

2 / 86
3 / 86

RETTET

DIE
FURKA-BERGSTRECKE

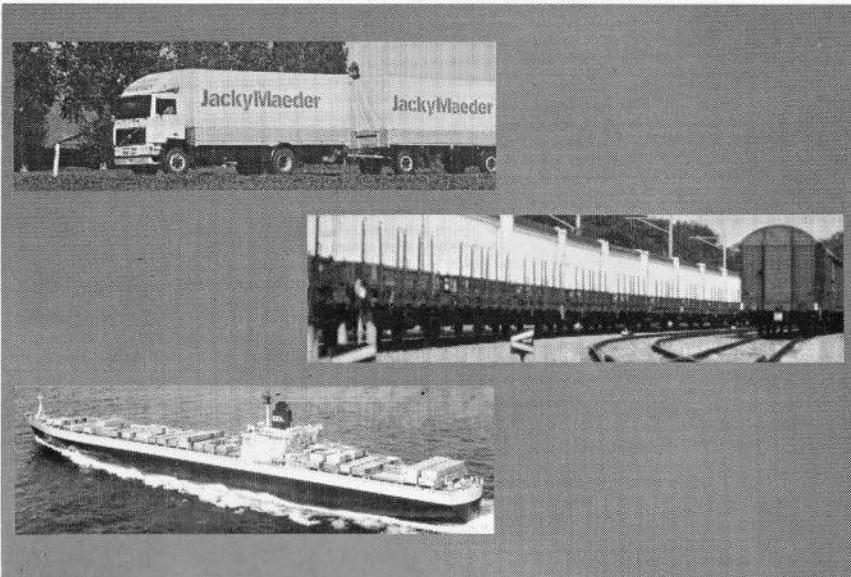


Verein 3981 Gletsch
furka bergstrecke

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.

**Eine Stärke von Jacky Maeder:
Eigene Sammel- und Vollcontainer-Verkehre!**



Jacky Maeder befasst sich weltweit mit Transporten auf den Verkehrsträgern Lastwagen, Bahn und Schiff. In einzelnen Verkehrsgebieten haben wir zudem mit eigenen Sammeldiensten Schwerpunkte gesetzt, sind dort Spezialist, im Service führend – und oft – Preis / Leistungs-Leader. Besonders effizient arbeiten wir in Europa sowie in den Fahrtgebieten USA, Indien / Pakistan und Fernost. Unsere Kundschaft kann zwischen verschiedenen Qualitäts- und Preisklassen wählen und profitiert von unserem Haus-Konnossement. Bitte verlangen Sie unsere Dokumentation!

Jacky Maeder

CH-4002 Basel · Wallstrasse 8 · ☎ 061 / 23 66 88 · ☒ 963 022 · Telefax 061 / 23 81 10



3^e Année
Tiré à 5000 exemplaires
quatre fois par an
Prix Fr. 2.50



DFB
DAMPFBahn Furka-Bergstrecke AG
CH 3981 **OBERWALD**

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

Redaktion / Rédacteurs:

Beat H. Schweizer, Bielgasse 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 Untererlinsbach
Hans Maurer, 1233 Bernex, Übersetzungen

Druck / Imprimé par:

Dietschi AG, Buchdruck-Offset, 4437 Waldenburg

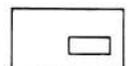


Eine gute Einkaufsquelle ist GOLD wert !

Rivoli & DEKA-COUVERTS



Sparen Sie jetzt: 061/96 95 94
Rivoli-COUVERTS 4411 Seltisberg BL



Editorial

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Aktionäre,

Auch mit dieser Ausgabe des Mitteilungsblattes hoffen wir, Ihnen wieder viele informative Neuigkeiten über unsere Tätigkeit zu berichten. Dieses Jahr trägt bereits blühende Knospen, seit der Aussaat unserer Bemühungen um die Wiederinbetriebnahme der romantischen Furka-Bergstrecke. Kurz einen Rückblick über unsere Tätigkeiten. Im Frühjahr konnten wir die Aktiengesellschaft definitiv gründen. Zur finanziellen Stärkung wurde dieses Jahr bereits eine Kapitalerhöhung durchgeführt. Allen Freunden und Gönnern sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Die notwendigen Vertragsverhandlungen mit der FO Furka-Oberalp-Bahn für die Übernahme der Strecke konnten abgeschlossen werden und ein Konzessionsgesuch ist in Arbeit. An der Strecke selbst, speziell auf der Urnerseite, wurde mit der Sanierung der Tunnels begonnen, dies durch den Einsatz einer Pfadigruppe (Rover) unter der Leitung von erfahrenen Baufachleuten. Die Arbeitsgruppe hat bei dieser Gelegenheit das eigens gebaute Baufahrzeug (Xhm 1/2) erproben können. An der Bahnhofanlage und in der Remise in Gletsch sind die letzten Jahre begonnenen Arbeiten weitergeführt worden. Der Umbau des Lammenviaduktes zwischen Oberwald und Gletsch konnte in Zusammenarbeit mit dem Baudepartement des Kantons Wallis in einer ersten Etappe abgeschlossen werden.

Sie sehen, durch gezielten Einsatz kommen wir unserem Ziel näher. Wir hoffen nächstes Jahr auf noch vermehrte Unterstützung von Helfern und Gönnern. Unser Mitgliederbestand muss auch ständig wachsen, nach dem Motto:

Jedes Mitglied wirbt ein neues Mitglied.

Peter Sicher

Präsident Sektion Innerschweiz

Editorial

Chers membres, chers actionnaires,

une fois de plus, nous espérons pouvoir vous apporter dans le numéro de ce bulletin les dernières nouveautés en ce qui concerne notre activité. Depuis le début de nos travaux pour la remise en fonction de la romantique ligne sommitale de la Furka, cette année a vu apparaître quelques bourgeons prometteurs.

Tout d'abord un bref coup d'oeil sur nos activités. Au printemps dernier, la société anonyme a finalement pu être créée. Pour son renforcement financier, une augmentation de capital a été menée à bien cette année déjà. Un chaleureux merci à tous nos amis et donateurs. Les pourparlers avec la FO en vue de la signature d'un contrat pour la reprise de la ligne ont pu être terminés et une demande de concession est maintenant à l'étude. Sur la ligne elle-même, et principalement du côté uronais, des travaux de remise en état des tunnels ont commencé grâce au concours d'une troupe de scouts supervisés par une équipe de professionnels. A cette occasion le groupe de travail a pu tester un véhicule (Xhm 1/2) de sa propre construction. Sur les voies et dans le dépôt de la station de Gletsch, les travaux commencés l'an passé ont été poursuivis. La transformation du viaduc de Lammes entre Oberwald et Gletsch a pu être menée à chef dans une première étape avec la collaboration du département des Travaux Publics du canton du Valais.

C'est ainsi que nous nous rapprochons par étapes successives du but initial. Nous espérons pouvoir compter l'année prochaine sur une aide encore accrue de collaborateurs et de donateurs.

Notre slogan: «Un nouveau membre pour chaque membre» doit permettre le renforcement de notre association.

Peter Sicher

Président section Suisse centrale

PS: Les actions vont enfin être expédiées prochainement et nous espérons qu'elles vous plairont.

Aus dem Zentralvorstand

In unserem heutigen Bericht aus dem Zentralvorstand soll nicht die Rede von spektakulären Fortschritten sein. Solche sind bei unserer Arbeit sowieso seltene Ereignisse. Ein Vorhaben wie das unsere lässt sich nur durch schrittweises Vortasten und durch unermüdliche Kleinarbeit voranbringen. Diese wiederum ist nach aussen kaum ersichtlich und für das einzelne Mitglied auch wenig attraktiv.

Zu diesem «Kleinkram» gehören auch die administrativen Belange, um die sich in den ersten beiden Vereinsjahren ohnehin niemand so recht kümmerte, wurden doch damals alle Anstrengungen im Vorstand auf die primären Ziele ausgerichtet, den Abbruch der Strecke zu verhindern und rasch einen zahlenmässig grossen Mitgliederbestand zu erreichen.

Der Zentralvorstand hat an der letzten Generalversammlung des Vereins bereits darauf hingewiesen, dass es nach der stürmischen Aufbauphase nunmehr darum gehen wird, die Arbeit unserer Organisation in geordnete Bahnen zu lenken, begonnene Arbeiten weiterzuführen, Pendenzen aufzuarbeiten. Seit April hat sich der Zentralvorstand denn auch an 4 Sitzungen und zahlreichen Telefonkonferenzen und Besprechungen von Unterausschüssen des Vorstandes, Arbeitsgruppen, Ressorts etc. daran gemacht, den nach der Generalversammlung neu aufgelisteten Pendenzenberg abzutragen.

Voraussetzung dazu war die Erarbeitung von Pflichtenheften für die einzelnen Ressortleiter im Vorstand, in denen die Aufgaben und Kompetenz klar festgehalten sind. Damit werden Doppelspurigkeiten in der Arbeit der einzelnen Vorstandsmitglieder vermieden, aber auch die Koordination, die Planung und Kontrolle der weiteren Vorstandstätigkeit wesentlich erleichtert. Dies ist umso wichtiger, als ja alle Arbeiten im Verein ehrenamtlich ausgeführt werden und neben Berufsarbeit, familiären und anderen Verpflichtungen Platz finden müssen. Der Steigerung der Effizienz dient auch das kürzlich verabschiedete Arbeitsregle-

ment, das die Zusammenarbeit innerhalb des Vorstandes regelt.

Um den bestehenden aber auch den noch neu zu gründenden Sektionen bei der Bewältigung ihrer Aufgaben zu helfen, wurden aufgrund der bereits vorliegenden Unterlagen Musterstatuten ausgearbeitet, ebenso Merkblätter für die Arbeit von Sektionskassieren und Sektions-Mitgliederdiensten.

Nicht zuletzt soll auch das einzelne Mitglied künftig von der verbesserten Vereinsorganisation einen Nutzen haben. Ab 1987 wird das Mitteilungsheft regelmässig alle drei Monate erscheinen und soweit als möglich zweisprachig sein (deutsch/französisch).

Zur Information der jeweils neu eintretenden Mitglieder ist zur Zeit eine sogenannte «Null-Nummer» des Mitteilungsblattes in Arbeit. Diese ebenfalls zweisprachige Ausgabe wird ab Januar 1987 zur Verfügung stehen und im wesentlichen folgendes enthalten: Begrüssung, Geschichte des Vereins, Statuten, Verzeichnis von Zentralvorstand und Sektionen, Übersicht über die Furka-Bergstrecke, bereits geleistete Arbeiten, vorgesehene Arbeitsprogramm und Möglichkeiten zur Mitarbeit, Informationen über die Betriebsgesellschaft DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Werbemittel und Bestelltalon, Einzahlungsschein.

Mit den skizzierten Massnahmen hofft der Zentralvorstand, die bestehenden Informations- und Kommunikationsprobleme innerhalb des Vereins einer befriedigenden Lösung zuführen zu können.

Weitere Traktanden der Vorstandssitzungen waren die an der GV noch nicht vorhandenen Abrechnungen 1985 für die Ressorts Bau, Werbung und Mitteilungsblatt, diverse Beschaffungsaktionen von Baumaterial, Eisenbahnmaterial und Werkzeug, die Bauprogramme 1986 und 1987, die Renovation des dem Verein gehörenden Rollmaterials, Streckenbegehungen mit Experten etc. Darüber soll aber an anderer Stelle ausführlicher orientiert werden.

B. Albisser, Zentralsekretär

P.S. Die Aktien werden endlich nächstens zum Versand gelangen und wir hoffen, dass Sie Ihnen gefallen.

Activité du comité central

Dans ce qui suit, il ne sera pas question de progrès spectaculaires ou de hauts faits. Notre travail ne laisse en effet pas de place pour de tels événements. Un projet tel que le nôtre ne peut être atteint que par un insaisissable travail étape par étape, peu visible à l'extérieur et peu attrayant pour le membre individuel.

A toutes ces (brouilles) s'ajoute la mise en place de structures administratives dont personne ne s'est vraiment préoccupé durant les deux premières années de notre association. Le travail était alors essentiellement centré sur le sauvetage de la ligne et le recrutement des membres.

Lors de la dernière assemblée générale de l'association, le comité central a effectivement annoncé qu'après la période de rûdage quelque peu secouée il s'agirait désormais de canaliser de manière adéquate le travail dans notre organisation, de suivre les travaux commencés, d'établir les priorités. A travers 4 séances, plusieurs groupes de travail du comité et de nombreux téléphones, le comité central s'est mis à amortir, dès le mois d'avril, la liste des affaires à réaliser établie après l'assemblée générale. Pour ce faire, des cahiers des charges définissant les compétences et les devoirs des responsables de commissions du comité central ont été rédigés. Une double canalisation du travail des membres du comité est ainsi évitée.

De plus, la planification, la coordination et le contrôle du travail des membres du comité deviennent plus simples. Cela est d'autant plus important que chacun travaille bénévolement au sein de l'association et doit assumer des obligations professionnelles ou familiales. Un règlement de travail régissant la forme de travail au sein du comité central a été récemment accepté et va permettre une efficacité encore plus grande du travail.

