



3/98



**VFB Verein Furka-Bergstrecke**  
**DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**  
*Association Ligne Sommitale de la Furka*  
*Train Vapeur Ligne Sommitale de la Furka SA*





## Wichtige Adressen

Sekretariat VFB	Postfach 20	CH-3428 Wiler	G 032 / 665 11 24	
			Fax 032 / 665 11 24	
Reisedienst DFB	Postfach 35	CH-3999 Oberwald	027 / 973 33 73	
			Fax 027 / 973 33 74	
Sekretariat DFB	Postfach 35	CH-3999 Oberwald	027 / 973 33 75	
			Fax 027 / 973 33 76	
Realp DFB	Bahnhof Realp	CH-6491 Realp	041 / 887 10 42	
	Bau / Depot	CH-6491 Realp	041 / 887 07 42	
Gletsch DFB	Bahnhof Gletsch	CH-3999 Oberwald	027 / 973 22 33	

## Adressliste Zentralvorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax	
Präsident	Albisser Bruno AB	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 032 / 665 11 24 Fax 032 / 665 11 24	
Vizepräsident	Grünig Peter GP	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42 G 031 / 342 29 64 Fax 031 / 342 39 99	<b>NEU</b> <b>NEU</b>
Kassier GL / DFB	Carlyle Christopher CC	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen e-mail:carlyle@iname.com	P 056 / 427 00 46 Fax 056 / 427 00 46	
Logistik	Abegg Alice AA	Gotthardstrasse 187 CH-6423 Seewen	P 041 / 811 22 93 Fax 041 / 811 13 84	
* Betreuung Neumitglieder	Claire Chopard CD	Au Curson CH-1142 Pampigny	P 021 / 800 48 61 Fax 021 / 800 48 61	
* Werbung	Haueter Heinz HZ	Gässlihuus CH- 3854 Oberried	P 033 / 849 10 42	
* Info D / NL	Fränsing Claudia FC	Hubertusallee 7 D-76135 Karlsruhe	P 0049 /721/986 34 65	
DFB / VR / GL	Albisser Josef AJ	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P 061 / 921 53 34 Fax 061 / 921 53 34	

\* Neue Zentralvorstandsmitglieder

Mitteilungsblatt / Bulletin  
VFB, Verein Furka-Bergstrecke  
CH-3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 3/98  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
CH-3999 Oberwald

## Impressum:

15. Jahrgang Auflage 7 500 Ex.  
15. année Tirage 7 500 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par année

Redaktionsadresse / Adresse de la rédaction:  
Verein Furka-Bergstrecke, Postfach 20  
CH-3428 Wiler b.U. 032 / 665 11 24

Übersetzungen / Traductions:  
Claire Chopard, Au Curson, 1142 Pampigny

Red. / Layout: P. Grünig, CH-3065 Bolligen

Druck / Imprimé par:  
Keller Druck AG, CH-5004 Aarau

Redaktionsschluss für Nr. 4/98:  
Clôture de rédaction du no. 4/98:  
16. Oktober 1998 / 16 octobre 1998  
Erscheinungsdatum: ca. Woche 47  
Date de parution: env. semaine 47

VFB Verein Furka-Bergstrecke  
Sekretariat, Postfach 20  
CH-3428 Wiler b.U.

Konten / comptes:  
CH: VFB Verein Furka-Bergstrecke  
Postkonto 19-11643-1, Sion

BRD: VFB Verein Furka-Bergstrecke  
Genossenschaftsbank Weil im  
Schönbuch  
Konto Nr. 63 277 000, BLZ 600 692 24  
Spendenkonto: 63 277 018  
Hauptstrasse 38  
D-71093 Weil im Schönbuch

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Sekretariat, Postfach 35  
CH-3999 Oberwald

Konto / compte:  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postkonto 19-5011-3, Sion

## Inhalt / Sommaire

Agenda (Termine)	4
Hurra, wir sind in Gletsch!	5
DFB-GV in Andermatt 98	6
Aus dem Zentralvorstand VFB (ZV)	9-
Fahrpreise / Fahrplan DFB, Saison 98	13
Einbau Bahnübergang Gletsch / Wallis	16
«Kurer Werkstatt-Wünsch»	17
Mit Feuer/Wasser zum Rhonegletscher	20
Sammelaktion VFB Sommer 98	22
DFB-NEWS Nr. 17-20 dt / N° 17 fr	24/33
Neuer Personenwagen ABD 4554	36
Rollmaterial / Fahrzeugpark	48
Revision Xmh 1/2	49
Sektionsnachrichten	51
Offener Brief / Leserbrief	64

Die Berichte der Autoren wiedergeben ihre freie Darstellung und müssen nicht mit der Meinung der DFB / VFB übereinstimmen.

Internet: <http://www.net4u.ch/dfbfurka>  
e-mail: vfbzk@swissonline.ch  
e-mail: carlyle@iname.com

### Zum Titelbild / Photo de la couverture:

FO 4 und DFB 6 in Disentis  
Foto: Jakob Knöpfel

Auch Ihre gute Foto könnte auf der Titelseite stehen !



(hier alle wichtigen Termine eintragen lassen)

22.08.98	Sa	Trippel-Treffen VR/GL DFB / ZV VFB	Realp	Morgen
23.08.98	So	6/98 Zentralvorstand	Realp	Morgen
12.09.98	Sa	7/98 Zentralvorstand	Olten	13...18 Uhr
04.10.98	So	Saisonende Dampf-Betrieb DFB	Realp	
24.10.98	Sa	3/98 Präsidentenkonferenz (Infostand)	Aarau	13...18 Uhr
07.11.98	Sa	8/98 Zentralvorstand	Wiler	13...18 Uhr
14.11.98	Sa	Sektions-Vorstände-Treffen BRD/NL	Darmstadt-Kranichstein D	
12.12.98	Sa	9/98 Zentralvorstand (Reservedatum)	Olten	13...18 Uhr

Ausstellungen und Messen mit unserer Beteiligung

9.9-12.9.98 Schweizer Spielmesse (Mobautech) St.-Gallen SK Ost-CH

Spezielle Anlässe: z.B. Werkstattbesichtigungen

..98	-	Uhr	Neubau Personenwagen FO C204	CH-3422 Kirchberg *
..98	-	Uhr	ausbessern von Baudienst-Wagen	CH-6474 Amsteg *
..98	-	Uhr	Lok DFB 6 HG 2/3, FO 4 HG 3/4	CH-7000 Chur *
..98	-	Uhr	zwei 4-achsige Brünigwagen ABD	CH-5000 Aarau *
..98	-	Uhr	Komponenten / Maschinen DFB	CH-6410 Goldau *

\* Direkt anfragen / absprechen

Hier könnten auch ihre Anlässe stehen!  
Bitte melden Sie uns ihre Aktivitäten frühzeitig.

WERBESACHE  
DRUCKSACHE  
MEßBEZÜCHE

KELLER DRUCK AARAU  Delfterstrasse Süd 10  
5004 Aarau  
Tel. 062 822 24 81  
Fax 062 822 53 82

Satz · Druck · Mac-Service · Verlag

### Korrigenda

Werner Kohlbrenner aus Basel meldet mir, dass er im Lehrlingslager 97 «Allgem. Gewerbeschule Basel, Lehrwerkstätte für Mechaniker» keine Leiter-Position inne hatte, wie fälschlicherweise im Info 2/98 Seite 36 steht. Er versah aber das auch sehr wichtige Amt des «Küchenchefs» in diesem Lehrlingslager. Die Leitung führte Herr Peter Nebel aus Basel.

Die Lehrlinge waren übrigens anfangs August 98 auch wieder für eine Woche in Gletsch für die DFB tätig und haben sich sicher auch wieder über die gute Küche von Werner Kohlbrenner gefreut!

Am Donnerstag 30. Juli 1998 konnte ein weiterer Meilenstein auf dem langen Weg zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke gefeiert werden.

An diesem Tag verkehrte der erste, offizielle DFB-Bauzug von Realp nach Gletsch. Nach der Fertigstellung der beiden Niveauübergänge an der Furka-Passstrasse wurde der lange herbeigesehnte Schienen-Zusammenschluss endlich Tatsache.

Zu diesem feierlichen Anlass organisierte die DFB in Gletsch eine gutbesuchte Medieninformation. Mit Foto- und Filmapparaten erwartete eine grosse Zahl geladener Gäste und zufällig anwesendes Publikum die Einfahrt des von der HGm 2/2 beförderten Bauzuges, der neben einem Flachwagen auch den wenige Tage zuvor von der BVZ übernommene SIG-Hochbordwagen X 2919 mitführte. Dieses historisch bedeutende Fahrzeug mit Baujahr 1889 war nämlich bereits beim Bau der BFD (Brig-Furka-Disentis-Bahn) mit von der Partie. Mit schweizerischer Pünktlichkeit erschien die Komposition zur vorgegebenen Zeit am steilen Hang. Vorsichtig kletterte die rote Diesellok mit ihren beiden Güterwagen in der Zahnstange das 110‰-Gefälle talwärts. Vorgängig war der Gleiskörper nach Felsbrocken und Beschädigungen untersucht worden, da im Moment gleichzeitig die Sanierung der darüberliegenden Furka-Passstrasse in Arbeit ist. Beim Blauen Haus durchfuhr der Zug unter Applaus die aus Anlass der Feier gespannten rot-weissen Bau-Absperrbänder. Dann rollte der Bauzug über den von zwei «Flaggenmännern» abgesperrten Strassenübergang und erreichte schliesslich unter schrillen Pfiffen der Diesellok die Gleisanlage des Bahnhofes Gletsch. Für die Nachwelt wurde dieser historische Anlass auch von einer Fernseh Equipe (SDR) und einem Videoteam (Desti) festgehalten. Danach versammelten sich die geladenen Vertreter-/Innen politischer Behörden, der Medien, die Tourismusverantwortlichen und Ehrengäste vor dem geschmückten Aufnahmegebäude in Gletsch, wo ihnen ein Walliser-Aperitif mit Weisswein, Trockenfleisch und Hobelkäse gereicht wurde. Die DFB-Geschäftsleitung zog Bilanz über die geleisteten Arbeiten und schilderte die projektierte Fertigstellung der Schienenverbindung im Raume Gletsch. Viel bleibt noch zu tun, bis voraussichtlich im Juli 2000 der erste, offizielle Reisezug der Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit Dampftraktion in Gletsch eintreffen wird.



Erster offizieller Bauzug in Gletsch 30.7.98; im Hintergrund Rohnegletscher Foto: DFB



## DFB-Generalversammlung 98 in Andermatt

### Dampfbahn erreicht Rhonegletscher

Die Verantwortlichen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) durften am 27. Juni 1998 gegen 300 Aktionäre und Gäste zur 12. Generalversammlung in Andermatt begrüßen. Die Geschäftsführung konnte über eine erfolgreiche Betriebsaison mit einem gegenüber 1996 um 29 % gesteigerten Passagieraufkommen berichten. Trotz der Konkurrenz durch zahlreiche, anlässlich des Jubiläums «150 Jahre Schweizer Bahnen» organisierten Dampfbahnenfahrten wurden 1997 an 71 Betriebstagen insgesamt 36'791 Personen zwischen Realp und der Station Furka befördert. Diese Rekordergebnisse ermöglichten eine fast ausgeglichene Erfolgsrechnung:

Einem Gesamtaufwand von 1,840 Mio. SFr. stehen Erträge von 1,821 Mio. SFr. gegenüber, womit sich der Reinverlust auf SFr. 18'818.– reduzierte.

