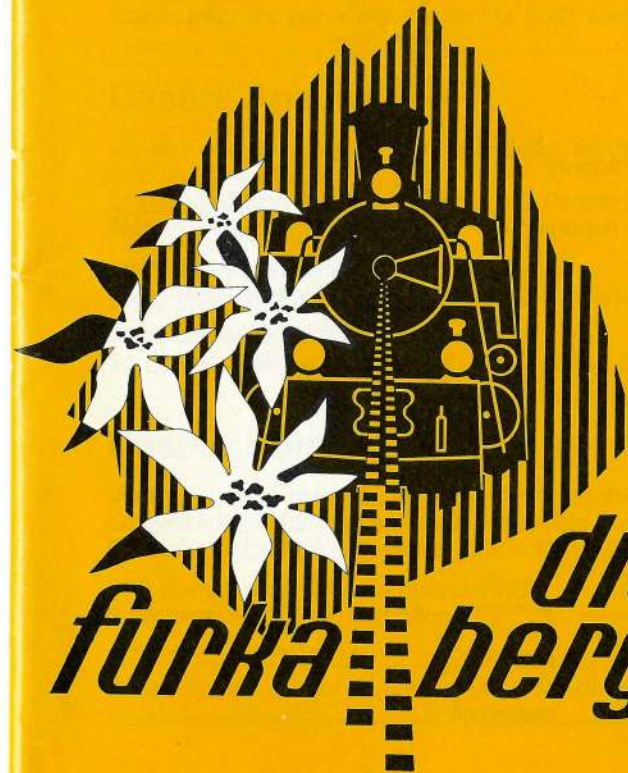




3/89



*die
furka bergstrecke*

Bestelltalon für Verkaufsartikel

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

Bücher

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

Postkarten-Sets

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

Diverses

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

Bekleidung

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

Video

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

* = solange Vorrat reicht

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Ausgabe 3/89 Oktober

6e année
Tiré à 7000 exemplaires
quatre fois par an

6. Jahrgang
Auflage 7000 Stück
erscheint 4mal jährlich



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3999 OBERWALD

Herausgeber / Edition:

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

Redaktion / Rédacteurs:

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

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

Unsere Anschriften

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

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

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

Unsere Konten

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

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

Redaktionsschluss für Nr. 4/89 ist der 4. November 1989.

Aus dem Zentralvorstand

vfb/alb – Der Zentralvorstand konnte an seiner letzten Sitzung einen Augenschein vom VBZ-Bus nehmen. Für die diversen noch auszuführenden Arbeiten wurde der entsprechende Kredit bewilligt. Mit diesem Bus hat der Verein endlich ein ideales Werbefahrzeug für die verschiedenen Einsätze an Ausstellungen.

Gemäss Auftrag der Generalversammlung von Chur setzte der Zentralvorstand eine Kommission für die anstehende Statutenrevision ein.

Neues von der Furka

Die Arbeitsfortschritte sind weitgehend im vorgesehenen Zeitplan des Bauprogramms. Der Installationsplatz in Realp hat eine Erweiterung erfahren. Die Drehscheibe (ex Pontresina) wird demnächst eingebaut.

Strecke

Oberhalb Tunnel II ist Anfang Juli überraschend eine offensichtlich von der Furka-reuss unterspülte Stützmauer eingebrochen. Die langwierigen und komplizierten Reparaturarbeiten konnten weitestgehend abgeschlossen werden. Zwischen Tunnel II und Tunnel I ist die Notbrücke ausgebaut worden. Möglich wurde dies, weil die bei den Unwettern 1987 eingestürzte Stützmauer inzwischen wieder errichtet ist.

Geleise

Gleisbau vor Tunnel III: Hier konnten die obersten Kurven korrigiert und neu eingeschottert werden.

In Realp wurde durch das Versetzen der Weiche 51 ein zweigleisiger Bahnübergang nötig, der neu erstellt wurde.

Mit einer «Kletterweiche» kann bei Bedarf der kurzfristige und kurz befristete Anschluss jeweils an das Stammgeleise der FO hergestellt werden.

Die Statuten der Sektion Graubünden (Gründung 28. Mai) und der Sektion Wallis (Gründung am 7. September) konnten an den ZV-Sitzungen vom 8. Juli bzw. 9. September 1989 genehmigt werden.

Der Vorstand nahm im weiteren Kenntniss von der Gründung der Sektion Graubünden, dem guten Verlauf der Werbekampagne «Weisshorn» und der Saisonöffnung des Info-Kioskes in Gletsch.

Gebäude

In Realp ist das Depotgebäude im Bau. Nach Eintreffen der sehnlichst erwarteten Baubewilligung wurde mit dem Aushub der Baugrube begonnen, der am 22. Juli abgeschlossen werden konnte.

Der Bahnhof Gletsch kommt nach und nach zu Zentrumsehren. Der zukünftige Ausstellungsraum im Bahnhofgebäude wird derzeit ausgebaut, so dass im nächsten Jahr eine erweiterte Ausstellung mehr Informationen über die Bergstrecke vermitteln kann.

Der Infokiosk erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Tische und Stühle laden bei Sonnenschein ein, vor dem Infokiosk zu verweilen, Gedanken- und Informationsaustausch zu pflegen.

Brücken

Die Steffenbachbrücke hat ein neues Geleise mit stärkerem Schienenprofil erhalten. Die Zahnstangensättel mussten mit einer Stahlplatte unterlegt werden.

Die Lammenbrücke hat ihre Laufstege und Geländer erhalten.

Die Stützmauern oberhalb des Lärchenwaldes haben ebenfalls neue Geländer erhalten.

Die Räterisbachbrücke wird einer umfassenden Renovation unterzogen.

Rollmaterial

Der Werkstattwagen wurde, mit demselben Aufwand wie der Mannschaftswagen, auf dem Installationsplatz von Realp hergerichtet und dient nun, auch äusserlich intakt, im täglichen Einsatz.

Die Fahrzeuge K 103, K 104 und K 105, alte Güterwagen der FART (Centovallibahn), sind in Realp abgestellt. Die wichtigsten Einrichtungen werden vor Ort eingebaut, damit sie bei Bedarf auf Adhäsionsstrecken (Stationsareale, Scheiteltunnel) ihre Aufgaben erfüllen können.

Du nouveau de la Furka

L'avancement des travaux n'a guère été marqué vis-à-vis du programme prévu. A Realp, l'aire de manœuvre a été agrandie. Sous peu, la plaque tournante va être installée (ex Pontresina).

Tracé

En amont du tunnel II, en juillet, un mur de soutènement s'est permis une surprise. Il s'est effondré, la Reuss ayant affouillé ses assises. Ce fut toute une affaire que de le rétablir, mais c'est maintenant chose faite. Le pont de fortune construit entre les tunnels I et II a été démonté, vu que la culée détruite lors de la crue catastrophique de 1987 est refaite.

Voie

Correction du tracé devant le tunnel III: Les dernières courbes du haut ont été rectifiées et ballastées à neuf. A Realp, ensuite du déplacement de l'aiguille 51, un passage-à-niveau pour deux voies est devenu nécessaire; il est fait.

Au moyen d'une «aiguille cameuse» il est possible, en cas de besoin, d'établir un passage ad hoc temporaire à la voie du FO.

Bâtisses

A Realp, la construction du dépôt est en cours. L'excavation au pu commencer aussitôt reçu le permis de construction im-

Allgemein

Im Areal Gletsch sind die Aufschüttungsdämme der Strassenbauten und die Schüttungen bis zur Remise mit Humus überdeckt und zur Bepflanzung vorbereitet worden.

Entlang dem Rotten wurde wucherndes Buschwerk entfernt und die Uferborde einer umfassenden Rodung unterzogen.

Das Hotel Glacier du Rhône in Gletsch bleibt den ganzen Sommer über sowie im nächsten Jahr wegen Um- und Ausbau sowie Renovation geschlossen.

patiemment attendu et fut terminée le 22 juillet. Petit à petit, la gare de Gletsch accède aux honneurs d'une centrale. On est en train d'y faire une salle d'exposition, de sorte que l'année prochaine, on pourra y loger une exposition informative sur le tracé montagne de la Furka. Le kiosque d'information est bien fréquenté; des tables et des chaises disposées sur l'aire devant lui invitent à la pause et aux conversations informatives.

Ponts

Sur le pont du Steffenbach, la voie a été renforcée avec des rails d'une section plus grande.

Le pont de Lammen a été muni de sa passerelle et de ses garde-fous. Le long des murs de soutènement au-dessus de la forêt de mélèzes, une nouvelle barrière est posée.

Le pont du Räterisbach subit une révision complète.

Matériel roulant

Le wagon atelier a été révisé à Realp avec le même soin que celui apporté à la rénovation du wagon réfectoire. Il est en service tous les jours.

Les wagons K 103, K 104 et K 105 (anciens FART-Centovalli) sont stationnés à Realp. Les principales installations qu'ils doivent porter y sont toujours montées sur place, car ils ne peuvent servir que sur

des parcours adhésion (gares, tunnel de façade).

Généralités

A Gletsch, les remblais de la route et de l'accès à la remise ont été recouverts

Sektionsnachrichten

Gemeinsames Bauwochenende der Sektionen

Übers Wochenende vom 9. bis 11. Juni beteiligten sich 32 Teilnehmer am Einsatz in Oberwald VS. Unter ihnen befanden sich auch drei Frauen. Folgende Sektionen waren vertreten: Ostschweiz (1), Innerschweiz (5), Nordwestschweiz (3), Solothurn (1), Aargau (4), Bern (14) sowie 4 deutsche Kollegen. Das Barackenlager «Sand» diente uns als Unterkunft. Das gleichzeitig anwesende Militär verköstigte unsere Leute ab Freitagabend bis Samstagmittag. Als Gegenleistung konnten die zurückbleibenden Sonntagswachen unsere «exzellente» geführte Küche versuchen. Was sich in Pontresina anbahnte, wurde in Oberwald noch übertroffen. An dieser Stelle nochmals vielen Dank für die «Superverpflegung» an Elisabeth und Marcel sowie die stillen Helfer. Gruppenweise werden die Arbeiten im Bereich «Lammenviadukt» angegangen. Mit grossen Steinen wird die Vormauerung an beiden Brückenköpfen ergänzt. Die Brückenlager müssen mit einem Spezialbeton ausgegossen werden. Das Auflager talseitig wird mit Beton hinterfüllt. Mit Schweißbrenner und Spannsatz richtet man die Geländerpfosten, wo Schlegel oder der gemeinsame Körpereinsatz nicht zum Ziele führte. Durch Steinschlag abgewürgte Knotenbleche werden mit der Trennscheibe entfernt, und zur Neuanfertigung wird schnell eine Skizze erstellt. Auch von zwei Trägerkonsolen seitlich der Brücke müssen zwei neue Exemplare ausgemessen und neu fabriziert werden. Mit einer Raupenkarette wird Schotter

d'humus et garnis de végétation. Le long du Rhône, des buissons proliférants ont été enlevés et les berges nettoyées. L'hôtel Glacier du Rhône reste fermé tout l'été et durant l'année prochaine pour cause de réfection.

zum oberen Brückenkopf transportiert. Eine Gruppe entrostet die Geländer, nachdem sie gerichtet wurden. Nach dem «feinen» Mittagessen werden diese mit grüner Farbe gestrichen. Andere schauen den Entwässerungsgraben bergseitig frei. Er ist mit losem Gestein zugeschüttet, viele Pflanzen haben sich angesiedelt. Dem Bahntrasse entlang wird gerodet. Viel Unrat wird zur Abfuhr zentral deponiert. Überall herrscht eine «Bombenstimmung». Alle würden an einem weiteren «gemeinsamen» Einsatz wieder teilnehmen.

Sektion Bern

Rollmaterialrevision

Zweiachsiger Güterwagen Gkv 4416
Wie so oft, könnten wir auch beim Gkv 4416 «unverhofft kommt oft» sagen. Die Montage der Bremsanlage gab uns Laien einige Knacknüsse auf. Schliesslich stellten wir fest, dass eine Welle mit vier Hebeln und eine Lagergabel für die Montage des Brems-Vakuumzylinders fehlten. Auch verschiedenes Kleinmaterial wie Lagerzapfen und Schraubenbolzen waren beim Zusammenbau unauffindbar. Unser technischer Beistand, Karl Willi, FO-Depot Brig, konnte das fehlende Material nicht beschaffen, also war Eigenbau gefragt. Zu unserem Glück mobilisierte ein Vereinsmitglied den richtigen Mann beim SBB-Depot Biel, welcher das Wellenteil an Ort ausmessen und danach herstellen konnte. Dabei leistete ein Wagenplan der BTI aus dem Jahre 1915 (SIG) wertvolle Dienste. Der Wagen wird Mitte Juli bereit

sein zum Abtransport zur Oswald Steam für letzte Anpassungsarbeiten und die Beschriftung. Ein Jahr harter Arbeit ist verflossen, mit vielen Erfahrungen und kollektiven Erlebnissen (... z.B. Einbau der Bremsgestänge bis morgens um 4 Uhr).

Zweiachsiger Personenwagen B2 2028 (ex RhB)

Mit dem Rollout des Güterwagens kommt der Zweiachser neu in die Werkstätte. Nach dem Gelernten beim Gkv wird der Vorplan grosser Wert beigemessen. Beim zweiten Objekt wird systematisch vorgegangen.

1. Der gesamte Wagen wird im Detail fotografiert und skizziert.
2. Eine Fotodokumentation wird erstellt. Übersichtsfotos werden vergrössert und auf Holzplatten aufgezogen.
3. Die einzelnen Montagen werden beim Zerlegen zeichnerisch erfasst (Explosionszeichnung).



Das neueste Fahrzeug, an dem die Sektion in ihren Werkstätten arbeitet: ein ehemaliger Personenwagen der RhB

Foto: P. G.

4. Metallteile sind mit Schlagzahlen zu kennzeichnen und werden inventarisiert.
5. Verbindungselemente (Schrauben, Splinten, Bolzen usw.) sind in beschrifteten Plastiktaschen abzulegen, mit Angabe über Stückzahl, Verwendung.
6. Fabrikationszeichnungen für zu ersetzende oder fehlende Teile werden erstellt.

Erst wenn diese Phase abgeschlossen ist, wird mit der Demontage begonnen. Der Wagen wurde vollständig vor Ort sandgestrahlt. Die erste Arbeit wird die Nachentrostung des Rahmens und dessen Grundierung sein. Danach müssen die Pufferplatten mit Schneidbrennern abgetrennt und durch stärkere ersetzt werden. Diese Arbeiten sind im September/Oktober vorgesehen. Anschliessend wird die neue Bremsanlage entworfen und vorbereitet. Dies erfolgt in Absprache mit Rollmaterial-Chef und BAV.

Gefunden ... sind unsere Sitzbänke zum RhB-Personenwagen B2 2028. Anlässlich des Bauwochenendes Juni/Juli in Oberwald fachsimpelte man am Abend bei einem Bier über noch anstehende Arbeiten in unserer Sektion, «... als nächstes sei der RhB 2028 an der Reihe». Ein VFB-Tischpartner (Martin Uhlig aus München) fragte dann, «und die Bänke habt ihr?». Daraus ergab sich die Lösung, dass seinerzeit die Originalbänke nach Süddeutschland zu einer Museumsbahn gebracht wurden. Die Rückführung ist möglich.

