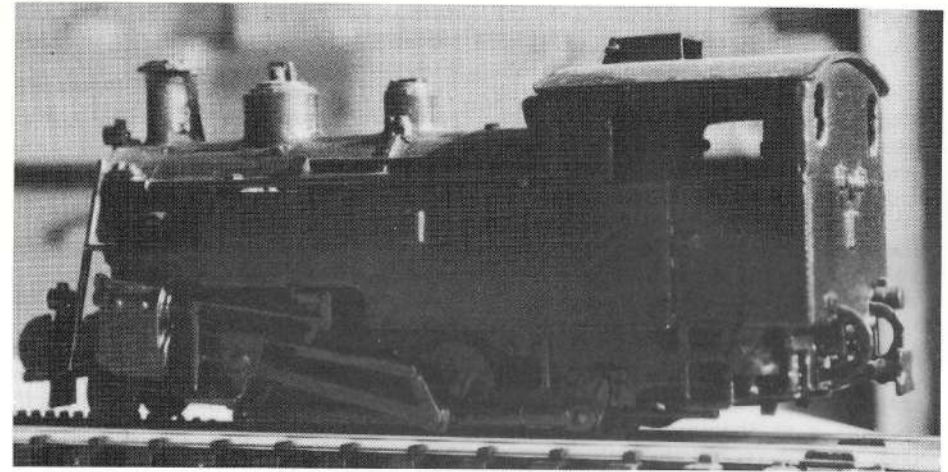


Werbeaktion

Auf den Bildern zu diesem Beitrag ist ein historischer Dampfzug, welcher von Gerhard Rohrer, Hondrichstrasse 48, 3700 Spiez, gänzlich aus Karton (!) massstabgetreu 1:45 (passend zu Fama/Utz-Bahnen) in vielen Freizeitstunden zusammengesetzt worden ist, zu sehen. Die Werbeabteilung der Sektion Bern und alle Beteiligten sind vom vorliegenden Resultat begeistert! Die Idee wäre nun, dass sich eine Gruppe von aktiven Bastlern finden würde, die im Teamwork unter Gerhard Rohrer einige Modellbaubögen herstellen würden, die fertig gestanzt – quasi in Serie – interessierten Personen zum Kauf angeboten werden könnten. Es handelt sich vorerst nur um die Herstellung von Schablonen, der Feststellung von Materialbedarf und wei-

teren Komponenten. Sie dienen zur Abklärung des Aufwands für eine eventuelle Serienherstellung. Die Hoffnung besteht vorderhand darauf, dass sich viele melden mögen, um vielleicht wochenendweise sich so zu betätigen. Der Zug steht zurzeit – zusätzlich ausgestattet mit einem Niederflurwagen, bei Hobby-Shop Ritter, 3110 Münsingen, wo auch ein Schaufenster zur Verfügung gestellt wurde.

Interessenten möchten sich doch beim Chef Werbung der Sektion Bern, Daniel Gertsch, Grosshöchstetten, möglichst schriftlich melden. Telefon am Wochenende: 031/91 12 02. Ein interessantes Betätigungsfeld für unseren Verein und das gestellte Ziel!



Sektion Ostschweiz

Am 12. März 1987 trafen sich auf Einladung des Initiativkomitees, bestehend aus den Herren M. Häuschen, E. Gfeller und H. Lehner, 15 Mitglieder aus dem Raum Ostschweiz in St. Gallen zu einer Gründungsversammlung. Nach einer Orientierung durch den Vorsitzenden E. Gfeller über Sinn und Zweck von Regionalgruppen und einer kurzen Diskussion darüber, konnte mit der eigentlichen Gründungsversammlung begonnen werden. Zunächst wurden die Statuten genehmigt; anschliessend wählten die Anwesenden einen Vorstand in folgender Zusammensetzung: Eugen Gfeller, Frauenfeld, Präsident; Markus Häuschen, Heerbrugg, Vizepräsident; Heinz Lehner, Wattwil, Kassier; Hannelore Brasser, Niederutzwil, Sekretariat; Jakob Rätth, Salmsach, und Anton Artho, St. Gallen, handwerkliche Einsätze; Max Glaus, Rorschacherberg, Beisitzer.

Im Verlaufe dieses statutarischen Teils trafen als Delegation des Zentralvorstandes Y. Gygax, B. Schweizer und R. Trachsler bei uns ein. Sie orientierten uns anschliessend über aktuelle Probleme sowie die Tätigkeiten des Gesamtvereins; auf grosses Interesse stiessen die Ausführungen über den Stand der Bau-

arbeiten sowie die geplanten Einsätze an der Furka-Bergstrecke.

An seiner ersten Sitzung am 3. April 1987 beschäftigte sich der Vorstand mit den Bereichen Mitgliederwerbung und Vereinsaktivitäten. Das Einzugsgebiet unserer Sektion ist sehr gross und vielfältig. Es deckt, grob gesagt, das ganze Gebiet östlich Winterthur, d.h. die Kantone Thurgau, St. Gallen, beide Appenzell, Graubünden, das Fürstentum Liechtenstein sowie das angrenzende Ausland ab. Entsprechend vielfältig sollten auch die Aktivitäten sein. Für das laufende Jahr haben wir folgende Veranstaltungen vorgesehen: Mai 1987: Film-, Dia-, Diskussionsabend in St. Gallen. Juni 1987: Besichtigung der Gross-Anlage Sommer in Mogelsberg mit anschliessendem Würstlebraten. September 1987: Familienausflug und Fahrt mit der DVZO von Bauma nach Hinwil und anschliessender Wanderung. Oktober 1987: Informationsabend über die Furka-Bergstrecke. November 1987: Fondüe-Fahrt auf dem Bodensee. Januar 1988: Kegelaabend. Februar 1988: Generalversammlung. Daneben sind bereits einige Werbemassnahmen geplant.

Heinz Lehner, Kassier

Avis LSFG

La section de Genève souhaite prendre contact avec une personne bilingue, en mesure de nous aider en matière de traduction de termes techniques ferroviaires. Le président LSFG, Case postale 79, 1211 Genève 28, vous remercie à l'avance pour votre offre de collaboration bénévole et se fera un plaisir de vous répondre.

Neues aus Deutschland

Durch weitere Presseveröffentlichungen gelang es, weitere Aktionäre für die Wiederherstellung der Furka-Bergstrecke zu gewinnen. Folgende, teilweise recht ausführliche Berichte sind erschienen:

- «Wieder Dampf an der Furka?», Eisenbahn-Kurier, Nr. 3/87, Freiburg (Aufl. 40 000)
- «Eisenbahnfreunde», Scope-Journal, Nr. 2/87, Darmstadt (Aufl. 23 000)
- «Mit Dampf über die Furka», Die Museums-Eisenbahn, Nr. 1/87, Hannover (Aufl. 2000)
- «Mit Dampf über die Furka?», Eisenbahn-Modellbahn-magazin, Nr. 2/87, Düsseldorf (Aufl. 69 500)
- «Zum Rhône-Gletscher mit der Dampflok», märklin-magazin, Nr. 1/87, Göppingen (Aufl. 60 000)
- «Mit Zahnrad-Dampflokomotiven wieder zum Rhône-Gletscher», Der Eisenbahn-Ingenieur, Heft 2/87 Darmstadt (Aufl. 11 300)
- «Die Furka-Bergstrecke soll bald wieder in Betrieb genommen werden», Elztäler Wochenbericht v. 26.3.87, Ettenheim (Aufl. 13 800)
- «Die Furka-Bergstrecke wird nicht abgebrochen», Die Bundesbahn, Jan. 87, Darmstadt (Aufl. 10 000)