Als Höhepunkt des vergangenen Jahres galt die Eröffnung der neuen Bahnsteiganlage in Realp. Dank viel Fronarbeit und der Unterstützung durch Erwerbslosen-Projekte verschiedener Kantone konnten der Bau und Unterhalt des Rollmaterials intensiviert und die Streckensanierung in Richtung Gletsch vorbereitet werden. Im Wallis realisierte die DFB im Herbst mit dem neuen Niveauübergang an der Furka-Passstrasse endlich den ungeduldig erwarteten Gleiszusammenschluss unterhalb der Haltestelle Muttbach Belvédère.

Im April 1997 hat Karl Cathry, Realp (Gemeindeschreiber, Urner Landrat und ehemaliger Bahnhofsvorstand) als Vorsitzender der Geschäftsleitung die operative Führung des Unternehmens übernommen. Das Betriebsgeschehen und die Bereiche Marketing / Verkauf werden von Pascal Zenklusen (Oberwald) koordiniert.

### Auf nach Gletsch !

Nach der Genehmigung von Rechnung und Jahresbericht erteilte die Versammlung den verantwortlichen Organen die Entlastung. Damit konnte die für das Weiterbestehen der Dampfbahn entscheidende Epoche 1998/99 in Angriff genommen werden. Das Ziel ist hochgesteckt: Im Sommer 2000 soll erstmals fahrplanmässig von Realp nach Gletsch gefahren werden. Um für diese Herausforderung möglichst optimal gerüstet zu sein, liessen sich einige jüngere Kräfte in den Verwaltungsrat wählen:

Dr. Richard Steiner (Brig-Glis) und Josef Iten (Oberägeri) nehmen neu Einsitz in diesem Gremium. Hans Christen (Hospental) wurde durch den Urschner Talamann Karl Danioth (Andermatt) ersetzt. Anstelle von Wolfgang Schmidt (Sigmaringen) wird inskünftig Heinz Fränsing (Dortmund) die Interessen der Deutschen Aktionäre im Aufsichtsrat wahrnehmen. Die zurückgetretenen Verwaltungsräte wurden für ihre Verdienste geehrt und mit Applaus verabschiedet. Dies waren: Jürg Schletti Bern, Walter Willi Brunnen, Hans Christen und Wolfgang Schmidt.

Inzwischen hat die DFB-Geschäftsleitung weitere anspruchsvolle Aufgaben zu beaufsichtigen: Eine erfahrene Spezialfirma wird den Scheiteltunnel bis 1999 betriebsbereit aufarbeiten. Nach einer umfangreichen Räumung und Grobsanierung des unterhalb von Muttbach liegenden Streckenabschnittes soll demnächst der erste Bauzug aus Realp die Hotelsiedlung Gletsch (nahe des Rhonegletschers) erreichen. Der dortige Bahnhof ist dank des vor einigen Wochen neuerstellten Niveauübergangs über die Furka-Passstrasse beim «Blauen Haus» nach über 16 Jahren Dornröschenschlaf wieder auf Schienen erreichbar. Ein

ebenfalls langgehegter Wunsch wird voraussichtlich Ende 1998 in Erfüllung gehen, wenn in Realp die Inbetriebnahme der Verbindungsweiche zwischen den FO- und DFB-Gleisen gefeiert werden kann.

Von der Furka-Oberalp-Bahn (FO) konnte die Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 4 leihweise übernommen werden. Sie wird nun fachgerecht auf einen Einsatz in steilen Zahnstangenabschnitten vorbereitet, um ab Juli 2000 als viertes, mit Kohle gefeuertes Triebfahrzeug zwischen Realp und Gletsch vor schweren Reisezügen Dienst zu leisten.

Als wichtigste Aufgabe definieren die DFB-Verantwortlichen die dringend notwendige Kapitalbeschaffung, welche die «Vision Gletsch 2000» finanzieren soll. Dabei müssen neben Bankkrediten vermehrt

Sponsoren- und Spendengelder organisiert werden. Weitere Aktienkapital-Erhöhungen sind zur Realisierung der hochgesteckten Ausbaupläne unumgänglich.

Der touristische Nutzen für die angrenzenden Regionen kann längerfristig nur garantiert werden, wenn der Dampfbahnbetrieb zwischen Realp und Gletsch abgewickelt wird. Dabei kann der Rhonegletscher als international bekannter Werbeträger und die Alpenpässe Grimsel, Nufenen, Furka und Gotthard als Zufahrtsstrassen für optimale Rundreisen benützt werden.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
Postfach 35  
CH-3999 Oberwald

Ms/GL/DFB 09.07.98-ck



Die Churer Werkstatt mit den beiden Dampflokomotiven FO 4 und DFB 6 Foto: P. Grünig





... dass wir alle die Kurve kriegen. Der Transport des ABD 4554 von Aarau nach Realp erfordert vom Fahrer einiges an Fahrkünsten und Aufmerksamkeit. Der Wagenkasten wurde nachträglich auf die Drehgestelle abgesetzt. So konnte möglichen Problemen bei Brücken und Galerien (Durchfahrhöhe) begegnet werden. Foto W. Beer

#### Alpenpoststrassen anno dazumal

Historische Beschreibungen von Schweizerischen Alpenpässen anfangs der 50-er Jahre. Mit farbigen Karten z.B. 1:75'000 sowie s/w Fotos. Amüsante Vergleiche zu den heutigen modernen Alpenpoststrecken. Alte seltene Fotos. Vorrat beschränkt, keine Nachbestellungen möglich. Die Dokumente sind «Oldtimer» ab 1947 und weisen zum Teil «kleine Spuren» der Zeit auf.

Titel z.B.: Furka Maloja  
Grimsel Gurnigel BE  
Susten Klausen  
Gotthard Bernina  
Tessin Appenzell etc.

Erhältlich für SFr. 5.- zuzügl. Porto / Verpackung über Souvenirhandel DFB, Postfach 49, 3428 Wiler (und DFB-Kiosk)

#### «Rollmaterial der DFB»

Das erste Rollmaterialverzeichnis der Furka-Bergstrecke ist im Handel erhältlich. Das wissenswerte, für den Bahnanfänger unentbehrliche Büchlein im Format A5 zeigt auf 56 Seiten 22 s/w-Fotos, 13 Zeichnungen und 66 massstäbliche Typenskizzen. Im Eingangstext von Hans Hofmann wird über die Geschichte der Furka-Bergstrecke berichtet, Funktionsweise der Bremse erläutert, Typen- und Nummernschlüssel erklärt. Der Hauptteil behandelt auf 25 Seiten in der Reihenfolge des Einsatzes auf der Strecke die verschiedenen Fahrzeuge. Im dritten Teil werden die verschiedenen Werkstätten kurz gestreift.

Erhältlich für SFr. 10.- zuzügl. Porto / Verpackung über Souvenirhandel DFB, Postfach 49, CH-3428 Wiler

## Aus dem Zentralvorstand VFB (ZV)

### Sehr geehrte Mitglieder in der Schweiz

Zu Beginn des Juni '98 wurden die ersten Zahlungserinnerungen für den Mitgliederbeitrag ausgesandt. Dabei sind leider auch an einige Mitglieder Zahlungserinnerungen versandt worden, welche den Beitrag jedoch schon bezahlt hatten.

Ich möchte mich bei denjenigen in aller Form entschuldigen, die eine ungerechtfertigte Zahlungserinnerung erhielten.

Hier die Erläuterung, wie es dazu kam. Mit dem Rechnungsdatum von Ende Februar wurde allen die ordentliche Mitgliederrechnung 98 zugestellt. Die Rechnungen wurden mit einem Zahlungsziel von 60 Tagen versehen. Das heisst, die Rechnungen sollten bis Ende April einbezahlt sein.

Die Rechnungen wurden auf einem blauen, sogenannten VESR-Einzahlungsschein, ausgestellt. Dies erlaubt im Regelfall, eine vereinfachte Handhabung der eingegangenen Zahlungen. Die Zahlungsdaten werden mir von der Post-Finance mit einer Diskette zugestellt.

Dies erfolgt alle 14 Tage. Gegen Ende März musste ich feststellen, dass die von den Postauszügen her bekannten Tageszahlen nicht mit den Zahlen in der Buchhaltung übereinstimmten. Daher intervenierte ich bei den entsprechenden Organen der Post.

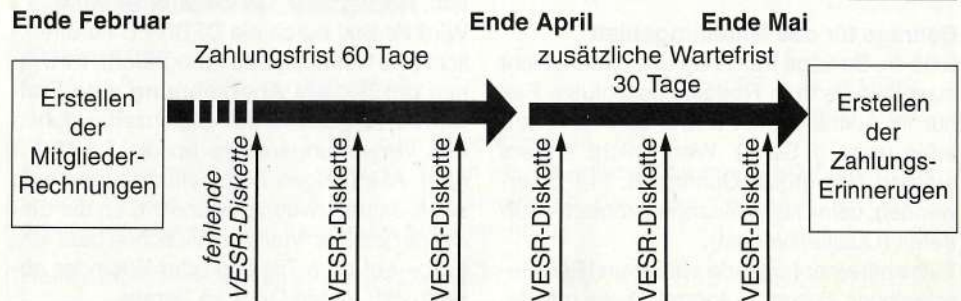
Die Antwort verzögerte sich jedoch einige Zeit, so dass ich mich schliesslich gegen Ende Mai genötigt sah, die Zahlungserinnerungen trotz der unbekanntenen Situation auszulösen. Bis anhin war nicht bekannt, wann eine Antwort von der Post eintreffen würde.

Dem VFB ist durch diesen Fall kein finanzieller Verlust entstanden. Die Beiträge wurden einbezahlt, nur konnte, aufgrund der fehlenden Unterlagen, nicht sofort festgestellt werden, von wem.

Inzwischen sind die überarbeiteten Unterlagen von der Post eingetroffen. Die Einzahlungen konnten lückenlos wieder zugeordnet werden. Die Rechnungssaldos stimmen überein.

**Ein Wort zum Schluss:** Einige haben wiederum auf das falsche Konto einbezahlt. Erst durch die entsprechenden Rückmeldungen auf die Zahlungserinnerungen konnte dies festgestellt werden. Diverse Beiträge wurden wiederum an die DFB einbezahlt, einige Einzahlungen auch direkt an die Sektionen überwiesen. Bitte beachten Sie, dass der Verein und die Dampfbahn verschiedene Buchhaltungen sind. Aufgrund dessen, werden wohl auch weiterhin einige unberechtigte Zahlungserinnerungen versandt werden.

Christopher Carlyle, Zentralkassier





### Redaktion Mitteilungsblatt

Wer möchte ehrenamtlich (im Frondienst) für unser «Hausblatt» Informationen und Bilder beschaffen und redaktionell bereinigen, damit wir aktuell und ohne grossen zeitlichen Verzug unsern Mitgliedern und Aktionären über die Aktualitäten berichten können?

Angesprochene mit Foto-/Digital-Kamera und/oder sogar PC melden sich bitte beim Präsidenten VFB oder bei der neuen Redaktion. Material und kleiner Spesenbeitrag werden erstattet.

### Neue Redaktions-Adresse

Der bisherige Redaktor Hans Hofmann in Chur ist aus dem Zentralvorstand ausgetreten. Er hatte hier das Amt der Informationsbeschaffung und Verbreitung über das Mitteilungsblatt wahrgenommen. Er war zusammen mit Hans Weber auch noch einer der alten «Sektionsvertreter» im ZV. Hans Hofmann wollte oder konnte aber nicht ehrenamtlich mitarbeiten. Wir danken Hans Hofmann für seine Mitarbeit und die vielen Druckerzeugnisse, die durch seine Idee und unter seiner Leitung entstanden sind.