Werbekauf im Shoppyländ Schönbühl

In der Zeit vom 6. bis 10. Juni war unsere Sektion in der Eingangshalle des Einkaufszentrums mit einem Werbestand zu Gast. Mit von uns gestalteten Plakatwänden und einer kleinen Fotoausstellung haben wir versucht, das Interesse für das Bahnprojekt bei den Passanten zu wecken. Am Stand waren die üblichen Verkaufsartikel erhältlich. Leider fanden wir keine oder zuwenig Betreuer, damit auch tagsüber jemand an Ort Auskunft geben konnte. So waren es auch hier die Vor-

standsmitglieder, welche die ganze Arbeit leisteten. Tagsüber konnten die Interessenten Informationen mit Karten anfordern. Am späten Nachmittag, wenn der Stand bemannt war, mussten viele Fragen beantwortet, Bilder erklärt und Prospektmaterial abgegeben werden. Interessante Gespräche entwickelten sich. Für uns wichtige Kontaktadressen wurden in Erfahrung gebracht. Erinnerungen an die Dampffahrten wurden vor allem bei älteren Gesprächspartnern wieder wach. Nach den Meinungen der Standbesucher dürfen wir mit einem schönen «Aufmarsch» rechnen, wenn die Bahn etwa 1996 wieder die ganze Strecke befährt. In den fünf Tagen (vor allem am Freitag) wurden 50 Informationsbons ausgefüllt. Einige haben an Ort spontan die Mitgliederkarte ausgefüllt. Das Ganze darf als Erfolg gewertet werden.

Sektion Innerschweiz

Generalversammlung

Am Freitag, 19. Mai, fand die diesjährige Generalversammlung einmal im Zugerland statt, nämlich in Rotkreuz im Restaurant Breitfeld. Vorher hatten Interessenten Gelegenheit, die grossartige Modelleisenbahnanlage von Vereinsmitglied Walter Ruoss in einer ehemaligen Scheune zu besichtigen. In der mit schmucken Häusern bereicherten Spur-2-m-Anlage war sogar eine Zahnradstrecke vorhanden. Es war ein Leckerbissen, die vorwiegend von LGB-Lokomotiven gezogenen Züge zu beobachten.

Nach diesem eindrücklichen Rahmenprogramm begrüsst Sektionspräsident Georges Seiler etwa 40 Mitglieder und als Gäste den Zentralpräsidenten Alfred Gysin sowie den Präsidenten der benachbarten Sektion Aargau, Hans Weber. Als wichtiges Traktandum fand für dieses Jahr die Bestätigungswahl des Vorstandes statt. Unser bewährter Sektionskassier, Peter Sicher, verzichtete auf eine Wiederwahl wegen der grossen Belastung

als Sekretär der DFB AG. Als Nachfolgerin stellte sich Sylvia Pieren zur Verfügung. Hermann Pieren hingegen trat als Vizepräsident zurück. An dessen Stelle wurde Roland Mühletaler, bisher Beisitzer, gewählt. Nach dem geschäftlichen Teil orientierten Walter und Manfred Willi von der Baugruppe Goldau über die Arbeitseinsätze dieser Saison. Sektionseinsätze sind am 1. Juli und am 16. September vorgesehen.

Am Schluss konnte Alfred Gysin über das Verfahren des Konzessionsgesuchs berichten, welches zur Zeit beim Bundesamt für Verkehr in Behandlung ist. Dort ist man unserem Vorhaben wohlgesinnt, und für das Jahr 1990 könnten die ersten Fahrten mit der HG 2/3 «Weisshorn» stattfinden – erstmals wieder Personenzüge!

Beat Martin, Luzern

Sektion Solothurn



Standbetreuung an den Eisenbahntagen in Balsthal
Foto: VFB

Einweihungsfeier Dampflokomotive «Weisshorn»

Am 27. August 1989 war es soweit. Die Restaurationsarbeiten an der Dampflokomotive «Weisshorn» waren mit Ausnahme kleinerer Details abgeschlossen. Die Einweihungsfeier dazu wurde von der Sektion Solothurn organisiert und der Festbetrieb durchgeführt. An der Feier in Realp konnte eine stattliche Anzahl Freunde der Furka-Bergstrecke begrüsst werden. Der Balsthaler Pfarrer Fritz Sartorius, selber Dampflokomotivführer, hielt den Gottesdienst ab und zeigte sich ausserordentlich erfreut und begeistert über die geleisteten Arbeiten an der Lokomotive und auch an der Bergstrecke.

Alfred Gysin, Präsident des Zentralvereins, orientierte die Versammelten über die aktuellen Neuigkeiten. Unter anderem teilte er mit, dass das Bundesamt für Verkehr das Konzessionsgesuch für die Inbetriebnahme der ersten Etappe bewilligt habe.

Die Tessiner Kochgruppe bereitete im Festzelt ein vorzügliches Menü vor. Die Dorfmusik von Realp sowie der Frauen- und der Männerturnverein von Herbetswil sorgten für heitere Unterhaltung.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Fest ein Erfolg gewesen ist, obwohl das Wetter nicht die besten Voraussetzungen geboten hat. An dieser Stelle danken wir allen Helfern recht herzlich, die einen Beitrag an das Gelingen der Einweihungsfeier geleistet haben.

Andreas Meister

Sektion Graubünden

Am 27. Mai 1989 fand in Chur die Gründung der 9. Sektion, «Graubünden», statt. Als junger Spross des Vereins «Furka-Bergstrecke» wollen auch wir zugunsten des gesteckten Ziels – der Wiederinbetriebnahme der Bergstrecke – unser Bestes dazu beitragen. Die Initiative zur Gründung einer eigenen Sektion ergriffen einige Mitglieder, die der Sektion Ost-

schweiz angehörten. Ausschlaggebend dazu war ein praktischer Grund, nämlich regional besser wirken zu können und einigen Personen den weiten Weg nach St. Gallen zu ersparen. Wie es sich bereits gezeigt hat, haben jene Mitglieder, für welche Chur einfacher zu erreichen ist, bereits positiv reagiert.

Wohl unvergesslich bleibt der 27. Mai 1989, denn noch vor der Gründungsversammlung bot sich die Gelegenheit, beim Lokalradio Grischa ein Gespräch über unser Vorhaben sowie die Sektionsgründung auszustrahlen.

Etwa zwanzig begeisterte Eisenbahnfreunde waren anwesend, und selbst die «Bündner Zeitung» berichtete über diesen Anlass. Die Gründungsversammlung konnte speditiv abgehalten werden.

Gleich im Anschluss begaben wir uns nach Reichenau, wo der Glacier-Express mit zwei Niederbordwagen, beladen mit unserer Drehscheibe aus Pontresina, eintraf. Unser erster Ausflug mit unserer Drehscheibe nach Andermatt bot Gelegenheit, mit anderen Vereinsmitgliedern Bekanntschaft zu schliessen. Ein Programm für das laufende Jahr ist unseren Sektionsmitgliedern inzwischen zugestellt worden.

Hans Hofmann, Präsident

Sektion Wallis

Nach längerer Vorbereitungszeit und einigen administrativen Anstrengungen konnte am 7. September 1989 in Mörel die Sektion Wallis gegründet werden. Die Sektion Wallis ist mit dem Ziel, die Interessen des Kantons Wallis im Hinblick auf die Wiederbelebung der Furka-Bergstrecke besser wahren zu können, aus der Taufe gehoben worden. Gemäss den Statuten vereinigt die Sektion alle im Wallis ansässigen Vereinsmitglieder.

Das Bestreben, eine Sektion Wallis zu bilden, ist vom Zentralvorstand des VFB kräftig unterstützt worden. Die gut vorbereitete, nach Musterstatuten verfasste Satzung ist praktisch diskussionslos genehmigt worden.

Die Gründungsversammlung im Hotel Aletsch leitete Beat H. Schweizer. Als Vorstandsmitglieder konnten gewonnen werden: Andreas Cathrein, Mörel, Präsident; Otto Imwinkelried, Münster, Vizepräsident; Rita Cathrein-Imsand, Mörel, Sekretärin; Heinz Husi, Siders, Kassier; Walter Schalch, Siders, Einsatzleiter; Adelbert Imboden, Glis, und Jörg Furrer, Bürchen, Beisitzer. Die korrekte Buchführung werden Martin Reusser, Glis, und Anna Imhof, Brig, überwachen.

Création d'une section valaisanne

bhs. Constamment il se trouve dans la presse internationale des articles où il est question des efforts entrepris pour remettre en état la voie et reprendre le trafic sur le parcours sommitale de la Furka. Les promoteurs de ce projet ont formé l'Association Ligne sommitale de la Furka (LSF), de laquelle est issue la DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG). Cette dernière sera aussi la société

exploitante de la ligne restaurée. Ces deux sociétés intimement liées, dont l'une est domiciliée à Oberwald VS et l'autre à Gletsch, se proposent de restaurer et de rendre au trafic la totalité de l'ancienne ligne reliant Realp UR à Oberwald VS en passant devant le glacier du Rhône à Gletsch, en utilisant pour cela la traction à vapeur. Habitant l'un des cantons directement concernés, les membres valaisans de la LSF n'ont pas voulu rester à l'écart plus longtemps. Ils ont fondée la section valaisanne le 7 septembre 1989.

Le comité central de l'Association se réjouit donc d'autant plus, de l'initiative prise par quelques membres loyaux, de fermer ce hiatus et de se placer à la tête d'une section valaisanne, adapté à collaborer substantiellement.

Le comité se compose de ces membres en suivant: président, Andreas Cathrein, Mörel; vice-président, Otto Imwinkelried, Münster; secrétaire, Rita Cathrein-Imsand, Mörel; Heinz Husi, Sierre, finances; Walter Schalch, Sierre, activités; Jörg Furrer, Bürchen, et Adelbert Imboden, Glis.



Der Vorstand der Sektion Wallis: Otto Imwinkelried, Münster, Vizepräsident; Jörg Furrer, Bürchen, Beisitzer; Rita Cathrein-Imsand, Mörel, Sekretärin; Adelbert Imboden, Glis, Beisitzer; Andreas Cathrein, Mörel, Präsident; Walter Schalch, Siders, Einsatzleiter; Heinz Husi, Siders, Kassier (v.l.n.r.)
Foto: VFB

Avis «LSFG» à tous les membres

«LSFG» participera comme l'année passée avec un stand d'information à «RAIL-EXPO NYON 1989» qui aura lieu du vendredi 13 au dimanche 15 octobre 1989. Le comité-organisateur vous suggère vivement à y participer, vous ne regretterez pas d'avoir visité cette exposition à grande échelle de trains en miniatures et de maquettes fantastiques. Venez avec vos amis et motivez-les pour la cause de la Ligne sommitale de la Furka, venez nous voir et nous encourager au stand «LSFG»! En voilà les heures d'ouverture:

Vendredi	13.10.89	18.00 à 22.00 h
Samedi	14.10.89	10.00 à 22.00 h
Dimanche	15.10.89	10.00 à 18.00 h

Votre section «LSFG» s'est dotée de matériel nouveau en matière de cartes illustrées et de livres sur la Furka. Ce matériel fort intéressant sera présenté pour la vente lors des prochaines réunions facultatives «LSFG», «LE STAMM».

Le président «LSFG»

Die Regionalgruppen in Deutschland

Meistens ausgelöst durch das besondere Erlebnis des Wiederaufbaus der Furka-Bergstrecke haben sich in den letzten Jahren diverse Fronarbeiter zusammengefunden und zunächst in loser Form regionale Gruppen unseres Vereins gegründet. Nachfolgend eine Übersicht, wo diese Gruppen bestehen und wer regional für Informationen über Treffen usw. angesprochen werden kann.

Nordrhein-Westfalen

Thomas Würdig, Goldregenweg 18
D-4030 Ratingen 1 Tel. 02102/47 08 65
Thomas Holzer, Südring 37
D-4320 Hattingen Tel. 02324/20 15 58

Rhein-Main (Frankfurt)

Werner Stern, Am Weinberg 36
D-6479 Ranstadt 3 Tel. 06035/17 36

Schwaben (Ulm)

Christoph Tugemann, Hauptstrasse 50
D-7906 Blaustein-Arnegg
Tel. 07304/22 49

Hamburg

Hans Kukemüller, Niornheimweg 4a
D-2000 Hamburg 61 Tel. 040/553 69 36

München (Oberbayern)

Dipl. Ing. Martin Uhlig, Forstenriederallee 78, D-8000 München Tel. 089/75 93 305

Stuttgart

Dipl. Ing. (FH) Ulf Weidle, Werastr. 109
D-7000 Stuttgart 1 Tel. 0711/28 54 60

Rhein-Neckar (Mannheim/Heidelberg)

Alexander Ehrhard, Im Buschgewann 102
D-6900 Heidelberg Tel. 06221/70 03 52

Regionalgruppe Stuttgart

Der 1. August 1989 war der Tag, an dem sich erstmals im Raum Stuttgart Freunde, Vereinsmitglieder und Aktionäre der Furka-Bergstrecke in einer illustren Gruppe zusammenfanden, um sich über unser gemeinsames Vorhaben zu informieren, zu fachsimpeln und über ihre Erlebnisse zu berichten. Trotz der anhaltend sommerlichen Temperaturen fanden sich weit mehr Interessenten ein als erwartet, so dass sogar die Plätze in unserem Lokal knapp wurden.

In gemütlichem Rahmen, bei Wurstsalat und schwäbischen Maultaschen, liess sich so manche Neuigkeit erfahren.

Ein Diavortrag, der den aktuellen Stand des Baufortschrittes an der Furka dokumentierte, liess manchen seine letzte Arbeitsstätte während einer der vergangenen Bauwochen wiedererkennen oder inspirierte den einen oder anderen, in der Zukunft selbst mit Hand anzulegen.

Besonderer Dank gilt unserem Wolfgang Schmidt, der eigens aus Sigmaringen angereist war, um an unserem ersten Treffen dabeizusein. Die Informationen aus seinem Munde wurden buchstäblich aufgesogen, verstand er es doch, jedes unserer Lichtbilder fachkundig zu erläutern und alle Fragen bis ins Detail zu beantworten.

Die Regionalgruppe Stuttgart umfasst derzeit 242 Furka-Freunde, teils Aktionäre, teils Vereinsmitglieder.

Wir wollen uns zukünftig regelmässig am ersten Dienstag im Monat in der Gaststätte «Borse» in Stuttgart, Ecke Heinrich-Baumann- und Stöckachstrasse, um 19 Uhr zwanglos treffen. Gut zu erreichen mit den Strassenbahn-/Stadtbahnlinien U1, 2, 4, U9, U14. Natürlich sind uns Gäste jederzeit herzlich willkommen. Am Wochenende 7./8. Oktober veranstalten wir eine gemeinsame Informationsfahrt ab Stuttgart an die Furka-Bergstrecke, wobei wir am Samstag und Sonntag jeweils Teile der Bergstrecke begehen wollen.

7. November: Stammtisch in der Borse

5. Dezember: Weihnachtsstammtisch in der Borse

Am 2. Januar 1990 fällt der Stammtisch aus.

Stammtisch München

Am 21. April 1989 war es wieder soweit. Zum alljährlichen Informationstreffen für Aktionäre und Vereinsmitglieder waren über 130 Teilnehmer in den vollbesetzten Löwenbräukeller in München gekommen. Herr Wolfgang Schmidt zeigte anhand vieler informativer Dias die grossen Baufortschritte des vergangenen Jahres auf. Angesichts der grossen Anzahl von Besuchern stellte sich bald die Frage, warum es im Raum München noch nicht zur Gründung einer Regionalgruppe, ähnlich wie in Nordrhein-Westfalen, Schwaben oder im Rhein-Neckar-Raum, gekommen sei.