Rund 200 neue Interessenten für den Erwerb von Namensaktien mussten bereits auf eine spätere Kapitalerhöhung vertröstet werden. In den folgenden Monaten

werden wir vermehrt Werbung um neue Vereinsmitglieder betreiben. Dazu bieten sich erste Kontakte zu den in Deutschland bestehenden 320 Vereinen von Eisenbahnfreunden mit über 130 000 Mitgliedern an. Ein erster Vortragsabend am 8.4.87 in Hannover wurde von dem dortigen «Arbeitskreis Modelleisenbahnen» organisiert. Von den 74 Teilnehmern waren 16 unsere Vereinsmitglieder oder Aktionäre. Am 4. Mai 1987 folgte zusammen mit Herrn Martin Hünerfeld aus Kollnau ein Vortragsabend bei den Eisenbahnfreunden in Ulm, zu dem aus Ulm und Umgebung 43 Vereinsmitglieder und Aktionäre eingeladen wurden. In Vorbereitung ist eine ähnliche Veranstaltung in Berlin im Juni in Zusammenarbeit mit dem Museum für Verkehr und Technik in Berlin und den Berliner Eisenbahnfreunden e.V. Vielleicht können wir dort die meisten unserer bisher 27 Vereinsmitglieder, Aktionäre oder neue Interessenten, die in Berlin ansässig sind, kennenlernen.

Für die Arbeiten im Sommer 87 an der Furka-Bergstrecke lagen bis zum 11.4.87 Anmeldungen von 36 Personen aus Deutschland vor.

Wolfgang Schmidt, Sigmaringen

Neu: Vereinsmitglieder, die in der BRD ihren Wohnsitz haben, können ihren Mitgliederbeitrag, der für 1987 auf DM 35.— festgelegt wurde, auf ein Konto in der Bundesrepublik einzahlen. Das Konto lautet:

Konto-Nr. 2 299 899, Bankleitzahl 680 700 30.
(Deutsche Bank AG, Filiale Freiburg).

Wir hoffen, dass diese Dienstleistung im Sinne einer Vereinfachung im Zahlungsverkehr mit dem Verein Furka-Bergstrecke entsprechend honoriert wird und unsere Kasse, nach Aufforderung durch den Zentralkassier, bald durch laufende Eingänge gespiesen wird.

Der Zentralvorstand

The latest news

Since the last issue of the Society's magazine most of the activity of members has concentrated on local meetings and informing the general public of our work. At the end of November the Central Switzerland Branch presented a stall of various products with the Society's logo and a video film. This was at a 'Model Car and Railway Day' near Lucerne. The North West Branch hold regular meetings at 8 p.m. in the Rest. 'Salmen', Pratteln, on the fourth Tuesday of every month and all are welcome. Four new branches had their inaugural meetings during the winter, namely 'Aargau', 'Eastern' (in St. Gallen), 'Solothurn' and 'Zürich'.

In Goldau (central Switzerland) the diesel locomotive that had been acquired by the DFB Ltd. was delivered, taken apart and cleaned. Not only were all working parts put in order, the locomotive was lengthened by approx. 1m., and the driver's cabin enlarged. At the time of writing (5th April) the locomotive is being reassembled with cog wheel traction incorporated. All this has been achieved by volunteers working on Saturdays and evenings throughout the winter. Over 1000 hours have been given to this project. Volunteers are very welcome — meet on Saturdays in the 1st Class Buffet at the Goldau station at 8.45 a.m.

The last issue also gave the corrected dates for the four restoration weeks for volunteers. They are as follows: In Realp, July 11th and 18th. In Gletsch, August 15th and 23rd. Those of you who would like to join in this restoration project should write to the Manager-in-Charge, Rolf Cuttat, Worbenthalstrasse 66, CH-3063 Ittigen, or use the form on page 23/24 in the last issue.

On 4th April in the Technorama Museum, Winterthur, the DFB Ltd. called an Extraordinary General Meeting to increase the share capital to SFr.

820,000. The Auditorium was packed to bursting with Shareholders so that the meeting could not be started until 11.30 a.m. and everyone was seated! This was carried by a healthy majority and happily is already covered.

In the afternoon the AGM of the Society was also held in the same location which was well attended by over 100 members. At 5.50 p.m. the President Alfred Gysin closed the enjoyable and interesting meeting.

The locomotives in Vietnam continue to be an elusive item with still no reply from the Hanoi government to a proposed trade and barter scheme by an international company. Several shippers have been in contact with the Society offering to bring the locomotives back so that transport at a rock bottom price is practically secured.

The next large project on the line itself will take place shortly with the replacing of the track on a new steel bridge (bought from the SBB) at the Lammen Viaduct. This is planned for the second half of May and therefore before the pass road is opened.

Rupert Taylor, Römerswil

Le chemin de fer du Pays-de-Gex CPG

On se souvient à Genève de cette ligne secondaire surtout de par l'inaptitude des CFF/SNCF à assurer un horaire qui aurait permis un transbordement coordonné en gare de Divonne-les-Bains. Ce fait rendait bien malaisé et décourageant un voyage vers le Pays-de-Gex via Nyon.

La ligne du pied du Jura longe l'étroite bande du Pays-de-Gex comprise entre le Jura et la frontière suisse. Elle se détache de l'artère Bellegarde-Genève à la petite gare de Collonges-Fort-l'Ecluse au débouché du défilé de l'Ecluse; là où le Rhône quitte la plaine genevoise pour se

faufiler entre les monts de Bugey. Cette ligne est en passe de faire à nouveau parler d'elle, suite à la création, le 21 mars 1987 à Divonne-les-Bains, de l'Association du chemin de fer du Pays-de-Gex CPG. A l'heure actuelle cette ligne est desservie par un unique train hebdomadaire de marchandises, acheminant notamment des produits agricoles et approvisionnant un dépôt d'hydrocarbures.

L'Association CPG espère lui redonner vie en créant un chemin de fer touristique à vapeur et un musée régional du chemin de fer, préservant de cette façon une page d'histoire ferroviaire.

Cette ligne longue de 38 km avec des dénivellations jusqu'à 24‰ entre Collonges-Fort-l'Ecluse et Divonne-les-Bains, desservant la «zone franche» du Pays-de-Gex fut mise en service en 1899. Sa réalisation a intéressé des hommes politiques et industriels vaudois qui dès cette époque ont déposé une demande de concession pour la ligne de raccordement Nyon-Divonne-les-Bains. Ils compartaient réduire la distance Lausanne-Paris en évitant le passage par Genève et se basaient sur le projet d'un itinéraire sous le col de la Faucille qui était d'actualité.

Le pont Butin à Genève fut construit dans cette perspective. (Liaison Paris-Faucille-Genève et Annemasse, et croisement avec la ligne du Pays-de-Gex).

Le 1er mai 1905 le tronçon Nyon-Crassier fut ouvert à la circulation puis son raccordement au P.L.M. en gare de Divonne l'automne suivant par la Société du chemin de fer Nyon-Crassier NC. Cette ligne fut acquise en 1921 par les CFF pour le montant de 50 000.— francs.