A l'intention des sections existantes, mais aussi à celles qui sont encore à créer, de nouveaux documents de travail ont été imprimés: exemples de statuts de sections,

marches à suivre pour les caissiers et autres titulaires de responsabilités.

Finalement, il nous a semblé que chaque membre devait bénéficier de l'amélioration de l'organisation de l'association. Dès 1987 le bulletin paraîtra trimestriellement et, pour autant que faire se peut, en français et en allemand.

Un numéro «zéro» du bulletin est actuellement en préparation. Cette publication également bilingue sera disponible dès janvier prochain et destinée aux nouveaux membres. Elle contiendra des rubriques telles que: mot de bienvenue, histoire de l'association, statuts, liste du comité central et des sections, information sur la ligne sommitale de la Furka, travaux réalisés, programme de travail prévu et possibilités de participation, information sur la société d'exploitation Chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka, matériel publicitaire et bulletin de commande, bulletin de versement.

Il est prévu de mettre à jour ce numéro «zéro» une fois par année. Cette édition spéciale sera bien sûr à la disposition de tous les membres de l'association.

Avec ces dispositions, le comité central espère pouvoir donner une réponse aux problèmes d'information et de communication existant à l'intérieur de l'association. D'autres points ont encore fait partie de l'ordre du jour des séances du comité central: les comptes 1985 des commissions de construction, de la publicité et du bulletin d'information qui n'étaient pas disponibles lors de l'assemblée générale; diverses actions pour l'obtention de matériel de construction, d'outillage et de matériel de chemin de fer; les programmes de construction 1986 et 1987; la rénovation du matériel déjà acquis par l'association; visite de la ligne avec des experts, etc. Une information plus détaillée sur ces sujets sera donnée dans un autre contexte.

B. Albisser
Secrétaire central

Sektionsnachrichten

Sektion Innerschweiz

Vorstandsausflug

Am Sonntag den 7. September, einem prächtigen Spätsommertag, traf sich der Vorstand auf der Furka-Passhöhe, um für den Arbeitseinsatz der Sektion die Strecke auf der Urnerseite zu begehen, verbunden mit ein wenig Kameradschaftspflege. Einige hatten noch den Nachwuchs, vielleicht einmal hoffnungsvolle Furka-Bergstrecken-Aktivisten, mitgenommen. Als Gäste gesellten sich noch Rolf Cuttat von der benachbarten Berner Sektion und ein interessiertes Ehepaar aus Deutschland zu uns.

Zuerst ging es ziemlich steil von der Furka-Passhöhe zum Portal des Scheiteltunnels hinunter. Auch die vorhandene Drehscheibe zog die Aufmerksamkeit auf sich. Sie erwies sich sogar noch als funktionstüchtig.

Danach folgten wir dem Bahngleise, wo man da und dort durch ein paar einfache Handgriffe zerstörte Wasserrinnen provisorisch verbessern konnte, um grössere Schäden an der Strecke zu vermeiden. Schliesslich erreichten wir die zusammengelegte Steffenbachbrücke, deren Umgebung uns als idealer Picknickplatz zum Verweilen einlud. Sogar Wein fehlte nicht, hatte doch unser Sektionspräsident ein paar gute Flaschen Weiss- und Rotwein mitgebracht. Nach dem Aufbruch wurden wir aber bald wieder nüchtern, als wir die drei kleinen Tunnels bei Alt Senntumstafel erreichten und die Schäden sahen. Der unterste Tunnel war sogar eingestürzt. Dort war jedoch Walter Willi mit einer Rovergruppe aus Goldau in mustergültigem Einsatz gewesen und hatte begonnen, das untere Tunnelportal zu betonieren. Schliesslich ging es weiter zur intakten Wilerbrücke,



Vor dem neu betonierten Tunneleingang auf Alt Senntum-Stafel

und bald einmal erreichten wir Realp. Dort konnte man noch im FO-Schuppen das ausgeklügelte Baufahrzeug der Gebrüder Willi, ein diesel-hydraulischer Schienen-tractor von 20 PS Motorleistung bewundern.

Danach nahmen wir noch einen Augenschein vor in Gletsch und entdeckten, dass fleissige Hände aus der Sektion Bern im Bahnhofgebäude und im Depot an Renovation und Ausbau gewirkt hatten. Für die Rückfahrt trennten sich die Wege und die meisten fuhren über Grimsel und Brünig heim, gerade noch einen Tag vor dem schlimmen Erdbeben am Brünig, der Bahn und Strasse verschüttete. Solches gibt es also nicht nur an der Furka-Bergstrecke. Der Mensch steht immer im Kampf mit der Natur.

Beat Martin, Luzern

Arbeitseinsatz vom 27. September

Eine kleine Schar von acht arbeitsfreudigen Vereinsmitgliedern traf sich in Realp, um auf der Strecke oberhalb der Steffenbachbrücke Wasserrinnen auszubessern. Anschliessend fuhr die auf die vorhandenen PW's verteilte Gruppe auf der Alpstrasse zur Wasserfassung des Kraftwerks Göschenen, wo wir Rolf Cuttat trafen. Nach der Verteilung des Werkzeugs ging es auf die andere Seite der Reuss und ein Stück hinunter zur Arbeitsstätte. Nach einem guten Schluck Wein begannen die Teilnehmer das Werk, den vom schiffrigen Gestein zugeschütteten Wassergraben wieder funktionstüchtig zu machen. Systematisch wurde Schutt herausgeschaufelt, und Sektionspräsident Peter Sicher kleidete den Wasserlauf mit Gesteinsplatten aus. Bald liess sich das Resultat einer sauberen Arbeit sehen. Natürlich gehörte auch eine ausgiebige Mittagspause dazu, um die von der Arbeit hungrig gewordenen Teilnehmer zu stärken. Ungefähr um 16.00 Uhr waren die Arbeiten für diesen Tag beendet, und wir



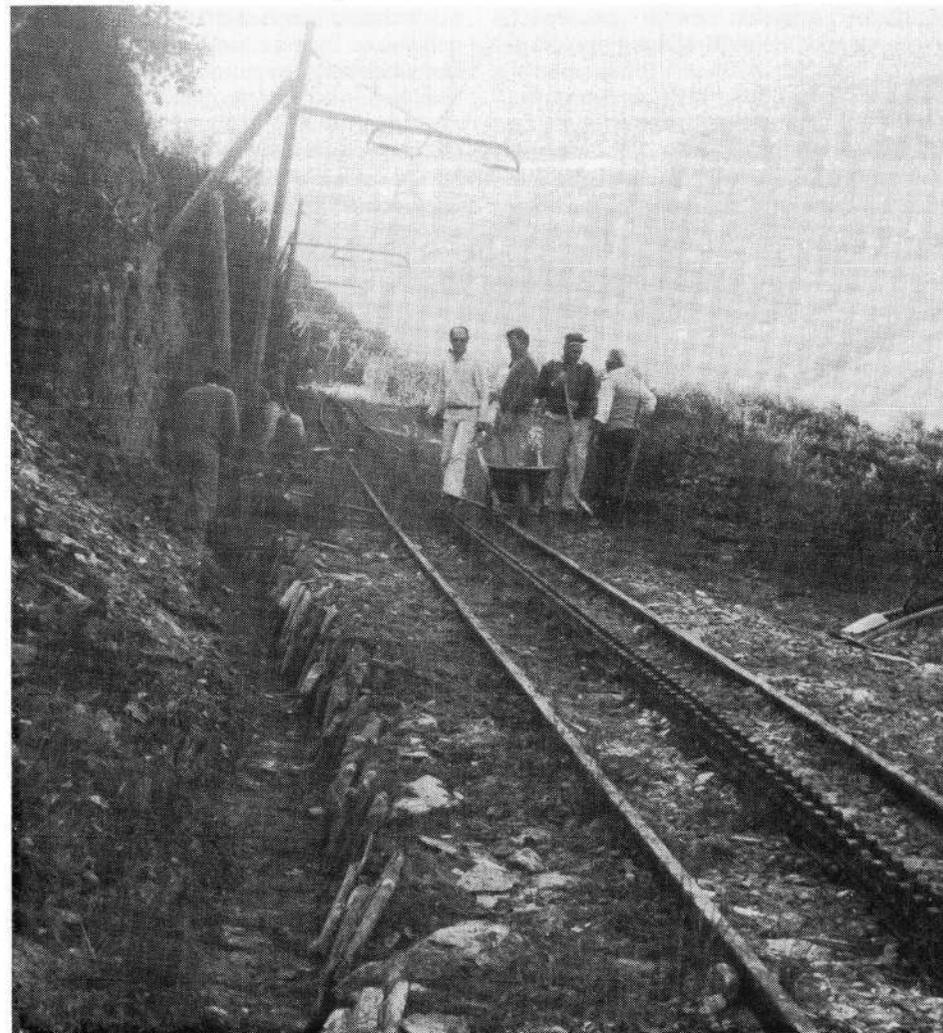
Beim Arbeitseinsatz

marschierten Richtung Realp hinunter. Unterwegs gabelte uns Rolf Cuttat mit dem vereinseigenen VW-Lieferwagen auf und fuhr uns zum Hotel des Alpes, wo eine zufriedene Gesellschaft das Nachtessen einnahm.

Am andern Tag stand eine Wanderung auf dem Programm. Leider konnten nicht alle daran teilnehmen. Dafür trafen noch ein paar Damen ein. Sechs Personen und ein

Vierbeiner nahmen am Sonntag bei schönstem Wetter den Weg zum Muttgletscher unter die Füsse. Beim kleinen Bergsee Bidmer hielten wir Mittagsrast. Danach ging es via Hungerberg – Gerendorf nach Oberwald hinunter. Ein Autozug brachte uns auf die andere Seite von Realp zurück, wo man sich verabschiedete.

Beat Martin, Luzern



Die hergestellte Wasserrinne. Das Resultat dieses Tages

Sektionsbericht

Der Sommer 1986 dürfte mit einigen bemerkenswerten Ereignissen in die Sektionschronik eingehen. Nach dem notwendigen Ausbau einer Infrastruktur im Zentralvorstand, sind uns nun auch die Voraussetzungen für eine zweckmässige Mitgliederbetreuung gegeben, was in Zukunft vermehrt ausgeschöpft werden soll. Seit der Standaktion im Länderpark in Stans ist es leider nicht mehr gelungen, die Zusage für eine ähnliche Aktion zu erhalten. Hingegen konnten durch persönliche Werbetätigkeit einige Neumitglieder gewonnen werden. An dieser Stelle seien alle Mitglieder aufgerufen, in ihrem Bekannten- und Freundeskreis um Neumitglieder zu werben. Auch nach der Gründung der AG hat der Verein Furka-Bergstrecke keineswegs an Bedeutung eingebüsst. Im Gegenteil, ein möglichst grosser Mitgliederbestand ist für die Realisierung unseres Vorhabens von entscheidender Bedeutung. Zur Vorbereitung des geplanten Arbeitstages begab sich der Sektionsvorstand am 7. September 86 auf eine Besichtigungs- und Rekognoszierungstour der Urnerseite der Bergstrecke. Auf grosse Bewunderung stiess die Baustelle am unteren Portal des Alt Senntums Stafel-Tunnels III, dessen Rekonstruktion durch die Pfadi Goldau in Angriff genommen wurde. Besonders erfreulich ist, dass dieser Arbeitseinsatz durch zwei Aktivmitglieder unserer Sektion, nämlich die Gebrüder Walter und Manfred Willi aus Goldau vorbereitet und geleitet wurde. Ihnen und allen freiwilligen

Helfern der Goldauer Pfadi sei hier der beste Dank und Anerkennung für den beispielhaften Einsatz ausgesprochen. Zu hoffen ist, dass diese Arbeiten im nächsten Jahr in ähnlichem Rahmen weitergeführt werden können, um in diesem heiklen und weglosen Streckenabschnitt das Bahntrasse in einem fahrbaren Zustand zu erhalten. Schade ist nur, dass dieser Arbeitseinsatz von einer Presseagentur sachlich unkompetent und in beleidigender Art und Weise (kommentiert) worden ist. Betrübtlich ist auch, dass dieser Bericht von einigen Inner-schweizer Tageszeitungen und Lokalblättern übernommen wurde. Gegen diesen Artikel haben wir bei der betr. Presseagentur und den Redaktionen auf schriftlichem Wege protestiert.

Für unseren Sektions-Arbeitstag vom 27. September haben wir vor, die Wasserabläufe im Bereiche des Bahnkörpers im Streckenabschnitt oberhalb der Ausweichstation Tiefenbach und abwärts bis zu den Tunnels von Steinen und Schutt zu reinigen. Über diesen Einsatz wird an anderer Stelle berichtet.

Für den kommenden Spätherbst/Winter planen wir eine Orientierungsversammlung, wo dann auch über die Bautätigkeit 1986 mit «Bild und Ton» anschaulich berichtet wird. Ich beschliesse diesen kurzen Abriss mit dem Aufruf an alle Mitglieder, dass sich jeder auf seine Weise bestmöglich für den Erhalt der gesamten Furka-Bergstrecke einsetzen möge.