Noch am selben Abend bildete sich ein «harter Kern», der bereits für den 3. Mai ein erstes Treffen vorbereitete. Eineinhalb Wochen später versammelten sich etwa 20 Interessierte zur Gründung des «Stammtisches München». Da wir lediglich ein Forum zum regelmässigen Gedankenaustausch über die DFB und andere Schweizer Bahnen und keinen «Verein im Verein» darstellen wollen, wählten wir extra diese Bezeichnung. Unsere Hauptaufgabe sehen wir sowohl im Anwerben von Fronarbeitern für den Bau-

dienst (schon über die Hälfte der Mitglieder waren selbst an der Bergstrecke, und auch eine gemeinsame Arbeitswoche im nächsten Jahr ist bereits geplant) als auch im Rahmen des Möglichen in der Unterstützung der DFB und des VFB, beispielsweise durch Beziehungen zur Industrie oder zu wichtigen Vereinen im Raum München und durch gezieltes Sponsoring. So konnten schon wichtige Kontakte zu Unternehmen geknüpft werden, und da einige Mitglieder des Stammtisches glücklicherweise auch dem Verein «Freunde der Schweiz» (geführt vom Leiter des Schweizer Verkehrsbüros in München, Herrn Karl Kaiser) angehören, konnte Herr Schmidt durch deren Vermittlung am 23. Juni bei den «Freunden der Schweiz» vor 80 interessierten Zuhörern einen interessanten Vortrag über unsere Bahn halten. Diese Veranstaltung wurde von Herrn Hoffmann dankenswerterweise mit einer sehr hübschen Ausstellung über die DFB und die FO bereichert. Neben der Werbewirksamkeit dieser Aktion lag der grösste Nutzen für unsere Bahn jedoch in der Kontaktaufnahme mit Herrn Kaiser, der über vielfältige Verbindungen in der Schweiz und der Bundesrepublik verfügt und durch seine Beziehungen zum VDI-Düsseldorf im letzten Monat etwa 400 Ingenieure für unser Projekt gewinnen konnte.

Aufgrund der selbst gestellten Aufgaben und Zielsetzungen sind bei uns auch nur die nötigsten «Ämter» besetzt:

Generalsekretärin: Isolde Hoenigk

Kassenwart: Andi Willich

Der «Stammtisch München» trifft sich jeden ersten Mittwoch im Monat um 19 Uhr im Löwenbräukeller, Nymphenburger Strasse 2, München. Interessierte sind jederzeit gerne willkommen.

Neben den aktuellen Berichten der Fronarbeiter werden bei jedem Treffen auch Dias über die neuesten Baufortschritte und Videofilme über verschiedene Schweizer Bahnen gezeigt.

Kontaktadresse: Stammtisch-Sekretariat
Isolde Hoenigk
Winfriedstrasse 14
8000 München 19

Regionalgruppe Rhein-Neckar

Auf Einladung des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein durfte die Regionalgruppe Rhein-Neckar anlässlich des Dampflokfestes vom 25. bis 28. Mai 1989 im dortigen Museum mit einem Infostand über die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke informieren.

Viele der rund 10 000 Besucher zeigten sich an unserem Vorhaben interessiert und konnten sich anhand der mobilen Infowand, die erstmals im Einsatz war, mittels Videoaufnahmen und vieler Einzelgespräche ein Bild von den bisher geleisteten Arbeiten und den weiteren Vorhaben machen.

Dank dieser guten Resonanz beim Publikum und trotz hochsommerlichen Temperaturen hat es allen mit der Betreuung des Standes befassten Mitgliedern der Regionalgruppe viel Spass gemacht, so dass

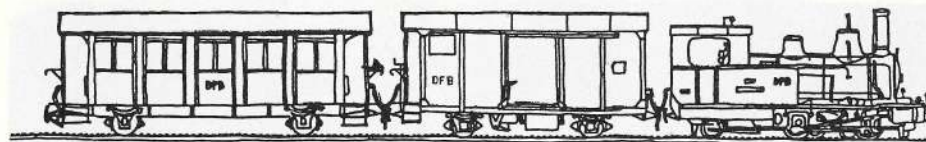
weitere Aktionen dieser Art folgen werden.

Eine weitere Informationsveranstaltung der Regionalgruppe Rhein-Neckar fand am 3. Juni 1989 im Eichbaumbräuhaus in Mannheim statt. Zu diesem Infonachmittag waren etwa 60 Vereinsmitglieder, Aktionäre und Interessenten erschienen, die nach der Begrüssung durch die Regionalgruppe Rhein-Neckar anhand eines sehr umfassenden Diavortrages von Verwaltungsratsmitglied Wolfgang Schmidt über das Projekt Furka-Bergstrecke informiert wurden.

Im Anschluss daran berichtete Bernd Karl, der aktiv in Samstagen an der Wiederaufarbeitung der ersten DFB-Dampflokomotive «Weisshorn» mitarbeitet, über die dort geleisteten Arbeiten.

Den Abschluss dieses sehr informativen Nachmittags bildete das Video von Gerd Cremer über die Bausaison 1988.

Alexander Ehrhard



Lastschriftverfahren der Mitglieder in Deutschland

Nachdem in diesem Jahr sehr viele Rückbelastungen mit grossen Kosten erfolgt sind, weil Kontoänderungen nicht gemeldet waren, hat der Zentralvorstand an seiner letzten Sitzung beschlossen, dass das Lastschriftverfahren nurmehr zur Anwendung gelangen werde, wenn sich der Belastete verpflichtet, bei seinem Verschulden die Kosten von DM 20,- innert dreissig Tagen zu bezahlen.

Sollten Mitglieder, die die Beiträge bisher im Lastschriftverfahren abbuchen liessen, damit nicht einverstanden sein, ist dem Zentralkassier bis spätestens Ende 1989 Bericht zu geben.

Alle Lastschriftermächtigter, welche ihre Vollmacht bis dahin nicht widerrufen, sind mit der Kostenübernahme ohne separates Schreiben einverstanden.

Der Zentralkassier

Neue Werbemittel

bhs. Neu im Sortiment der Werbematerialzentrale ist der Sonderdruck «die furka bergstrecke», entstanden aus dem neuen Schweers + Wall-Buch «Furka-Oberalp».

Ebenfalls in neuer Aufmachung erhältlich ist der Sammeleinband für die Mitteilungsblätter. Diese Artikel können mit dem eingedruckten Bestellschein geordert werden.

Eine Neuheit ist auch der Jahreskalender 1990 der Furka-Bergstrecke. Unter Zusammenarbeit mit verschiedenen Mitgliedern, die etwas dazu beisteuern konnten, und der grosszügigen Spendefreudigkeit von Sponsoren ist der Kalender von Hans Hofmann in Chur entstanden. Für sFr. 10.– inklusive Versand ist das gelungene Werk Ihr Eigentum! Bestellt werden kann der

Kalender direkt beim Verein Furka-Bergstrecke, Sektion Graubünden, Postfach 85, CH-7007 Chur.

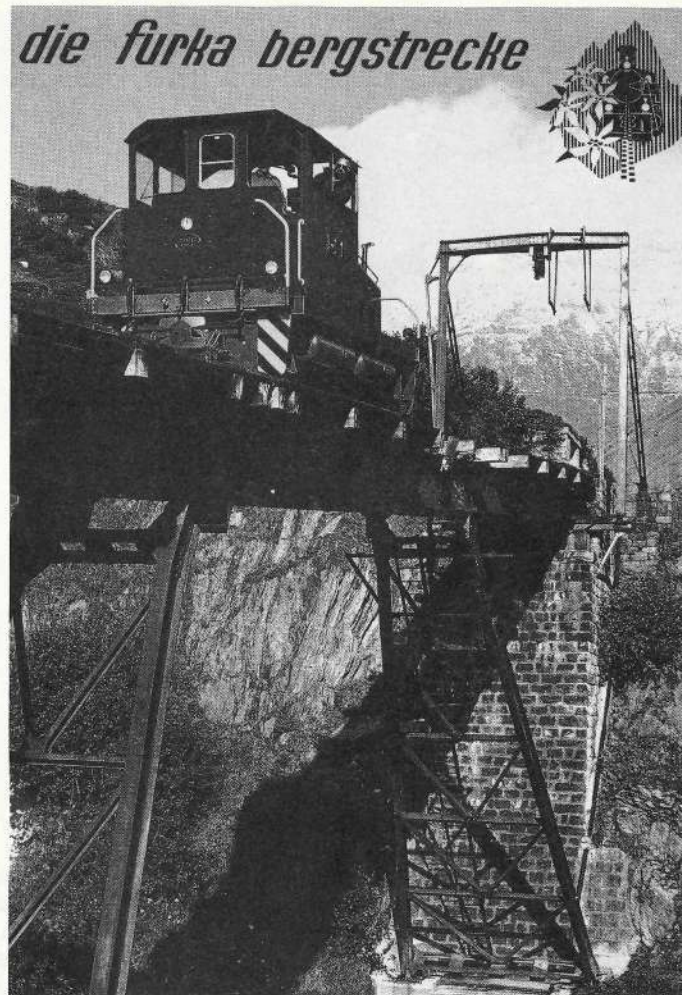
Nicht nur die Kleinartikel, die als «Verkaufsartikel» durch die Werbematerialzentrale vertrieben werden, sind Werbemittel. Auf dem Weg zur Bahngesellschaft ist auch der Einsatz von «grösseren Geschützen» angezeigt! Ab sofort verkehrt in der Schweiz der WERBEBUS der Furka-Bergstrecke. Mit der geeigneten Beschriftung und einer liebevoll hergestellten Inneneinrichtung, ergänzt mit Werbetafeln und Verkaufsstand, Cafeteria-Ecke und Diskussionsbank, kann der Bus für alle möglichen Einsätze gechartert werden.

Wir kommen zu einem späteren Zeitpunkt auf den Werbebus zurück.



Der Werbebus der Furka-Bergstrecke, ein ehemaliges VBZ-Fahrzeug, das ein neues Innenleben verpasst bekommen hat. Foto: VFB

Neue Informationsschrift



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

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

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

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

Fronarbeiter auf dem Rhonegletscher



Gletscherwanderung

Foto: Fränsing

Als Joe, unser Bergführer, die Seile aus seinem Rucksack holt und sein Funkgerät für den Notfall prüft, wird es ernst. Die Erstüberquerung des Rhonegletschers durch ein DFB-Team kann beginnen. Wir hatten uns bei strahlend blauem Himmel morgens am Hotel Belvedere getroffen: neun Fronarbeiter, die mehrere Wochen im Einsatz waren, Wolfgang Schmidt als Organisator und Joe, unser Bergführer aus Oberwald. Unser Ziel war die Grimselpasshöhe, die wir nach Überquerung des Rhonegletschers in etwa fünf Stunden erreichen wollten. Dabei hatten wir den Rhonegletscher bis jetzt nur aus der Fronarbeiterperspektive gesehen. Ein kleines Eisgebilde, das damals, auf Fotos

von der Eröffnung der Bergstrecke, noch eindrucksvoll bis in den Talkessel reichte. Aber schon nach dem kurzen Aufstieg auf die Seitenmoräne wurden wir eines besseren belehrt. Zwölf Kilometer ist der Rhonegletscher lang! Das bis zu 120 m mächtige Eis schiebt sich immer weiter talwärts. Und zwar in den letzten Jahren mit steigender Tendenz!

Umrahmt wurde der Blick auf den faszinierenden Gletscher von mehreren Dreitausendern, darunter auch der 3583 m hohe Galenstock.

Joe musste gleich eine Reihe von Fragen beantworten, während er unsere Ausrüstung vorbereitete. Wir bildeten zwei Seilschaften und folgten unserem Bergführer

über den Gletscher. Das Sonnenlicht liess das Eis in vielen Farben leuchten, dunkle Spalten taten sich auf, oft rauschte unsichtbar ein Bach tief unten. Joe machte uns auf die Gefahren eines Gletschers aufmerksam und konnte auch aus eigener Erfahrung von dramatischen Rettungsaktionen berichten. Wir überquerten den Gletscher mit einem leichten Gruseln.

Dann begann der Aufstieg auf das Nägelisgrätli. Oben angekommen, bot sich uns dann ein herrlicher Blick in den Talkessel von Gletsch und hinüber auf die Walliser Alpen. Hier legten wir unsere Mittagspause ein. Der Aufstieg über mehrere hundert Höhenmeter war anstrengend genug gewesen. Danach ging es weiter Richtung Grimselpasshöhe. Immer wie-

der taten sich neue Ausblicke auf hinüber ins Gerental.

Obwohl es schon Mitte Juli war, war der Weg noch stellenweise von Schneefeldern bedeckt. Vorsichtig überquerten wir sie. Einmal wurden wir dabei von neugierigen Gamsen beobachtet. Sie hatten sicher viel Spass, als sie sahen, wie wir uns um sicheren Stand bemühten.

Aber wir haben unser Ziel, die Grimselpasshöhe, dann doch noch erreicht. Ein kühles Bier auf der Sonnenterrasse liess die Anstrengungen rasch vergessen.

Es war ein sehr schöner Tag und eine gelungene Sache. Nicht zuletzt dank des freundlichen Bergführers, der uns viel aus der Bergwelt erklärt und gezeigt hat.

Thomas Holzer

Reise über Grimsel, Furka oder Nufenen

Mach Halt beim alten Bahnhof Gletsch!

Vor einigen Jahren noch war Gletsch in der Sommersaison ein wahrer Verkehrsknotenpunkt: Umsteigeort für die Postauto- und FO-Bahnreisenden, Anhalteort für Automobilisten, Carpassagiere, Motorrad- und Velofahrer. Kurz: ein lebendiger Ort mit vielen Gästen, die sich mindestens für einen kurzen Reiseunterbruch hier aufhielten.

Heute lädt – mindestens vorübergehend – kein Restaurant zum gemütlichen Kaffeehalt ein. Ein wenig Betrieb herrscht etwa beim Kiosk; vielfach aber wird Gletsch nur noch durchfahren. Und etwas abseits liegt recht verträumt und still der alte FO-Bahnhof Gletsch.

Aber gerade hier – genauer gesagt beim Info-Stand der VFB – kann sich der Passant auf anschauliche Weise über die Aktivitäten des Vereins Furka-Bergstrecke informieren, sei es mündlich durch auskunftswillige Mitglieder des Vereins, sei

es durch die anschaulichen Bildtafeln mit Grafiken, Fotos und Texten.

Dass hier auch sinnvolle und ansprechende Verkaufsartikel (siehe Bestelltafel) angeboten werden, sei hier am Schluss – jedoch nicht nur am Rande – erwähnt. Wie angenehm heben sich diese recht preiswerten Artikel, von guter Qualität und unaufdringlich ausgelegt, von all dem ab, was an den umliegenden Passstrassen für die lockeren Geldbeutel der 10-Minuten-Halt-Touristen bereitliegt...

Ein kurzer Halt beim Bahnhof Gletsch, wo sogar Stühle und Tische für das ungezwungene Picknick bereitstehen, kann allen Freunden und Sympathisanten der sich langsam wieder belebenden Furka-Bergstrecke nur empfohlen werden. Vielleicht können Sie sich sogar noch in diesem Herbst, sonst aber im nächsten Sommer dafür begeistern.