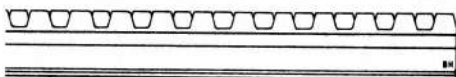
Avant la Première Guerre Mondiale, la PLM avait à son horaire 3 omnibus Bellegarde-Divonne (parcours 1 h 30 environ) plus une course partielle Gex-Divonne alors que la NC assurait 6 navettes quotidiennes entre Nyon et Divonne. Dès la création de la SNCF, celle-ci fit circuler pendant la saison d'été un express Paris-Divonne avec des voitures de 3 classes

différentes et un wagon-lit/ salon, tracées par des locomotives 230-A, 140-B et F du dépôt d'Annemasse. Après la Première Guerre Mondiale, alors que les locomotives françaises se faisaient rares, il arrivait que des B 3/4 de la série 1300 des CFF en provenance de Nyon traçaient des compositions sur les voies PLM entre Divonne et Bellegarde (47 km).

En juin 1940, après l'offensive allemande, l'exploitation fut suspendue durant plusieurs semaines. Dès le début de l'occupation, la ligne de démarcation fut tracée au petit village de Coupy au dessus du tunnel du Crédo, de même qu'en gare de Collonges-Fort-l'Ecluse, où étaient limités les 2 trains mixtes quotidiens qui desservaient Divonne. Le 1er septembre 1940, le service ferroviaire fut remplacé par un service d'autocars Coupy-Divonne, et le 6 octobre 1940 un train mixte Bellegarde-Divonne a été remis en circulation, avec contrôle au passage de la ligne de démarcation. Dès 1949 des autorails remplaçaient les trains omnibus sur la ligne de Divonne et l'unique train de marchandises acheminait encore en été les voitures directes de Paris. Et ce jusqu'à leur remplacement par un autocar Genève-Divonne assurant en gare de Genève-Cornavin la correspondance du rapide de nuit en provenance de la capitale française.

Le président LSFG qui a assisté à l'Assemblée de fondation de l'Association CPG souhaite à son très jeune président, Monsieur Laurent Voiry, un plein succès dans son entreprise. Nous saurons intéresser nos membres par une sortie prévue en automne sur la ligne du pied du Jura et souhaitons faire connaître aux responsables du CPG la ligne sommitale de la Furka, son Association et ses buts.

Le président LSFG
Erich F. Schneider



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: _____

Werbematerial / Bestelltalon

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle c/o Elisabeth Kiser, Oberdierikonstrasse 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: _____

Die Tunnels

der Furka-Bergstrecke

bhs. — Die Furka-Bergstrecke verläuft im oberen Teil des Wallis durch das Obergoms. Das Goms ist ein dreistufiges Gebirgstal. Im Bereich der Station Oberwald, auf 1366 mNN, beginnt der Rampenabschnitt der Bergstrecke zur dritten Stufe zum obersten Plateau, dem Gletschboden auf 1759 mNN. Trotz einer maximalen Neigung von 110‰ und einem minimalen Kurvenradius von 80 Metern ist es nicht möglich, diese letzte Stufe mit einem Netto-Höhenunterschied von 393 Metern, mit nur «gestreckter» Linienführung des Trassees zu überwinden. Es blieb den Erbauern der Strecke keine andere Wahl, als einen Kehrtunnel in den Fels zu sprengen, der den letzten Teil des Wegs überwinden half.

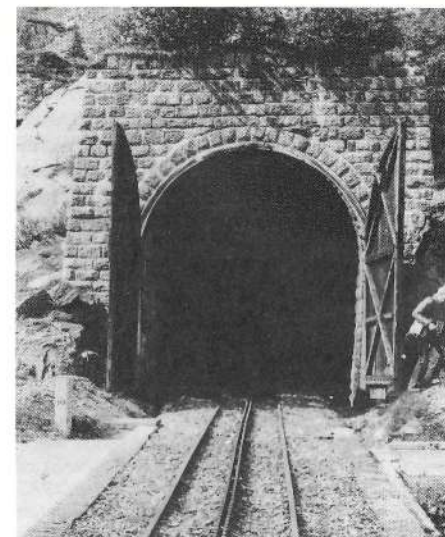


Abb. 1 Tunnelportal Kehrtunnel, Seite Oberwald
Archiv DFB C/30 bhs

Der Kehrtunnel

Mit einer Länge von 548 Metern ist dieser eng gekrümmte Tunnel, der anfänglich leicht nach links (Blickrichtung Gletsch), dann kontinuierlich nach rechts sich schraubt, nicht ein Riese. Interessant ist aber, wie sich die Passstrasse zwischendurch zwingt, die kurz vor Gletsch vom Geleisestrang überquert wird. Das Bauwerk, das in einem normalen Profilquerschnitt in ruhigem Fels verläuft, ist sehr einfach gebaut, d.h. es sind keine durchgehende Auskleidung noch eine Entlüftung vorhanden. Diese letztere Tatsache muss im Betrieb mit Dampflokomotiven zu Vorkehrungen führen: Bei gewissen Wetterlagen entsteht keine natürliche Belüftung. Diesem Problem ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Der Zustand des Tunnels ist recht gut. Einige Strahlerschäden* werden jedoch eine Instandstellung der betroffenen Stellen nötig machen. Der Oberbau, d.h. der Geleisekörper ist infolge dauernder starker Beanspruchung (besonders in den letzten Betriebsjahren), erneu-

erungsbedürftig, die Schienen müssen ausgewechselt werden. Zu der Erkenntnis kam man bei umfangreichen Abklärungsbegehungen. Offerten liegen vor.

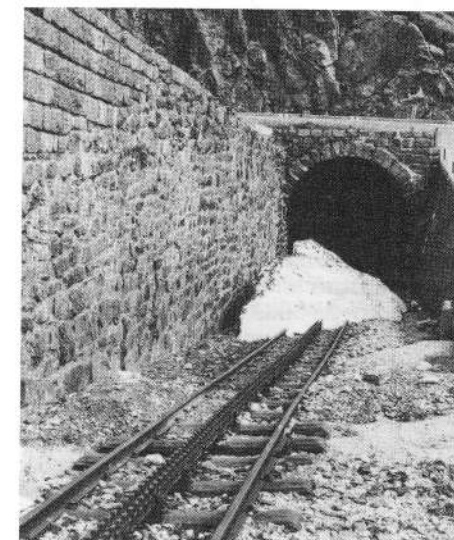


Abb. 2 Tunnelportal Kehrtunnel, Seite Gletsch
Archiv DFB C/31 bhs

Vor zwei Jahren wurden die Entwässerungskanäle freigelegt, die ihrer Funktion seit einigen Jahren nicht mehr nachkommen konnten. Das untere Tunnelportal ist klassisch aufgebaut, ein gut erhaltenes hölzernes Tor – das im Winter geschlossen werden kann – verhindert das Eindringen von Schnee. Der Austritt oben, ist ähnlich einer Unterführung. Das Loch tritt direkt unter der Strasse hervor.