Georg Seiler, Sektionsvizepräsident



Beim Picknick auf der sonntäglichen Wanderung

Section de Genève (LSFG)

Visite de la ligne sommitale par la section

Le président (LSFG) a organisé à l'intention des membres de sa section les 16/17 août une visite critique à pied du tronçon Oberwald-Gletsch avec traversée du tunnel hélicoïdal de 548 m de long. Le président central, A. Gysin, s'est joint dès le souper commun pris à l'hôtel Sporting à Oberwald, aux 28 participants. Cette manifestation fut donc un franc succès.

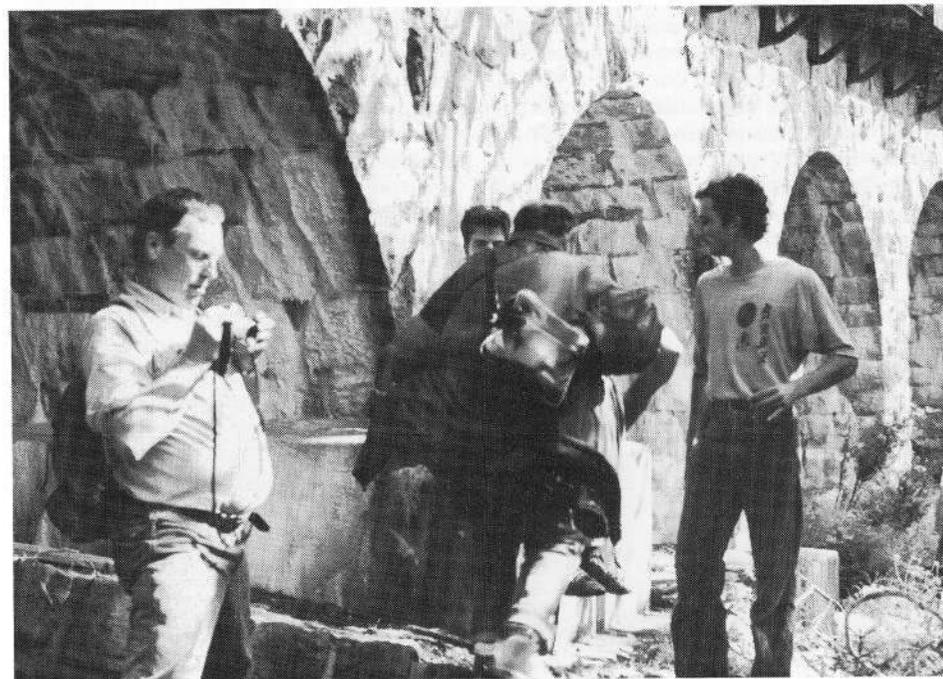
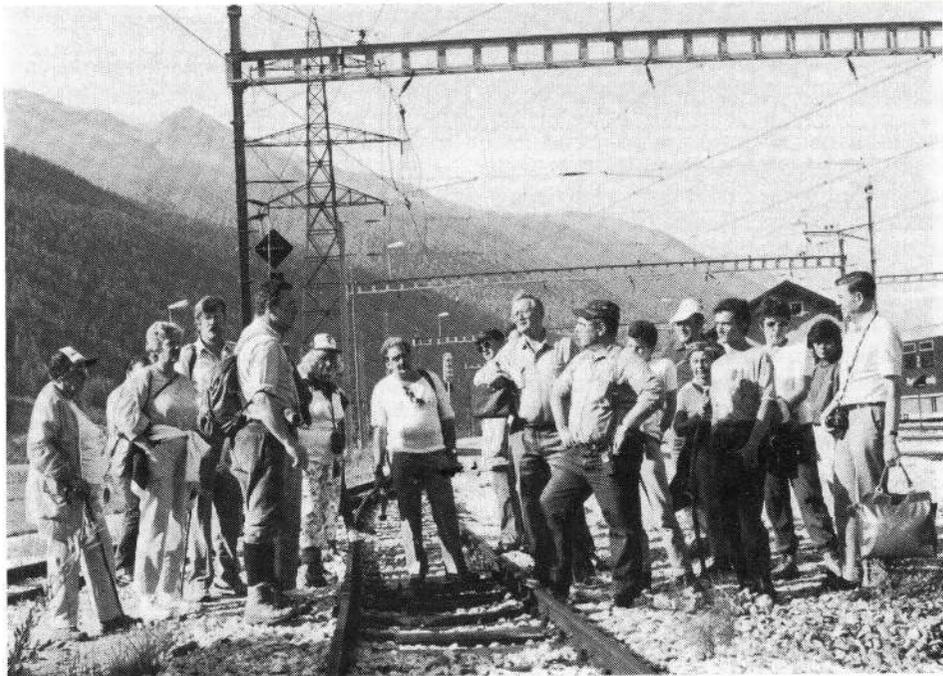
Les visiteurs ont pu apprécier le lendemain les différents travaux effectués bénévolement sur la ligne et dans les bâtiments de la station de Gletsch lors de la randonnée commentée par MM Gysin et Schneider, Rolf Cuttat, responsable du secteur de la construction nous renseignait sur l'évolution des travaux dans le périmètre de la station de Gletsch et dans les tunnels. En voici un aperçu:

- 1) Aménagement et réparation de canalisations d'eau le long de la voie et spécialement dans le tunnel hélicoïdal afin d'éviter la détérioration ultérieure des ouvrages d'art.
- 2) Réparation et consolidation du portail d'un des 3 tunnels «Senntumstafel» du côté Realp.
- 3) Un des piliers du viaduc du Lammen au dessus d'Oberwald a dû être enlevé pour permettre l'abaissement et l'élargissement de la route cantonale. L'ouvrage est maintenant reconstruit et rehabilité avec les pierres de tailles d'origine, les assises prêtes à recevoir le pont métallique dont la construction est commandée pour le printemps prochain à une entreprise de Realp. Quant aux travaux exécutés et offerts par l'Etat du Valais, ils sont si bien faits que l'on ne remarque à guère par la suite que ce viaduc a subi une profonde transformation.
- 4) Réparation et consolidation de plusieurs murs de soutènement, en particulier au bord du Rhône (Rotten) le long de la station de Gletsch.

- 5) Aménagement d'une exposition permanente en saison en gare de Gletsch qui renseigne sur les activités de l'Association, son but et ses réalisations mais aussi sur le matériel roulant et l'histoire de la ligne sommitale.
- 6) Aménagement de chambres à coucher dans la gare de Gletsch
- 7) Aménagement de 2 dortoirs pour 10 à 15 personnes chacun dans le dépôt de Gletsch permettant de loger des groupes de travailleurs bénévoles dès le printemps prochain, et
- 8) transformation et réparation des locaux abritant maintenant une cuisine aménagée ainsi que des sanitaires. Une salle de séjour pour les travailleurs bénévoles se trouve actuellement en chantier.
- 9) Le pavage du dépôt de Gletsch est achevé à moitié. Ceci facilitera l'activité sur le matériel roulant à déposer sur les deux voies à fosse.

Les visiteurs ont apprécié de voir la quantité de travail exécuté pendant les courtes saisons de ces 2 dernières années. Mais ils ont également réalisé qu'un effort colossal est à fournir sur la voie, les bâtiments, le matériel roulant présent et futur sans oublier les innombrables négociations et tractations à mener avec l'Etat du Valais, le Département Fédéral des Transports et Communication (concession), le Département fédéral militaire, la direction FO et des particuliers (terrain) etc. Mais nous sommes tous persuadés de pouvoir ouvrir à la circulation avant la prochaine Exposition Nationale en 1991 notre premier tronçon à crémaillère, soit Oberwald-Gletsch grâce à l'effort de tous les membres.

Erich F. Schneider
Président (LSFG)



Sektion Zürich Sektion Ostschweiz

Liebe Mitglieder, seit längerer Zeit verfügen die Sektionen Zürich und die ehemalige Regionalgruppe Ostschweiz über keine funktionsfähigen Organe mehr. Es ist der dringende Wunsch des Zentralvorstandes, diesen unbefriedigenden Zustand so schnell als möglich zu beenden. Dies umso mehr, als den Sektionen im Rahmen der geplanten Bauprogramme an der Strecke in den kommenden Jahren eine immer grössere Bedeutung zukommt. Es ist geplant, jeder Sektion eine ständige Aufgabe zuzuweisen, die zum Beispiel in der Betreuung eines bestimmten Streckenabschnittes der Furka-Bergstrecke bestehen kann (regelmässige Kontrolle und Reinigung der Wasserabläufe, Reparaturarbeiten an Trocken-Mauern.)

Nachdem trotz diverser Kontakte bisher keine effektiven Ansätze zur Neukonstituierung der Sektion Zürich und Ostschweiz festzustellen sind, versucht der Zentralvorstand mit diesem Aufruf, die Neugründung einer oder mehrerer Sektionen in der Region Zürich/Schaffhausen/Ostschweiz (Postleitzahlen 8000-9999) voranzutreiben.

Initiative Vereinsmitglieder, die bereit sind, ab sofort eine Aufgabe in einem Sektionsvorstand zu übernehmen, sind gebeten, dies dem Zentralpräsidenten umgehend telefonisch mitzuteilen. Zu besetzen sind in jeder Sektion im Minimum die Funktionen Präsident, Vizepräsident, Kassier, Sekretär, Beisitzer.

Sektion Nordwest-Schweiz

Weiterhin grosser Beliebtheit erfreuen sich die monatlichen Zusammenkünfte im Restaurant Bahnhof in Muttenz, an welchen die neusten Insiderinformationen an die jeweils rund dreissig Interessierten weitergegeben werden können. In den regelmässig stattfindenden Informationsabenden kann unter den Mitgliedern gefachsimpelt werden. Die Weiterbildung in bahntechnischer Hinsicht wird durch Dia- und Wortvorträge gefördert, wobei nicht nur die Furka-Bahn als Beispiel und Vorbild benützt wird. Neumitglieder können immer wieder begrüsst werden. Dazu beigetragen hat sicher die Info-Ausstellung in der Vitrine an der

Dreiländerecke. Der Beizer der gleichnamigen Saison-Kiosk-Wirtschaft, hat unserer Sektion einen Schaukasten zur Eigenwerbung kostenlos zur Verfügung gestellt! Der nächste Höhepunkt wird sicher die Niggi-Näggi-Höck sein, reservieren Sie sich bereits den 25. November 1986! Um 20.00 Uhr trifft sich die ganze Sektion wie immer im Restaurant Bahnhof in Muttenz. Der Vorstand der Sektion Nordwest-Schweiz wünscht allen Mitgliedern und Lesern frohe Festtage und einen guten Jahreswechsel!

Y. Gygax

Sektion Bern

Aktivitäten in der Saison 1986

Am 14. Juni 1986 konnten wir in Bern im stillen den ersten Jahrestag seit der Wiedergründung der Sektion Bern feiern. Rückblickend darf festgestellt werden, dass in dieser Zeit eine Fülle von Arbeiten erledigt wurden.

Am 30. August 1986 hatten wir dank der Grosszügigkeit der Organisatoren des Bahnhoffestes die Gelegenheit, an der 1100 Jahrfeier der Gemeinde Herzogenbuchsee

mit einem Informationsstand unseren Verein vorzustellen. So kam es, dass wir uns inmitten von Triebfahrzeugen aus allen Epochen einfanden. Langeweile kam bei uns am Stand nie auf, denn selten fanden wir die Zeit, uns ob all den Fragen und all dem Wissensdurst der Besucher auszuruhen. Das Wochenende vom 13./14. September 1986 dürfte für den «Berner-Modell-Eisenbahn-Club» ein besonderes Ereignis in der Vereinsgeschichte gewesen sein, feierte

man doch das 50jährige Bestehen. Als Höhepunkt der Festlichkeiten versuchte man gar, mit vier Modell Lokomotiven des Typs Ae 8/8 (BLS), einen normalspurigen Güterwagen zu ziehen, was leider, so wurde geschrieben, an den Wetterverhältnissen scheiterte. Man sah jedoch nicht nur Modelle, denn die verschiedenen Bahngesellschaften der Umgebung wirkten wacker mit, und mit der Eröffnung der Station «Ausserholligen» konnte auch die weitere Öffentlichkeit profitieren. Es war besonders

erfreulich, dass auch das eine oder andere Gesicht aus unserem Verein an diesem Anlass zu sehen war.

Es wurde trotzdem nicht nur gefeiert und gefestet bei uns in Bern, denn wer sich in Gletsch und an der Bergstrecke umsah, konnte feststellen, dass unter kundiger Leitung durch Mitglieder unserer Sektion wirklich gute Arbeit geleistet wurde.