Heiner Wenger, Bolligen

Bausaison 1989, Oberbausanierung

mw. In der Hälfte der Bausaison zeigt sich für die geplanten Gleisarbeiten ein positives Bild. Unter grossem körperlichem Einsatz wurden mit verschiedenen Gruppen seit Beginn der Arbeiten folgende Abschnitte saniert:

- Steffenbachbrücke km 56,260–56,310: Ersatz des B-Profiles durch Schienen SBB V, Neumontage auf K-Rippenplatten, Zahnstangen-Höhenausgleich mit Beilagen, verbesserte Befestigung der Zahnstangensättel.
- Bereich Stützmauer (-Hilfsbrücke) bis Durchlass «Tal» km 56,600–56,660: Ausbau der Hilfsbrücke, Schotterbett-sanierung, Korrigieren von Gleislagefehlern.
- Spurkorrektur im Tunnel Alt-Senntumstaffel II km 56,800.
- Westportal Tunnel Alt-Senntumstaffel III km 56,910–56,950: Beginn Schotterbettsanierung, Reservearbeit für Schlechtwettertage (unter «Dach»).
- Linkskurve unterhalb Tunnel III bis Gefällsbruch km 56,970–57,250: Teilweise Schotterbettsanierung, Ausrunden von Knicken bei Schienenstössen, Korrigieren von Gleislagefehlern.
- Mauerdefekt km 57,540: Heben und Richten des Geleises nach Mauersanierung.
- Niveauübergänge Schweigstrasse km 58,800 (Realp): Verlegen der Weiche 51 oberhalb Schweigstrasse, Ersatz

des Niveauüberganges im Stammgleis (Tausch der Profile B gegen SBB V), Einbau des neuen Niveauüberganges für das Drehscheibengleis, Verlegen desselben (Profil SBB V).

- Anpassung der Kletterweiche der Trogenerbahn, Vordrücken und Montieren von sechs kurzen Gleisjochen ($r = 50$ m) für das provisorische Verbindungsgleis FO-DFB.

Zu den jeweiligen Arbeiten gehört auch das Kontrollieren und Korrigieren der Spurweite, der Gleisüberhöhung, der Bogen und Übergangsbogen, der Teilung der Zahnstange, das Kontrollieren, Nachziehen und Auswechseln schadhafter Befestigungsteile und schliesslich Krampen, Herrichten der Bankette und Säubern der Wassergräben.

Das Ziel in der restlichen Bausaison besteht in der Verbesserung der Gleislagen zwischen der Station Tiefenbach und der Steffenbachbrücke; ferner wird der Einsatz der Eisenbahndetachemente 21/22 beim Totalumbau des Adhäsionsabschnittes oberhalb Realp km 58,110–58,736 und bei der Sanierung des Zahnstangenabschnittes zwischen Wilerbrücke und Zahnstangeneinfahrt km 57,760–58,110 eine spür- und sichtbare Verbesserung unserer Gleise bewirken.

Wir danken allen, die sich mit hartem persönlichem Einsatz an die genannten Arbeiten gemacht haben und halfen, Gleis und Image unserer Bahn zu verbessern.

Info-Kiosk Gletsch

Bei Erscheinen dieser Info bin ich bereits wieder am Planen der Sommersaison 1990. Damen und Herren, welche mithelfen wollen, melden sich bitte möglichst bald. Wichtig sind mir auch Helfer für die Zeit bis Ende Juni und die Monate September und Oktober. Unterkunft haben die Helfer im Bahnhof Gletsch. Ich danke Ihnen für Ihre Mitarbeit.

Eugen Gfeller, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

Kalender der Furka-Bergstrecke



bhs. Ein ganz besonderes Werk, dessen Ursprung aus einer Idee von Hans Hofmann aus Chur entsprungen ist, kann ab sofort erstanden werden. Der Monatskalender 1990 im Format $24 \times 16,5$ cm zeigt auf zwölf Doppelbildern nicht nur schöne Landschaften, sondern auch Baustellen und Rollmaterial, Situationen von vor der Betriebseinstellung, rund um die Furka-Bergstrecke.

Der Besitz dieses Kalenders ist ein Muss für alle Furkafans, geeignet als Geschenk im Freundes- und Bekanntenkreis.

Erste Reaktionen auf dieses gelungene Stück der jüngsten Sektion des VFB, das übrigens gänzlich von Sponsoren finanziert wurde, sind durchwegs positiv. Allgemein wird erwartet, dass der Kalender gute Aufnahme finden wird!

Neu: Jetzt können Sie die Furka-Bergstrecke an 365 Tagen im Jahr geniessen!

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

Verein Furka-Bergstrecke
Sektion Graubünden
Postfach 85
7007 Chur

Als Sponsoren konnten gewonnen werden: Gasser AG, Druck und Verlag, Chur; Eingliederungsstätte Chur; Crivelli Lugano. Gedruckt auf Tenero Lux 135 gm².

Le club «Citroën 34–57» à Gletsch le 28 juillet 1989



Eine Flotte von Citroën Légère beehrte den Bahnhof Gletsch mit einem Besuch. Ein Apéritif wurde den Teilnehmern dieser Nostalgiefahrt serviert. Foto: VFB

Les panneaux de signalisation de fortune placés stratégiquement, la table pour le service de l'apéritif dressée dans l'ancienne salle des commandes du minuscule bâtiment de la station de Gletsch – nous envisageons le service à l'intérieur vu les raffales de vent qui tentent de balayer le soleil radieux –, des amuse-bouches confectionnés avec délicatesse par nos épouses, Mmes Maria Gfeller et Touria Schneider, des documentations bilingues mises sous enveloppes pour la distribution, la forme au beau fixe après le copieux petit-déjeuner servi par nos épouses, nous espérons être fin prêt pour affronter l'arrivée des randonneurs venus pour les circonstances de la Belgique, de

la France, de la Hollande, de l'Allemagne, voire même des Etats-Unis et bien sûr des chez-nous. Il nous reste un dernier briefing à faire et convenons qu'Eugène Gfeller se chargera d'informer les groupes germanophones et moi-même les groupes francophones.

Le Club «Citroën 34–57» suisse (Lausanne) organise sa 5e Randonnée Alpine qui réunit les heureux détenteurs-conducteurs d'anciennes «Tractions» amoureusement bichonnées. Il y a 130 participants cette année parcourant en 4 jours 14 cols et ils partiront ce matin entre 8.00 et 9.00 heures d'Andermatt pour leur dernière étape. Celle-ci conduira les 48 Citroën Old-Timer par le col de la Furka à Gletsch,

ensuite par le col du Grimsel à Interlaken. Château-d'Œx en sera le terminus. Grâce à l'un des randonneurs, lui-même membre de notre Association et de la section genevoise «LSFG», nous envisageons, Eugène Gfeller et moi-même, d'improviser un arrêt à Gletsch pour les randonneurs, la visite de notre exposition permanente et saisonnière dans le bâtiment de la gare, un service d'information et un apéritif à offrir en récompense.

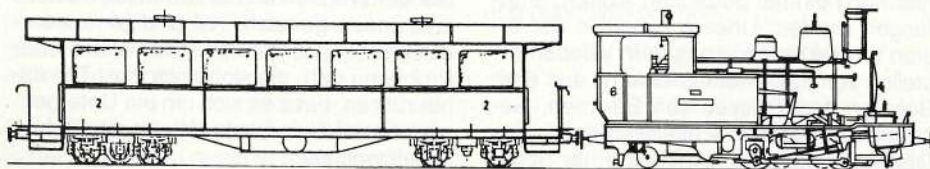
Il n'est pas encore 10 heures que la première «Traction» arrive et déjà son chauffeur, un Hollandais, est désespéré. Eugène Gfeller prend ses jambes et court à son secours. Il sera contraint d'y rester et fera preuve du parfait gendarme en herbe pour guider les chauffeurs suivants. Me trouvant derechef seul face à l'amicale invasion; j'installe à l'extérieur la table pour l'apéritif, et Touria remplit rapidement les verres avant que le vent les renverse tous. Il m'appartient dès à présent de m'occuper successivement des différents groupes qui se forment pour leur donner les informations désirées, tantôt en allemand, tantôt en français. La curieuse histoire sur la présence d'un dépôt à Gletsch semble tout particulièrement fasciner nos hôtes et amuse nos amis belges. – La connaissez-vous cette histoire? Je vous promets de vous la raconter très prochainement. – En attendant le kir coule, le jus d'orange un peu moins. Mais la demande d'une bouteille d'eau plate m'intrigue jusqu'à ce que je me rende compte qu'elle sert à apaiser la soif d'une «Traction»! Eugène se joint heureusement à nous avant que les verres soient vides ce qui lui permet aussi de faire connaissance de certaines personnalités parmi nos hôtes.

Monsieur Louis Burnens, président du Club «Citroën 34–57», nous adresse en

français sa gratitude pour l'intermède et l'apéritif offert, présente au nom de son Club des éloges pour le précieux travail fourni par nos membres et les projets ambitieux de notre Association. De mon côté je lui présente comme aussi à l'organisateur de la «Randonnée Alpine 1989», Monsieur Christian Zængerle, nos remerciements d'avoir bien voulu accepter notre offre et leur souhaite au nom de l'Association bonne route et succès pour le futur. Des poignées de mains amicales nous séparent finalement des derniers randonneurs vers midi.

Vendredi avant le départ des randonneurs seulement j'ai appris par notre ami et membre «LSFG» Bernard Ehinger, lui-même participant à la randonnée, que leur dernière étape passerait par Gletsch. Ma proposition d'un arrêt à y organiser avec viste de l'exposition en gare de Gletsch suivi d'un apéritif à offrir l'enchanter. Il prendra contact avec le président de son Club. M. Eugène Gfeller, responsable de la gestion de la gare de Gletsch et du kiosque, immédiatement informé de mes intentions, a réagi instantanément. Cette rapidité réciproque d'interprétation nous a permis d'organiser en un clin d'œil la manifestation décrite et d'en faire un succès. C'est une belle publicité pour notre cause. Pas une fausse note n'a troublé ni son organisation ni son déroulement. Je tiens ici à remercier tout particulièrement Monsieur Bernard Ehinger qui nous a gracieusement offert le vin pour la préparation du kir et remercie tout autant M. Eugène Gfeller, co-organisateur de la manifestation, nos épouses à l'œuvre plutôt en arrière-scène et Madame Presse cachée, submergée au kiosque par nos hôtes.

Erich F. Schneider
Président «LSFG»



Ein anstrengender Vormittag

Sehr kurzfristig erhielt der Berichterstatter vom Präsidenten der Sektion Genf die Nachricht, dass eine Oldtimer-Pässefahrt mit Citroën durchgeführt werde und die Schlussetappe über die Pässe Furka und Grimsel führe.

In einer Blitzaktion organisierten wir für die Teilnehmer einen Apéro.

Da die Konkurrenten ein genaues Fahrprogramm hatten, in welchem in Gletsch kein Zwischenhalt vorgesehen war, mussten die Fahrzeuge beim Hotel «Glacier du Rhône» geradeaus gewiesen werden.

Praktikum

Jeder Student des Faches Bauingenieurwesen steht irgendwann vor der Frage, wo absolviere ich mein Praktikum. Vor dieser Frage standen auch wir, vier Studenten aus Siegen, als jemand erwähnte, man könne bei einem Eisenbahnverein in der Schweiz sein Praktikum ableisten. Daraufhin haben wir uns näher über die Sache informiert und festgestellt, dass die Furka in vielerlei Hinsicht ein einmaliger Ort für ein Praktikum ist. Also beschlossen wir, den Juli an der Furka zu verbringen, und meldeten uns gleich für eine Bauwoche in Gletsch und drei Bauwochen in Realp an.

Bei unserer Ankunft in Gletsch wussten wir nicht, was uns mehr beeindrucken sollte, die herrlich grandiose Landschaft mit dem berühmten Gletscherblick oder die Herzlichkeit und Fürsorge, mit der wir von Lilo und Wolfgang, bei denen wir uns hier noch einmal bedanken wollen, empfangen wurden. Unsere Arbeit in der ersten Woche bestand aus dem Wiederherstellen von Trassestützmauern, aus dem Befreien des Trasses von Bäumen, Gestrüpp und Gras im Einfahrtsbereich von Oberwald und dem Erstellen einer Scha-

Gegenüber der Zufahrt zum Bahnhof Gletsch erfolgte die Einweisung auf Parkplätze und die Einladung zum Apéro.

Ein herrliches Bild boten die 48 Citroën der Jahrgänge 34–57. 120 Teilnehmern durfte der Präsident der Sektion Genf, Erich Schneider, unser Vorhaben erklären.

Wider Erwarten lange hielten sich die Besucher an unserem Info-Kiosk auf, und nicht minder herzlich war deren Abschied und Dank.

—II—

dens erfassung der Strecke Oberwald-Scheiteltunnel.

In der zweiten Woche haben wir beim Einbau, dem Richten und Stopfen eines neuen Geleises am Installationsplatz und beim Erstellen eines Riegels an einer eingestürzten Stützmauer geholfen.

Ein Höhepunkt dieser zweiten Woche war sicherlich die Gletscherwanderung über den Rhonegletscher von Belvédère zum Grimselpass.

Nicht unerwähnt bleiben darf der Racletteabend in Gletsch mit den von zwei Münchner Fronarbeitern gestifteten 120 Liter Augustiner Bräu.

In der dritten und vierten Woche haben wir eine Stützmauer, die weggespült worden war und für die bereits ein neues Fundament gegossen wurde, mit Natursteinen wieder aufgemauert. Unser Resümee für die vier Wochen an der Furka ist, dass es uns Spass gemacht hat und wir wieder Probleme gab, die sicherlich zum Teil daher rühren, dass es sich um ein Unternehmen handelt, das jede Woche die Belegschaft wechselt.

A la recherche de matériel roulant

Le mardi, 24 janvier 1989, un groupe de quelques amis de la Suisse centrale se mit en route en direction de la ville italienne de Domodossola. Après une courte halte chez madame A. Simmen à Realp, où le café fut accompagné de croissants fabrication maison, la voiture fut embarquée sur rail pour traverser le tunnel de base de la Furka et pour s'élancer ensuite sur les rampes verglacées du Simplon jusqu'à Domodossola.

Rendez-vous avait été pris avec des représentants des CFF et de la SSIF qui s'étaient mis à disposition pour une visite des installations modernes (dépôt et ateliers) de la gare de Domo-Vigezzina.

Cette visite fut suivie d'un tour de la gare et d'un examen des wagons stationnés sur les voies de garage. Les trois wagons qui s'intégreraient le mieux dans le train de construction de la DFB furent rapidement repérés. D'une courte discussion avec les personnes responsables concernées il résulta que ces wagons pourraient être repris gratuitement par la DFB. La date de leur transfert en Suisse restait à déterminer. Le groupe reçut également l'autorisation de démonter sur les autres wagons abandonnés des parties intéressantes, telles que tampons, conduites de frein ou attelages. On se mit aussitôt au travail, qui à l'aide de marteaux, qui à l'aide de ciseaux ou de chalumeaux. Les grosses pièces furent placées dans un des wagons à transférer en Suisse, alors que d'autres éléments furent transportées – à la joie des douaniers – dans le coffre de la voiture.

Nous aimerions saisir cette occasion pour remercier les employés des deux compagnies ferroviaires concernées pour leur accueil et leur aide amicale...

Conformément à la planification de Ralph Schorno, chef du matériel roulant, les wa-

gons reçus seront d'abord utilisés comme matériel d'appoint stationné à Tiefenbach et serviront ensuite au transport de matériel et comme wagons plats dans le tunnel de faite. Leur utilisation dans l'exploitation courante de la ligne n'entre pas en ligne de compte. Leur construction ne permet en effet pas de reconversion à la crémaille.