** Strahler: Schweizerische Bezeichnung für Kristallsucher in den Bergen. Voraussetzung für solches Tun ist die Erlangung eines Strahlerpatentes, die gebührenpflichtige Bewilligung für Mineraliensucher. Verwendet wird das Strahlerwerkzeug, ein spezieller Spitzhammer und ein Meissel, auch Brechstange. Seltener, aber immer öfter, wird Sprengstoff eingesetzt. Quelle: Mineralien, Mondo Verlag, 1973. Im Goms werden hauptsächlich Bergkristalle gefunden. Der ständig zurückweichende Rhone-Gletscher gibt Quarz-, Adular- und Apatit-Kristalle frei. Das Grimselgebiet gibt Bergkristall, Rauchquarz und Rosa-Fluorit frei. Quelle: Der Zauber der Minerale, Ringier, 1981.*

Der Scheiteltunnel

Der in früheren Zeiten noch einfach «Furkatunnel» genannte Durchstich unterfährt den Furkpass ungefähr 200 Meter südlich des Hotels in der Richtung Westsüdwest nach Ostnordost. Der Eintritt auf der Walliser Seite, gleich hinter dem Muttbach am Abfluss des Gratschluchtgletschers liegt auf der Höhe von 2118.00 mNN. Die Mündung im Tal der Furkareuss an der Ostflanke des Blauen Berges im Urserental liegt auf der Höhe von 2160.3 mNN. Eine Rampe von 1242 Metern mit einer Steigung von 35% und einer Horizontale von 611 Metern ergibt die totale Länge des Bauwerkes von 1853 Metern. Diese im Projekt festgelegten Werte wurden nach der Ausführung durch Verlängerung der Tunnelleitgänge auf eine Gesamtlänge von heute 1874 Metern festgelegt. Das wohl am brennendsten interessierende Problem an der Furka-Bergstrecke, ist der heutige **Zustand** des Scheiteltunnels. Der Verwaltungsrat der DFB

und die Bauabteilung des Vereins Furka-Bergstrecke haben zur Abklärung dieser und weiterer Fragen mit Beamten des Bundesamtes für Verkehr am 23. September 1986 eine Begehung des seit 1982 nicht mehr befahrenen Furka-Scheiteltunnels vorgenommen.

Der Augenschein sollte Aufschluss darüber geben, ob oder mit welchen zu treffenden Massnahmen der Scheiteltunnel in ein Konzessionsgesuch für einen Betrieb auf der Furka-Bergstrecke aufgenommen werden könnte.

Der heutige Zustand des Furka-Scheiteltunnels ist zu einem guten Teil aus seiner ungewöhnlichen Entstehungsgeschichte zu erklären. Der **1915** fast fertiggestellte Tunnel trug in seiner Dimensionierung der tunnelbautechnisch ungünstigen Geologie nicht genügend Rechnung, wurde aus anderen Gründen nicht in Betrieb genommen und somit auch nicht unterhalten, so dass bei der Betriebsaufnahme des Tunnels **1925** vorgängig eine Rekonstruktion durchgeführt werden musste.

In einem Bericht, der anno 1927 von Dr. Ing. E. Wiesmann, Zürich, verfasst wurde, ist die Leidensgeschichte der Rekonstruktion des Bauwerkes festgehalten.

In den **30er Jahren** (Weltwirtschaftskrise) und den **40er Jahren** (Weltkrieg) standen für eine weitere Sanierung keine Gelder zur Verfügung. Erst mit Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 konnten wiederum nur für die dringendsten Arbeiten Gelder zur Verfügung gestellt werden. So wurde vor allem in einer sehr druckhaften Permakarbonzone auf ca. 40 m Länge das Mauerwerksgewölbe ausgebaut und durch eine Stahlbetonrippenkonstruktion ersetzt.

Mit der Diskussion über die Idee eines Furka-Basistunnels in den **60er Jahren** wurden wiederum die eigentlich notwendigen Sanierungsarbeiten mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde unterlassen und nur noch eine sehr reduzierte Betriebssicherheit bis zur Eröffnung des Basistunnels aufrechterhalten.

Aus dem vorher Gesagten ist der heutige schlechte Zustand des Scheiteltunnels zu erklären:

- starke Deformation der Auskleidung als Folge von Bergdruck;
- Zerstörung der Auskleidung infolge von Druckspannungen;
- Zerstörung der Auskleidung (Beton) infolge Auswaschung und Verwitterung;
- Verlust des notwendigen Lichtraumprofils für eine Meterspurbahn mit genormtem Rollmaterial.

Rekonstruktion des Scheiteltunnels (im 4. Anlauf, unter Eigentum einer 3. Bahngesellschaft), zu realisieren. Packen wir's an! Wollte man den Tunnel wieder betriebsfähig machen, sind nach Meinung und Auflage des BAV folgende Arbeiten unerlässlich:

- Profilaufnahmen über die gesamte Tunnellänge;
- Sicherung des Hohlraumes auf ca. der halben Tunnellänge (900 m) mit einem neuen Gewölbe. (Anmerkung: Bei Vernachlässigung des Lichtraum-

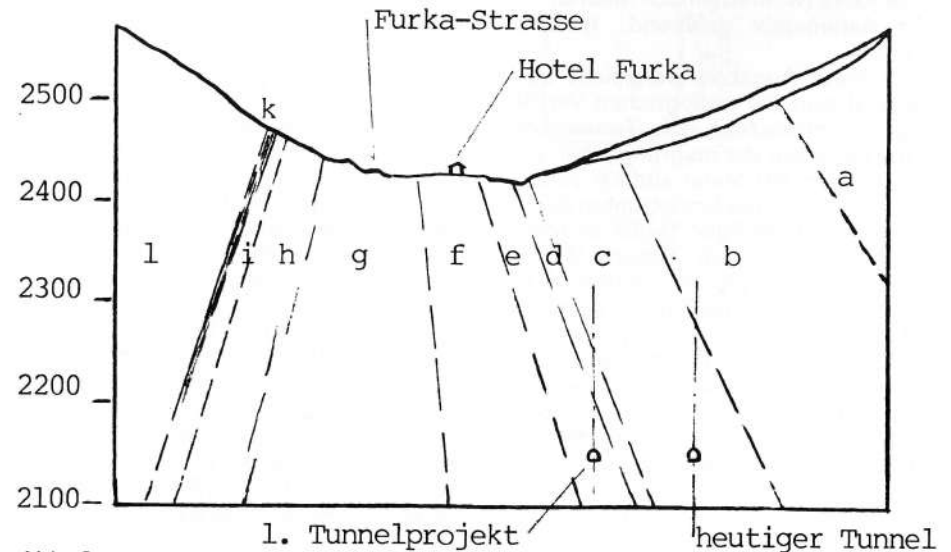


Abb. 3

Das BAV nimmt zustimmend Kenntnis des durch die DFB erstellten Begehungsprotokolls über die Strecken Gletsch-Muttbach und Furka-Station-Realp. Es wird festgestellt, dass der technische Zustand der gesamten Bergstrecke somit (ergänzend das Protokoll vom BAV über den Scheiteltunnel) festgehalten wird. Ebenso wurde vom BAV festgestellt, dass die Kunstbauten wie Stützmauern, Tunnels und Brücken ohne regelmässigen Unterhalt zusehends verfallen würden...

Es obliegt allem Anschein nach der DFB an, die Unterlassungen aufzuholen und die umfassende, fachtechnisch relevante

Profils kann dies auch z. B. durch Aufbringen einer doppelt armierten 15–20 cm starken Spritzbetonschale auf das bestehende Gewölbe erfolgen.)