Die neue Adresse, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes vereinbart:

VFB Redaktion, Postfach 20  
CH-3428 Wiler b. U.

### Beiträge für das Mitteilungsblatt

Bitte die Beiträge frühzeitig einsenden, nicht zuwarten bis zum Redaktionsschluss. Fax nur im Ausnahmefall anwenden für kurze Infos (max. 1 Seite). Wenn nicht anders möglich, bitte grosse Schrift z.B. 14 Pkt verwenden, damit keine Scannerprobleme auftreten (Qualitätsverlust).

Fotos mit einer Legende versehen (Bild-Beschreibung, Datum, Fotograf). Diese mit Kle-

bestreifen (keine Büroklammern) auf Rückseite befestigen. Achtung: beachten beim Anbringen von Adress-Stempeln auf der Rückseite, dass dieser nicht auf der nächsten Fotovorderseite «abdruckt»! Fotozustellung mit Karton schützen.

Jeder Text-Diskette eine Kopie auf weissem Papier des Inhalts beifügen. Wenn's mit dem verwendeten Mac-/PC-Programm nicht klappen würde, kann ab Kopie eingesehen werden.

Bei den Bildern auf gute Durchzeichnung in den dunklen Bereichen achten. Die Bilder schwarz/weiss oder farbig, Grösse z.B. 9x13 / 10x15 cm. Auch Dia sind möglich.

### Bilder für VFB / DFB Publikationen

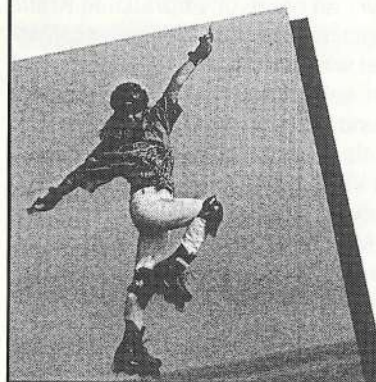
Der Bedarf an guten, originellen Bildern wächst. Wir suchen laufend für Druckerzeugnisse interessante Bilder. Nicht nur technische Aufnahmen (Dampflok), sondern auch Fotos von Begegnungen mit Fahrgästen, Tieren, der Landschaft, aktive Baugruppen (keine Gruppenbilder), techn. Installationen im Verbund mit der Natur.

Die Bilder gelangen sowohl im Jahreskalender, Mitteilungsblatt, Poster für Ausstellungen sowie für verschiedene Werbematerialien zur Anwendung.

Foto versehen mit Namen, Adresse, PLZ/Ort, «Sujet, Datum» senden an VFB Redaktion, Postfach 20, CH-3428 Wiler b. U.

Wird ihr Bild durch die DFB/VFB veröffentlicht (mit Nennung des Fotografen), wird ihnen pro Bild **als Anerkennung eine Freifahrtkarte geschenkt**. Gleichzeitig gehen alle Verwertungsrechte an die DFB/VFB über. Alle übrigen Fotos werden innerhalb eines Jahres (wenn gewünscht) an die Einsender zurück. Vielleicht ist schon bald «Ihr Foto» auf dem Titelbild oder Kalender abgedruckt! Vielen Dank im Voraus.

# Bild für Bild Geld in die Kasse des Vereins.



Wenn Sie Ihre Bilder über uns entwickeln lassen, lohnen sich Ihre Klicks nicht nur für Sie, sondern auch für Ihren Verein. Denn für jedes Ihrer Bilder geht ein erheblicher Betrag in die Kasse Ihres Vereins!

**FOTO**  
TEAM AG

Postfach, 6033 Buchrain, Telefon 041-440 03 33



HOTEL · RESTAURANT

### Ihr Hotel für Aktivferien

Unser modernes \*\*\* Hotel befindet sich in sehr ruhiger Lage, direkt am Pischenwald. Malen Sie sich die Privilegien aus, die Sie als Feriengast im AHORNI geniessen werden.

Vom Balkon des komfortablen Zimmers aus geniessen Sie den herrlichen Ausblick auf die romantische Gommer Bergwelt. Diese wohltuende Ruhe! Diese intakte Naturwelt. Und dann könnte man doch eine Wanderung, eine geführte Wildbeobachtung oder sonst etwas Aufregendes aufs Ferienprogramm setzen.

**Aktivwochen und diverse Programme zum Superpreis und unter persönlicher Betreuung durch Ihren Gastgeber!**

#### Aktivwochen

Angebot A: «Faszination Alpenwelt» (23. bis 29. August 1998)

Angebot B: «Herbst im Goms – Ein Märchen wird wahr» (11. bis 17. Oktober 1998)  
à SFr. 700.– / Person im Doppelzimmer

Möchten Sie mehr darüber wissen? Haben wir Sie «gluschtig» gemacht? Fordern Sie unsern Hausprospekt sowie unsere Hauszeitung an, damit Sie mehr über das Detailprogramm erfahren. Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

Hotel AHORNI - Postfach 68 - 3999 Oberwald - Tel. 027 973 20 10 - Fax 027 973 20 32



**Personal**

Der ZV hat im Frühjahr Isolde Hoenigk, Hans Hofmann sowie Hans Weber aus dem ZV an der GV verabschiedet. An dieser Stelle möchten wir Ihnen die drei neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kurz vorstellen.

- Claudia Fränsing aus Karlsruhe (BRD) übernimmt die Info-Aufgaben in Deutschland sowie auch für die Holländischen Mitglieder.
- Claire Chopard betreut die Neumitglieder in der ganzen Schweiz (dt und fr) und ist für die fr-Info-Übersetzungen zuständig.
- Heinz Haueter wird sich für aktive Werbeaktionen einsetzen. Zu Beginn der Saison hat er die wichtige Aufgabe übernommen, für den reibungslosen Ablauf (Logistik) in Gletsch zu sorgen. Er hat eine sehr schwierige und anspruchsvolle Aufgabe angetreten und diese auch mit grossem persönlichem Einsatz gemeistert. An dieser Stelle schon ein grosses «Merci». Wir bitten alle Mitglieder und alten «Füchse», den neuen «Mitarbeiter-/Innen» mit Verständnis und eventuell etwas Geduld zu begegnen und sie in ihren neuen Aufgaben tatkräftig zu unterstützen.
- Fritz Pfändler hat die Bau-Logistik VFB fest im Griff. Er ist ausserhalb des ZV für die Belegung der Baugruppen unter der Woche und am Weekend in Gletsch zuständig. Das erste turbulente Jahr hat er schon bald erfolgreich hinter sich gebracht. Auch ihm schon heute ein «Dankeschön».

**Mitglieder**

Diesen Sommer wollen wir auf Anregung eines Mitgliedes in der ganzen Schweizer-Presse den Verein und die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG allen Interessierten mit Reportagen und Wettbewerben vorstel-

len. Auch unsere Werkstätten, die Projekte im Rollmaterialektor, die umfangreichen anstehenden Arbeiten an der Strecke sowie unsere «Vison Gletsch» ist einer neuen Personengruppe näher zu bringen. So werden wir an neue, unverbrauchte Kräfte und Kanäle herangeführt. Ein grosser Wissensdurst wird bei dieser Personengruppe zu stillen sein. Mit aktuellen Vorträgen in Dörfern und Städten können wir unsern Mitgliederkeis erweitern und die finanzielle Basis für Vision Gletsch 2000 schaffen. Den Sektionsvorständen wird bald das entsprechende Material für «ihre» Zeitung zugestellt. Personen, welche auch an der Werbeaktion «Presse» mitmachen möchten, melden sich schriftlich beim Präsidenten Bruno Albisser. Kurzinformationen können auch abends telefonisch eingeholt werden.



Einzelpersonen	2.Kl.		1.Kl.	
	→	↔	→	↔
Realp DFB – Tiefenbach	14.–	22.–	20.–	32.–
Realp DFB – Furka DFB	24.–	36.–	35.–	53.–
Tiefenbach – Furka DFB	13.–	19.–	19.–	28.–

Gesellschaften	10-24 Personen		> 25 Personen	
	→	↔	→	↔
nur 2. Klasse				
Realp DFB – Tiefenbach	11.20	17.60	9.80	15.40
Realp DFB – Furka DFB	19.20	28.80	16.80	25.20
Tiefenbach – Furka DFB	10.40	15.20	9.10	13.30

Schulen / Jugendgruppen	bis 16 Jahre		16-25 Jahre	
	→	↔	→	↔
nur 2. Klasse				
Realp DFB – Tiefenbach	4.90	7.70	9.80	15.40
Realp DFB – Furka DFB	8.40	12.60	16.80	25.20
Tiefenbach – Furka DFB	4.60	6.70	9.10	13.30

**Kinderkarte ab 2 Kindern  
nur 2. Klasse in Begleitung der Eltern**

pauschal SFr. 20.–  
und nur am Ausgabetag gültig

Sonderzüge	bis 100 Personen	100-140 Personen
	Realp DFB – Tiefenbach – Realp DFB	SFr. 2'400.–
Realp DFB – Furka DFB – Realp DFB	SFr. 3'400.–	SFr. 4'800.–

**Reservation:** Die Platzreservation für Gruppen ab 10 Personen ist unerlässlich.

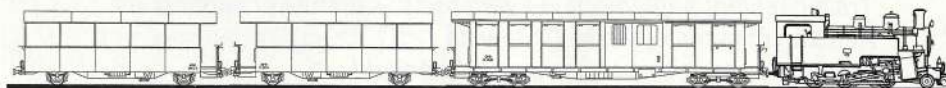
**Auskunft und Reservation**

Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
 Reisedienst Tel. 027 / 973 33 73  
 Postfach 35 Fax 027 / 973 33 74  
 CH-3999 Oberwald / Wallis Internet <http://www.net4u.ch/dfbfurka>

**Taufe von Personenwagen Pro Wagen SFr. 5'000.–**

Jeder Personenwagen kann für einen bescheidenen Beitrag auf Lebzeiten auf den Namen des Sponsors getauft werden.

Preise in SFr.