Jürg Schletti
Sektionspräsident

Eindrücke einer Frühjahrswanderung

Am 18. Mai unternahm ich mit meiner Frau bei herrlich warmem Wetter eine Wanderung von Oberwald nach Gletsch. Gleich vom Bahnhof Oberwald aus folgten wir dem Trassee der Bergstrecke, wo neben dem Gleis schon zahlreiche Blumen blühten, darunter auch seltene Orchideen. Bis zum Viadukt von Lammen waren keine Veränderungen an der Strecke zu bemerken. Vom letzteren konnte man diese allerdings nicht mehr behaupten. Den leider immer grösser werdenden Lastwagen und Reise-cars boten die gemauerten Gewölbe des Viaduktes zuwenig Durchschlupf, weshalb bauliche Massnahmen nicht mehr zu umgehen waren. Der Pfeiler, welcher die beiden Strassenhälften teilte, ist abgebrochen worden und es klafft nun im schönen Viadukt eine Lücke von etwa 10 Meter Länge. Wie zu vernehmen war, sollten an den beiden Stummeln Widerlager aufgemauert werden, welche alsdann Eisenträger aufnehmen sollen um die Lücke in der Bahnlinie wieder zu schliessen. Obwohl die getroffene Lösung als befriedigend bezeichnet werden darf, bleibt dennoch ein Wermutstropfen zurück; hat doch ein markantes Bauwerk einem fragwürdigen Fortschritt teilweise weichen müssen. Nach einer kleinen «Kletterpartie» gelangten wir wiederum aufs Bahntrassee und marschierten weiter bergwärts, wobei bald schon die ersten Schneeresten auf dem Gleise lagen. Vom berümt-berühmten km 44 an wurden die Schneemassen grösser und es wurde auch die Spuren des Gebirgs-winters augenfällig. Äste, Geröll und von

der Felsnase beim Strassentunnel ist wieder ein gewaltiger Felsbrocken aufs Gleis heruntergestürzt.

Von den Felswänden leuchteten rote Felsprimeln in verschwenderischer Fülle und schufen zum tiefblauen Walliser-Himmel einen herrlichen Kontrast. Auf einem schmalen aperi Bankett überquerten wir den Rottenviadukt. Vom sonst schäumen-den Fluss war jedoch nichts zu sehen, denn das Flussbett war noch meterhoch mit Schnee aufgefüllt. Nun gings auf dem Wanderweglein beim Kehrtunnel nicht ganz ohne Probleme aufwärts, um beim oberen Tunnelausgang, dessen Portal noch gänzlich im Schnee lag, auf die Kantonsstrasse zu gelangen. 200 Meter weiter oben wuchs die Spannung mit jedem Schritt. Steht sie noch, nämlich die lawinengefährdete Nordbrücke? Erleichtert stellten wir fest, dass die gefährliche Lawine aus dem Grimselpassgebiet nur ein paar Meter von der Brücke Halt gemacht hatte. Von hier an war nun das Gleis komplett unter dem Schnee begraben und auch der Zugang zum Bahnhofgebäude in Gletsch führte über meterhohen Schnee. Auch die einsturzfähigste Stützmauer entlang des Rotten hat bis zu diesem Zeitpunkt den Winter noch überstanden, doch dürfte die grösste Gefahr erst nach der Schneeschmelze gebannt sein. Das Trassee Richtung Muttbach konnte nur noch durch den Geländeanschnitt ausgemacht werden und diente einigen Tourenskifahrern als praktische Abfahrtspiste.

Georg Seiler, Kriens

Materiel de representation

ordre (au minimum Fr. 10.–)

Verein Furka Bergstrecke, Materialstelle c/o Georg Seiler, Bergstrasse 42, 6010 Kriens
Livraison avec facture + porto

		prix
.... livre «Glacier Express» (en allemand)	à Fr. 29.–	_____
H.E. Rübsamen, Edition Josef Berg, München, juillet 1985		
.... T-Shirt (grandie.....)	à Fr. 15.–	_____
blanc avec le signet bleu ou rouge		
pour enfants: 128/140/152		
pour adultes: S/M/L/XL/XXL		
.... poulovre (grandie.....)	à Fr. 29.–	_____
blanc avec le signet 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 chemin de fer rhétique	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. 1.–	_____
.... autocollant en français (jaune/noir)	à Fr. 1.–	_____
.... 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.–	_____
.... Notbremse	à Fr. 10.–	_____
.... Faltbeilage zu «Das grosse Buch der FO»	à Fr. 15.–	_____
.... Set Lithos (4 pièces)	par pièce à Fr. 25.–	_____
prix totale		Fr. _____
Nom: _____	Prenom: _____	
Adresse: _____	Lieu/NPA: _____	
Date: _____	Signature _____	

Werbematerial / Bestelltalon

Verein Furka Bergstrecke, Materialstelle c/o Georg Seiler, Bergstrasse 42, 6010 Kriens
 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 weissen 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. 1.-	_____
... Kleber französisch (gelb/schwarz)	à Fr. 1.-	_____
... 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: _____



Blick in die Rhoneschlucht, wo Bahn und Strasse nach Gletsch hinaufführen.



Die «Notbrücke» unterhalb Gletsch hat auch diesen Winter der Unbill standgehalten. Aus ungewohnter Perspektive auf einem Lawinenkegel stehend, aufgenommen.

Foto: Georg Seiler, Kriens

DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG CH 3981 OBERWALD

Einladung zur Aktienzeichnung

Emissionspreis: Fr. 100.– pro Aktie
Zeichnungsfrist: 31. Januar 1987 abends

1. Der Bezugspreis beträgt Fr. 100.–, zuzüglich Fr. 3.– (3 % eidg. Titelstempel) Total Fr. 103.– pro Aktie
2. Die Zuteilung der Aktien erfolgt nach Schluss der Zeichnungsfrist durch den Verwaltungsrat.
Die Einladung zur ausserordentlichen Generalversammlung über die Kapitalerhöhung erfolgt durch schriftliche Mitteilung an die neuen Zeichner.
3. Die Einzahlung der zugeteilten Aktien im Betrag von Fr. 103.– hat bis zum 15. Februar 1987 zu erfolgen.
Für Einzahlungen nach diesem Datum wird ein Verzugszins von 5 % berechnet.
4. Der Zeichner haftet der Gesellschaft gegenüber für den vollen Zeichnungsbetrag von Fr. 103.– je Aktie bis zum 31. Mai 1987.
5. Der Verwaltungsrat behält sich das Recht vor, bei Überziehung das Aktienkapital zu erhöhen. Die diesbezügliche Kompetenz ergibt sich aus Art 4 der Statuten und des Beschlusses der Gründungsversammlung vom 22. Februar 1986.
6. Zeichnungen werden durch die Zeichnungsstelle:
DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG, Sekretariat, Postfach 4922, CH 6002 Luzern entgegengenommen.

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

Firma und Sitz

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

Aktienkapital

Das voll einbezahlte Aktienkapital beträgt Fr. 300'000.–, eingeteilt in 3'000.– Nomenaktien zu nominell Fr. 100.–

Verwaltungsrat

Alfred Gysin, Seltisberg/BL, Vizepräsident
Peter Sicher, Unterentfelden/AG, Sekretär
Bruno Albisser, Binningen/BL
Rolf Cuttat, Zollikofen/BE
Jürg Schletti, Bern
Erich Schneider, Grand-Lancy/GE
Beat Schweizer, Titterten/BL
Robert Trachsler, Niederdorf/BL
Hans R. Wespi, Andermatt/UR

Kontrollstelle

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



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3981 OBERWALD

Kapitalerhöhung 1986

Zeichnungsschein

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

Namenaktien von Fr. 100.– Nennwert

der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
zum Preis von Fr. 100.–, zuzüglich Fr. 3.–
(3% eidg. Titelstempel) gleich Fr. 103.– pro Aktie.

Ich/wir verpflichte/n mich/uns, den Betrag von Fr. 103.– pro gezeichnete Aktie bis am 15. Februar 1987 an die Walliser Kantonalbank in Brig (Einzahlungsschein wird zugestellt) einzubezahlen.

Dieser Zeichnungsschein ist bis zum 31. Mai 1987 verbindlich.

Die Titel werden sobald als möglich an die Zeichner ausgeliefert.

Herrn, Frau, Frl., Firma: _____

Vorname: _____

Genaue Adresse: _____

PLZ/Wohnort: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

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



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

Augmentation du capital social 1986

Bulletin de souscription

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

..... **actions nominatives de Fr. 100.— nominal**

de la Société du chemin de fer à vapeur de la ligne
somitale de la Furka

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

Je/ nous prends/ prenons l'engagement de verser le montant de Fr. 103.— par
action souscrite, d'ici au 15 février 1987 à la Banque cantonale valaisanne à
Brigue (le bulletin de versement sera envoyé).

Ce bulletin de souscription conserve son caractère obligatoire jusqu'au 31 mai
1987.

Les titres seront délivrés dès que possible aux souscripteurs.

Mr., Mme, Mlle, entreprise:

Prénom:

Adresse complète:

NP./ localité:

Date:

Signature:

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

Zweck und Finanzierung

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

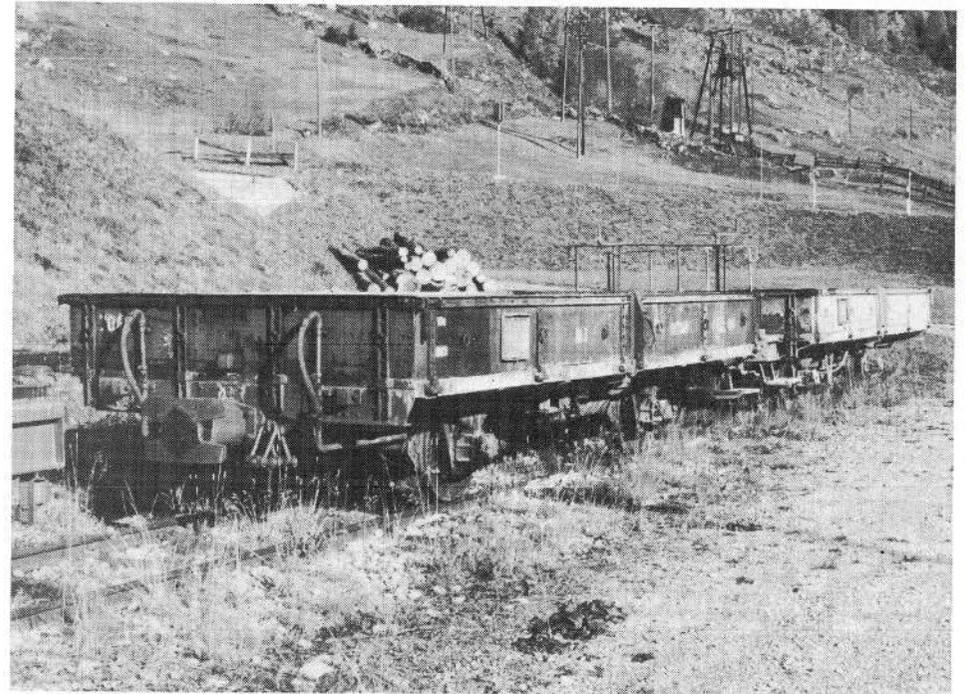
1. Wiedereinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke als Zahnradbahn mittels Dampf oder anderer Traktion für Personen- und Warentransporte zwischen Oberwald und Realp; Förderung des Tourismus; Beteiligung an: Erwerb oder Pacht von anderen Unternehmen; Erstellen, Erwerb, Belastung und Veräusserung von Liegenschaften.
2. Übernahme der Furka-Bergstrecke von der FO Furka-Oberalp-Bahn.
3. Ankauf und Renovation von Dampflokomotiven und Rollmaterial.
4. Renovation von Stationsgebäude und Wagenremise in Gletsch

5. Etappenweise Instandstellung und Inbetriebnahme der Bergstrecke.
6. Projektierung und Bau von Stationsgebäuden und Depot in Oberwald.

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

ACHTUNG

Die Zeichnungsfrist für den Erwerb der Aktien ist bis zum 31. Januar 1987 verlängert worden.



Alte Güterwagen ex RhB, abgestellt in Oberwald.

Foto: Beat H. Schweizer, 8.11.86

Gletsch(er) Nachrichten

Die jungen und initiativen Pächter des Hotels Glacier du Rhône in Gletsch, das Ehepaar A & C. Loretan-Mathieu, geben in etwa fünfwöchigem Abstand ein eigene «Hauszeitung» heraus. Das Ziel dieser Sammlung von Mitteilungen ist es, auf die Attraktionen des Weilers Gletsch und seiner Landschaft aufmerksam zu machen.

In der Ausgabe 1 vom Juli 1986 stellt Loretan fest: «Nach einem langen, harten Winter ist Gletsch auch diesen Sommer zu neuem, regem Leben erwacht.

Die im Lanzä (Frühling) immer kräftiger werdenden Sonnenstrahlen haben innert kurzer Zeit die mannigfaltige Alpenflora von der meterhohen Schnee- und Eisschicht befreit und die rauhe Alpengegend in ein Farbenmeer verwandelt.»

Unter dem Thema «Gletsch heute und in Zukunft» geht der Hotelier auf die Lage von Gletsch ein und schreibt:

«Der kleine Weiler am Fusse des Rhonegletschers ist aber auch ein beliebtes Ausflugsziel für Naturfreunde, Mineraliensammler, Wanderer usw.

Leider hat sich in den letzten Jahren das Gerücht, die ganze Gletscherebene würde einem Stausee für die Nutzung der Wasserkraft zum Opfer fallen, hartnäckig behaupten können.

Zweifelsohne wurden die Möglichkeiten dieser Energienutzung diskutiert und in Betracht gezogen.