Sponsoring in Deutschland

Werkzeuge

Mit Hilfe unserer neuen Informationsschrift «die furka bergstrecke» beginnen wir jetzt in der Schweiz Firmen als Sponsoren zu gewinnen. Wir sollten auch in Deutschland auf diesem Gebiet tätig werden. Dazu folgende Idee:

Jeder, der als Fronarbeiter an der Strecke, in Goldau oder in Samstagern gearbeitet hat, weiss, dass wir jede Menge Werkzeuge benötigen und für diese – vom Schraubenzieher bis zum Pickel – auch immer wieder Ersatzbedarf vorhanden ist. Wir haben insbesondere in Westdeutschland eine Vielzahl von Betrieben, die solche von uns benötigten Werkzeuge produzieren. Wer bereits zu diesen Firmen Kontakte hat oder herstellen kann, sollte erfragen, ob und in welchem Umfang (Wert) die jeweilige Firma bereit ist, Sponsor für Werkzeuge zu sein. Bitte mir dann zunächst 3fach Prospektmaterial schicken, an Hand dessen wir unseren Werkzeugbedarf ermitteln. Für alle Mühe besten Dank. Natürlich ist auch jede andere Anregung in Sachen Sponsoring hoch willkommen.

Wolfgang Schmidt
Sonnenhalde 22
D-7480 Sigmaringen
Tel. 07571/52030 (abends)
Tel. 07571/70320 (tagsüber)

Generalversammlung der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Kaum eine Generalversammlung der DFB kann angesagt werden, ohne dass im Vorfeld durch irgendwelche Initianten Internas, zur eigenen Genugtuung, in der Presse breitgeschlagen werden. So auch dieses Jahr, wo durch vorangegangene Meinungsverschiedenheiten zwei Verwaltungsräte nicht mehr zur Wahl vorgeschlagen wurden.

bhs. Am Samstagnachmittag, 19. August, fanden sich 371 Aktionäre im Kursaal zu Bern zur 3. ordentlichen Generalversammlung der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG ein. Insgesamt waren 9198 Stimmen vertreten (total 18 000 Stimmen), was 51,1% der Gesamtaktionstimmten entspricht.

Unter der umsichtigen und souveränen Leitung von Verwaltungsratspräsident Alfred Gysin, Seltisberg, gingen die statutarischen Geschäfte problemlos, praktisch einstimmig vonstatten. Nach abgeschlossener dritter Kapitalerhöhung wurde ein Kapital von 3,3 Mio. Franken festgestellt, das voll liberiert ist. Eine Statutenänderung, betreffend die weitere mögliche sukzessive Kapitalbeschaffung bis zur Höhe von 9 Millionen Franken, wurde gemäss dem Antrag des Verwaltungsrates gutgeheissen.

Der Genehmigung des Geschäftsberichtes war nichts entgegenzusetzen. Der Verwaltungsrat berichtet darin über die 2. ordentliche Generalversammlung, die Tätigkeit des Verwaltungsrates mit einem intensiven Sitzungsplan, der Restaurierung der ersten Dampflok und den Baueinsätzen an der Strecke. Nebst einem kurzen Abriss über die erfolgte und weiterzuführende Finanzierung, den Verhandlungen mit Behörden und Presseanlässen, dem Beschrieb der Fortschritte der Bauarbeiten, der Beschaffung und Restaurierung von geeignetem Rollmaterial, der weiteren Planung und Projektierung einzelner Vorhaben ist dieser Bericht sehr ausführlich und aufschlussreich.

Die Jahresrechnung sowie das gesamte Finanzgebaren fanden in der Versammlung Zustimmung. Über die Entlastung des Verwaltungsrates wurde diskutiert;

aus der Mitte der Versammlung wollte man ein einzelnes VR-Mitglied davon ausnehmen, jedoch folgte man dem Antrag des Verwaltungsrates auf Entlastung des gesamten Gremiums.

Den Wahlgeschäften haftete eine gewisse Brisanz an, waren doch Peter Sicher und Rolf Cuttat nicht mehr zur Wahl vorgeschlagen. Der Namensliste wurden zusätzlich Georg Seiler und Fritz Müller zugefügt. Alle vorgeschlagenen Herren wurden in das Gremium gewählt. Der Antrag aus dem Saale, Sicher und Cuttat ebenfalls wieder in die Führung der DFB aufzunehmen, fand bei Verwaltungsrat und Aktionären keine Zustimmung.

Somit besteht der zwölköpfige Verwaltungsrat der DFB aus folgenden Herren: Alfred Gysin, Seltisberg BL, Präsident; Aldo Contratto, Goldau SZ, Vizepräsident; Ralph Schorno, Zürich, Rollmaterial; Walter Willi, Brunnen SZ, Bau; Erich Schneider, Genf, Beisitzer; Bruno Albisser, Reinach BL, Beisitzer; Hans Wespi, Grächen VS, Beisitzer; Beat H. Schweizer, Titterten BL, Werbung; Jürg Schletti, Bern, Beisitzer; Wolfgang Schmidt, Sigmaringen/BRD, Betreuung BRD; Fritz Müller, Luzern, Ingenieurarbeiten; Georg Seiler, Kriens LU, Beisitzer.

In der nachfolgenden Orientierung wurden auch Fragen aus der Versammlung über allgemeine und besondere Themen ausführlich beantwortet. Besonders interessierten natürlich die Fortschritte der Restaurierung der Dampflok HG 2/3 «Weisshorn», die am 26./27. August mit einem Fest in Realp geweiht und getauft wurde. Sie wird nach Eintreffen der Bahnkonzession im nächsten Sommer die ersten Passagierzüge über einen Teil der Bergstrecke ziehen.

Pressearbeit in der Schweiz

Längst ist «die Furka-Bergstrecke» in der gesamten deutschsprachigen Schweiz und einem grossen Teil der Welschschweiz zu einem Begriff geworden. Nicht nur vom Ressort Werbung/PR/Presse inszenierte Artikel erscheinen in Zeitungen und Zeitschriften, auch immer mehr Agenturen und freischaffende Journalisten und Journalistinnen möchten über die Aktivitäten des Vereins und der AG berichten. Somit ist es nicht verwunderlich, dass in der Schweiz eine überaus rege Presselandschaft um die Furka-Bergstrecke besteht. 50 Publikationen in Regionalblättern, mit einer Gesamtauflage von über 450 000 Exemplaren, in der Zeildauer von Mitte März bis Ende August: Beat H. Schweizer, «Eine Dampfbahn entsteht», ganzseitige Reportage.

Sandoz-Gazette, die interne Monatszeitung des Sandoz-Konzerns, brachte in der Ausgabe vom 30. Juni den selben Artikel mit Ergänzungen und einem Interview mit einem Mitarbeiter, der Mitglied im VFB ist, verfasst von Willi Schaub. Reportage von Bild+News, in über 50 Tageszeitungen, mit einer Auflage von nahezu 1 Mio. Exemplaren, «Im Dampfzug am Rhonegletscher vorbei», initiiert von Ralph Schorno. Reportagen in Fachzeitschriften, wie etwa die Eisenbahn-Zeitschrift des Komet-Verlages mit einer Reportage über die Vietnam-Loks. In neuester Zeit ist zu erwähnen «Fronddienst an der Furka» von Hans-Peter Blättler in der «Scheizer Familie» und «Leben und Glauben» unter dem Titel «Mit Dampf durchs Hochgebirge» Untertitel: «Die Wiedereröffnung der Furka-Bahnlinie rückt näher» von Volhard Scheunpflug und Bilder von Emmanuel Ammon.

Dazu die fast monatliche Präsenz im Fachblatt Eisenbahnamateur.

Beachtung fand unsere Organisation auch in der Coop-Zeitung (671 403 Ex.), in der Zeitschrift der öffentlichen Verkehrsträger tt-revue und in der Hotel-Revue, mindestens nachmals soviele die nicht durch Ar-

gus erfasst werden konnten, sind der Lohn intensiver Bearbeitung der Presselandschaft. Fleissigste Berichterstatter waren der Walliser Bote, die Bündner Zeitung, der Walliser Volksfreund und die Thurgauer Volkszeitung.

In der französischen Schweiz ist auch ein gewisses Interesse vorhanden, verschiedene Blätter berichteten über unser Vorhaben. Am 1.4.89 «Les Adaptes de la vapeur bientôt Ancienne ligne de la Furka entre Oberwald et Realp» von Sébasien Delatour (8506 Ex), in der Nouvelle Revue de Lausanne; am 26.6.89 die «La Suisse», 69 802 Exemplare, «Six cents volontaires cet été» von Gérard Dous (b+n).

Ausstellungen

An Ausstellungen hat sich der VFB beteiligt in Frauenfeld an der Frühjahrsmesse, an der HIGA in Chur und an der MODELL 89 in Luzern. Weitere Daten von Interesse, da VFB-Beteiligung angesagt war:

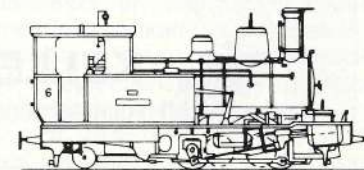
2. bis 10. September 1989, OGA Oberwalliser Gewerbeausstellung in Brig
8. bis 10. September 1989 waren wir Gast an den Eisenbahntagen in Balsthal (90 Jahre OeBB und 10 Jahre EKB)

An folgenden Daten sind Messen mit Beteiligung von VFB/DFB:

28. Okt. bis 6. Nov. 1989, Basler Herbstmesse, Sektor Tourismus

18. bis 21. Januar 1990, Ferien 90, Ferienmesse in Bern

Zusätzlich sind die Sektionen an Standaktionen aktiv.



Die Auslandspresse berichtet

Nach wie vor ist unser Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke für viele Tageszeitungen und Fachzeitschriften, darunter auch international bekannte, ein attraktives Thema. Am 11. Mai 1989 erschien in der «Frankfurter Allgemeinen Zeitung» (Auflage 395 000) die Reportage «Fronarbeit am Rhonegletscher». Verfasser ist der Reisejournalist, unser Freund Peter Gerisch, der auch schon als Fronarbeiter auf der Walliser Seite der Bergstrecke gearbeitet hat. Seine launige Darstellung des selbst Erlebten in geschickter Verbindung mit Informationen über Technik, Geschichte und die Landschaften der Furka hatte mehrere Dutzend Interessenten anfragen zur Folge. Aber nicht nur das; elf davon (aus Holland, Belgien und Deutschland) konnten wir schon wenige Wochen später als neue Fronarbeiter in Realp begrüßen. – In der Juli-Ausgabe der in Fachkreisen weithin bekannten Zeitschrift «Der Eisenbahningenieur» (Auflage 11 200) berichtete Herr Dipl. Ing. (FH) Stenner, tätig bei der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt am Main, über «Grosse Baufortschritte an der Furka-Bergstrecke» in Verbindung mit fünf Fotos

über unsere Arbeiten. – Am 16./17. Juli 1989 besuchte uns dann Herr Dipl. Ing. Rolf Karis, Ressortleiter Wirtschaft bei den «VDI-Nachrichten», Düsseldorf (Auflage 140 000), an der Bergstrecke. Mit einer Fotobeute von rund 400 Bildern fuhr er wieder heim. In der Ausgabe vom 4. August 1989 erschien sein erster Beitrag «Über den Furka-Pass sollen wieder Dampflok fahren». Diese Wochenzeitschrift wird besonders von Ingenieuren gelesen und liegt z. B. auch bei den Fachschaften des Bauingenieurwesens oder des Maschinenbaus der Fachhochschulen oder der technischen Universitäten auf.

Wir hoffen, auf diese Weise für unsere Arbeiten an der Furka-Bergstrecke weitere Profis gewinnen zu können, die den vielen begeisterten Fronarbeitern sachkundige Anleitung geben können. Für Anfang 1990 plant Herr Karis im «VDI-Nachrichten-Magazin» eine weitere Veröffentlichung, mit der Studenten z. B. der Fachrichtung Bauingenieurwesen und Maschinenbau als Praktikanten für den Wiederaufbau der Bergstrecke und der Wiederherstellung von Rollmaterial gewonnen werden sollen.

Wir drucken auch Ihre Drucksachen prompt, preiswert und zuverlässig

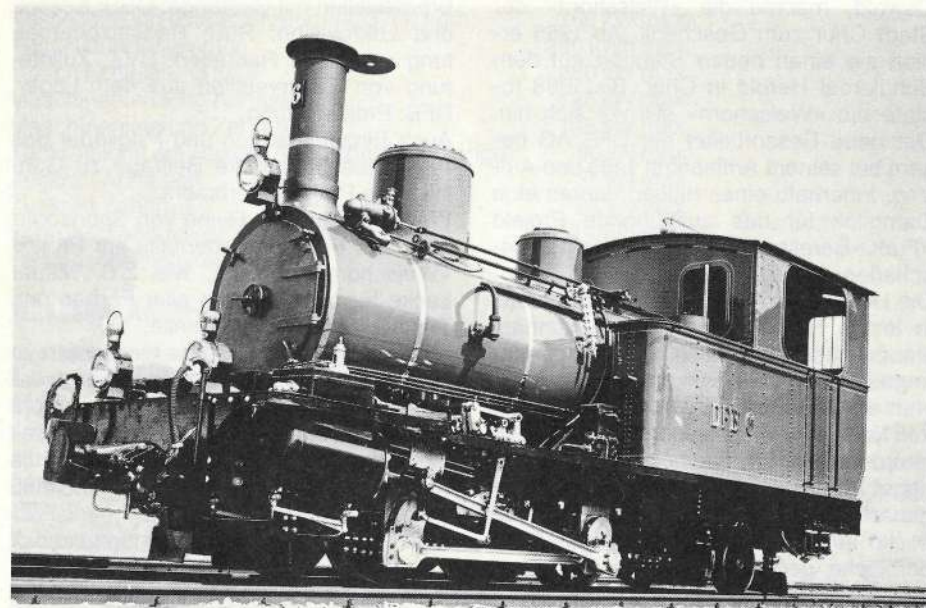
Planen, gestalten, produzieren –
etwas mehr als nur eine Druckerei



KELLER-DRUCK AG AARAU

Rain 36, 5000 Aarau, Telefon 064 22 24 81

Die Dampflok HG 2/3 «Weisshorn»



Die HG 2/3 «Weisshorn», wie sie sich nach der Restauration präsentiert: im noblen Kobaltblau mit den feinen Messingteilen und vergoldeten Initialen «DFB 6» Foto: DFB

Zum Betrieb und Unterhalt einer Dampflok ist für die ordnungsgemässe Handhabung des technischen Wunderwerks, wie es die erste Dampflok der DFB darstellt, ein Reglement vonnöten. Die Einführung zu diesem mittlerweile vorliegenden «Provisorischen Reglement – Unterhalt und Bedienung – Lok HG 2/3 No. 6 «Weisshorn» ist sehr aufschlussreich und für die Allgemeinheit von Interesse. Es sollen an dieser Stelle die ersten Kapitel aufgeführt werden:

Historischer Rückblick

Als eine der ersten Zahnradbahnen System Abt ist die Visp-Zermatt-Bahn VZ 1891 in Betrieb genommen worden. Die SLM Winterthur hat nach den Normen einer meterspurigen, kombinierten Adhäsions-/Zahnradbahn nach Roman Abt total 8 Dampflokomotiven gebaut. Es waren

dies damals die ersten Lokomotiven mit getrennten Antrieben für Adhäsion und Zahnstange. Die Konstruktion der einheitlichen Maschinen des Typs HG 2/3 datiert aus dem Jahr 1889. Jede Lok trug einen Namen, und die Lok No. 8 ist als letzte der Serie im Jahre 1908 in Betrieb gekommen.