Das geologische Profil

Eine Eigentümlichkeit des Furkagebietes ist das Auftreten einer 300–500 Meter breiten Zone von sedimentären Bildungen, die sich zwischen die Zonen der Gesteine des Gotthardmassivs und des Aaremassivs einbettet. Im geologischen Querprofil lassen sich von Süden nach

Norden folgende Grenzzonen unterscheiden:

zum Gotthardmassiv gehörend: a) Chloritische Schiefer, b) Gneis in festen Bänken, c) Serizitische, schiefrige Gneise, Sedimentzone der Furka: Trias: d) Zellenolomit (Rauchwacke), e) Weiche serizitische Schiefer mit Gipsadern und linsendünen Quarzbänken, grusiger Dolomit. Jura: f) Phyllite, häufig gefaltet mit einzelnen härteren eisenschüssigen Bänken, g) Sandige und quarzitische Kalk-Schieber mit phyllitischen Zwischenlagen, h) Phyllite, i) Kalkschiefer, k) hellgraue Kalke (wahrscheinlich Malm).

Zum Aaremassiv gehörend: 1) Gneis (Grimsel).

Durch diese Angaben (vergleiche auch Skizze 3) sind die geologischen Verhältnisse gekennzeichnet. Die Tunnelachse wurde entgegen der ursprünglichen Projektachse um 90 Meter südlich verlegt, was aber, wie es die Betriebsjahre der FO zeigten, nicht genügte. Leider wurde es damals verpasst, den Tunnel in feste Bänke des Gneises zu verlegen. Die Schichten in denen der Tunnel liegt, sind steil zwischen 60–65° geneigt. Der Tunnel liegt praktisch parallel zu diesen Schichten und ist dauernden Veränderungen durch den auftretenden Bergdruck ausgesetzt. Dieser Umstand gilt mit Recht als Erschwernis im Tunnelbau.

Die Rekonstruktionsarbeiten

Wir behandeln wie eingangs erwähnt nicht die durch die DFB auszuführenden Arbeiten, sondern geben die damals 1925 geleisteten Arbeiten wieder. Diese Anmerkung zur Beseitigung von Missverständnissen. Wir wollen aber aufzeigen, dass die Probleme im Tunnel nicht neueren Datums sind.

Das den Umbauarbeiten damals zugrunde gelegte Normalprofil ist in Abb. 4 dargestellt. Als Steinmaterial wurden Gneis- und Granitfindlinge verwendet, die im Gletschboden eingesammelt wurden. Statt einer gemauerten Tunneldole kamen Zementröhren zur Anwendung, die die Entwässerung besorgten. Der Strossenausbruch geschah mit Handbohrern.

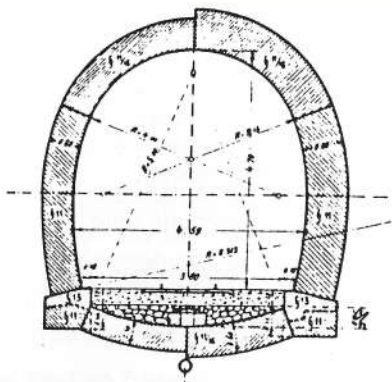


Abb. 4 Normalprofil 1927, Scheiteltunnel

Der generelle Zustand war auf Seite Muttbach zufriedenstellend, die Abb. 5 gibt einen Einblick des heutigen Zustandes mit ausgemauertem Profil wieder. Die nachfolgenden Skizzen veranschaulichen in drastischer Weise, welche Verformungen damals vorgefunden wurden. Ähnliches wird nach der neuerlichen Ausmessung der Einzelprofile zu registrieren sein, da der Berg nicht ruht. Es wurden nur die dringendsten Schäden repariert und ausgebessert. Eine dauernde Überwachung war notwendig. Kleinere Unterhaltsarbeiten wurden dann und wann ausgeführt, den Rest entnehmen Sie der Bemerkung des BAV.

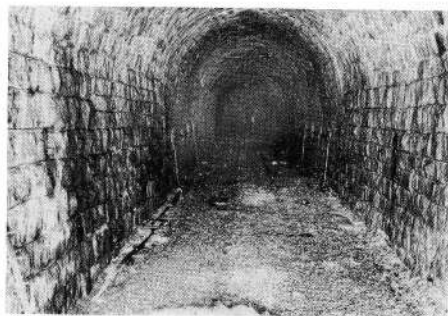


Abb. 5 Im Innern des Scheiteltunnels A.J. Bonthuis 1985

Abb. 6–10 zeigen die verformten Profilöffnungen vor der Restaurierung.

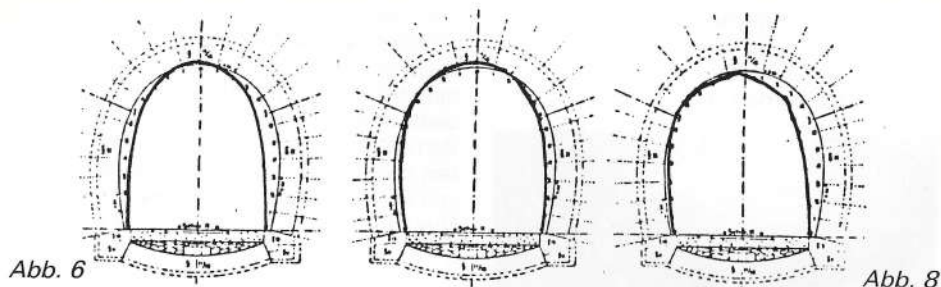


Abb. 6

Abb. 7

Abb. 8

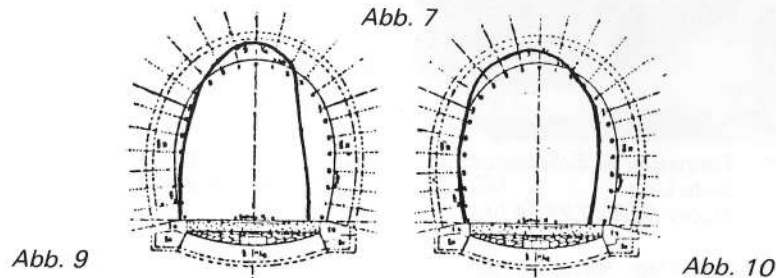


Abb. 9

Abb. 10

Abb. 11–16 zeigen die Wiederherstellungsphasen. Das Profil musste zuerst mit Einbauten gesichert werden (Abb. 11). Der Gebirgsdruck allein kann nicht verantwortlich gemacht werden. Teilweise war auch mangelnde Ausführung der Grund für Deformation. Auffirsten und

Einziehen der Longarinen (Abb. 12). Ausweitung der Galotte (Abb. 13). Galottenausbruch vollendet (Abb. 14). Lehrbogen eingezogen und Beginn der Gewölbemauerung (Abb. 15). Abbruch der alten und Aufbau der neuen Widerlager (Abb. 16).