Wir persönlich glauben aber, dass in den nächsten 15-20 Jahren ein solches Projekt nicht realisiert wird.

Unseren Glauben stützen wir auf die Tatsache, dass zur Zeit an der Furka und Grimselstrasse rege Renovations- und Verbesserungsarbeiten gemacht werden, die jedoch bald abgeschlossen sein dürften

Des weiteren wurde am Samstag, den 12. Juli 1986 in der Gletscherebene ein sehr interessanter Naturpfad eröffnet.

Dieser Pfad ist leicht begehbar, und bietet durch die Angebrachten Tafeln eine gute Information über die Flora und die Fauna in Gletsch.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der uns in unserem Glauben bestärkt, ist der Frondienst der Mitglieder des Vereins «Furka Bergstrecke».

Das Bahntrasse führt dem jungen Roten (Rhône) entlang durch eine malerische Landschaft, was alleine schon Erhaltungswert ist, abgesehen von den technisch sehr interessanten Besonderheiten der Dampfbahn.

Wir wünschen dem Verein viel Glück und zügiges Vorankommen.»

Für Interessierte sind die Adresse des Hotels und unseres Zentralpräsidenten aufgeführt, wo Unterlagen angefordert werden können. Nebst einem Abriss über die Vergangenheit des Hotels, des Angebotes von weiteren Dienstleistungen und einem umfassenden Steckbrief über den von ihm geleiteten Betrieb, der auch eine Tankstelle und einen Kiosk namens Bazar Arve einschliesst, wird noch auf die Möglichkeit hingewiesen, dass im neu erstellten Forelenteich gefischt werden kann, wer sich an der Tankstelle anmeldet. Dieser Teich ist in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnhofgebäudes Gletsch angelegt!

Die Hauszeitung kann gratis angefordert werden bei: Hotel Glacier du Rhône, 3981 Gletsch.



Gletsch bleibt im Gespräch

Der oberwalliser Zeitung «Walliser Bote» war am 15. Oktober 1986 zu entnehmen, dass die Immobilien Gletsch AG, das Hotel «Belvédère» zu verkaufen gedenkt und mit dem Verkaufserlös das Hotel «Glacier du Rhône» sanieren will.

Unter dem Titel «Hotel-Käufer gesucht», ist dazu im Vorspann zu lesen:

«Die Immobilien Gletsch AG, hinter deren Namen der Staat Wallis als Aktionär steht, hat auf dem Inseratenweg das altherwürdige Hotel Belvédère, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Rhonegletscher an der Furkapassstrasse gelegen, zum Verkauf ausgeschrieben. Das Hotel Belvédère gehört zusammen mit dem Hotel Glacier du Rhône sowie Grundeigentum und diversen Wasserrechtskonzessionen in der Gegend am Lauf der jungen Rhône zu einem Komplex, welchen der Kanton Wallis im Jahre 1984 für die runde Summe von 4,5 Mio. Franken der Hotelier-Dynastie der Seiler-Familie abgekauft hat. Das Hotel Belvédère aus der Blütenzeit der Passstrasse, um die Jahrhundertwende stammend, und seit einigen Jahren renovationsbedürftig, will man nun aus dem Gesamtbesitz verkaufen und mit dem Verkaufserlös das ebenfalls einer Sanierung harrende Hotel Glacier du Rhône in Gletsch einer Gesamtrenovation unterziehen.»

Am Schluss ist mit der Frage «Bleibt Gletsch erhalten?» folgendes zu entnehmen:

«Bei den ernsthaften Plänen der Immobilien-Gesellschaft Gletsch AG zur Sanierung der Gebäude in Gletsch drängt sich einem unweigerlich die Vermutung auf, ob der Staat doch auf das im Raum schwebende Projekt der Nutzung der Wasserkraft verzichtet und damit die unvergleichlich schöne Landschaft am Rhonegletscher erhalten bleibt. Es wäre wohl auch widersinnig, wenn der Kanton über die Immobilien AG Millionenbeträge in eine Gesamtrenovation des Hotels du Rhône investieren würde, welches dann nach Jahren in einem Stausee versinken würde. Zumindest der Stau-

see Gletsch könnte aus dieser Überlegung nun in Sitten endgültig ausser Traktanden gefallen sein.»

Für unser Vorhaben äusserst glückliche Vorzeichen!

Tags darauf erschien ein Artikel in derselben Zeitung, der mit Bildern vom Ausbau der Furka-Strasse berichtet. Nach der Öffnung der Grimsel-Passstrasse mit durchgehend überbreiter Fahrbahn, tut sich auch am zweiten Pass, dessen Strassenzüge sich im Weiler Gletsch vereinen, wesentliches: Oberwald/Furka «Am Ausbau der Furkapassstrasse wird weiterhin auf Hochtouren gearbeitet. Nachdem in den letzten Jahren die Verbreiterung der Passstrasse vom Muttbach bis zur Passhöhe abgeschlossen werden konnte, wartet nun das Teilstück von Gletsch bis zum Muttbach auf die Verbreiterung auf die vorgeschriebene Breite, damit auch Reisedeckungs mit einer Breite von 2,50 Metern den Pass befahren dürfen.

Die Gastbetriebe entlang der Furkastrecke warten mit Sehnsucht auf den Zeitpunkt des Endausbaus. Gegenwärtig wird mit Hochtouren oberhalb Gletsch an zwei Wendeplatten gearbeitet. Die Bauarbeiter nutzen das schöne Herbstwetter, um die Arbeiten möglichst schnell abzuschliessen, denn die Zeitspanne, in der an der Furkastrasse gearbeitet werden kann, ist zwischen der Schneeschmelze und dem Winteranfang recht kurz bemessen. Dazu kommen im Hochsommer die Friktionen mit dem Passverkehr, der trotz der Bauarbeiten möglichst ohne Wartezeit und Behinderung zirkulieren muss. Aus diesem Gesichtspunkte bietet ein schöner Herbst, wie er sich in diesen Tagen mit Temperaturen, die eher an einen Sommer erinnern, präsentiert, die besten Voraussetzungen, um die Arbeiten voranzutreiben. Das Werk schreitet denn auch mit sichtbarem Erfolg voran.»

Mittleweile hat «Väterchen Frost» das Zeppter übernommen und bereits «Frau Holle» unter Vertrag genommen....

Baulager Furka-Bergstrecke

9. – 17. August 1986 in Realp

Zur Genehmigung durch den Verein und der DFB, erstellten die Gebrüder Willi aus Goldau einen umfassenden Bericht. Wie sich herausstellen sollte, wurde darin an fast alles gedacht, nur nicht an eine eventuelle Missgunst von irgendwoher.

Die Unterlagen die dem Zentralvorstand und dem Verwaltungsrat vorlagen, führten in beiden Gremien zum Entschluss, dieses Lager zu billigen und einen Kredit zu sprechen.

Der Bericht war folgendermassen abgefasst:

1. Allgemeines

Als Vereinsmitglieder und Aktionäre haben wir uns mit einigen Gleichgesinnten bereits letzten Sommer entschlossen, einen sinnvollen und konstruktiven Baueinsatz an der Bergstrecke zu leisten.

Durch die Gründung der Aktiengesellschaft im Vertrauen gestärkt, möchten wir zudem zeigen, dass uns seriös organisierte Frondienstleistungen ohne grosse Kosten dem Ziel von Verein und Aktiengesellschaft näherbringen können.

Selbstverständlich machen wir unseren Einsatz vom Entscheid des Verwaltungsrates abhängig.

2. Organisatorisches

Nachfolgend eineige bereits getroffene Dispositionen:

Datum:

Sa 9. August 1986 – So 17. August 1986

Einsatzort: Realp – Alt-Senntumstaffel

Lagerform: Zelt-Basislager

Lagerplatz: ca. 1,5 km westlich von Realp, ca. 1 km östlich der Baustelle, Koordinaten 681.050/160.330

Besitzer: Herr Erich Nager, Realp (Mietvertrag vom 9. Januar 86) Lagerplatz kostenlos

Einrichtungen: Lagerausrüstung kostenlos durch die Pfadfinder-Abteilung Arth-Goldau zur Verfügung gestellt.

Fahrbewilligung auf der Witenwasserstrasse:

Durch Festungskreis 23, Andermatt gewährt mit Bewilligung vom 7. Februar 1986 (kostenlos).

Versicherung: Gegen Unfall und Haftpflicht sind alle Teilnehmer pauschal versichert (kostenlos)

Lagerkosten: Die Teilnehmer sind bereit, Kosten für Unterkunft, Anreise, und einen Teil für die Verpflegung selber zu tragen. Dem Verein bzw. der Aktiengesellschaft würden Verpflegungskosten von Fr. 5.– pro Tag und je Teilnehmer erwachsen.

Teilnehmer:

ca. 20 Personen, 18 – 35 Jährige aus der Region Arth-Goldau. Alle Teilnehmer kennen sich gegenseitig und sind sich gemeinsames Arbeiten gewöhnt. Die Teilnehmer entstammen verschiedenen Berufsrichtungen.

Lagerleitung:

Logistik Manfred Willi-Luönd, Monteur SBB, Rosenweg 2

6410 Goldau 041/82 25 93

Baueinsatz:

Walter Willi-Hangartner, Bauführer

Parkstrasse 16/Postfach 346

6410 Goldau

G 041/82 11 93, P 041/82 35 58

3. Baueinsatz

Aufgrund mehrerer Begehungen haben wir folgende Arbeitsausführungen vorgesehen:

Räumung des Trassees von Fels und Bewuchs auf der Strecke vom Strassenübergang bis zum Tunnel Alt-Senntumstaffel III
Abräumen von Schuttmaterial des verschütteten östlichen Tunnelportales (ca. km 57.500) Dieser maschinelle Einsatz ist einige Wochen vor dem Baulager geplant.
Sicherungsarbeiten gegen weitere Rutschungen.

Je nach Zerstörungsgrad eventuell Rekonstruktionsarbeiten am Tunnelportal.

Allgemeine Unterhaltsarbeiten am Trasse (ohne Oberbau)

4. Mittel zur Durchführung der Bauarbeiten

Aus dem Kreis unserer Teilnehmer können folgende Mittel gratis oder mit bescheidenen Kosten zur Verfügung gestellt werden: sämtliche notwendigen Handwerkzeuge, kostenlos

Betriebsmaterial, kostenlos

Kleingeräte kostenlos, Betriebsstoffe müssen beschafft werden.

Kleinbagger (z.B. Menzi-Muck): Aufwendung nur Transport und Betriebsstoffe
Kompressor + Druckluftwerkzeuge: Benützung kostenlos, Betriebsstoffe müssen beschafft werden.

Stromaggregat, Beleuchtungsmaterial: Benützung kostenlos, Betriebsstoff muss beschafft werden.

Betonverarbeitungsgeräte: Benützung kostenlos.

Schienenfahrzeug für Bautransporte.

Der Schwerpunkt der geplanten Bauarbeiten liegt ca. 1000–1500 Meter von der nächsten Strassenberührung entfernt. Der einzige mögliche Zugang ist nur über das vorhandene Geleis möglich. Deshalb haben wir gleichzeitig mit dem Beginn der Lager Vorbereitungen am Bau eines Schienenfahrzeuges angefangen.

Beschreibung:

Aufbau auf bestehenden meterspurigen Rollwagen,

Breite = 1.38 m, Länge = 2.70 m

Diesel-hydraulischer Antrieb einer Adhäsionsachse und eines Zahnrades, Leistung am Rad = 20 kW

Leergewicht: ca. 1500 kg, Nutzlast ca. 2000 kg

Furka-Camp

Arbeitswoche der Arth-Goldauer Rover, 9. – 17. August 1986

Der Startschuss für das Furka-Camp liegt eigentlich schon drei Jahre zurück. Anlässlich einer Wanderung von Realp nach Gletsch via Furka begeisterten sich einige Teilnehmer am Gedanken, an dieser Strecke einmal einen sinnvollen Arbeitseinsatz zu leisten.

Höchstgeschwindigkeit: bis 50% 10 km/h, bis 110% 5 km/h

Klotzbremsen auf beiden Achsen, Bankbremsen auf Zahnrad wirkend
hydraulische Betriebsbremse
der Bau des Fahrzeuges steht unter der Leitung des Depotchefs einer Zahnrad-Bergbahn und geschieht auf Kosten der Initianten des Baulagers.

Wir bitten darum, das Fahrzeug für Bauarbeiten auf der genannten Strecke auf unsere Kosten und auf unsere Verantwortung einsetzen zu dürfen.

Baustoffe, wie Kies, Bindemittel, Stahl etc. müssen beschafft werden. Wir sind bemüht, bei verschiedenen Baustoffherstellern Naturalspenden zu erhalten.