Fahrseason 20. Juni bis 4. Oktober 1998, Dampftraktion  
 Saison du 20 juin au 4 octobre 1998, traction à vapeur

Brig	ab/dép.	08.04	09.26	10.28	12.11
Oberwald	ab/dép.	09.12	10.50	11.54	13.32
Realp FO	an/arr.	09.30	11.10	12.14	13.57
Disentis	ab/dép.	08.20	—	—	11.26
Göschenen	ab/dép.	09.11	10.05	11.11	13.11
Andermatt	ab/dép.	09.33	10.20	11.28	13.28
Realp FO	an/arr.	09.46	10.32	11.40	13.40

		A	B	A	B
Realp DFB	ab/dép.	10.10	11.30	13.05	14.10
Tiefenbach	an/arr.	10.30	11.50	13.25	14.30
Furka DFB	an/arr.	11.00	12.20	13.55	15.00
		A	B	A	B
Furka DFB	ab/dép.	11.40	13.05	15.00	15.40
Tiefenbach	ab/dép.	12.00	13.25	15.20	16.00
Realp DFB	an/arr.	12.20	13.45	15.40	16.20

Realp FO	ab/dép.	13.57	13.57	15.57	16.57
Andermatt	an/arr.	14.13	14.13	16.13	17.13
Göschenen	an/arr.	14.45	14.45	16.45	17.45
Disentis	an/arr.	15.37	15.37	17.37	18.37

Realp FO	ab/dép.	12.30*	14.30*	15.48	16.40
Oberwald	ab/dép.	13.09	15.09	16.09	17.09
Brig	an/arr.	14.35	16.35	17.35	18.35

- A: Zug verkehrt nur Freitag, Samstag und Sonntag  
**Täglich vom 13. Juli bis 20. August 1998 (Hochsaison)**  
*Train circulant seulement les vendredis, samedis et dimanches*  
**Tous les jours entre le 13 juillet et le 20 août (haute saison)**
- B: Zug verkehrt nur Freitag, Samstag und Sonntag  
*Train circulant seulement les vendredis, samedis et dimanches*
- \* Autozug mit umsteigen in Oberwald  
*Transport par rail, changement à Oberwald*

wo Fronarbeiter und Gäste viele gemütliche Stunden verbringen

**Hotel Restaurant  
 Glacier du Rhône  
 3999 Gletsch**  
 Telefon 041 / 887 12 72

Ein Besuch im ehemaligen Grandhotel aus der Gründungszeit der Berghotellerie wird zum Erlebnis

**HOTEL  
 FURKA  
 OBERWALD  
 OBER-GOMS**

Familie Nanzer 3999 Oberwald  
 Telefon 028 / 973 11 44 Fax 028 / 973 25 57

041 / 887 12 72  
 Restaurant  
 zum 

**Autoverlad  
 Furka-Oberwald**

J. + W. Blöchlinger  
 6491 Realp

Familie  
 E. Infanger-Christen  
 6491 Realp  
 Telefon  
 041 / 887 14 24

**Pension Furka** 

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche / WC, TV

**HOTEL-RESTAURANT  
 TANNENHOF**

Mit höflicher Empfehlung  
 Fam. O. Hischer-Hauser, 3999 Oberwald  
 Telefon 028 / 973 16 51 Fax 028 / 927 27 51

1370 m ü.M. **sport-hotel** Telefon  
 028  
 SCHWEIZ / SUISSE / SWITZERLAND 973 21 41

Gepflegter Familienbetrieb im Wander-  
 und Skigebiet Obergoms  
 Alle Zimmer mit Dusche, WC, Radio und Telefon

 **Hotel Galenstock**

Ihre Raststätte  
 an der Furkapass-Strasse  
 Telefon 041 / 887 17 60

**Gletscher-Restaurant Belvédère**

2300 m ü.M. direkt am Rhonegletscher  
 Ihr Ausgangspunkt für die Besichtigung  
 der 100 m langen Eishöhle  
 Telefon 028 / 973 11 96

**VFB-Mitglieder-Beitrag 1999**

Anlässlich der Generalversammlung 1998 in Luzern wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag 1999 nicht zu verändern. Dieser beträgt weiterhin:

Einzelmitglied SFr. 50.- / DM 60.- / HFL 66.-  
 Familienmitglied SFr. 75.- / DM 90.- / HFL 99.-



Bei schönem Frühlingswetter konnte am Freitag/Samstag, 15./16. Mai 1998 Mitarbeiter der Abteilung Bau der DFB den Bahnübergang in Gletsch beim «Blauen Haus» einbauen. Der Bahnübergang wurde so früh eingebaut, weil die Alpenpässe dieses Jahr schon am 29. Mai 1998 für den Verkehr freigegeben wurde.

Folgende Arbeiten sind an diesen zwei Tagen ausgeführt worden:

#### Arbeitsablauf Freitag 15. Mai 1998

07.00 h Verladen der Gleisjoche und der Walze in Goldau. Anschliessend Fahrt nach Gletsch/Wallis.

07.30 h Die freiwilligen DFB-Mitarbeiter und die Leute aus dem Arbeitslosenprogramm AAM verladen in Realp auf den Autozug der FO Baumaschinen, Werkzeuge und Material Richtung Oberwald.

08.30 h Eintreffen der Mannschaft in Gletsch/Wallis.

ab 08.35 h Der Strassenbelag wird im Bereich der Baustelle angeschnitten und anschliessend der Aushub mit dem «Peljob» (Pneulader) ausgeführt.

Anschliessend wird der Ablad des Gleisjochs (Länge ca. 12 m) vorgenommen, welches vorgängig durch die Mitarbeiter des Arbeitslosenprogramm angefertigt wurde. Diese Massnahme brachte einen erheblichen Zeitgewinn und erleichterte die Arbeit an der Baustelle wesentlich.

13.00 h Ab dem Kieswerk in Ulrichen werden 2 m<sup>3</sup> Beton durch den DFB-Lastwagen geliefert.

15.00 h Werkleitungen werden entlang des Bahnüberganges verlegt und anschliessend einbetoniert.

16.00 h Jetzt kann die Verschotterung des Bahnüberganges mit dem Pneulader beginnen.

16.30 h Versetzen und Richten des Gleisjochs mit dem Pneulader.

17.00 h Rückfahrt mit der Arbeits-equipe nach Realp.

#### Arbeitsablauf Samstag 16. Mai 1998

07.30 h Autoverlad der Mannschaft DFB in Realp Richtung Oberwald.

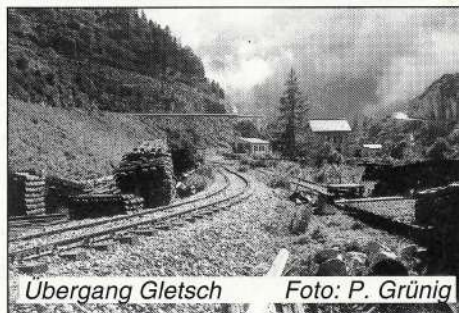
08.30 h Einschotterung mit Pneulader. An diesem Tag mussten die Bauarbeiter mehreren Autos über den von der Passstrasse nicht befahrbaren Bahnübergang hinüber helfen. So konnten sich zahlreiche Automobilisten, welche mit ihren Tourenskis unterwegs waren, bereits mit dem neuen Bahnübergang anfreunden.

09.30 h Planmässig verläuft das zweimalige Stopfen des Gleisbettes.

ca. 12.00 h Die Rückfahrt in Richtung Realp kann in Angriff genommen werden.

Im Verlaufe des Monats Juni 1998 wurde der Bahnübergang auf beiden Seiten mit dem Streckengeleise verbunden. Dies bedeutete gleichzeitig, die Schliessung der Gleislücke von Realp bis Gletsch und eine befahrbare Streckenlänge von ca. 13 km.

Die Kosten für den konzentrierten Einbau des Bahnüberganges in Gletsch / Wallis betragen SFr. 9'000.- (nur Materialkosten).



Übergang Gletsch Foto: P. Grünig

(Wünsche der DFB-Werkstatt Chur, GR)

#### **Einführung**

In loser Folge wird unter diesem Titel über Fortschritte und Wünsche bei der Revision der Dampflokomotive FO Nr. 4 und des Wagens C 202 orientiert. Ziel dieser Berichterstattungen ist die finanzielle Sicherung der anstehenden Revisionsarbeiten. Die FO Nr. 4 und der C 202 werden als Bestandteil einer zusätzlichen Zugskomposition zur Betriebsaufnahme nach Gletsch benötigt (Heft 4/97, Seite 8, Bericht Karl Cathry). Mit den folgenden Ausführungen sind alle Vereinsmitglieder, Leserinnen und Leser angesprochen, sich für die finanziellen Belange der Werkstätte Chur aber auch zur tatkräftigen Mitarbeit zu engagieren.

#### **FO-Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 4**

Obwohl die Maschine im Adhäsionsbetrieb funktionstüchtig ist, muss sie komplett zerlegt, die Einzelteile überprüft, eventuell repariert und den heutigen Bestimmungen des BAV angepasst werden. Bei diesem Vorgehen werden die demontierten Einzelteile systematisch gelagert, gereinigt und gekennzeichnet. Laufend zur Demontage werden die verschiedenen Teile ausgemessen und auf Haarrisse untersucht. Anschliessend wird bestimmt, welche Teile eine Nachbearbeitung erfahren und welche Teile neu zu fertigen sind. Diese gewissenhafte Untersuchung ist vor allem wichtig beim Rahmen, Bremsgestänge und bei Lagern, Buchsen, Kuppelstangen, Rädern und Achsen. Für alle diese Arbeiten, die soweit möglich, in Fronarbeit ausgeführt werden, sind versierte Fachleute willkommen. Zur Zeit befassen sich vor allem Lok-Führer und Heizer der DFB mit diesen Aufgaben.

Damit werden wichtige Erkenntnisse erarbeitet und die Basis für einen reibungslosen Fahrbetrieb geschaffen. Zudem gelangen die Mitarbeiter zu umfassenden Kenntnissen über die Funktionsweise der einzelnen Aggregate / Komponenten für den Fahrbetrieb und den Einsatz der Lok selbst. Umgekehrt helfen diese Kenntnisse die Maschine entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit sicher über die Strecke zu führen. In einer kommenden Ausgabe soll über Arbeitsfortschritt und erste Resultate berichtet werden.

#### **FO-Personenwagen C 202 (X4911)**

Über die Aufarbeitung dieses Wagens bestehen klare Vorstellungen. Der alte Wagenkasten wird vom Wagengestell abgehoben, genau vermessen und im ehemaligen Stil neu gebaut. Anschliessend wird der neue Wagenholzkasten auf das revidierte Fahrgestell aufgesetzt. Hier sind insbesondere Schreiner, Maler und auch Sponsoren für die Holz-Beschaffung gefragt.

#### **DFB-Werkstätte Chur**

Bis zum Herbst wird die Werkstätte Chur den hohen Erwartungen entsprechend eingerichtet. Dank dem unermüdlichen Einsatz eines Mitgliedes der Sektion Zürich konnte der grösste Teil des heutigen Inventars von verschiedenen Firmen gratis übernommen werden. Eine Drehbank und eine Fräsmaschine sind bereits in der Halle aufgestellt.

Werkzeuge, Metallschränke und eine Büroausrüstung sind zum Teil vorhanden.

#### **Gesucht wird**

Insbesondere ist man z.Z. auf der Suche nach einer Sandstrahlanlage (in Form einer Kabine) zur Bearbeitung von Kleinteilen



sowie ein s/w Drucker (Format A3/A4) zu einem PC.

Vier Hebeböcke sind revidiert und bereit für den Einsatz an der FO 4. Dabei wurden die Kugellager sowie die Kupplungen ersetzt, die elektrische Steuerung neu installiert, alles frisch gestrichen.

### Fronarbeit

Aus geographischen Gründen sind in erster Linie Fachleute aus den Sektionen Graubünden, der Ostschweiz und Zürich gefragt. Nach einer Einführungszeit sind vorgegebene Arbeiten in Eigenverantwortung zu übernehmen. Interessiert? Name, Adresse, Telefon-Nr., Beruf und ein paar Stichworte über berufliche Stärken auf ein A4-Blatt schreiben und ab die Post an:

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Werkstätte Chur  
Pulvermühlestrasse 20  
CH-7000 Chur

### Kosten

Welche persönliche Kosten erwachsen einem Fronarbeiter? Alle, die sich über mehrere aufeinanderfolgende Tage den Arbeiten in der Werkstätte Chur widmen, genießen im Gasthof «Nussbaum», 7205 Zizers, Halbpension gratis. Wahrlich ein fürstliches Sponsoren-Angebot, das die Verantwortlichen wie auch das Werkstattpersonal sehr zu schätzen wissen. Die An- und Rückfahrt, sowie das Mittagessen gehen zu Lasten jedes einzelnen. Die Sektion Graubünden ist bestrebt, innerhalb der Werkstätte einen Aufenthaltsraum mit Kaffeemaschine und Mikrowellenofen einzurichten. Damit können mitgebrachte Fertigmens zum Mittagessen selbst zubereitet werden.