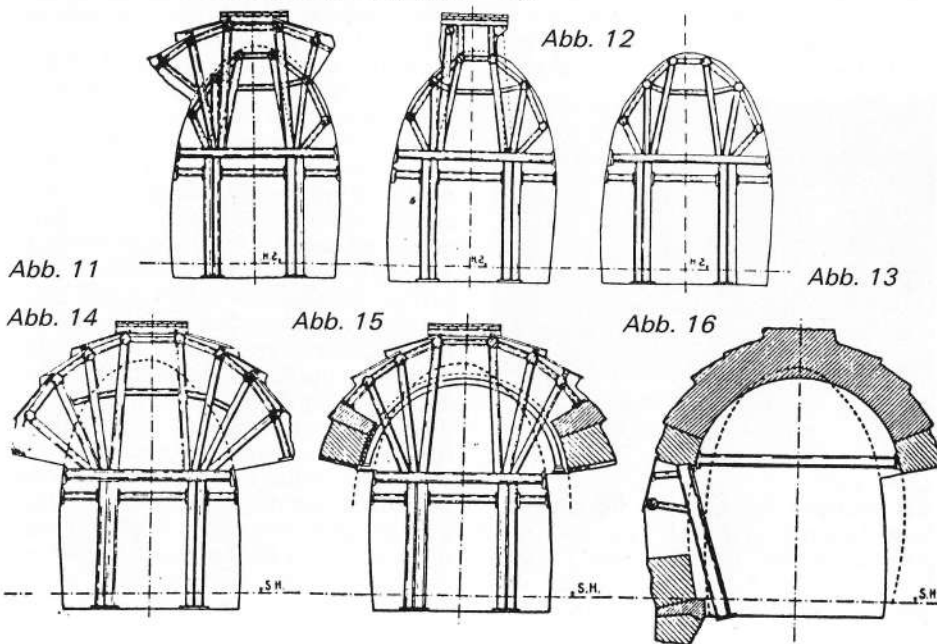


Abb. 11

Abb. 12

Abb. 13

Abb. 14

Abb. 15

Abb. 16

Auf weiteren Streckenabschnitten mussten auch weniger aufwendige Verfahren angewendet werden, wie etwa der Einzug von stählernen Lehrbögen.



Abb. 17 Tunnelportal Scheiteltunnel, Seite Uri
Archiv DFB 412/24 bhs

Um vor Steinschlag, Rutschungen und dergleichen möglichst verschont zu bleiben, wurden die Tunnelportale etwas vom Berg genommen und somit also der Tunnel künstlich etwas verlängert. Durch diese Wahl der Standorte der Portale, die in ausgesprochenen «Schneelöchern» stehen, wurde auch dieser Tatsache zur etwas vereinfachten Schneeräumung, die mit Schneehöhen von jeweils weit über zehn Metern ohnehin schon gigantisch ist, etwas zu mildern. Abb. 17 zeigt



Abb. 18 Tunnelportal Scheiteltunnel, Seite Wallis
A.J. Bonthuis, 1985

den heutigen Zustand des Portales auf Seite Urseren und Abb. 18 gibt Aufschluss über das Aussehen des Portales Muttbach. Der Tunnel konnte aus den gleichen Gründen wie unter «Kehrtun-

nel» beschrieben, mit hölzernen Toren geschlossen werden. Zusätzlich ist der Zugang beidseits der Furka aus sicherheitstechnischen Gründen verwehrt. Aus demontierten Geleisestücken wurden die Schienenprofile senkrecht einbetoniert, das ganze Profil ist somit mit einer massiven Gitterkonstruktion versperrt.
Quellen: BAV, 15.10.86, Schweizer Bau-
meister-Zeitung 9.11.27.

Altseinntum* -Stafel-Tunnels

Die drei kurzen Stafel-Tunnels sind von West nach Ost mit Tunnel I, Tunnel II und Tunnel III nummeriert. Wir werden also diese Tunnels mit Längen von 36 (I), 68 (II) und 64 (III) Metern jeweils mit römischen Ziffern bezeichnen.

Infolge allgemeiner Vernachlässigung schon in den letzten Betriebsjahren sind die in dieser wilden Berggegend auf immer noch rund 1600 Metern Höhe liegenden Tunnels auch durch Steinschlag und Rutsche gefährdet. Gewaltige Schneemassen und fortschreitende Erosion – beschleunigt durch unterlassenen Unterhalt – tun das ihre dazu.

Unter der Leitung beflissener Fachleute, es wurde bereits darüber ausführlich berichtet, sind im letzten Jahr verschiedene Rekonstruktionsarbeiten in Angriff genommen worden. Der Zustand von Tunnel III ist insofern gut, dass ausser dem eingestürzten talseitigen Portal keine grösseren Schäden entdeckt wurden. Die Arbeiten, die im Sommer 1987 weitergeführt werden, beinhalten den Wiederaufbau des eingestürzten Teils, der nur noch vollendet zu werden braucht. Danach kann der Tunnel geräumt und überdeckt werden. Einige lockere Steine aus der Verkleidung müssen wieder eingebaut werden, Säuberungsarbeiten und Wiederherstellung der Drainage bilden den Abschluss der Arbeiten. Das bisherige Vorgehen war nicht leicht, musste doch Segment für Segment in Etappen geschalt und betoniert werden. Der Vortrieb geschah unter dem Risiko von

nachfolgenden Rufen (Steinschlag) und jeder Meter musste dem Berg abgerungen werden. Der Bauplatz ist sehr eng. Für die benötigten Maschinen ist vor Ort sehr beschränkt Platz vorhanden! Die Ausbildung der vorgeschobenen Tunnelpartie, diese wird um 2 Meter länger, ist in der Skizze 19 ersichtlich.

Abb. 19 Schnitt Tunnelpartie Senntum III

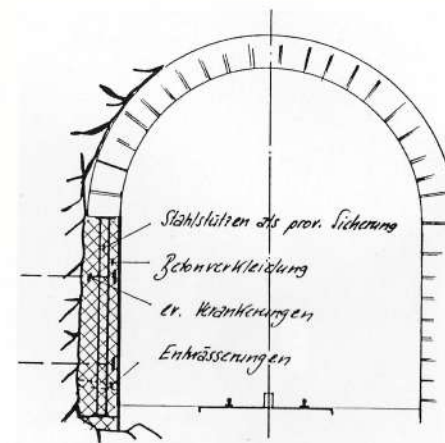
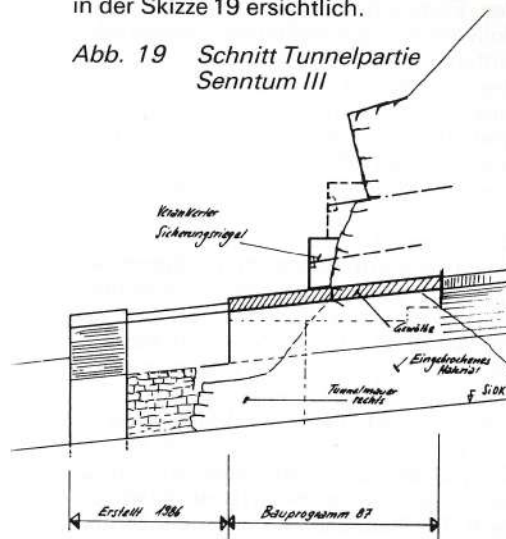


Abb. 20

Abb. 20 zeigt die Sicht auf die geräumte Baustelle, nachträglich von einem Felsabbruch mit Geröll verschüttet. Die weiteren Vorstösse Richtung Furka werden durch eingestürzte Widerlager und Seitenwände des Tunnel II unterbrochen.