Die HG 2/3 No. 6 namens «Weisshorn» kam als SLM Lok No. 1410 im Jahre 1902 bei der VZ zum Einsatz. Als ursprüngliche reine Nassdampflok ist sie 1924 auf Heissdampfbetrieb umgebaut worden. Bis 1941 im Fahrzeugbestand, wurde sie alsdann ausrangiert und ohne inneres Zahnradtriebwerk an die Emser Werke in Domat/Ems verkauft. Dort leistete die «Weisshorn» als reine Adhäsionslok bis 1964 Rangierdienst auf den werksinternen, meterspurigen Gleisanlagen. Mit dem SBB-Gleisanschluss in Ems wurde die «Weisshorn» wiederum über-

flüssig und erneut ausrangiert. Der damalige Besitzer der Emser Werke, Werner Oswald, machte die «Weisshorn» der Stadt Chur zum Geschenk. Ab 1965 erhielt sie einen neuen Standort auf dem Schulareal Herold in Chur. Bis 1988 rosetete die «Weisshorn» still vor sich hin. Der neue Ressortleiter der DFB AG bekam bei seinem Amtsantritt 1988 den Auftrag, innerhalb eines halben Jahres eine Dampflok für das aufblühende Projekt «Furka-Bergstrecke» zu finden und zu beschaffen.

Die HG 3/4 FO No. 3 und 4 waren bereits in festen Händen, und auch in Vietnam war zu diesem Zeitpunkt noch nichts Konkretes zu unternehmen.

Nun erinnerte man sich – die Schwesterlok No. 7 «Breithorn» der VZ war eben hauptrevidiert – wieder der ebenfalls übriggebliebenen Lok «Weisshorn». Ein Augenschein vor Ort und einige kritische Blicke auf Rahmen, Fahrwerk und Zylinderblöcke genügten, um die Dinge ins Rollen zu bringen.

Bereits am 3. Juni 1988 konnten die Vertreter der DFB anlässlich eines Festaktes die «Weisshorn» vor Ort abholen.

Innerhalb von drei Monaten war das «Restaurierungsprojekt» ausgearbeitet und die Maschine im Detail untersucht. Ein komplettes Hauptrevisionsprogramm inklusive Neubauten von fehlenden Anlagenteilen beinhaltete das Ziel, die «Weisshorn» im August 1989 wieder in Betrieb zu nehmen. Nach einigem Suchen und Drängen ist ein kompetenter, risikofreudiger Maschinenbauunternehmer für die Hauptrevision als Partner der DFB gefunden worden. Welch ein Schicksal: Einer der Söhne des damaligen Besitzers der «Weisshorn» und der Ems Chemie, nämlich Christoph Oswald, übernahm praktisch auf Zuruf und vorerst noch ohne Vertrag das gesamte Risiko mit dem Auftrag, die Lok 1989 betriebsstüchtig abzuliefern. Seit September 1988 waren die Arbeiten pausenlos im Gange. Als Zulieferanten bewährten sich: SLM: neue Kurbelwellen und Zahnräder, neuer Domdeckel und neue Sicherheitsventile, neue Zahnradbremsen; BRB: neue Tangentialfedern für

die Zahnräder; NOK: Revision Überhitzer; MFF: neuer Innenrahmen und neue Bremswellen mit Gestänge; OSS: Kessel- und Lokrevision; RhB: Radsatzbearbeitung und neue Radreifen; BVZ: Zulieferung von Reserveteilen aus dem Lager; DFB: Projektleitung.

Auch Einzelpersonen und Mitglieder des VFB haben namhafte Beiträge zu Gunsten des Projektes erbracht.

Weiter waren eine Reihe von Sponsorfir- men und Personen ebenfalls am Projekt «Weisshorn» beteiligt, wie z. B. Mäder Lacke für die Lieferung aller Farben und TAFAG für diverse Kleinteile.

Am 19. August 1989 wurde die Hauptrevision abgeschlossen. Anschliessend soll die Lok im praktischen Einsatz erprobt werden, so dass sie im Winter 1989/90 mit Garantie- und Ergänzungsarbeiten für die Kollaudation durch das BAV im Jahr 1990 vorbereitet werden kann.

Beschreibung der Lokomotive

Hauptabmessungen

Spurweite	1000 mm
Fester Radstand	1960 mm
Totaler Radstand	4300 mm
Länge über Puffer	7724 mm
Maximale Breite	2700 mm
Maximale Höhe	3600 mm
Maximale Eckhöhe	2950 mm
Leergewicht	26 t
Dienstgewicht	30 t

Die Lok ist auf einem steifen, genieteten Hauptrahmen montiert. In den Rahmenwangen sind zwei direkt gefederte Kuppelachsen abgestützt, die ihrerseits den ungefederten Innenrahmen für den Zahnradantrieb aufnehmen.

Das hintere Rahmenende stützt sich über Blattfedern auf einer Bisselachse. Das Fahrzeug entspricht dem Typ HG 2/3.

Die Zug- und Stossvorrichtungen sind gefedert in die Pufferbohlen eingebaut.

Technische Hauptdaten

Kesselleistung (Dampferzeugung 3700 kg/h)	300 kW max.
Kesselstundenleistung	250 kWh max.
Maschinenleistung total	260 kW max.
Maschinenleistung Adhäsion	125 kW max.
Maschinenleistung Zahnrad	135 kW max.
Zugkraft total am Haken (Adhäsion/Zahnstange)	80 kN max.
Zugkraft Adhäsion	35 kN max.
Zugkraft Zahnrad	66 kN max.
Fahrgeschwindigkeit Adhäsion	30 km/h max.
Fahrgeschwindigkeit Zahnrad	15 km/h max.

Zulässige Anhängelasten

45 Tonnen, bis 50 Promille Steigung im Adhäsionsbetrieb

60 Tonnen, bis 50 Promille Gefälle im Adhäsionsbetrieb

45 Tonnen, bis 110 Promille Steigung im Zahnstangenbetrieb

45 Tonnen, bis 110 Promille Gefälle im Zahnstangenbetrieb

Dampfkesselanlage

Kessellänge	4642 mm
Kesseldurchmesser	1200 mm
Rostfläche	1,25 m ²
Direkte Heizfläche	6,1 m ²
Indirekte Heizfläche	59,0 m ²
Maximaler Kesseldruck	12 bar
Prüfdruck SVDB	16 bar
Überhitzer Patent Schmidt	
Zwei Regulatoren	
Vier Wasserstände Bauart Klinger	
Zwei Injektoren	
Anzahl Rauchrohre	10 St.
Anzahl Siederohre	92 St.
Normaler Wasserinhalt	2,26 m ³
Zwei Sicherheitsventile Bauart SLM 89	

Der ursprüngliche Nassdampfkessel (SLM No. 2197) ist 1924 auf Heissdampfbetrieb umgebaut worden. Er ist von genieteteter Konstruktion mit ebenfalls ingenieteter Feuerbüchse. 464 Stehbolzen und 77 Deckenanker verankern die Feuerbüchse im Stehkessel. Die Rostfläche ist, gemessen am Langkessel, sehr gross und gut zu beschicken. Die Rostfläche liegt horizontal. Der nach neuen Erkenntnissen

gebaute Aschenkasten verfügt über eine hintere Belüftungsklappe mit Glutfänger und zwei seitlichen Aschenklappen zum Ausräumen des Aschenkastens. Am Boden ist ein ausziehbares Abschlussblech montiert, durch welches für Inspektionszwecke auch von unten in die Feuerbüchse eingestiegen werden kann.

Ergänzt wird der Aschenkasten durch eine eingebaute Sprinkleranlage, um die Asche bei Bedarf zu löschen und einer Brandgefahr zu begegnen.

Im Dampfdom befindet sich das Dampfsammelrohr für die Hilfsbetriebe, die Injektoren und die Vakuumpumpe. Die Höhe des Sammelrohres genügt den Bedingungen für die wahlweise Kesselneigung in 110 Promille Steigung und Gefälle. Ebenfalls im Dampfdom ist das Sammelrohr mit Notabschlussventil für die Dampfeinströmung in den Überhitzer. Seitlich am Kessel sind nach dem Überhitzer die beiden unabhängigen Regulatoren für die Dampfeinströmung in die beiden Heissdampf-Zwillingsmaschinen montiert.

Die Rauchkammer mit Exhaustor, Überhitzerkopf und Funkengitter ist gut abgedichtet, damit keine falsche Luft die Feueranfanung beeinträchtigt. Mit der Feinpositionierung des Blasrohres in bezug auf den Kamin kann die Saugzugwirkung gesteuert werden. Damit wird die Kesselleistung direkt beeinflusst. 1989 ist das Blasrohr ohne Modifikation eingestellt worden.

Adhäsionsmaschinenanlage

Heissdampf-Zwillingsmaschine mit Flachschiebern als Aussenzylinderanlage
Zylinderdurchmesser 320 mm
Kolbenhub 450 mm
Dampfsteuerung System Belpaire
gemeinsam mit der Innenzylinderanlage
Antrieb auf zwei Kuppelachsen

Die Adhäsionsmaschinenanlage besteht aus der äusseren Heissdampf-Zwillingsanordnung und arbeitet über zwei Triebstangen auf die hintere der beiden Kuppelachsen. Die beiden Kuppelachsen sind mit zwei Kuppelstangen verbunden. Die Zapfen der Triebstangenlager sind gegenseitig um 90 Grad versetzt angeordnet.

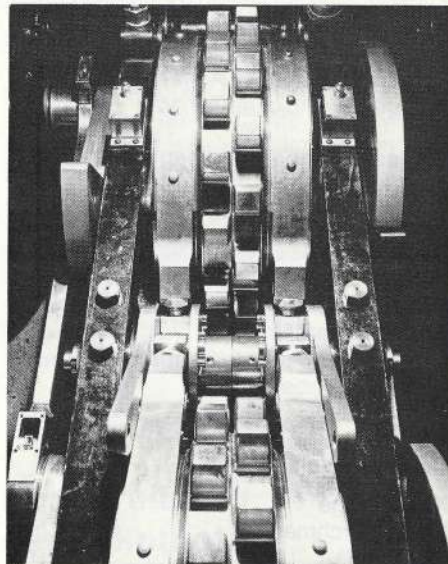
Die einfache Dampfmaschinensteuerung nach Belpaire ohne Exzenter ist in der Schweiz einmalig. Die Bewegung wird an den Kreuzköpfen abgenommen und jeweiligen mittels Querwellen unter dem Kessel hindurch auf die andere Maschinen-seite übertragen. Mit 90 Grad Versetzung werden direkt die Kulissen der Maschinensteuerung beeinflusst. Die Belpaire-Steuerung arbeitet gemeinsam auf das Adhäsions- und das Zahnradtriebwerk der «Weisshorn».

Obwohl eine Heissdampf-anwendung vorliegt, werden die Zylinder von Flachschiebern gesteuert. Die Maschine besitzt Sicherheitsventile gegen Zylinderüberdruck auf dem Schieberkastendeckel und normal zu betätigende Schlammhahnen. Ferner sind die Flachschieber selbstabhebend im Leerlaufbetrieb, d. h., es gibt kein Umlaufventil. Die Adhäsionsmaschine verfügt im weiteren über die Riggenbachsche Gegendruckbremse. Die Zylinderschmierung übernehmen mechanisch angetriebene Friedmann-Pumpen mit Öleinspritzung in die Schieberkammern. Für den Bremsbetrieb mit der Gegendruckbremse sind die Schieberkammern zusätzlich mit einer Wasserkühlung versehen.

Zahnradmaschinenanlage

Heissdampf-Zwillingsmaschine mit Flachschiebern als Innenzylinderanlage

Zylinderdurchmesser 360 mm
Kolbenhub 450 mm
Dampfsteuerung nach Belpaire
gemeinsam mit der Aussenzylinderanlage
Antrieb auf zwei Abtsche Zahnräder
mit je 18 Zähnen pro Zahnkranz
im Verhältnis 1:1



Neuzeitliche Technik im neu hergestellten Zahnradantrieb der «Weisshorn», der in dieser Ausführung auch den strengsten Vorschriften des BAV zu genügen vermag. Man beachte die Platzverhältnisse!
Foto: DFB

Die Zahnradantriebsanlage arbeitet über zwei Triebstangen ohne Übersetzung direkt auf die hintere der beiden Zahnradkurbelwellen. Die beiden Kurbelwellen sind mit zwei um 90 Grad versetzten Kuppelstangen verbunden. Bedingt durch den Teilkreisdurchmesser der Zahnräder und den gegebenen Laufkreis der Adhäsions-triebräder ergibt sich ein gemeinsames Arbeiten des kombinierten Adhäsions-/Zahnradantriebes gegenüber dem Gleis und der Zahnstange. Die Innenzylinderanlage verfügt wie die Aussenanlage über eine Riggenbachsche Gegendruckbremse, Sicherheitsventilen auf den

Flachschiebern und normale Abschlammeinrichtung. Schmierung mit der Friedmann-Pumpe und Wasserkühlung im Gegendruckbetrieb.

Fahrwerk

Triebraddurchmesser	898 mm
Lauftraddurchmesser	600 mm
Achslast Triebachse	11 t
Achslast Schleppachse	8 t
Spurweite	1000 mm
Spurspiel	16 mm

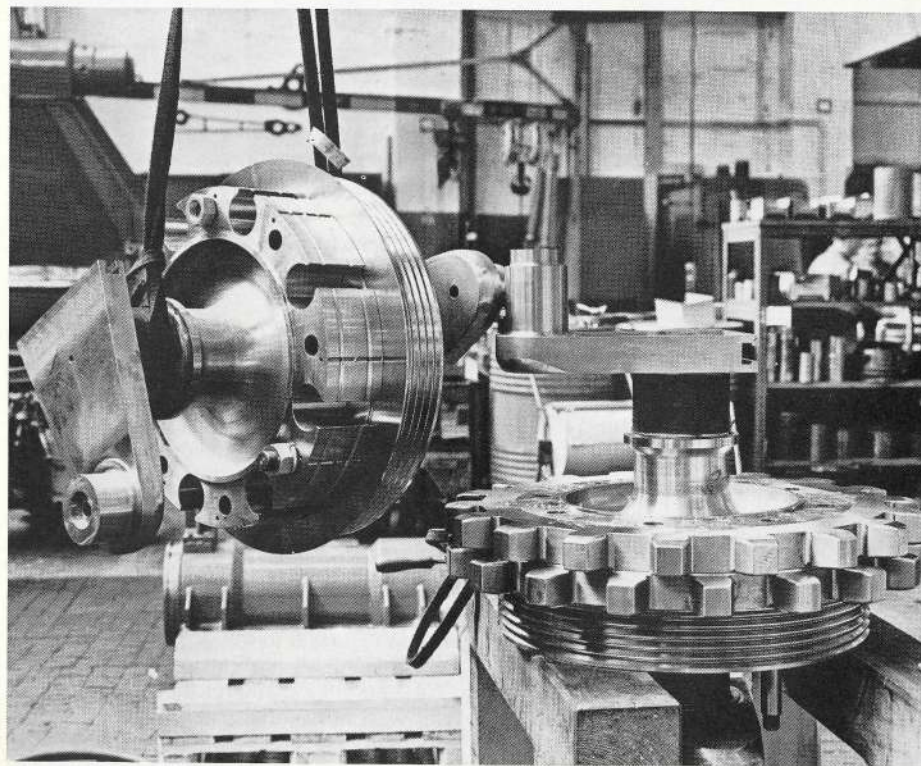
Das Fahrwerk mit zwei Triebachsen und einer Laufachse entspricht der Anordnung HG 2/3. Jede Achse ist unabhängig gefedert. Die beiden Kuppelachsen lagern fest im Hauptraahmen. Die Laufachse lagert

vertikal belastet, als Bisselachse frei beweglich, unter dem Rahmen. Die Radreifen entsprechen dem RhB-Lokprofil.