### Finanzierung

Die Finanzlage der DFB erlaubt zusätzliche Revisionsarbeiten nur in sehr bescheidenem Rahmen. Wirtschaftlich wäre eine,

in sehr kurzer Zeit durchgeführte Revision, damit der Kapitalaufwand sofort durch erbrachte Leistungen (Erträge) wieder eingefahren werden könnte. Für unser Projekt nicht zutreffend.

Es wurden eigene Wege zur Mittelbeschaffung gesucht und beschränkt. In der Mitte dieser Ausgabe, ist eine vierseitige Beilage mit Einzahlungsschein eingehftet.

Lockern Sie ihr Handgelenk und verdünnern sie ihren Geldbeutel um einige Noten. Das wird Sie nicht in den Ruin treiben, aber die FO 4 und den C 202 mit Sicherheit nach Gletsch! Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und viele Dampfbahn-Fans werden es Ihnen allen, geschätzte Spender, danken. Dieses Startgeld dient einerseits zur Einrichtung und Ausstattung der Werkstatt, andererseits zur Bezahlung von Material, das nicht gratis erhältlich ist oder Teile, die nicht selbst gefertigt werden können.

In den Kiosken Realp und Gletsch werden die vier Seiten mit Einzahlungsschein wie sie dieser Ausgabe beigeheftet sind auch an die Besucher und Interessierte abgegeben.

### Zusammengefasst

- So unterstützen Sie uns am effektivsten:
- Zahlen Sie mit dem beiliegenden Einzahlungsschein einen Beitrag zu Gunsten der FO 4 und des C 202.
  - Melden Sie sich als Fachmann zur aktiven Mitarbeit für die anstehenden Arbeiten an der FO 4 oder am C 202.
  - Gesucht wird eine Sandstrahlanlage für Kleinteile (in Form einer Kabine).
  - Gesucht wird ein Laser- oder Tintenstrahldrucker (kein Nadeldrucker) zu PC.
  - Besuchen sie die Werkstätte Chur und lassen Sie sich vor Ort orientieren.
  - Meldungen bitte an: DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Werkstätte Chur, Pulvermühlestrasse 20, CH-7000 Chur

### Graubündner-Arbeitstage 1998

An zwei Samstagen im Oktober und November leistet die Sektion Graubünden Ihren Einsatz zu Gunsten der DFB. Es handelt sich vornehmlich um Arbeiten zum Schutze von Anlagen und Material während der Winterperiode (Wintersicherung). Alle Mitglieder sind aufgerufen, die beiden nachfolgend aufgeführten Samstage in ih-

rem Kalender einzutragen und zu reservieren. Alle Fahrer, die an diesen beiden Tagen mit dem eigenen Auto Mitglieder nach Realp fahren, erhalten eine Spesenentschädigung. Anmeldungen sind mit untenstehendem Abschnitt an Damian Dorizzi zu senden.

Der Vorstand freut sich auf ein reges Mitmachen.

#### Anmeldetalon senden an:

Damian Dorizi, Ziegelgut 13, CH-7206 Igis

Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

PLZ / Ort: \_\_\_\_\_

Telefon G: \_\_\_\_\_

Telefon P: \_\_\_\_\_

Beruf: \_\_\_\_\_

Ich bin beim Arbeitseinsatz der Sektion Graubünden dabei:

Abfahrt: 05.30 Uhr ab Parkplatz Gasser, Kasernenstrasse 1, Chur  
Rückkehr: ca. 20.00 Uhr in Chur

- Samstag, 31. Oktober  
 Samstag, 7. November

Ich fahre mit dem eigenen Wagen und habe \_\_\_\_\_ Plätze frei

- Ich wünsche eine Fahrgelegenheit ab Parkplatz Gasser  
 Ich bin spätestens um 08.00 Uhr im Camp Realp

Ich will mich an diesem interessanten Projekt aktiv beteiligen und kann mich für folgende Fachaufgaben zur Verfügung stellen in der Werkstatt Chur:

- Ich melde mich für einen aktiven, regelmässigen Arbeitseinsatz in der Werkstatt Chur an.  
Mein erster Einsatztag ist der Samstag \_\_\_\_\_ (Datum)

### LANDGASTHAUS NUSSBAUM

7205 Zizers Tel. 081 / 322 13 84

- RESTAURANT
- GARTEN
- ZIMMER

Magdalena Philipp

Dienstag Ruhetag



**Hock in Zizers** Ein Jahr ist vergangen, seid wir den allmonatlichen Hock, am 1. Freitag im Monat beschlossen haben. Nun treffen wir uns neu im Restaurant «Nussbaum» in 7205 Zizers, da in diesem Restaurant vermehrt Mitarbeiter der DFB / VFB übernachten. Dadurch können wir mit Ihnen Gedanken austauschen und fachsimpeln. Meldet Euch bei:

Bruno Galli Postfach 16  
CH-7232 Furna Tel: 081/332 13 28



Alle Väter und Grossväter sind aufgerufen, ihr Wissen aus der Bubenzeit zu testen. Vermutlich hatten einige von ihnen die Gelegenheit, mit einer Spielzeug-Dampfmaschine am Sonntagnachmittag die Zeit zu verbringen.

Die Märklin-Dampfmaschine arbeitete ganz einfach: wenn das Wasser in den Kessel gefüllt war und im Ofen die Meta-Tablette brannte, brauchte man nicht lange zu warten, bis sich der Zylinder in Bewegung setzte und durch Kolbenstange und Kurbelwelle auch das grosse Schwungrad seine Runden drehte. Für uns Buben war's doch ein aufregendes, faszinierendes Erlebnis, wenn dann noch zusätzlich eine selber gebastelte Maschine in Betrieb gesetzt wurde.

Nun, das ist schon lange her. Heute sind etwas modernere Spielzeuge gefragt, natürlich alles elektronisch und automatisch. Wo bleibt da sonst die Faszination.

Wer jetzt von mir erwartet, dass ich heute nicht mit Feuer und Wasser bei vielen Leuten eine riesige Begeisterung wecken kann, der irrt sich gewaltig. Kommen Sie mit, auf einen Ausflug zur Furka-Dampfbahn.

Schon zwei Stunden vor unserer Ankunft in Realp wird mit Feuer in der riesigen Dampflok ganz vorsichtig das Wasser im Kessel erwärmt. Eine weisse Dampfahne über dem Stahlkoloss zeigt uns an, dass alles doch schon ziemlich heiss ist. Noch ist aber nicht genügend Druck vorhanden. Diese Zeit werden wir dazu benützen, unsere Dampflok ganz aus der Nähe zu bestaunen. Ab und zu ermahnt uns der Heizer, dass wir etwas zurücktreten müssen, damit er einige Ventile testen und aufwärmen kann. Überall zischt

eine Dampfwolke heraus. Als Überraschung für uns Zuschauer neben der Lok lässt der Lokführer kurz den Zahnradantrieb leer laufen, als Probe und zum Aufwärmen.

Jetzt wird es Zeit, dass wir in unseren Zug einsteigen, und dabei sind, wenn wir mit Feuer und Wasser als Treibmittel unsere erlebnisreiche Fahrt zur Furka beginnen.

Möglichst im ersten, offenen Wagen, direkt hinter der Lok, beginnt mit dem Abfahrtsignal des Bahnhofvorstandes auch unser Herz schneller zu schlagen. Ein kurzer Pfiff von der Lokpfeife als Quittung ertönt, und schon gibt's viel Arbeit für Lokführer und Heizer. Jeder für sich weiss, welche Handgriffe gemacht werden müssen, damit wir langsam unsere Fahrt beginnen. Bei aller Vorsicht kann es doch auch einmal passieren, dass die Räder der 40 Tonnen schweren Lok kurz einmal durchdrehen können beim Anfahren. Dann aber geht's gemächlich und mit gleichmässigem Stampfen und Pusten bergwärts.

Durch das flache, erste Teilstück erreichen wir nach kurzer Zeit die Zahnstangeneinfahrt. Das Tempo wird auf 5 km/h gedrosselt, damit beim Einfahren in die Zahnstange keine Beschädigung an Zahnrad und Zahnstange entsteht. Sobald auch der letzte Wagen eingerastet ist, wird der Zug erneut beschleunigt. Mit ca. 16 km/h klettern wir die wild-romantische Schlucht hinauf, durchqueren die drei kurzen Senntumstaffel-Tunnels und erreichen die Steffenbachbrücke. Bis zur Station Tiefenbach ist es nicht mehr weit, die Fahrt wird langsamer und bald wird angehalten.

Ganz genau neben dem Wassergalgen steht

die Lok mit dem Zug still. Wir haben Gelegenheit, für einige Minuten auszusteigen und Fotos zu machen. Während unserem Halt wird der seitliche Wassertank der Dampflok wieder ganz aufgefüllt, so dass wir bald unsere Fahrt wieder fortsetzen können. Ich persönlich geniesse jedesmal erneut die Situation, dass eine Fahrt mit dem Dampfzug uns auch die Zeit lässt, «es» zu geniessen. Denn auch unsere Seele braucht in der doch so hektischen Zeit etwas Ruhe und Entspannung. Und dazu eignet sich bestimmt eine Fahrt mit unserer Dampfbahn bestens.

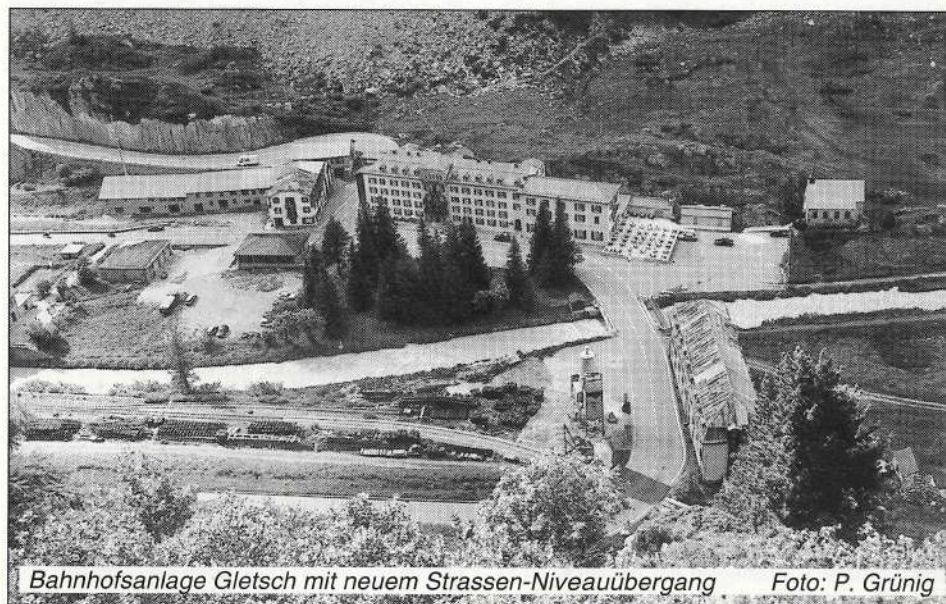
Nachdem der talwärts fahrende Zug ebenfalls eingetroffen ist, geht für uns die Bergfahrt weiter. Nach halbstündiger Fahrt erreichen wir die Station Furka. Hier war bisher immer Endpunkt der Dampfbahnfahrt. Doch nach einem kurzen Aufenthalt fahren wir weiter Richtung Wallis. Zuerst durchqueren wir den 1,8 km langen Scheiteltunnel und erreichen auf Walliserseite die Haltestelle Muttbach. Welch ein Ausblick!