Abb. 21 Talseitiges, neues Portal Senntum III

R. Schorno, 1986



Abb. 22 Tunnel Senntum II
R. Schorno, 1986

Die nötigen Arbeiten sind in Abb. 21 dargestellt. Die Stelle liegt an der rechten Tunnelwand, im Portalbereich West (Abb. 22). Als nächstes Hindernis wird der Tunnel I erreicht. Hier stellen sich doch wieder etwas umfangreichere Probleme an. Die Erosion wurde zuvor schon angesprochen. Hier hat der Zahn der Zeit ganze Arbeit geleistet. Ein durch Wassereintrich verursachter Gewölbeeinsturz liess das überlagerte, lockere Material in den Tunnel einbrechen. Hier muss durch knochenharte Handarbeit

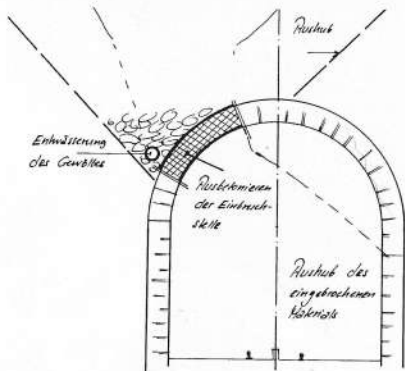


Abb. 23 Rekonstruktion Tunnel Senntum I

ein Teil der restlichen, sich in steter Bewegung befindlichen Masse, abgetragen werden. In Abb. 23 ist das Vorgehen dargestellt. Nach der erfolgten Entwässerung des Gewölbes kann die Einbruchsstelle eröffnet und das Gewölbe betoniert werden. Danach erfolgt die Entfernung des Einbruchmaterials, und das letzte Bollwerk vor der Steffenbachbrücke wäre entfernt, besser durchstossen. Der Rest des Tunnels I ist in gutem Zustand, da relativ neu. Ein Grossteil ist mit Beton ausgekleidet, der Tunnel wurde auch, zur Sicherung der Bahnstrecke, verlängert. Dies ist in Abb. 24 schön zu ersehen.

Schlusswort

Die in diesem Abschnitt besprochenen Arbeiten sind Inhalt des diesjährigen Bauprogrammes. Für das Erreichen des Zieles wie oben angedeutet, braucht es Unmengen von Fron-Einsatzstunden. Damit das sehr ehrgeizige Programm reibungslos abläuft, kann jedes Mitglied selbst beitragen, indem es sich für den Einsatz an der erhaltenswerten Strecke persönlich mit seiner Hände Kraft einsetzt. Die Bauabteilung unter der Leitung von Walter Willi, Postfach 346, 6410 Goldau, nimmt gerne Ihre Meldung entgegen.

* Senntum: Bezeichnung für Sennerei- (Alm-)Kollektiv, im Falle des Urserentales – im entlegensten Teil des Kantons Uri – auch frühzeitig politisch geprägt. Heute sind die Bewirtschaftungs-Interessen in Korporationen zusammengeschlossen.

* Stafel: Bezeichnung für den futtermässig besten Teil einer Alp(Alm)weide, meist in der Nähe der Alp bzw. Sennhütte.

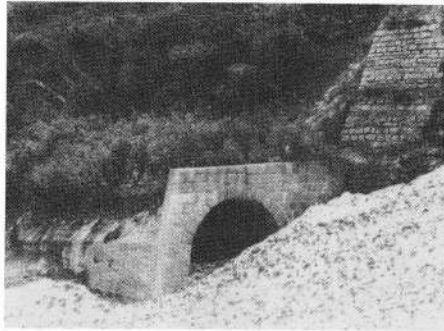


Abb. 24 Intaktes Portal bergseitig
Archiv DFB 408/7 bhs

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	Handwerkl. Fähigkeiten bzw. Ausbildung als:
1)			
2)			
3)			
4)			

Wir reisen an für Arbeitswoche (bitte ankreuzen)	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"/>

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

Bitte vollständig ausgefüllt einsenden 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"/>

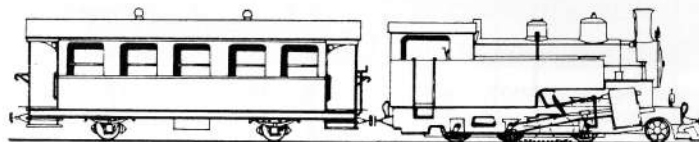
Prière de compléter et retourner à:
Direction de la construction DFB, Rolf Cuttat, case postale 613, CH-3072 Ostermündigen, Téléphone 031 / 51 48 85.

Beitrittserklärung

Ich unterstütze den Verein Furka-Bergstrecke und verpflichte mich hiermit, den jährlichen Mitgliederbeitrag, dessen Höhe die Generalversammlung beschliesst, nach Aufforderung einzuzahlen (1987 Fr. 30.- / DM 35.-).

Name	Vorname
Beruf	Alter
Strasse	Hausnummer
Postleitzahl	Ort
Datum	Unterschrift

Bitte ausfüllen und einsenden an:
Verein Furka-Bergstrecke, Mitgliederdienst, Postfach 3486, CH-4002 Basel.