5. Kostenschätzung

Unter der Voraussetzung, dass die vorgängig erwähnten Arbeiten durchgeführt werden können, entstehen dem Auftraggeber folgende approximative Kosten:

Verpflegung	Fr. 600.–
An- und Abtransport Inventar und Baumaterial	Fr. 800.–
Betriebsstoffe (Benzin, Diesel)	Fr. 500.–
Baustoffe (Zement, Stahl, Holz)	

je nach Umfang der Rekonstruktionsarbeiten	Fr. 3000.–
Planungsarbeiten (Kopien etc.)	Fr. 100.–
Kostenschätzung gesamter Baueinsatz	max. Fr. 5000.–

Wir sind überzeugt, dass dieser Einsatz auf dem Weg zum Erreichen unseres gemeinsamen Zieles eine günstige Gelegenheit darstellt.

Walter Willi, Manfred Willi

nenfahrzeuges vorstellen. Also bauten wir den Xhm 1/2, unser thermisch-hydraulisch angetriebenes Schmalspur-Zahnradtriebfahrzeug.

Die Arbeitswoche wurde in drei Ressorts vorbereitet: **Bau** unter der Leitung von Walter Willi, **Camp** unter Niklaus Steiner und **Xhm** unter Manfred Willi.

Für die Bauarbeiten wurden vor dem Lager ein Tunnel-Lehrgerüst erstellt und umfangreiche Materialdispositionen getroffen. Um Verein und DFB nicht allzugrosse Spesen zu verursachen, waren wir bestrebt, Bau- und Lagerkosten möglichst niedrig zu halten. Dank allen Spendern!!!

Samstag, 9. August 1986: 20 Rover erstellen ihr Camp an der Furka-Reuss. Von der Realper Bevölkerung dürfen wir grosse Sympathie und Unterstützung erfahren. Am gleichen Tag werden alle Transporte auf der Schiene zur 3 km entfernten und 200 Meter höher gelegenen Baustelle ausgeführt und mit Felsräumungs- und Sicherungsarbeiten begonnen.

Während den nächsten Tagen wird Schutt weggeräumt, das Lehrgerüst (Schalung) zusammengestellt und auf der Strecke geht es Bewuchs und Geröll an den Kragen. Kies und Zement gelangen zum Tunnel und am

Camp de la Furka des scouts d'Arth-Goldau du 9 au 17 août 1986

Le coup d'envoi du camp de la Furka remonte en réalité à 3 ans. A l'occasion d'une randonnée de Realp à Gletsch via la Furka naquit l'idée de réaliser une action concrète sur cette ligne. En été 1986 nous avons enfin pu passer de l'idée aux faits.

L'objectif du camp était de réaliser des travaux de réfection au portail du tunnel (Alt-Senntumstaffel III). Comme le chantier était situé à quelque deux kilomètres d'un point de croisement avec la route et que la ligne accusait à cet endroit une rampe de 110 ‰, nous ne pouvions espérer une intervention efficace qu'à l'aide d'un véhicule de chantier. Nous avons donc construit à cet effet le

Mittwoch wird die erste Seitenwand bis auf Kämpferhöhe betoniert.

Am Donnerstag wird das Lehrgerüst vorge-schoben, fertig geschalt und am Freitag wird mit dem Betonieren des Gewölbes ge-startet. 13 m³ Beton gelangen vom Mischer via Bagger an den richtigen Ort. Am Samstag wird ein Teil wieder ausgeschalt und etwas stolz posieren wir vor dem Werk einer intensiven und zum Glück unfallfreien Woche.

Derweil hat auch die Strecke wieder ein etwas würdigeres Aussehen erhalten: Glitzernde Schienenoberkanten und Zahnstangenflächen erinnern an die Zeit, wo die dunkelroten Lokomotiven den schweren Glacier-Express emporzogen.

Romantiker – Fanatiker – Spinner? Wir glauben daran, dass die Instandstellung dieser einmaligen Gebirgsbahnlinie auf diese Art zu einem grossen Teil realisiert werden kann. Auch wenn eine un-erklärliche Pressekampagne unseren Einsatz und das Ziel zu torpedieren suchte, sind wir fest der Ansicht, eine positive Woche mit einem positiven Ziel positiv zu Ende gebracht zu haben. Oder fragen Sie doch bei Gelegenheit einmal einen der beteiligten zwanzig Rover.

Manfred Willi

Xhm 1/2, notre véhicule voie étroite à cré-maillère et à propulsion thermo-hydraulique.

La semaine de travail a été répartie en trois groupes: **construction** sous la responsabilité de Walter Willi, **camp** sous celle de Niklaus Steiner et **Xhm** sous la supervision de Manfred Willi.

Avant le camp, plusieurs dispositions pour le matériel ainsi que pour le moule ont été prises. Afin de ne pas trop charger l'association et la DFB, nous nous sommes efforcés de maintenir les coûts du camp et des travaux au plus bas. Un grand merci à tous les donateurs !!!



Das durchdachte Lehrgerüst, kurz vor der Einbringung des sichernden Betons, einmal von oben gesehen.

Le samedi 9 août 1986 20 scouts montent leur camp sur les rives de la Reuss de la Furka. La population de Realp nous manifeste sympathie et soutien. Le même jour tout le matériel est transporté par rail sur le chantier éloigné de 3 kms. Et à 200 m. au-dessus du camp. De plus divers travaux de déblaiement et de sécurité sont entrepris. Durant les prochains jours les gravats sont déblayés, le moule monté et la voie est débarrassée de sa végétation parasite. Le ciment et le gravier sont amenés au tunnel. Le mercredi la première paroi latérale est bétonnée jusqu'à hauteur d'homme. Le jeudi le moule est placé et assuré afin que les travaux de bétonnage de la voûte puissent être commencés le vendredi. 13 m³ de béton sont ainsi posés au bon endroit. Le

moule est enlevé en partie le samedi et nous posons fiers devant le résultat d'une semaine intense en travail et heureusement sans incident. En même temps la ligne a pris un aspect plus présentable: un profil de rail et une crémaillère étincelants rappellent le temps où les locomotives rouge foncé tiraient le lourd Glacier-Express. Romantiques, fanatiques, débiles? Nous pensons que la remise en état de cette ligne sommitale peut partiellement se faire de cette manière. Même si une inexplicable campagne de presse a essayé de torpiller notre engagement et tont le projet, nous sommes persuadés d'avoir vécu une semaine positive avec un but positif. Demandez-le donc à l'occasion à l'un des 20 participants...

Journée d'un campeur de la Furka

A 8 h, nous avons été réveillés par le son d'une trompe de mine et appelés au petit-déjeuner composé de Birchermüesli, de fromage et de pain.

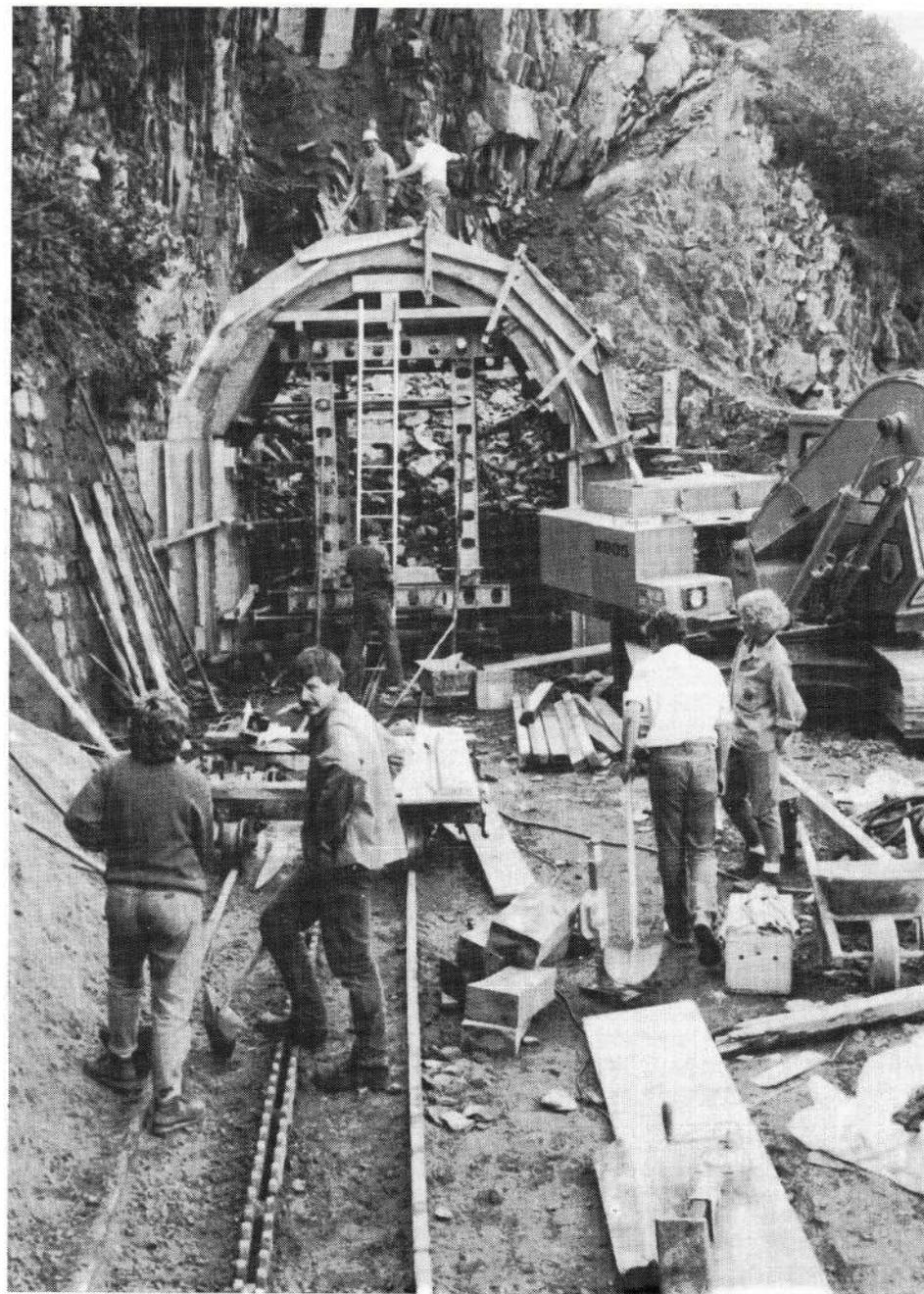
Celui-ci à peine terminé, Walter nous donnait le programme de la journée. Nous nous installions ensuite sur le Xhm et roulions vers la «mine» (c'est ainsi que nous appelions le chantier qui n'avait rien à envier à une mine de Sibérie). Après ¼ d'heure de trajet, nous arrivions à la tente du matériel où chacun s'équipait soit d'une pioche, soit d'une pelle. Nous nous répartissions ensuite sur les lieux de travail. Nous avons déraciné des buissons qui encombraient la voie, canalisé des voies d'eau et débarassé la voie de tous les gravats produits par l'effondrement de l'entrée du tunnel. A midi nous remontions sur notre véhicule et nous réjouissions du déjeuner. Mais déjà une heure plus tard nous continuions notre travail jusqu'à 18.30 h. Nous nous rafraichissions un peu et nous préparions pour le repas du soir.

Rassasiés, nous courions jusqu'à l'auberge de la Poste pour étancher notre soif et aussi

étouffer notre répertoire de chants. Ce n'est que lorsque notre «Trudi» nous informait qu'il était l'heure de fermer que nous retournions au camp pour nous enfiler dans nos sacs de couchage, car bientôt la trompe de mine allait retentir à nouveau.

Les personnes, firmes et corporations suivantes ont soutenu le camp de la Furka des scouts d'Arth Goldau par de substantiels dons en nature et des services gratuits:

Frech & Fils SA, Sissach
 ATP Hydraulique SA, Rotkreuz
 TAFAG, M. Hans Müri, Goldau
 M. W. Huber-Blum, Arth
 M. R. Klausner-Huber, Cham
 K. Hürlimann & Fils SA, Cimenterie, Brunnen
 Jura-Zement SA, Wildeggen
 CFF, direction des ventes, Lucerne
 Emil Contratto, Constructions, Goldau
 Tiefbau SA, Flüelen
 M. R. Steiner, boucherie, Goldau
 ainsi que quelques producteurs d'articles d'alimentation et des distributeurs
 Commune de Realp
 Section des scouts d'Arth Goldau



*Eine imposante Baustelle: Und da gab es Leute, die redeten von Dilettanten und Spin-
 nern...*

Tagesbericht eines Furka-Campers

Um acht Uhr wurden wir von einem Sprenghorn geweckt und zu Tisch gerufen. Dort deckten wir uns mit Müesli, Chäsli und Brot ein. Kaum damit fertig, gab uns Walter das Tagesprogramm bekannt. Wir setzten uns dann auf unseren Xhm und fuhren in den «Stollen» (so nannten wir unser Arbeitsgelände, das einem sibirischen Steinbruch ziemlich ähnlich sah). Nach einer guten Viertelstunde Fahrt gelangten wir beim Materialzelt an, wo jede(r) einen Pickel oder eine Schaufel zur Hand nahm. Nachher verteilten wir uns an die Arbeitsplätze.

Wir rissen Erlenstauden aus, die auf dem Trasse wucherten, hoben Wassergräben aus und befreiten das Gleis vom Schutt des zusammengestürzten Tunnelportals, bis wir um 12 Uhr aufs Fahrzeug kletterten und uns während der Rückfahrt auf das reichhaltige Mittagessen freuten.