Ein erhebendes Gefühl für die Fahrgäste ist die nun folgende Talfahrt bis Gletsch. Vorbei am Rhonegletscher geht es langsam über das neu erstellte Trasse, wir überqueren die Furkastrasse ganz langsam, weil gleich wieder eine Zahnstangeneinfahrt bevorsteht. Aus all den wartenden Autos vor dem Blinklicht winken uns die Leute zu, als ob wir zum ersten Mal diese Strecke befahren würden. Nach einiger Zeit treffen wir am vorläufigen Endpunkt unserer Fahrt in Gletsch ein, wo uns eine begeisterte Menge wartender Fahrgäste herzlich begrüsst. Für uns ist mit dieser Fahrt ein lange gehegter Wunsch endlich in Erfüllung gegangen.

Ist das nur eine Vision? Nein, das ist unser Ziel; Wir alle müssen uns aber noch sehr anstrengen. Auch braucht es sehr viel Geld, bis es soweit ist. Weil ich aber ein sehr grosser Optimist bin und auch immer war, macht es mir keine Mühe, fest daran zu glauben.

Gemeinsam schaffen wir es sicher!

Euer Bruno Rütli



Bahnhofsanlage Gletsch mit neuem Strassen-Niveauübergang Foto: P. Grünig



Vor 15 Jahren gründeten einige Unentwegte den Verein Furka-Bergstrecke, mit dem Ziel, die stillgelegte Bahnstrecke über die Furka der Nachwelt zu erhalten und wieder in Betrieb zu nehmen. Damals wurde auch der Entschluss gefasst, die Bahn nur mit Dampftraktion zu fahren. Dieses Vorhaben löste teilweise Kopfschütteln aus, aber bei einer immer grösser werdenden Schar Menschen wurde die Begeisterung mobilisiert, diese Bahnstrecke wieder mit Dampflok in Betrieb zu nehmen. Unzählige Fronarbeiter haben es in den letzten 15 Jahren fertig gebracht, dass auf der Furka wieder Dampfzüge verkehren.

Diverse Aktionen, darunter auch die Rückführung von 4 Dampflokomotiven aus Vietnam haben zu unserem Erfolg beigetragen.

Nun, allein mit Fronarbeitern kann eine Nostalgiebahn nicht betrieben werden. Es braucht auch Geld dazu. Unsere Erträge erlangen wir durch die alljährlich einbezahlten Mitgliederbeiträge der weltweit gut 7'000 Mitglieder unseres Verein Furka-Bergstrecke. Ebenso wurde ein Aktienkapital von über 10 Millionen Franken einbezahlt. Unsere allergrössten Geldgeber sind aber alles Sponsoren, die uns in den letzten Jahren immer wieder finanziell unterstützt haben.

Unsere Bahn fährt seit 5 Jahren nur bis zur Station Furka. Dort ist Endstation, weil der Weiterausbau bis Gletsch noch sehr viele Ausbaulücken aufweist. Um aber doch möglichst bald unser nächstes Ziel in Gletsch zu erreichen, brauchen wir dringend Sponsorengeld. Für den Fahrbetrieb bis Gletsch aufzunehmen, benötigen wir auch noch einen dritten Zug. Das heisst, dass eine wei-

tere Dampflok restauriert werden muss, und dass ebenfalls die dazugehörenden Wagen bereitgestellt werden müssen.

Alleine durch die Einnahmen aus dem Fahrbetriebe während den 15 Wochen des Sommerbetriebes können die anfallenden Ausgaben noch nicht gedeckt werden. Wir dürfen allerdings in den letzten Jahren immer mehr Fahrgäste begrüßen. Der Bekanntheitsgrad wächst dauernd, nicht zuletzt, weil sich einige von uns sehr stark in der Werbung engagieren.

Zu der diesjährigen Sammelaktion rufen wir Sie deshalb auf, uns für ein rasches Weiterkommen in Richtung Gletsch mit einem Geldbetrag zu unterstützen. Es werden alle Zahlungen ab 100.- Franken schriftlich verdankt, jene über 500.- Franken noch zusätzlich mit einem Gratisbilletto Realp-Gletsch-Realp honoriert. Diese Sammlung ist für uns dringend nötig, wollen wir doch nicht unser grossartiges Vorhaben mangels Finanzen aufgeben müssen. Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie unseren Aufruf wohlwollend behandeln und danken Ihnen heute schon für eine grosszügige Unterstützung.

Ihre Einzahlung bitte auf unser Postcheckkonto:  
Raiffeisenbank 3999 Oberwald 19-9778-0,  
Konto 0537.000.20.0000.729

*Die Geld-Sammelaktion (Bruno Rütli) anlässlich der DFB-Generalversammlung 1998 in der Mehrzweckhalle in Andermatt hat den stolzen Betrag von SFr. 1740.- erbracht. Er wird für die «Presse-Aktion» als mögliches Startkapital eingesetzt. BRAVO...BRAVO...BRAVO...BRAVO...*

### Aktuell

Die Vision von Gletsch / Wallis

Als ich ein Kind war, hatte ich am liebsten die «Geschichten aus 1001 Nacht». Und unter diesen Geschichten am liebsten jene von Aladin und seiner Wunderlampe. Inzwischen habe ich herausgefunden, dass jeder Mensch, Sie genauso wie ich, diese Lampe besitzt! Ansonsten würden Sie nicht mithelfen, das Ziel / die Vision Gletsch zu erreichen.

Ein Märchen? Nein, ganz im Gegenteil - eine Vision: Die Vision nämlich von der Kraft der Phantasie. In ihr finden Sie die Ziele für Ihre Vision - und die Kraft, sich dafür einzusetzen.

Wenn Sie auch auf Ihre Phantasie vertrauen, sind Sie fähig, sich endlich jene grossen Ziele zu setzen, von denen Sie bisher kaum zu träumen wagten.

Dieses Ziel ist und bleibt für uns Gletsch / Wallis. Bis jetzt haben alle schon grosse geistige, körperliche und finanzielle Anstrengungen für dieses Projekt aufgebracht. Im Namen des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ein herzliches Dankeschön an alle.

Zu viel steht auf dem Spiel, wenn wir Gletsch nicht bis zum Jahr 2000 erreichen. Würden dann unsere Neider sagen, die Vision war zu gross für die Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke? Nein, liegt es nicht vielmehr daran, dass wir uns die Vision zu leicht vorgestellt haben. Das Beschreiben eines Zieles oder einer Vision ist das eine, das Realisieren dieser Vision oder dieses Zieles das andere.

Meine lieben Freunde, damit wir diese Vision bestimmt bis zum Jahr 2000 erreichen, benötigt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke bis August 1998 mindestens 1 Million

Schweizer Franken, weil sonst die Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Jahr 2000 nicht in Gletsch einfahren wird! Und dies ist bestimmt keine Vision, sondern leider Realität!

Wollen wir dies? Nein, wir wollen nicht, dass diese Vision zerstört wird. Kämpfen wir doch alle und versuchen gemeinsam, diese Vision bis zum Jahr 2000 in die Realität umzusetzen. Wenn jeder von uns, der an diese Vision glaubt, in den nächsten Tagen auf das PC Konto 87-640864-8 der Post Finance (PTT Schweiz) mindestens SFr. 50.- einzahlt, hätten wir spätestens bis Ende August 1998 SFr. 1'000'000.- auf dem Konto und die Dampfbahn Furka-Bergstrecke könnte mit vollem Power an der Vision Gletsch 2000 arbeiten.

*Lasst uns nicht im Stich!*

### Geschäftsleitung

Am 09. April 1998, um 14.00 Uhr traf sich das Organisations-Komitee für die Eröffnungsaktivitäten in Gletsch, zur ersten Sitzung im Hotel Furka in Oberwald. Für die Leitung dieses Organisations-Komitees konnte Herr Bernhard Kreuzer, Dozent an der Tourismusfachschule in Siders, gewonnen werden.

### Abteilung (ZfW)

*Zugförderung und Werkstätten*

Noch benötigt das Team von Jakob Knöpfel zirka 3 Tage bis die Dampflok HG 3/4 Nr. 1 & 2 wieder betriebsbereit sind. Die Kesselrevision an den beiden Dampflok hat mehr Zeit in Anspruch genommen, als geplant war.

Am Wochenende vom 18./19. April 1998 wurde die Dampflok HG 2/3 Nr. 6 in Chur zerlegt, damit ein Augenschein genommen werden konnte, welche Arbeiten bevorste-



hen, damit die Dampflok HG 2/3 Nr. 6 im Laufe des Sommers 1998 wieder zwischen Realp und Furka dampfen kann. Nach erstem Augenschein muss mit erheblichen Arbeitsaufwänden gerechnet werden. Es müssen folgende Revisionsarbeiten in 1. Priorität vorgenommen werden:

- ersetzen der Kolbenstangen,
- auswechseln der Lager usw.

In der Zwischenzeit hat die Geschäftsleitung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG den Vertrag mit der Direktion der Furka-Oberalp-Bahn für die Übernahme der Dampflok HG 3/4 Nr. 4 der FO unterschrieben. Nun steht der Aufarbeitung dieser Dampflok HG 3/4 Nr. 4 nichts mehr im Weg.

Wie es aussieht, kann der Personenwagen ABD 4554 während dem Monat Juli 1998 an der Furka in Betrieb genommen werden. Mit diesem Personenwagen kann die Qualität der Dampfbahn Furka-Bergstrecke um einen weiteren Schritt verbessert werden.

#### **Abteilung Bau**

In den letzten Wochen wurde durch das AAM-Programm «Furka» die Küche und die Kantine im Camp Realp DFB den Bedürfnissen neu angepasst. Die Küche ist neu während dem ganzen Tag durch das AAM-Programm «Furka» bedient (Schichtbetrieb).

Die Verbindungsweiche FO / DFB kann leider nicht wie geplant im Juni 1998 realisiert werden. Verschiedene technische Abklärungen sind noch im Gange. Zurzeit beträgt der Stand auf dem Spendenkonto für den Kauf der Anschlussweiche in Realp SFr. 55'000.- (Stand 4.5.98).

Die Vorbereitungsarbeiten für das Bauprogramm 1998 in den Werkstätten sind in Verzug geraten. Der Grund für die Verzögerungen sind fehlende Finanzmittel. Bei den Vorbereitungsarbeiten handelt es sich um Aufarbeitung und Bereitstellung von

Werkzeugen, Geräten und Baumaschinen, welche im Rahmen des Bauprogrammes 1998 auf den verschiedenen Baustellen von Realp bis Gletsch eingesetzt werden sollen.

Die Räumungsarbeiten für den Streckenabschnitt Realp-Tiefenbach-Furka sollen wie geplant ca. Mitte Mai 1998 beginnen.

Der Einbau der Geleise beim Bahnübergang «Blaues Haus» in Gletsch soll noch vor der Öffnung der Passstrasse erfolgen. Die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten sind im Gange. Der Einbau dieses Bahnüberganges bedeutet gleichzeitig die Schliessung der Gleislücke von Realp bis Gletsch und eine befahrbare Streckenlänge von ca. 13 km.

Der ehemalige Xmh 1/2, das erste Baufahrzeug der DFB wird wieder fahrtüchtig gemacht. Das Fahrzeug wird nur als Baufahrzeug auf ausserbetriebgesetzten Abschnitten für Kleintransporte eingesetzt.

Das im Februar 1998 genehmigte Projekt «Gletsch» (Wiederinstandstellung und Ausbau Bhf. Gletsch) wird durch die Bauabteilung weiter bearbeitet. Das detaillierte Bauprojekt soll im Sommer 1998 vorliegen.