Da die Trieb-/Bremszahnräder ungefedert auf den Kuppelachswellen sitzen, bestimmt der Laufkreis der Kuppelräder die Eindringtiefe des Zahnrades in der Zahnstange. Das zulässige Toleranzband der Spurkranzabnutzung variiert bei der «Weisshorn» zwischen dem Laufkreis von 902 und 892 mm Durchmesser.

Bremsen

Die «Weisshorn» verfügt über sechs verschiedene Bremsorgane, die sich auf die Adhäsions- und die Zahnradanlage aufteilen:



Die neuen Triebzahnräder, die die Kraft auf die Zahnstange übertragen werden: So schön kann Technik sein.
Foto: DFB

Adhäsionsbremsen

Maschinengegendruckbremse mit Wasserkühlung

Diese Bremse bremst das zugelassene Zugsgewicht als Beharrungsbremse im Stundenbetrieb.

Wurfhebelbremse

Diese Bremse wirkt als Klotzbremse mit vier Bremsschuhen auf die Triebachsen. Sie bremst nur das Lokgewicht.

Vakuumbremse

Diese Bremse wirkt ebenfalls auf die Klotzbremse mit vier Bremsschuhen auf die Triebachsen und mittels der durchgehenden Vakuumeitung auf alle vakuumbremsten Wagen des Zuges. Die Vakuumbremse bremst im Zug auch die Bremszahnäder, nicht aber die Zahnäder auf der Lok.

Zahnradbremsen

Maschinengegendruckbremse mit Wasserkühlung

Diese Bremse bremst allein das gesamte zugelassene Zugsgewicht in der Zahnstange als Beharrungsbremse im Stundenbetrieb.

Führerseitige Bandbremse

Diese Bandbremsanlage wirkt über eine Spindel auf je eine Bremstrommel der beiden Lokomotivzahnäder. Sie ist in der Lage, das gesamte zulässige Zugsgewicht in der Zahnstange bis zum Stillstand abzubremsen.

Heizerseitige Bandbremse

Diese ebenfalls über eine Spindel zu bedienende Handbremse ist die doppelte Anordnung der führerseitigen Bremse und wirkt auf das zweite Bremstrommelpaar der beiden Zahnäder. Sie bremst ebenfalls das gesamte Zugsgewicht in der Zahnstange bis zum Stillstand.

Führerstands-ausrüstung

Die Bedienung und Überwachung der Lokomotive entspricht der ursprünglichen

Ausrüstung, wurde aber in der Instrumentierung dem heutigen technischen Stand angepasst. Sie teilt sich in die Bereiche Kessel und Maschine auf:

Kesselausrüstung

Zwei Wasserstände im Führerstand sind massgebend für die Vorwärtsfahrt im Gefälle von 110 Promille und markieren die minimale Wasserstandsvorgabe über der geneigten Feuerbüchdecke.

Zwei Wasserstände seitlich am Kessel ausserhalb des Führerhauses sind massgebend für die Adhäsionsfahrt und für die Bergfahrt in der Zahnstange.

Zwei Dampfinjektoren stehen für die Wasserspeisung zur Verfügung. Dem Heizer werden mittels Manometer der Kesseldruck bis 12 bar und der Heizleitungsdruck von 6 bar angezeigt. Die Heissdampftemperatur am Überhitzerkopf wird mittels Thermometer angezeigt. Der Armaturenstock regelt die Dampfenahme für die Speiseinjektoren, den Vakuuminjektor, den Bläser, die Schmierpressenheizung, den Rauchverbrenner und später für die Heizleitung und den Turbogenerator.

Maschinenausrüstung

Die Bedienung beider Maschinenanlagen erfolgt über die Dampfsteuerung mit stufenloser Füllung in Vorwärts- und Rückwärtsfahrt der Triebwerke. Zwei unabhängige Regulatoren bilden die stufenlosen Einlassventile für beide Zwillingsmaschinen. Ebenfalls zwei unabhängige Drosselventile sind die Bedienungsorgane für die Gegendruckbremse der Adhäsionsmaschine und für die unabhängige Gegendruckbremse der Zahnradmaschine. Jedem Drosselventil ist je ein Ventil für die Wasserkühlung zugeordnet. Als Kühlwasser wird am Stehkessel unter der Feuerbüchdecke Kesselwasser entnommen und mit dem Kesseldruck von max. 12 bar und einer Wassertemperatur von 180 bis 212 °C in die Zylinderanlagen eingespritzt.

Ein Vakuuminjektor für die automatische Zugsbremse ergänzt die Maschinenausrüstung.

Dem Führer werden im Bremsbetrieb der Zahnradgegendruckbremse der Kompressionsdruck im Innenzylinder und die Zylindertemperatur angezeigt. Für die Vakuumbremse werden der Behälterdruck und der Hauptleitungsdruck angezeigt. Unabhängig von der Hauptleitung wird der Unterkammerdruck im Lokomotivbremszylinder erfasst.

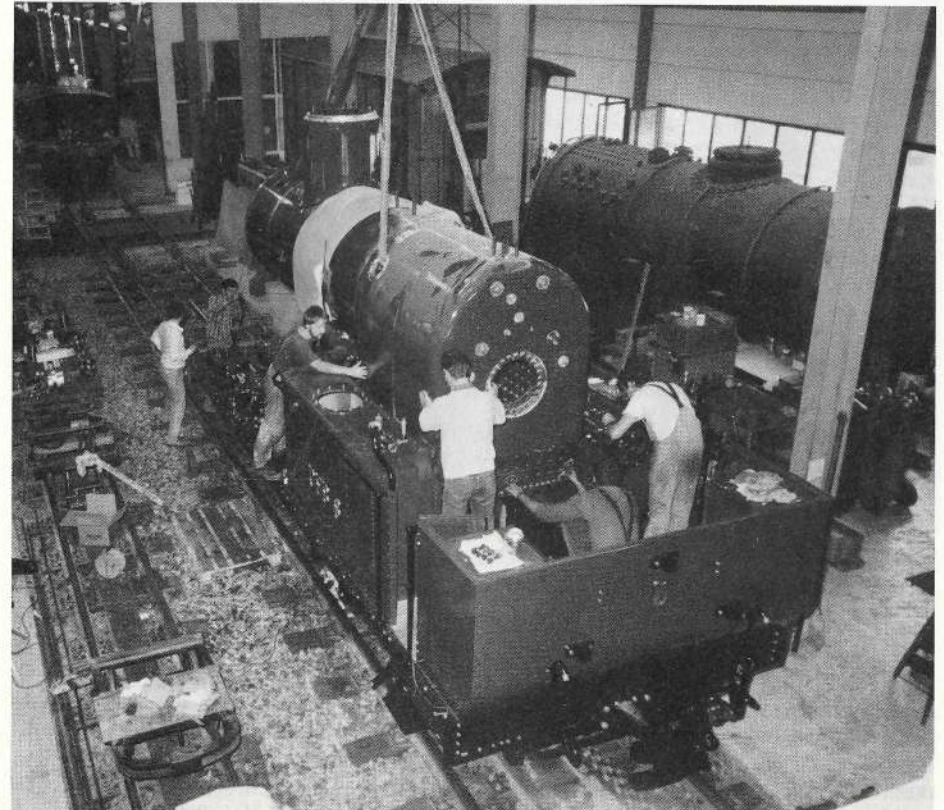
Betriebsvorräte

Die Lok fasst 2 m³ Wasser und 1,5 t Kohle. Dies reicht für eine Fahrt von Realp bis

Oberwald bei einmaligem Wasserfassen unterwegs.

Die Kohle kann von der Führerhausrückseite in den Kohlenkasten gekippt werden. Der Kohlenkasten selbst ist modular aufgebaut und kann dem Kohlenvolumen angepasst werden.

Die Wasserfassung kann auf mehrere Wege durchgeführt werden. Von oben sind beide Wasserkästen zugänglich. Von unten kann via Grundablassventil mittels Standard-Hydrantanschluss mit Druckwasser gespiesen werden, und via Verbindungsleitung kann aus einem Versorgungswagen über die Führerstandrückwand mobil nachgetankt werden.



Ein heikler Moment: Der Kessel wird aufgesetzt.

Foto: DFB

«Wo die Bahn die Zähne zeigt»

«Où le chemin de fer montre les dents»

Die Pilatus-Bahn wird 100 Jahre alt

Die steilste Zahnradbahn der Welt

Am 4. Juni 1889 hat die steilste Zahnradbahn der Welt ihren Betrieb aufgenommen.

Die Pilatus-Zahnradbahn, die steilste der Welt und gleichzeitig die einzige, die nach dem System Locher gebaut worden ist, kann auf 100 Jahre Geschichte zurückblicken.

Einst eine technische und touristische Pionierleistung, hat sich diese Bahn ihre einmalige Stellung bis heute bewahren können.

Die guten Personenfrequenzen haben ihre Ursache aber auch in der einzigartigen Stellung des Pilatus, einem der bekanntesten und auch beliebtesten Berge der Vor-alpen.

Wie ein achtunggebietender Vorposten der Hochalpen steht der Pilatus über der Stadt Luzern und dem Vierwaldstättersee. Dank seiner exponierten Stellung ist er ein bevorzugter Aussichtsberg. In einem gewaltigen Panorama breitet sich südlich des Pilatus das gesamte Hochalpenmassiv aus, und nördlich winken in der Ferne die blauen Jurahöhen hinter dem mit Seen durchsetzten Mittelland.

Eine Pilatusfahrt ist alleine schon wegen dieser herrlichen Rundschau immer wieder ein eindruckliches Erlebnis. Und dem Bergfreund bieten sich auf diesem besonderen Berg Erlebnisse in Fels, auf Weiden und Wegen, wie sie sonst nur die eigentlichen Hochalpen bieten können.

Centenaire du chemin de fer du Pilate:

Le chemin de fer à crémaillère le plus escarpé du monde

Inauguré le 4 juin 1889, le chemin de fer du Pilate va fêter son centième anniversaire. Construit grâce au système Locher unique en son genre, ce chemin de fer à crémaillère peut se targuer d'être le plus escarpé du monde. Réalisation technique et touristique de pointe à son époque, il a conservé sa position privilégiée à travers les ans, non seulement grâce à la fréquentation des visiteurs, mais aussi du fait de la situation unique du Pilate, un des sommets les plus célèbres et les plus fréquentés des Préalpes.

Véritable avant-poste d'observation sur les sommets des Alpes, le Pilate domine la ville de Lucerne et le Lac des Quatre-Cantons. Sa situation en fait une table d'orientation de choix ouvrant au Sud sur le panorama grandiose des hautes Alpes et au Nord sur la ligne bleue du Jura, en arrière plan du Plateau suisse émaillé de lacs. Une excursion au Pilate constitue en soi déjà une expérience marquante en raison de ce panorama enchanteur, mais les rochers, alpages et chemins du massif procurent aux amateurs de montagne des sensations que seules les hautes Alpes peuvent leur offrir.

Histoire prenante

Passionnante elle aussi, l'histoire du Pilate ne le cède en rien à sa situation ni à sa masse. La montagne lucernoise a été une des premières à laquelle la science alpine naissante s'est intéressée et un des premiers hauts lieux du tourisme alpin. Au fil des siècles, des hommes courageux se

Eine faszinierende Geschichte

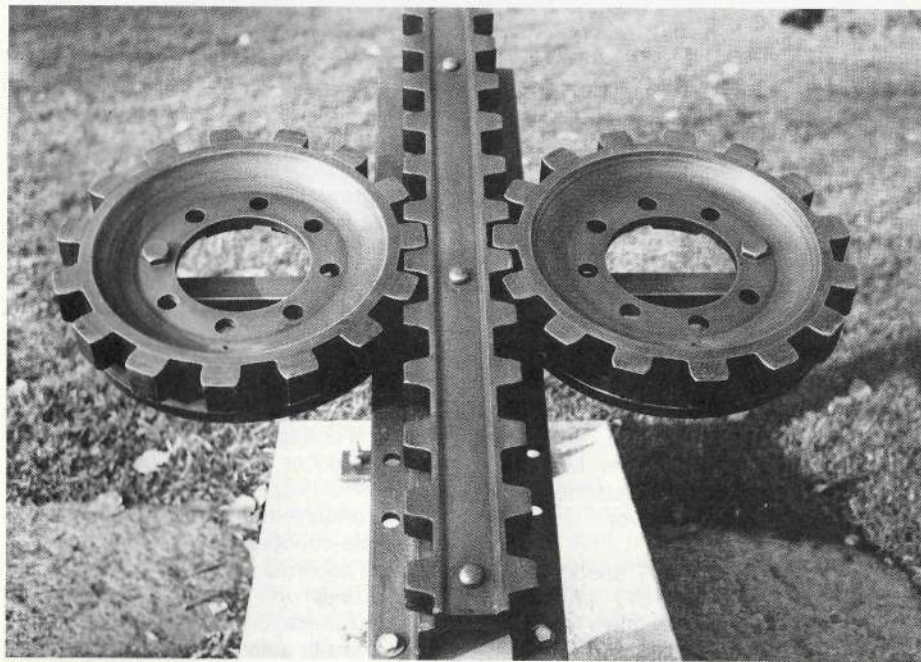
Genauso faszinierend wie Lage und Gestalt ist auch die Geschichte des Pilatus.

Er gilt als frühes Objekt der Alpenforschung und als Pionierberg des alpinen Tourismus. Über Jahrhunderte haben sich immer wieder kühne Geister auf diesen Berg gewagt, der Unheimliches, ja sogar Schreckliches zu verbergen hatte, wie die Alten fürchteten.

Die sterblichen Überreste des römischen Landpflegers Pontius Pilatus nämlich sol-

sont lancés à l'assaut de ce sommet qui n'abritait rien de mystérieux ni de redoutable comme le laissaient craindre les vieilles légendes. L'une d'entre elles voulait que la dépouille du proconsul romain Ponce Pilate ait été autrefois jetée dans l'ancien lac portant son nom sur l'Oberalp et l'on voyait là la cause des violents orages qui malmenaient les habitants de Lucerne et des environs.

Afin d'éviter autant que possible de provoquer le courroux de cet esprit malfaisant, le Conseil municipal de Lucerne en vint



Das Zahnradsystem der Pilatusbahn mit Zahnstange, das etwas überhöht zwischen beiden Laufschienen angebracht ist. In ihre aus der vollen Stahlstange eingefrästen Zahnreihen greifen bei jedem Fahrzeug beidseitig zwei horizontal sich bewegende Zahnräder ein. Unter den Zahnrädern rotieren zwei Führungsscheiben, die ein Entgleisen oder Aufsteigen des Fahrzeuges verunmöglichen. System: Oberst Eduard Locher.

Le chemin de fer du Pilate avec son système de rail à crémaillères placé entre les deux rails de roulement et légèrement surélevé. Chaque véhicule est muni de chaque côté d'une roue dentée se mouvant horizontalement. Ces roues dentées s'engrènent dans les deux rangées de crans fraisés dans la tige d'acier massif. Deux disques conducteurs tournent sous les roues dentées et empêchent le déraillement du véhicule ou son déportement vers le haut. Système: Colonel Eduard Locher.