Doch bereits eine Stunde später setzten wir unsere Arbeit fort und dies bis 18.30 Uhr. Danach machten wir uns kurz frisch, denn bald folgte das Nachessen. Den Hunger gestillt, rasten wir zur «Post», um auch den Durst zu löschen und unser Liederrepertoire wieder einmal aufzufrischen. Als uns das Trudi darauf aufmerksam machte, das nun Polizeistunde sei, suchten wir unser Camp (auf). Wir krochen in die Schlaftüten und schliefen ein, denn bald würde das Sprenghorn wieder ertönen...

Jörg Koller

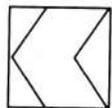
Folgende Personen, Firmen und Körperschaften haben das «Furka-Camp» der Arth-Goldauer Rover durch namhafte Naturalienspenden oder kostenlose Dienstleistungen unterstützt:

Gebr. Frech AG, Sissach
ATP Hydraulik AG, Rotkreuz
TAFAG, Hr. Hans Müri, Goldau
W. Huber-Blum, Arth
R. Klausner-Huber, Cham
K. Hürlimann Söhne AG, Zementfabrik, Brunnen
Jura-Zement AG, Wildegg
SBB, Verkaufsleitung Kreis II, Luzern
Emil Contratto, Bauunternehmung, Goldau
Tiefbau AG, Flüelen
R. Steiner, Metzgerei, Goldau
und einige Lebensmittelproduzenten und -Verteiler
Einwohnergemeinde Realp
Pfadfinder-Abteilung Arth-Goldau

Dank der Sektion Innerschweiz

Der Sektionsvorstand möchte den Rovern der Pfadi Goldau für ihren hervorragenden Arbeitseinsatz herzlich danken. Sie haben wirklich eine lobenswerte Arbeit von bleibendem Wert geleistet. Leider wurde dieser Einsatz durch ein Zeitungsinterview in ungerechtfertigterweise mies gemacht. Wir hoffen aber, dass die Rover sich nicht entmutigen lassen und nächstes Jahr die begonnenen Arbeiten weiterführen. Wir stehen voll und ganz hinter ihnen

Vorstand Sektion Innerschweiz



BANQUE CANTONALE DU VALAIS
WALLISER KANTONAL BANK



Für alle Drucksachen

Dietschi AG
4437 Waldenburg
Telefon 061 97 00 64

Der Xhm 1/2

Um den auf Anfang August 1986 geplanten Arbeitseinsatz der Goldauer Gruppe abwickeln zu können, hielt man im Herbst 1985 Ausschau nach einem meterspurigen Rollwagen. Das bei der RhB vorgefundene zweiachsige Fahrzeug diente Bau- und Rekonstruktionsarbeiten im Albulatunnel und war auf einem vom Netz getrennten Gleisstumpfen in Spinass abgestellt und dort buchstäblich vergessen worden.

Das 800 kg schwere Gefährt (L=2,72 m / B=1,39 m) wurde per Bahn nach Goldau überführt. Mit der Feststellung, ein für Handbetrieb doch etwas zu schweres Fahrzeug erworben zu haben, wuchs in unserer 6-köpfigen Gruppe der Gedanke, dieses Gefährt zu motorisieren.

Die demontierten Radsätze (Raddurchmesser = 530 mm) erhielten eine Behandlung auf dem Drehbank und deren Lager und Lagersitze mussten angepasst werden. Bei dieser Gelegenheit konnte auch das Kettenrad für Adhäsionsantrieb auf die Achse aufgezogen werden. Die Montage der geschweissten Zahnrad-Antriebskonstruktion machte die Demontage der Adhäsionsbremse, deren Revision und Anpassung notwendig. Gleichzeitig wurden die beiden ab'schen Zahnscheiben angefertigt und mit einer Hydraulikfirma der Region Verbindung aufgenommen. Die auf einem Autoabbruch erstandene Aluminium-Ladebrücke (L=1,7 m / B=2 m) erhielt eine dreiseitig kippbare Konstruktion und später einen Hydraulik-Teleskopzylinder mit Handpumpe.

Nach der Bemalung mit viel gelber Farbe und dem Transport nach Rotkreuz montierte die beauftragte Firma das gesamte Hydrauliksystem. Dieses ist für beide Traktionsarten (Adhäsion und Zahnrad) getrennt umschaltbar ausgeführt und der Betriebsdruck von max. 180 bar wird durch die direkt an den Dieselmotor (Farryman, 20 PS, 2-Zylinder V) angebaute Axialkolbenpumpe mit stufenlos verstellbarer Fördermenge erzeugt. Durch den Einbau eines

100 Liter fassenden Hydrauliköltanks kann auf eine Ölkühlung verzichtet werden. An die beiden sogenannten Nabenmotoren (Hydraulikaggregate) finnischer Herkunft sind die Kettenscheibe für den Adhäsionsantrieb, bzw. über die Zahnscheiben mit Zwischenflansch ein Wellenstumpf mit aufgeschlumpfter massiver Bremsstrommel ($\varnothing = 300$ mm) angeschraubt.

Die Kraftübertragung wird so für den Zahnradbetrieb direkt, für den Adhäsionsbetrieb über die zwei erwähnten Kettenräder (1:1) und eine 1½ Zoll starke Rollenkette gewährleistet.

Die Zahnradbremse wirkt von der Kurbel über eine Kette auf eine längs angebrachte rotierende Welle, an deren Ende eine Spindel die beide mit Bremsbelägen ausgeschlagenen Bremschuhe über eine Kniehebelübersetzung beidseitig an die Trommel drückt.

Die elektrische Anlage enthält eine leistungsfähige Startbatterie, Halogenscheinwerfer, Betriebsstundenzähler und Signalhorn.

Die Tara beträgt nach der Fertigstellung 2,2 Tonnen.

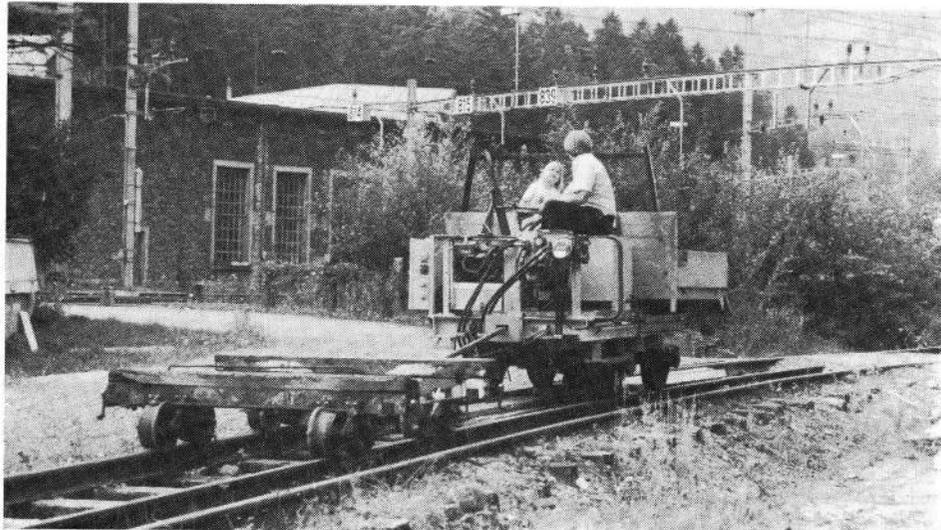
Das gewählte Hydrauliksystem für die Kraftübertragung erwies sich bald nach der Inbetriebnahme und den ersten Testfahrten (auf einem eigens für diesen Zweck errichteten Dreischienengleis in Goldau) als sehr glücklich: Durch die flexiblen Hydraulikschläuche wirken sich die Beanspruchungen des Chassis (Verzug) überhaupt nicht aus. Die Vorteile der verstellbaren Axialkolbenpumpe überzeugten beim harten Einsatz im mit 110 ‰ steigenden Zahnstangenabschnitt. Bei schwer beladenem Fahrzeug (bis 3 Tonnen) konnte die Fahrgeschwindigkeit stufenlos reguliert und dem sparsamen Dieselmotor so die höchstmögliche Leistung abverlangt werden. Die Geschwindigkeit reduzierte sich so von ca. 25 auf 15 km/h, bzw. von ca. 6 auf 4 km/h auf dem Zahnstangenabschnitt.

Das Fahrzeug hat sich in seiner Konzeption bewährt, hat es doch schon gegen 100

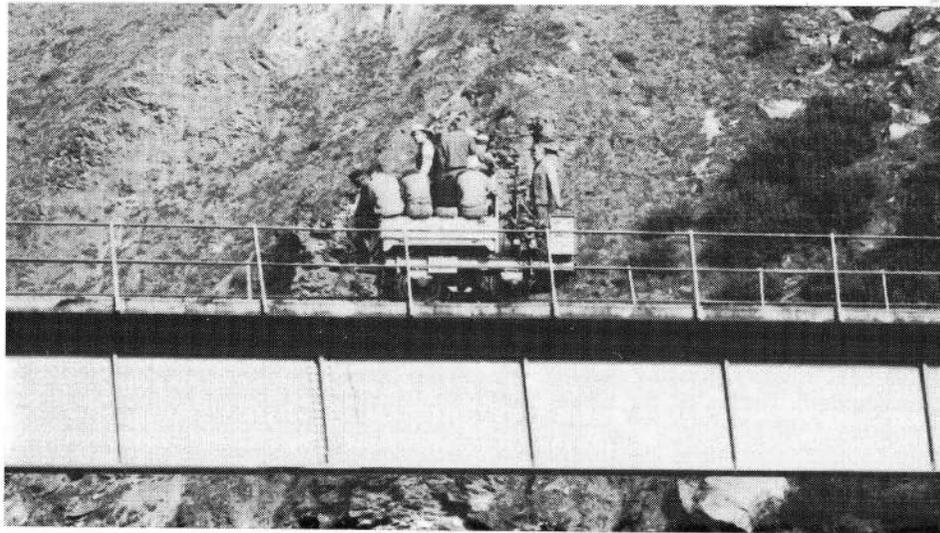
Tonnen Material transportiert und ausser kleinen Kinderkrankheiten nie zu grossem Ärger Anlass gegeben. Den nächsten Winter wird es (oder er, der Xhm) zwecks Behebung von ein paar Mängeln (Auspuffanla-

ge, Verstellhebel, Adhäsionsbremse) noch einmal in Goldau verbringen, um nächstes Jahr uns alle wieder einen Schritt näher an unser Ziel zu bringen helfen.

Manfred Willi



Xhm 1/2 bei einer Probefahrt auf dem provisorischen Dreischienengleis beim Depot Goldau SBB (Juli 1986). Photo Andreas Dummermuth Goldau.



Xdm 1/2 als Mannschaftstransport zur Baustelle Alt-Senntumstaffeltunnel auf der Wilerbrücke in 100‰ Steigung im August 1986. Photo Andreas Dummermuth Goldau.

GLACIER-SPORT

THE SKI-SHOP

Brig / Visp / Naters



Herr Toni Schaller, Glacier-Sport
mit Pirmin Zurbriggen



**Ich vertraue auf Salomon.
Weil auch meine Kunden damit gewinnen.**

Als Fachhändler bin ich verpflichtet, nur hochwertigste Produkte zu vertreten. Ich habe mich für Salomon entschieden. Denn bei Salomon zeugen Rennerfolge auf den härtesten und anspruchsvollsten Pisten der Welt von überlegener Qualität. Zudem lassen auch Design und Preis keine Wünsche offen. Ob Anfänger oder Weltcupsieger, Salomon ist für jeden Skiläufer ein Gewinn. Lassen auch Sie sich faszinieren.

SALOMON FASCINATION



SALOMON

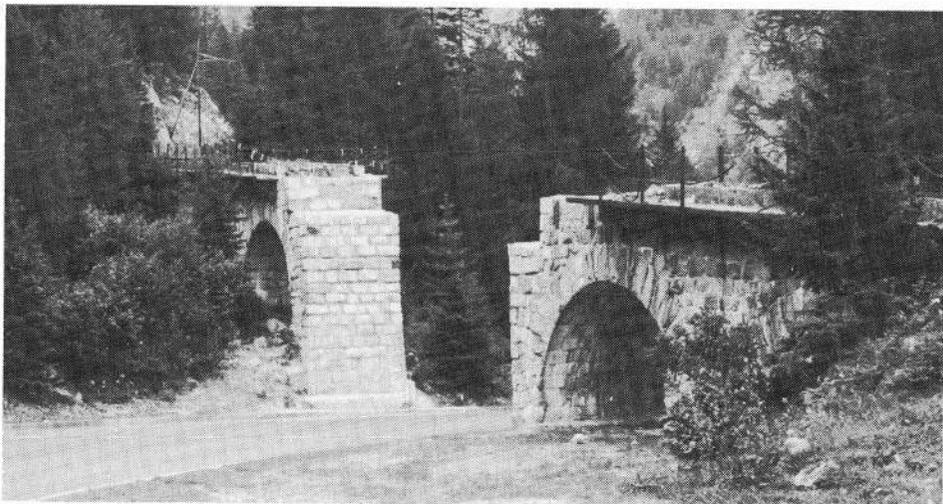
Der Lammenviadukt

bhs. Im Mitteilungsblatt 1/86 haben wir über den Teilabbruch des Lammenviaduktes berichtet. Das (schreckliche) Bild der Baustelle liess den Eindruck aufkommen, dass hier nur die Strasse wieder instandgestellt werde. Das nun hier wiedergegebene Foto zeigt aber, dass für die Aufnahme einer noch anzupassenden Stahlbrückenkonstruktion, bereits die Widerlagerauflagen bereit sind. Dazu ist zu vermerken, dass die Verantwortlichen der beauftragten Baufirma mit aller Vorsicht vorgegangen sind. Die Pfeiler sind mit Originalsteinen sorgfältig aufgebaut worden. Der Viadukt wird sich als Brücke so präsentieren, als wäre hier nie ein anderes Bauwerk gestanden!