#### **Abteilung Finanzen**

Zur Zeit sieht die finanzielle Lage alles andere als rosig aus. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat mit folgenden dringenden finanziellen Problemen zu kämpfen:

1. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat zur Zeit keine eigenen finanziellen Mittel zur Verfügung, um die geplanten Investitionen (Sanierung Scheiteltunnel, Miete einer Tunnellok, Trassebau Muttbach-Gletsch usw.) zu finanzieren, damit man im Jahr 2000 nach Gletsch fahren könnte!
2. Zur Zeit verfügt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke nicht über genügend eigene finanzielle Mittel, um am 20. Juni 1998 den Betrieb aufzunehmen!

#### **Abteilung Betrieb & Marketing**

Bis heute haben 12'000 Personen eine Reservation bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke getätigt. Täglich kommen neue Reservationen hinzu. Unser Ziel ist es, bis Ende Juni 1998 zirka 18'000 Reservationen zu haben, damit wir mit ein wenig Wetterglück unser Ziel von 40'000 beförderten Fahrgästen erreichen können. Also helft noch tatkräftig mit, damit wir dieses Ziel erreichen.

Am 25. April 1998 fand in Zürich ein «Einkaufs-Instruktions-Kurs» statt, wo den Mitarbeiter/-innen die neuesten Änderungen im Bereich Verkaufsförderungsaktionen und Preisanpassungen mitgeteilt wurde, damit sie während dem Sommer hindurch, kompetente Auskunft geben können. Zusätzlich fand über das Wochenende vom 13. / 14. Juni 1998 in Realp ein praktischer Fahrdienstkurs für das Zug- und

Fahrdienstpersonal statt, damit die Mitarbeiter/-innen auf die Änderungen aufmerksam gemacht werden konnten.

In der Zwischenzeit haben wir mehr als 50'000 Prospekte in ganz Europa verteilt, welche auf eine Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke hinweisen. Die Prospekte gehen wie warme Semmel über den Ladentisch. Bis Ende Oktober 1998 werden voraussichtlich über 90'000 Prospekte an unsere Kunden verteilt sein.

Am RDA Workshop in Köln werden wir und die dampfbahnfreundlichen Hotels in der DFB-Uniform auftreten, um auch nach Ausen als Einheit aufzutreten. Wie bereits erwähnt, werden ein Teil der dampfbahnfreundlichen Hotels dieses Jahr Billette der Dampfbahn Furka-Bergstrecke verkaufen.

gl/news17/Pascal Zenklusen

## **DFB-NEWS Nr. 18**

GL/DFB, 8. Mai 1998

Im News 17 hat die Geschäftsleitung geschrieben, dass die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zurzeit nicht über genügend eigene finanzielle Mittel verfüge, um am 20. Juni 98 den Betrieb aufzunehmen!

Trotzdem sind wir weiterhin auf finanzielle Unterstützung von allen Seiten angewiesen. Wir danken Ihnen für Ihre tolle Mithilfe.

gl/news18/Zenklusen Pascal

Beachten Sie den DFB-Zusatz-Fahrplan auf Seite 4 in dieser Ausgabe!



#### **Jetzt aber die tolle Nachricht**

Der Fahrbetrieb kann dank der grosszügigen Spende eines Sponsors am 20. Juni 98 aufgenommen werden.



Übergang «Blaues Haus» Gletsch Foto: P. Grünig



**Aktuelles**

Endlich am Donnerstag, 30. Juli 1998 fährt der 1. offizielle Bauzug der Dampfbahn Furka-Bergstrecke nach Gletsch/Wallis.

Die konstituierende Sitzung des «OK Gletsch» hat stattgefunden. Es liegt bereits eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit mit der DFB vor, welche der VR noch zu genehmigen hat.

Die Sektion Nordwestschweiz des Verein Furka-Bergstrecke wollte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG den Schneepflug RhB X 9104 schenken (von Erwerbslosen-Projekt im Raum Basel aufgearbeitet/Red.). Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG hat das Geschenk dankend abgelehnt, weil sie für diesen Schneepflug X 9104 keinen Verwendungszweck sieht und weil man über diesen Schneepflug vor Jahren einen Abbruchentscheid erlassen hat.

Am 27. Juni 1998 fand in Andermatt die Generalversammlung der Aktionäre statt. Der Verwaltungsrat der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG setzt sich neu wie folgt zusammen:

Herrn Alfred Gysin	Seltisberg *
	VR-Präsident
Herrn Peter Heinzer	Fiesch
	VR-Vizepräsident
Herrn Karl Danioth	neu Andermatt
Herrn Josef Iten	neu Oberägeri
Herrn Josef Albisser	neu Liestal
Herrn Dr. Richard Steiner,	neu Glis
Herrn Heinz Fränsing	neu Dortmund D
* (bis zur Generalversammlung 1999)	

Es ist vorgesehen, ein Sponsoren Monument zwischen dem Kioskwagen und dem zukünftigen Standort des Stationsgebäudes aufzustellen.

Der Pächter des Restaurant Furka (Herr Peter Arnold vom Hotel Kronen in Andermatt) hat den Vertrag mit der Restofer AG für die Gaststätte Furka gekündigt, weil er im Oktober eine neue Stelle antritt.

In letzter Zeit kam es zum Teil zu Unstimmigkeiten zwischen den Mitarbeiter/-innen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG und den Mitarbeiter/-innen aus dem Arbeitslosenprogramm (AAM Aktive Arbeitsmarktliche Massnahmen). Damit in Zukunft solche Unstimmigkeiten vermieden werden können, möchten wir Euch über das Arbeitslosenprogramm informieren.

Arbeitslose der Kantone Schwyz und Uri haben die Möglichkeit, während sechs Monaten in einem Arbeitslosenprogramm (AAM) des Bundes zu arbeiten, um ihre beruflichen Aussichten zu verbessern. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG konnte zusammen mit den Kantonen Schwyz, Uri und dem Bund ein solches Arbeitslosenprogramm auf die Beine stellen. Den Lohn, welchen die Mitarbeiter/-innen aus dem Arbeitslosenprogramm erhalten, wird durch öffentliche Institutionen bezahlt. Sämtliche Mitarbeiter/-innen aus dem Arbeitslosenprogramm werden nicht durch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG angestellt und auch nicht durch diese entschädigt.

Für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG entstehen keine zusätzlichen Kosten für das Arbeitslosenprogramm. Durch das Engagement AAM-Projekt entsteht der DFB ein grosser Gewinn, da zusätzliche Projekte an die Hand genommen und viele Aufgaben delegiert werden können, welche die Verantwortlichen DFB entlasten. Zudem ist eine deutliche Verbesserung der Arbeitsqualität im Baubereich festzustellen.

**Abteilung ZfW**

Anlässlich der Revision der Dampfloks HG 3/4 Nr. 1 und 2 wurde festgestellt, dass durch verschmutztes Wasser in den Kesseln grosse Verunreinigungen entstanden war. Der Bau DFB hat in der Zwischenzeit das Wasser ab einem anderen Bächlein gefasst, welches zum grössten Teil unterirdisch fliesst und mit einer Reinigungsstufe versehen worden ist. Dadurch sollte das Problem der Verunreinigung gelöst sein.

Am 15. Juni 1998 hat der Kesselinspektor die beiden Dampflokomotiven HG 3/4 Nr. 1 und 2 abgenommen. Gleichzeitig erfolgte am 16. Juni 1998 die Abnahme der Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 und der fünf Personenwagen durch das Bundesamt für Verkehr (BAV).

An der in Chur zerlegten Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 6 kann während der Betriebszeit nicht gearbeitet werden, weil die Mitarbeiter in Realp im Einsatz stehen. Die Wiederinbetriebnahme der HG 2/3 Nr. 6 wird deshalb nicht vor dem kommenden Herbst möglich sein.

Während des vergangenen Winters ist die Diesellokomotive HGm 2/2 Nr. 51 mit viel Einsatz revidiert und aufgearbeitet worden. Im wesentlichen wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Umbau der Adhäsions- wie auch der Zahnradbremse (mechanisch und pneumatisch) entsprechend den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung, wobei gleichzeitig dafür gesorgt wurde, dass die angehängten Fahrzeuge auch mit der Vakuumbremse gebremst werden können.
- Reparatur der hydraulischen Aggregate (Pumpe, Oelmotoren)
- Begrenzung der Pumpendrehzahl durch Einbau einer entsprechenden Zahnriemenscheibe

- Provisorische Instandstellung des Drehmomentwandlers
  - Realisierung eines zeitgemässen Bedienungskonzeptes mit übersichtlicher Anordnung der Bedienelemente auf einem neuen Steuerpult (mit Überwachung der Oeltemperaturen und weitgehender Absicherung gegen Fehlbedienungen)
  - Einbau eines Geschwindigkeitsmessers mit Registrierstreifen
- Einige weitere Arbeiten werden nach der Betriebszeit noch ausgeführt.

An zwei Wochenenden im Juni fand die Instruktion an der HGm 2/2 Nr. 51 statt, wo die Fahrberechtigten theoretisch über den Aufbau des Fahrzeuges und praktisch über die Bedienung, den Unterhalt und die Wartung instruiert wurden. Die Teilnehmer erhielten zudem eine provisorische schriftliche Wegleitung, die später durch eine ausführliche definitive Ausgabe ersetzt wird. Für die angemeldeten Bauzüge steht damit jederzeit ein instruierter Führer zur Verfügung.

Am Samstag, 6. Juni 1998 wurde anfangs Nachmittag der neue ABD 4554 in Realp DFB abgeliefert. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG ist nun um einen weiteren «wichtigen» Personenwagen reicher. Dieser Personenwagen ist für die weitere Steigerung der Qualität der Personenbeförderung sehr wichtig. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG möchte der Sektion Aargau für das Engagement an der Aufarbeitung dieses Personenwagens herzlich danken.

Der ABD 4554 trägt (versuchsweise/Red.) die Aussenbeschriftung «FURKABAHN» statt «Furka-Bergstrecke». Es wird jetzt in einer Umfrage die Meinung der Fahrgäste befragt, ob die restlichen Wagen auch mit der neuen Beschriftung «FURKABAHN» beschriftet werden sollen oder ob die be-



stehende Beschriftung belassen werden soll. Für die Umbenennung der Aussenbeschriftung in «FURKABAHN» ist jedoch die Zustimmung der Furka-Oberalp-Bahn FO erforderlich.

#### **Abteilung Bau**

Im Mai 1998 musste das Bauprogramm 98 infolge fehlender Finanzierung reduziert werden. In der Zwischenzeit ist es der Dampfbahn Furka-Bergstrecke gelungen, die nötigen finanziellen Mittel für das volle Bauprogramm 98 bereitzustellen. Aus diesem Grund wird der Bau in der nun zur Verfügung stehenden Zeit alles versuchen, das volle Bauprogramm 1998 auszuführen.

Die Vorbereitungsarbeiten auf der Tunnelbaustelle im Scheiteltunnel haben begonnen. In den nächsten Tagen beginnen die Räumungsarbeiten im Tunnel. Gleichzeitig wird mit Fugensanierungsarbeiten, Wasserableitungs-Massnahmen beim Westportal und Neubau Tor-Nische Westportal begonnen. Die Spezialarbeiten im Bereich Tm 100 werden voraussichtlich im Verlauf des Monats August 1998 gestartet.

Die Übertragung der Kantinenführung an das AAM-Projekt Furka hat sich als positiv erwiesen. Die Anpassungen in der Kantine / Küche haben sich bewährt.

Auf dem Werkplatz Realp hat man die Einzäunung fertig montiert und die Fertigstellungs- und Humusierarbeiten abgeschlossen. Es wurde auch der Materiallagerplatz Wittenwassern fertig aufgeräumt und humusiert.