Foto: zVg

len in grauer Vorzeit in den ehemaligen Pilatussee auf der Oberalp geworfen worden sein, und dieser Geselle wurde nun für alle Unbill der Witterung verantwortlich gemacht, die den Bewohnern der Stadt Luzern und der umliegenden Siedlungen das Leben schwer machte. Und um den gefährlichen Geist möglichst wenig zu reizen, verbot der Rat der Stadt Luzern im ausgehenden Mittelalter gar den Besuch des unheimlichen Sees. Das Zeitalter der Aufklärung schliesslich nahm dem Berg seinen Schrecken, und die Naturbezogenheit der Neuzeit machte ihn zu einem der meistbesuchten Berge der Schweiz.

Ursache für diese Popularität waren nicht zuletzt auch die Gasthäuser, die in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts auf dem Klimeshorn und auf dem Kulm errichtet worden sind.

Eine Pioniertat der Ingenieure

Nun sollte im ausgehenden 19. Jahrhundert der Pilatus auch mit einer Bahn erschlossen werden. Eifrig erstellte man Projekte. Ein erstes, in Auftrag gegeben von der Kreditanstalt Luzern, sah eine normalspurige Bahn mit einer Maximalsteigung von 25 Prozent zwischen Alpnachstad und Pilatus Kulm vor.

Das Vorhaben, hier ein Transportmittel nach dem Vorbild der 1871 eröffneten Rigibahn zu bauen, scheiterte aber an den hohen Kosten. Es sollte dem genialen Ingenieur Eduard Locher vorbehalten bleiben, für den Pilatus eine gewissermassen massgeschneiderte Bahn zu entwerfen.

Sein Partner war der Unternehmer Eduard Guyer-Freuler, eine markante Persönlichkeit innerhalb der frühen Bergbahnszene der Schweiz. Locher kreierte vorerst eine noch heute futuristisch anmutende Einschienenbahn mit Dampftrieb und ersuchte die eidgenössischen Behörden um deren Konzession. Diese wurde auch er-

même à la fin du Moyen-Age à interdire toute visite à ce lac maudit. Le siècle des Lumières dissipait enfin ces vieilles craintes et l'intérêt pour la découverte de la nature allait faire du Pilate un des sommets les plus fréquentés de Suisse. Les auberges construites dans les années 1860 au Klimeshorn et sur le Kulm ont également joué un rôle important dans sa popularité.

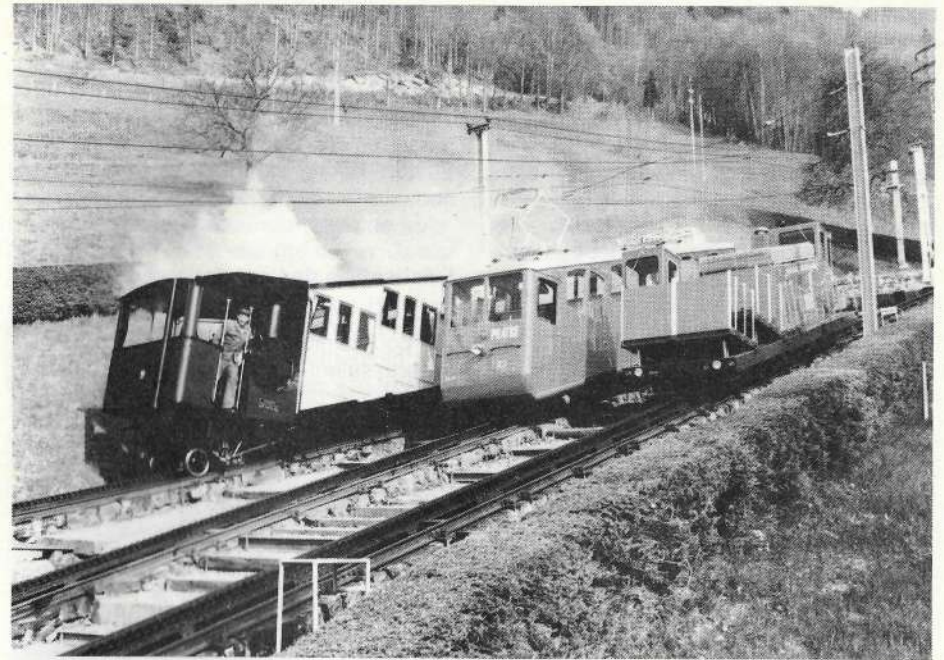
Exploit technique

A la fin du XIX^e siècle naquit l'idée de construire une ligne ferroviaire menant au sommet. Des projets furent fiévreusement élaborés, en premier lieu celui mandaté par le Kreditanstalt de Lucerne, consistant en une voie ferrée conventionnelle reliant Alpnachstad à Pilatus-Kulm avec une pente maximale de 25 pour cent. L'importance des coûts fit capoter ce projet de ligne s'inspirant du chemin de fer du Rigi inauguré en 1871.

C'est finalement au remarquable ingénieur Edouard Locher que revint le mérite de trouver une solution «sur mesure» pour ainsi dire au problème. Il avait pour associé une personnalité marquante de l'histoire des chemins de fer alpins en Suisse, l'entrepreneur Edouard Guyer-Freuler. Locher imagina tout d'abord un monorail à vapeur dont la modernité étonne encore aujourd'hui et fit une demande de concession à la Confédération qui la lui accorda. Le projet échoua toutefois en raison de problèmes techniques liés à la fabrication et au transport et déboucha sur la solution actuelle, synthèse de chemin de fer conventionnel et de monorail.

Quatre cents jours!

Sitôt les plans modifiés, la construction fut lancée. On commença par construire sur pratiquement l'intégralité des quatre kilomètres de la ligne une assise en pierres destinée à ancrer les rails de la crémaillère. Afin d'économiser l'espace, Locher



Drei Generationen der berühmten und steilsten Zahnradbahn der Welt mit 48% Steigung. Pilatus-Zahnradbahnen, v.l.n.r.: Dampftriebwagen 1889; Elektrischer Triebwagen 1937; Dieselelektrischer Gütertriebwagen 1982

Trois générations du célèbre chemin de fer à crémaillère du Pilate, le plus abrupt du monde (48% de pente). De g. à dr.: automotrice à vapeur 1889; automotrice électrique 1937; automotrice de service Diesel-électrique 1982

Foto: zVg

teilt. Fabrikations- und transporttechnische Probleme liessen aber das futuristische Einschienenbahn-Projekt scheitern und führten zur heute vorhandenen Synthese zwischen konventioneller, schienegebundener Bahn und Monorail.

In nur 400 Tagen gebaut

Nachdem die Pläne geändert waren, konnte sofort mit dem Bau begonnen werden. Fast über die gesamte Länge der Bahn von rund vier Kilometern wurde eine durchgehende Mauer erstellt, auf der die Geleise und die Zahnstange verankert wurden. Um Platz zu sparen, wählte Locher die Schmalspur von nur 80 Zentimetern. Und in der Mitte der beiden Schienen kam die besondere Zahnstange zu liegen.

opta pour une voie étroite de 80 cm d'écartement seulement au milieu de laquelle était posée une crémaillère d'un type particulier. «Posée» est bien le mot qui convient à ce système à dents latérales sur lesquelles viennent s'engrener horizontalement les roues dentées de la motrice. Sous ces dents est implanté un guide qui maintient les wagons sur la voie empêchant simultanément leur soulèvement et leur déraillement. Le principe du monorail est pour l'essentiel conservé car les rails latéraux n'ont en fait qu'une fonction de soutien.

Transport des éléments et mise en place de la voie furent effectués simultanément étape par étape, le tronçon terminé servant à amener à pied d'œuvre les nou-

Ja, zu liegen, denn die Zähne schauen rechts und links aus der Stange heraus, und die Zahnräder der Fahrzeuge greifen seitlich ein. Unter den Zähnen ist eine Führung angebracht, die den Wagen in der Spur hält und gleichzeitig ein Aufsteigen und Entgleisen der Wagen verhindert.

Im Grunde genommen wurde das Einschienenprinzip beibehalten, denn die seitlichen Geleise haben nur noch die Aufgabe, den Wagen zu stützen. Stück für Stück wurde das Trasseehochgezogen und gleich fertiggestellt, denn auf den vollendeten Abschnitten hatte der Transport des Materials zu der oft sehr exponierten

Die Pilatus-Zahnradbahn kurz vor ihrer Ankunft auf dem Gipfel des Pilatus (2132 m ü.M.); im Hintergrund der auch im Sommer schneebedeckte Titlis (3239 m ü.M.)

Le chemin de fer à crémaillère juste avant son arrivée au sommet du Pilate (2132 m d'altitude); à l'arrière-plan, le Titlis recouvert de neige même en été (3239 m d'altitude) Foto: zVg

Baustelle zu erfolgen. Und es erstaunt noch heute, dass in lediglich 400 Arbeitstagen die gesamte Bahn fertig war. Schon am 17. August 1888 konnte ein Zug nach Pilatus Kulm fahren, beladen mit den Mitgliedern des Verwaltungsrates, welche die neue Anlage probieren wollten.

Eine Schöpfung des Dampfzeitalters

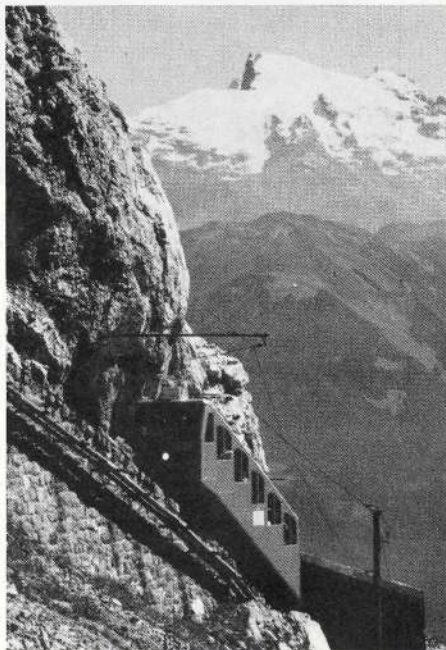
Am 4. Juni 1889 schliesslich konnte die Bahn eröffnet werden. Grosse Besuchermengen standen zu den ersten Fahrten bereit, ein Anzeichen dafür, dass da aufs richtige Pferd gesetzt worden war. In der Tat übertrafen schon in den ersten Jahren die Besucherfrequenzen alle Erwartungen, und es stellte sich heraus, dass der Fahrzeugpark zu knapp bemessen war.

Mit nur acht Dampftriebwagen, von denen heute noch je einer im Verkehrshaus Lu-

zeaux éléments sur ce chantier souvent très exposé. De nos jours encore, la rapidité de la construction – quatre cents jours à peine – suscite l'étonnement. Le 17 août 1888 déjà, le premier convoi emmenait les membres du Conseil d'Administration à Pilatus-Kulm pour un test des installations.

Réalisation de l'ère de la vapeur

Le 4 juin 1889, la ligne était enfin inaugurée pour la plus grande joie des foules qui se pressaient dans les premiers convois, confirmant par leur affluence que l'on avait visé le bon créneau. Dès les premiè-



res années d'exploitation, le nombre de passagers dépassa tous les pronostics et le matériel roulant se révéla rapidement insuffisant pour faire face à la demande.

L'exploitation de la ligne commença avec huit locomotives à vapeur, dont une est aujourd'hui exposée au Musée national des Transports de Lucerne et une autre

zern und im Deutschen Museum München erhalten sind, hatte die Bahn begonnen.

Schon bald aber wurde der Park um drei Einheiten auf elf Fahrzeuge aufgestockt.

Recht früh befasste man sich mit den Möglichkeiten, einen elektrischen Betrieb zu realisieren. Eine erste Idee aus der Frühzeit dieses Jahrhunderts wurde aber nicht realisiert. Erst die dreissiger Jahre brachten die Umstellung, wobei auch hier die Pilatus-Zahnradbahn zu den Pionierbahnen gehörte. 1937 war die Elektrifizierung vollendet. Die neue Betriebsart mit den schmucken roten Wagen wirkte sich auch auf die Frequenzen aus, die nun auf über 100 000 pro Jahr stiegen. Sie sollten noch weiter steigen, und in jüngster Zeit beförderte die Pilatus-Bahn mit nur 10 Triebwagen pro Jahr bis zu 300 000 Passagiere auf den Berg.

Rundfahrten mit vielen Bahnen

In den fünfziger Jahren wurde auch die Nordseite des Berges bahntechnisch erschlossen. 1954 nahm die Gondelbahn Kriens-Fräkmüntegg den Betrieb auf und 1956 auch die weiterführende Luftseilbahn auf Pilatus Kulm. Damit erschliesst sich am Pilatus eine der schönsten voralpinen Rundfahrten. Herrlich ist es, in der Morgenröthe über taufeuchte Weiden und Wälder zu gondeln und an schroffen Felsen vorbei sich auf Pilatus Kulm seilen zu lassen. Die herrliche Rundschau, schöne Spaziergänge und eine gepflegte Gastlichkeit im 1963 eröffneten Rundhotel Bellevue oder im nostalgischen Hotel Kulm mit seiner prachtvollen Sonnenterrasse erwarten den Pilatusfahrer und lassen ihn immer wieder neu in Entzücken ausbrechen. Zu Tal geht's dann mit der historischen 100jährigen Zahnradbahn nach Alpnachstad. Dort wartet das Dampfschiff, das Richtung Luzern genau in die untergehende Sonne hineinfährt. Wahrlich ein königliches Erlebnis, ein Höhepunkt jeder Schweizer Reise und ein besonderer Leckerbissen für jeden Bahn- und Bergfreund.

au Deutsches Museum à Munich. Trois nouvelles unités étaient bientôt commandées, portant le parc à onze, et l'on se penchait rapidement sur le projet d'électrification de la ligne. Le premier d'entre eux fut élaboré au début de ce siècle, mais il fallut attendre les années 1930 pour que la transition soit effectuée, le chemin de fer à crémaillère du Pilate faisant à nouveau œuvre de pionnier.

Terminée en 1937, l'électrification de la ligne, soulignée par le joli rouge des wagons, allait faire faire un bond en avant au trafic des passagers qui passait à 100 000 par an. Il n'a cessé de progresser depuis et, ces dernières années, les dix motrices de la ligne amènent quelque 300 000 passagers par an au sommet du Pilate.

Grand choix d'excursions

Les années 1950 virent la réalisation des liaisons avec le flanc Nord du massif. Ce fut l'inauguration de la télécabine Kriens-Fräkmüntegg en 1954, puis, deux ans plus tard, du téléphérique menant à Pilatus-Kulm. Avec cet ensemble d'installations, le Pilate devenait l'un des plus beaux buts d'excursion des Préalpes. Flâner dans le calme du matin au-dessus des alpages et des forêts couverts de rosée, longer les falaises abruptes puis grimper à Pilatus-Kulm est une sensation merveilleuse.

Tout comme le panorama grandiose, les superbes randonnées et l'accueil prévenant de l'Hôtel panoramique Bellevue, inauguré en 1963, ou encore le charme nostalgique de l'Hôtel Kulm depuis lequel un magnifique coucher de soleil s'offre au visiteur, suscitant à nouveau son ravissement. La descente s'effectue par le chemin de fer à crémaillère centenaire menant à Alpnachstad. Un bateau à vapeur ramène à Lucerne, piquant droit sur le soleil couchant. Des souvenirs merveilleux en perspectives qui constituent le temps fort de tout voyage en Suisse et un moment inoubliable pour tous les amateurs de montagne et de chemin de fer.