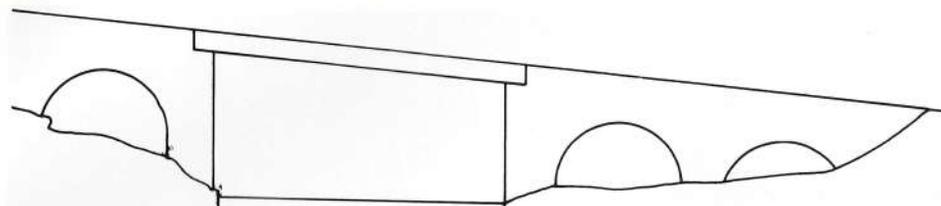
Warum hat der Lammenviadukt in seiner alten Substanz weichen müssen? – Die am 17. Juni 1986 wiedereröffnete Passstrasse über die Grimsel (Tour de Suisse), ist für Fahrzeuge bis 2,5 m Breite freigegeben worden. Die nunmehr sehr grosszügig ausgebaute Grimselstrasse erlaubt auch für überbreite Fahrzeuge eine problemlose Durchfahrt. Der Fortsatz über das Teilstück der Furkapass-Strasse von Gletsch nach Oberwald lässt diesen Verkehr auch zu.

Letztes Hindernis war aber der Lammenviadukt, der mit der engen S-Kurve im talwärts befahrenen Bogen nie die erforderliche Durchfahrthöhe freigegeben hätte. Es standen zur Lösung zwei Extremvarianten zur Diskussion: 1. Totalabbruch des Viaduktes, Streckung der Strasse und Verbreiterung, späterer Wiederaufbau einer Brücke; 2. Totaler Erhalt des Viaduktes, talseitige Geländeaufschüttung und bergseitige Felssprengung und Abtrag von Felsmaterial sowie die Absenkung des Strassenkörpers im Bereiche des Viaduktes. Diese beiden Lösungen hätten grosse Eingriffe in die Landschaft und in die Geldbeutel der DFB und des Vereins bedeutet. Erstere durch den späteren Aufbau einer neuen Brücke, die zweite wegen der grossen Fels- und Strassenbauarbeiten. Zudem war die veranschlagte Zeitspanne für die Bauarbeiten für den Erhalt des Viaduktes für die Bauarbeiten infolge der Winterlage und des fixen Eröffnungsdatums der Pass-Strasse nicht vorhanden.

Eine grösstmöglich akzeptable Lösung konnte schliesslich durch die nun in Realisierung begriffene Variante gefunden werden.



Der zur Aufnahme einer Stahlbrücke vorbereitete Lammenviadukt Foto: Beat H. Schweizer



Die Skizze zeigt das Aussehen der fertigen Lammnenbrücke nach Einbau der Stahlträgerkonstruktion. Diese Lösung ist auch in finanzieller Hinsicht tragbar. Die Vorbereitungsarbeiten zur Anpassung einer älteren Stahlträgerbrücke und den Brückenschlag, werden durch eine Arbeitsgruppe in Fronarbeit diesen Winter ausgeführt.

Skizze: Beat H. Schweizer

Bauprogramm 1987

Es ist vorgesehen, von Mitte Juli bis Ende Oktober auf der Bahnstrecke beidseits der Furka Instandstellungs- und Werterhaltungsarbeiten auszuführen. Die Sektionen werden mit ihren Mitgliedern Bauwochen und Arbeitslager durchführen. Auf die Möglichkeiten, die jedes Mitglied in einer solchen Erlebniswoche haben wird, soll im nächsten Mitteilungsblatt näher eingegangen werden.

Schwerpunkte im Bauprogramm sind: Rekonstruktionsarbeiten Alt Senntum Tun-

nels I und III, Wiederaufbau von eingestürzten Stützmauern auf dem Streckenabschnitt Gletsch-Muttbach. Bewuchsrodung und Reinigung von Wasserläufen, Befreiung des Bahnkörpers von Steinen und Grünzeug.

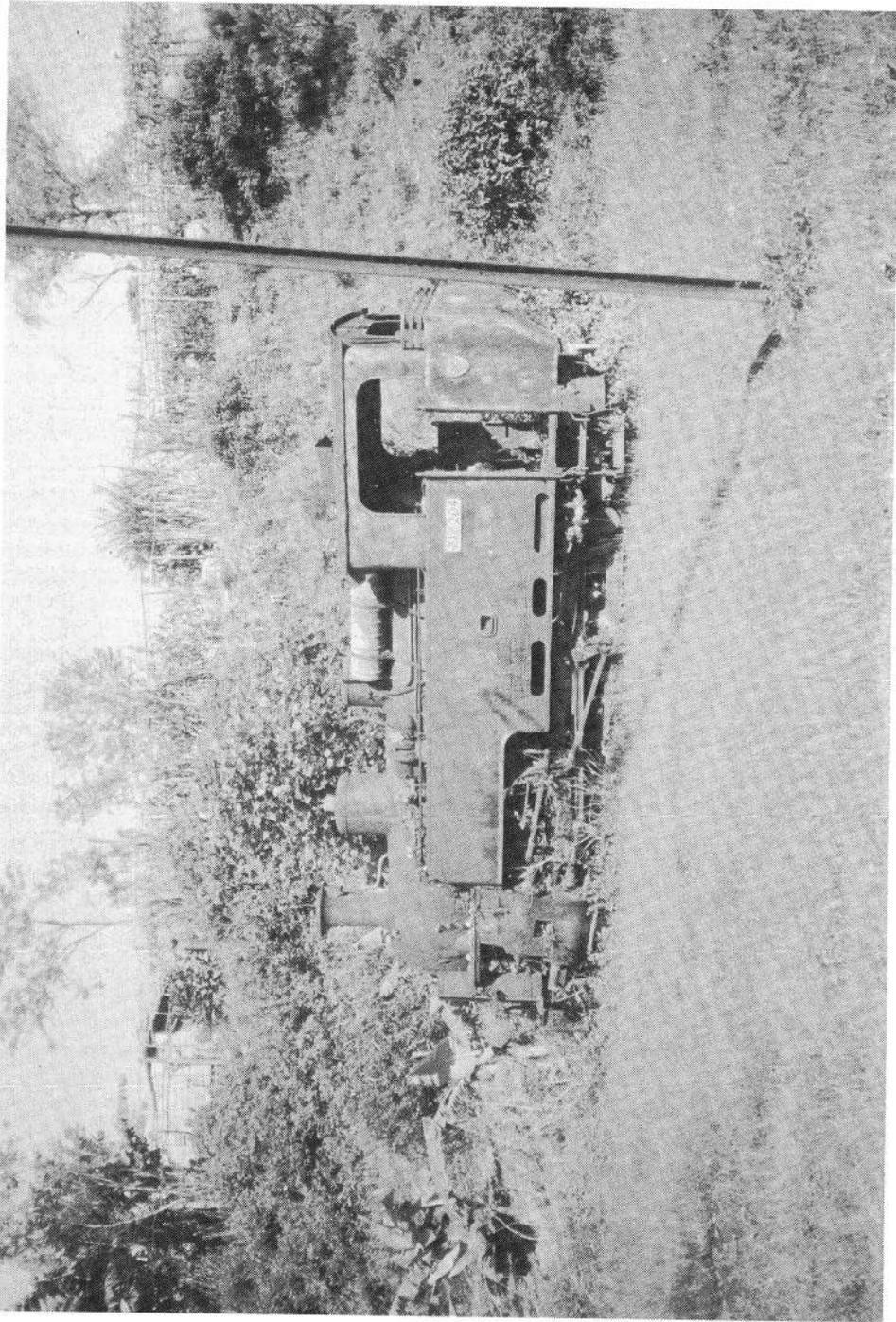
Von der Bauleitung der DFB sind bereits Daten für die Durchführung von Arbeitswochen 1987 bekannt: 18. Juli bis 31. Juli, Wochen 30/31 für Arbeiten Seite Realp, 1. August bis 15. August, Wochen 32/33 für Arbeiten Seite Gletsch.

Furka-Lokomotiven in Vietnam

Seit dem Verkauf an die Chemin de fer Indochines Françaises im Jahre 1948, bis zum Vietnamkrieg der Sechzigerjahre, versahen Dampflokomotiven aus der Schweiz ihren Dienst auf der Zahnradbahn von Da Lath nach Krong Pha. Es bestanden über die schweizerische Botschaft in Hanoi Kontakte. Vermittler war der Botschafter, Hr. Maurer, selbst. Man bemühte sich um Abklärung der Bedingungen, solche ehemalige FO-Dampftrösser zu reparieren. Durch die Schliessung der Botschaft in Hanoi, wurden die Kontakte unterbrochen. Weitere Bemühungen sind im Gange.

Einem Unesco-Projektleiter, Dr. Dieter Mayer-Rosa, Zürich, vom Schweizerischen Erdbebendienst der ETH, ist es im November 1985 gelungen, Aufnahmen der uns interessierenden Lokomotiven zu schiessen. Der Standort ist Da Lath, die Bahnlinie ist nicht mehr in Betrieb und teilweise abgetragen.

Bilder Seite 34 und 35: Furka Lokomotiven in Vietnam, Aufnahmen vom Herbst 1985.



Zentralvorstand Verein Furka-Bergstrecke

Zentralpräsident	Gysin Alfred	Im Lutereich 44 4411 Seltisberg	P 061/96 99 25 G 061/46 36 46
Zentral- vizepräsident	Vouillamoz Bernhard	Kantonsstrasse 40 3930 Visp	P 028/46 42 67
Zentralkassier	Seiler Silvio	Termenweg 126 3900 Brig	P 028/23 17 23
Zentralsekretär	Albisser Bruno	Hauptstrasse 1 4102 Binningen	P 061/47 69 40
Bau	Cuttat Rolf	Worbentalstr. 66 3063 Ittigen	P 031/58 87 81 G 031/67 20 76
Bau	Imhof Anton	Krystadelboden 3981 Grenchols	P 028/27 23 42 G 028/27 10 07
Mitteilungsblatt	Schweizer Beat	Bielgasse 35 4425 Titterten	P 061/96 20 32 G 061/99 44 19
Organisation	Sicher Peter	alte Distelbergstr. 3 5035 Unterentfelden	P 064/43 80 94 G 01/491 66 33
Technik	Holecek Stanislav	Postfach 3259 6002 Luzern	P 041/22 45 33
ZfW/Rollmaterial	Freiburghaus Jacques	St. Alban- Rheinweg 190 4052 Basel	P 061/41 57 50 G 061/41 49 45
Archivar	Trachsler Robert	Meisenweg 10 8600 Dübendorf	P 01/821 95 07
Werbematerial	Seiler Georg	Bergstrasse 42 6010 Kriens	P 041/41 12 86
Beisitzer	Meier Erwin	Haus Truheli 3983 Mörel	P 028/27 17 37
Beisitzer	Schletti Jürg	Blumenbergstr. 50 3013 Bern	P 031/42 77 20 G 031/23 89 69
Beisitzer	Schneider Erich	Palettes 7 1212 Grand-Lancy	P 022/94 00 72

Kontrollstelle

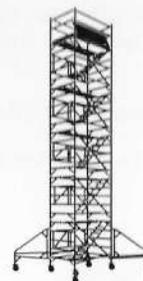
Revisor	Schoenborn H. B.	Buelmatt 7 6204 Sempach	P 041/99 24 46
Revisor	Nilsen Knut	Wilstrasse 13 5610 Wohlen	P 057/22 33 67 G 057/22 03 33
Suppleantin	Gygax Yvonne	Gustav-Wenk-Str. 20 4056 Basel	P 061/57 82 33

Bleib auf dem Gleis, dann fährst Du sicher.

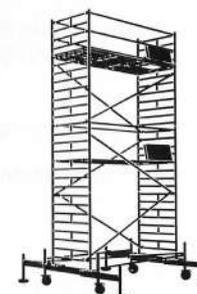
integra signum

Eisenbahnsicherungsanlagen
Wallisellen

Das vielseitige Fahrgerüstprogramm



ALU-Treppenfahrgestell
Arbeitshöhen bis 20 m
Bühnenbreiten 120 cm



Rollgerüst ALU-STAR
Arbeitshöhen bis 17 m
Bühnenbreiten 60 bis 180 cm



METAKO AG
4450 Sissach
061/98 38 91