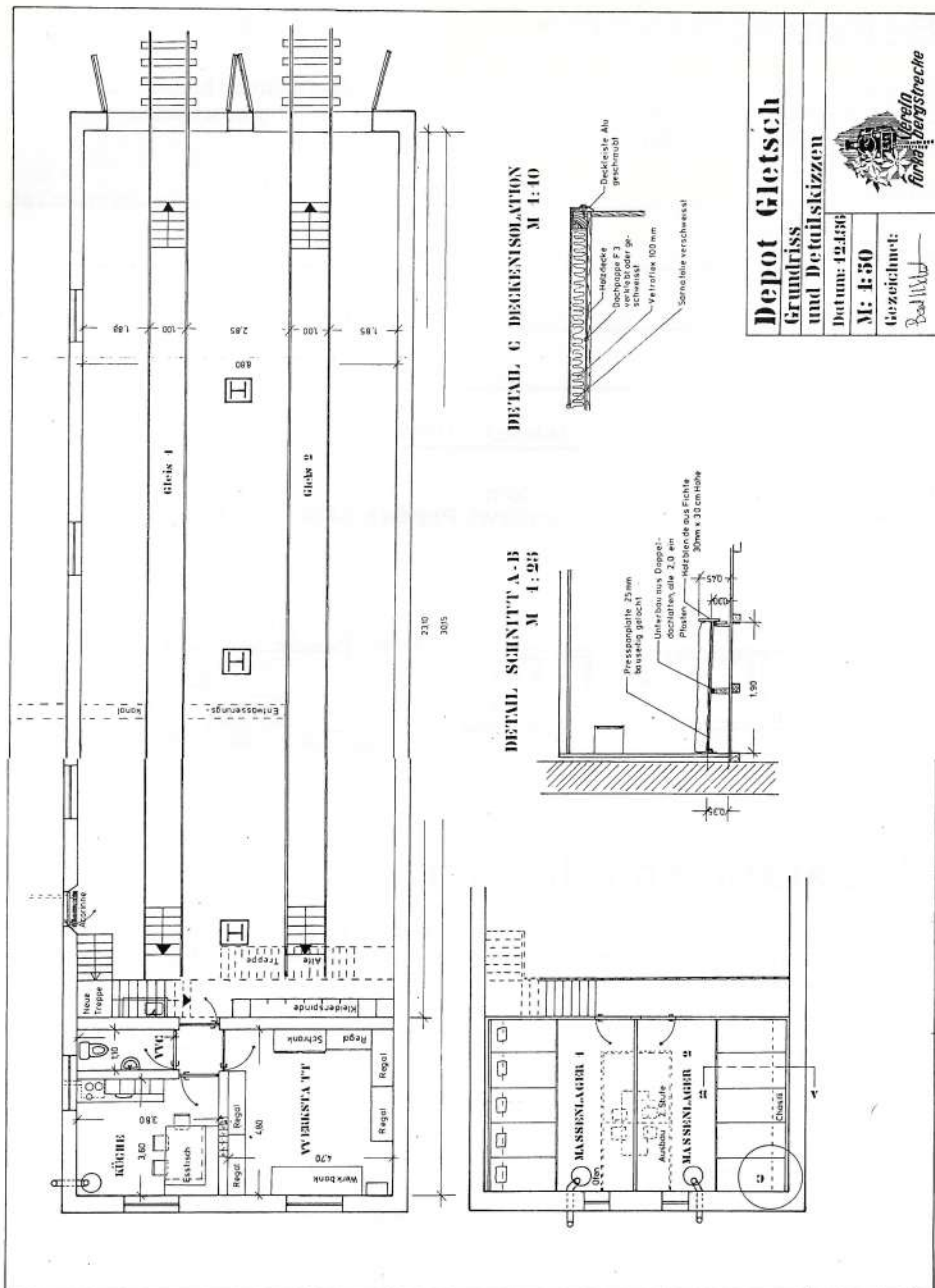


Déclaration d'adhésion

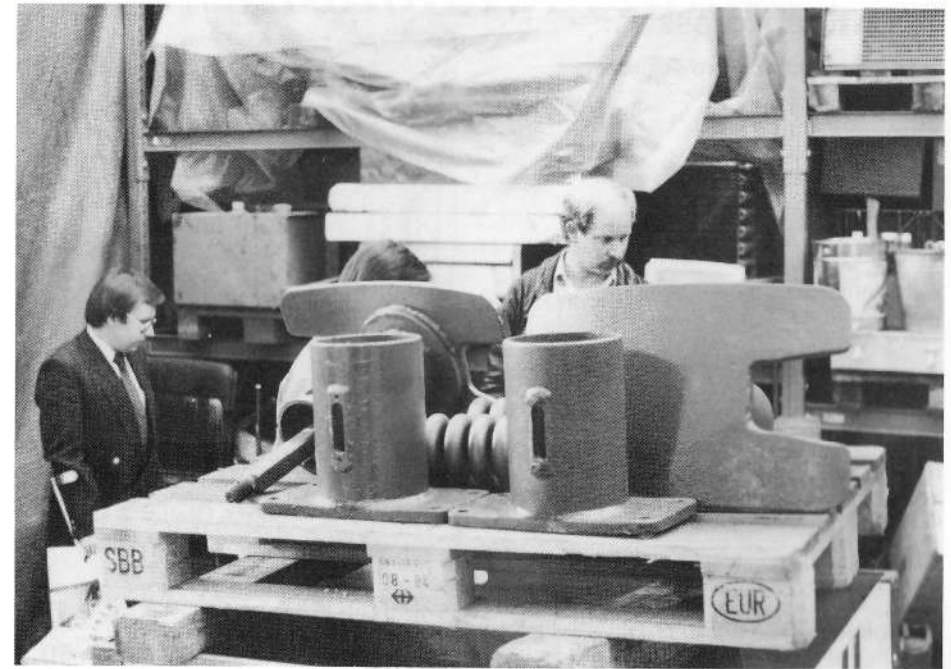
Je soutiens l'association de la ligne sommitale de la Furka et m'engage ce faisant à payer, sur demande, la cotisation annuelle dont le montant est fixé par l'assemblée générale (en 1987 Fr. 30.- / DM 35.-).

Nom	Prénom
Profession	Age
Rue	No
NPA	Localité
Date	Signature

Prière de compléter et retourner à:
Association Ligne sommitale de la Furka, service des membres, case postale 3486, CH-4002 Bâle.



Als Nachtrag zum Baubericht im Heft 1/87 veröffentlichen wir den Grundriss des Depots in Gletsch. Zeichnung von Beat Scheuter.



Blick hinter die Kulissen der Werkstätte in Goldau. Komponenten stapeln sich in Gestellen, im Vordergrund aufgefrischte Puffer für die Montage an der HGm 2/2.

Nachwort

In diesem Heft haben wir versucht, Aktuelles zu berichten und ebenso aktuelle Probleme zu behandeln. Im nächsten Heft wollen wir auf die noch vor uns liegende erste Hälfte der Bausaison 1987 zurückblicken und Interessantes berichten.

**Redaktionsschluss für Heft 3/87:
31. Juli 1987!**

Wer über ein Erlebnis, das alle interessieren könnte, berichten möchte, über Erfahrungen und Querinformationen betreffend Furka-Bergstrecke zu berichten weiss, wer einmalige Fotos an der und um die Furka-Bergstrecke geschossen hat, der/die möge doch bitte das Material unserer Redaktion zur eventuellen Verarbeitung überlassen!

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.

Aktien werden zum Nominalwert angekauft, über ein eventuelles Agio bestimmen alleine die DFB/VFB.

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

Wichtige Adressen:

Präsident Sektion Nordwestschweiz

Robert Trachsler
Meisenweg 10
8600 Dübendorf
01/821 95 07

Präsident Sektion Zürich

Joël Jenny
Reinhardstrasse 14
8008 Zürich
01/69 13 92

Präsident Sektion Innerschweiz

Georg Seiler
Bergstrasse 42
6010 Kriens
041/41 12 86

Präsident Sektion Aargau

Hans Weber
Birkenweg 12
5603 Staufeu
064/51 15 38

Präsident Sektion Ostschweiz

Eugen Gfeller
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld
054/21 25 28

Präsident Sektion Bern

Jürg Schletti
Blumenbergstrasse 50
3013 Bern
031/42 77 20

Präsident Sektion Genf

Erich Schneider
Palettes 7/C.P. 10
1212 Grand-Lancy 1
022/82 73 57

Präsident Sektion Solothurn

Paul Kupper
Markusstrasse 7
2544 Bettlach
065/55 29 70

Kontaktadresse Bundesrepublik Deutschland

Wolfgang Schmidt
Sonnenhalde 22
D-7480 Sigmaringen
07571/5 20 30

Zentralpräsident Verein Furka-Bergstrecke

Alfred Gysin
Im Lutereich 44
4411 Seltisberg
061/96 99 25

Bauabteilung DFB

Rolf Cuttat
Rütiweg 121
3072 Ostermundigen
031/51 48 85

Werbematerialzentrale

Elisabeth Kiser
Oberdierikonstrasse 5
6030 Ebikon
041/33 26 85

NEU
ab 1. Juni



Das erweiterte

AUTOBUS·
GONDELBAHN·
WANDER·
EISENBAHN

Erlebnis!

Basel-Liestal-Reigoldswil-Wasserfallen-Waldenburg-Liestal-Basel
oder **Wasserfallen-Langenbruck-Waldenburg...**
oder **Wasserfallen-Passwang-Laufen...**

Verlangen Sie unseren ausführlichen
Prospekt und weitere Wandervorschläge

Autobus AG, 4410 Liestal, 061/94 7111/12

Waldenburgerbahn AG, 4437 Waldenburg, 061/97 0109