Die Baugruppe des AAM Projektes hat bereits erste Bauobjekte im Rahmen des Bauprogrammes abgeschlossen. So wurden unter anderem die Brücke bei km 56,500 termingerecht fertiggestellt. Die bereits 1997 begonnene Sanierung im Trasseabschnitt km 52,600 konnte ebenfalls abgeschlossen werden. Die Baugruppe beschäftigt

sich momentan mit Fertigstellungs- und Ergänzungsarbeiten beim Dienstgebäude Furka.

Für die Sicherungsanlage beim Einsteigebahnhof Realp DFB sind umfangreiche Arbeiten am Gleis ausgeführt worden. Im Bereich Weiche 52 bis 54 wurden Schienen gewechselt, Schienenschweissungen erstellt und Isolierstösse eingebaut.

Gletsch – Muttbach: In diesem Streckenabschnitt wurden die Arbeiten gemäss Bauprogramm in vollem Umfang aufgenommen. Erstellt wurden: Bahnübergang «Blau- es Haus», Anpassung Gleis zwischen Bahnübergang und erste Weiche Gletsch. Im Bereich Bahnübergang wurden die notwendigen Kabeltrassearbeiten ausgeführt. Im Abschnitt Blaues Haus bis Bahnübergang Muttbach wurde intensiv an der Entfernung der Vegetation (Sträucher etc.) gearbeitet. Im Zuge dieser Arbeiten wurden die Schäden am Gleis und Zahnstangen behoben, verursacht durch natürliche Ereignisse und durch den Strassenbau.

In den nächsten Tagen beginnen die Arbeiten mit der DFB-eigenen Schotterreinigungsmaschine. Durch den stetigen Pass-Strassenbau bis ins Jahr 2000 werden sich unsere Arbeiten am Gleis auf etwa 900 m<sup>1</sup> Länge sehr schwierig gestalten und eine dauernde Koordination der Arbeiten wird notwendig sein.

#### **Abteilung Finanzdienst**

Der Stand der diesjährigen Aktien-Kapitalerhöhung für 1998 beträgt zur Zeit SFr. 380'000.– (63 %) von erforderlichen SFr. 600'000.–. Für die vorgesehenen Bauarbeiten 1998 Streckengleis Muttbach – Gletsch sowie Bahnhof Gletsch, wie auch für die Wiederaufarbeitung der FO-Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 4 ist diese Kapitalerhöhung dringend notwendig.

Für die Finanzierung der Verbindungsweiche DFB/FO in Realp sind bis anhin bereits SFr. 55'000.– auf das Sammelkonto einbezahlt worden.

Die Jahresrechnung 1997 wurde mit einem Verlust von SFr. 18'818.80 abgeschlossen, im Vergleich zu 1996, mit einem Verlust von SFr. 67'044.55. Hier können wir erkennen, dass wir auf dem richtigen Weg sind, um die Ausgaben unter Kontrolle zu bringen. Aufgrund des Briefes «Vision Gletsch» sind bis jetzt über SFr. 70'000.– einbezahlt worden.

Trotz der positiven Nachrichten, dass die finanziellen Mittel für die Sanierung des Scheiteltunnels zur Verfügung stehen, sollten wir trotzdem weiter versuchen, die restlichen benötigten Mittel zu erhalten, damit wir im Jahr 2000 in Gletsch einfahren können.

#### **Abteilung Betrieb & Marketing**

Am 20. Juni 1998 fuhr um 10:10 Uhr der erste Dampfzug (der neuen Saison 98) pünktlich ab der Station Realp-DFB. Während dem Monat Juni 1998 konnte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in der Beförderung der Anzahl Personen einen neuen Rekord erzielen.

Vom 23. Juni bis 25. Juni 1998 war die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zusammen mit vier dampfbahnfreundlichen Hotels am RDA Workshops in Köln, wo wir über 160 Kontakte zu Busunternehmen geschlossen haben. Es war sehr erfreulich festzustellen, wie gross auch dieses Jahr wieder das Interesse seitens der Reiseveranstalter an der Dampfbahn Furka-Bergstrecke war. Es konnten sehr erfreuliche Gespräche geführt werden. Wir hoffen, dass uns 1999 neue Busunternehmen ins Programm aufnehmen werden.

Am 10. Juni 1998 hatten wir im Feuerwehrlokal in Oberwald für den Verein Deutscher Elektroingenieure, Nürnberg einen Vortrag.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist dabei auf sehr grosses Interesse und Sympathie gestossen.

Am 27. Juni 1998 fand an der Generalversammlung der Aktionäre in Andermatt und später im «Dancing Gotthard» in Andermatt eine CD Taufe statt. Eine junge Gruppe aus dem Raum Zürich schrieb und komponierte eine CD über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Auf dieser CD befinden sich zwei Songs und eine Karaoke-Version über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Für jede verkaufte CD erhält die Dampfbahn Furka-Bergstrecke einen Beitrag zur Realisierung des Ziels «Gletsch». Die CD kann über folgende Adresse bezogen werden: Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Souvenirhandel, Postfach 49, CH-3428 Wiler b. U. oder direkt vor Ort in Realp DFB.

Im Raume Urseren und Goms werden dieses Jahr Touristische Signalisationstafeln aufgestellt. Leider konnte das Aufstellen der Touristischen Signalisationstafeln nicht vor der Betriebseröffnung erfolgen, weil bis heute noch einige Bewilligungen fehlen. Trotzdem sollte es möglich sein, dass ab Beginn der Hochsaison die Touristischen Signalisationstafeln aufgestellt werden können, welche den Weg zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke weisen.

In sämtlichen Regionalzügen der Furka-Oberalp-Bahn FO sind während der Betriebssaison 1998 Hängeplakate angebracht, welche auf eine Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke hinweisen.

Am Freitag, 3. Juli 98 ereignete sich ein Schaden an der Dampflok HG 3/4 Nr. 1. Deshalb mussten wir am Freitag / Samstag, 3./4. Juli 98 einige Züge ausfallen lassen. Mit einem Spezialfahrplan versuchten wir trotzdem, so viele Personen wie möglich zu befördern. gl/news19/ P. Zenklusen



**Endlich sind wir in Gletsch / Wallis**

Am Donnerstag, den 30. Juli 1998 konnte ein weiterer Meilenstein auf dem langen Weg zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke gefeiert werden. An diesem Tag verkehrte der erste offizielle Bauzug von Realp / Uri nach Gletsch / Wallis. Nach der Fertigstellung der beiden Niveauübergänge an der Furka-Passstrasse wurde der lang ersehnte Schienenzusammen-schluss endlich Tatsache.

**Grosser Dank**

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke möchten allen freiwilligen Mitarbeiter/-innen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) und dem Verein Furka-Bergstrecke (VFB) für ihr tolles Engagement danken, ohne das die Dampfbahn nie am Donnerstag, den 30. Juli 1998 offiziell mit dem ersten Bauzug nach Gletsch / Wallis hätte fahren können.

Jetzt, wo wir so kurz vor unserem Ziel stehen, bitten wir Euch nochmals, **alles in Bewegung zu setzen**, damit wir in 20 Monaten auch wirklich in Gletsch / Wallis mit dem **1. Personen-Zug** einfahren können.

**Abteilung ZfW**

Wegen undichten Kesselrohren mussten die Dampfloks HG 3/4 Nr. 1 und 2 abwechselungsweise ausser Dienst gesetzt und die Rohre geschweisst werden, so dass während einigen Tagen jeweils nur eine Dampflok den Dienst versehen konnte. Mit einem Spezialfahrplan war es aber trotzdem möglich, die Fahrgäste zu befördern.

An der Lok Nr. 1 kam es bei Zug Nr. 156 am 30. Juli 1998 zu einem Schaden an der Steuerung des Zahnradantriebes, worauf der

Zug nach dem Halt bei km 55 (oberhalb Tiefenbach) nicht mehr weiterfahren konnte. Nach Zurücklegung eines Fussmarsches bis zur Strasse wurden die Fahrgäste mit Autos bzw. einem Bus nach Realp transportiert. Die Komposition wurde später mit der Dampflok HG 3/4 Nr. 2 nach Realp geholt. Glücklicherweise hatte man in Chur Ersatzmaterial für die Reparatur der Dampflok HG 3/4 Nr. 1, wodurch sich der Ausfall auf nur wenige Tage beschränken liess.

**Rollmaterial**

Von der FO hat die DFB die Wagen X 4911 und X 4927 erhalten. Der Wagen X 4911 wird in Chur zum historischen CF 271 und der Wagen X 4927 wird in Realp zum Materialwagen für Wagen-Ersatzteile Gk 2618 umgebaut.

Die RhB hat der DFB den ex Hilfswagen X 9001 abgegeben. Nach Einbau eines Zahnrades wird er zum Hilfswagen X 4902 der DFB.

Von der BVZ hat die DFB den Hochbordwagen Ek 2919 erworben.

**Abteilung Bau Gletsch**

Der alte Oberbau bestehend aus B-Profilen wurde in den letzten Wochen weitgehend demontiert, sortiert und gelagert. Die gesamte Absteckung der Anlage Gletsch wurde bereits realisiert und mit der Böschungssicherung im Bereich Weiche 11 begonnen. Vom Gleise 1 wurden bereits ca. 75 m<sup>3</sup> mit Profil «C» montiert. In der Woche 33 beginnen die Montagearbeiten für die Ersatzweichen. Der Schienenwechsel von «B» auf «SBB V» wurde ebenfalls in Angriff genommen.

**Gletsch-Muttbach**

Die Strassenbauarbeiten an der Furkastrasse verhindern eine umfassende Arbeitsaufnahme an diesem Abschnitt. Die notwendigen Arbeiten können nur jeweils an Samstagen und nach Feierabend ausgeführt werden. Aus dieser Tatsache heraus ist es **enorm wichtig**, dass die **Samstageinsätze** mit grossem Mitarbeiteraufmarsch stattfinden!

Im Bereich Trasseverlegung wird in der Woche 35 der restliche Schotter aufgeführt. Weitergeführt wurden auch die Arbeiten für das Kabeltrasse. Das bestehende Streckenkabel Muttbach-Gletsch kann in beschränktem Umfang und in unmittelbarer Zukunft noch weiterverwendet werden.

**Muttbach**

Aufgrund der beschränkten Transportmöglichkeiten sind die Weichenumbauten Muttbach noch nicht in Angriff genommen worden.

**Scheiteltunnel**

Diverse Sanierungsarbeiten am Scheiteltunnel wurden begonnen. Die Mauerfugen des Ostportales wurden saniert. Die Bauarbeiten für die neue Tornische im Bereich «Portal West» sind ebenfalls Ende Woche 33 abgeschlossen. Anschliessend beginnen die Arbeiten für die Fugensanierung und Tunnelräumung. Um das Eindringen des Bergwassers im Portalbereich West zu verringern, wird der oberirdische Wasserlauf besser gefasst. Auf der gesamten Tunnelänge ist die elektrische Energieversorgung installiert worden. Mindestens für die Arbeitsbeleuchtung kann in kleinen Abständen auf das Netz zurückgegriffen werden und so wird der Einsatz von Stromaggregaten weitgehend überflüssig.

Die Vorbereitungen für die Spezialarbeiten im Scheiteltunnel (TM 0-100) laufen. Leider vergeht wertvolle Zeit während der Bau-

saison. Bekanntlich konnte die Finanzierung hierfür erst sehr spät gesichert werden. Der Beginn dieser Arbeiten ist auf Woche 35 vorgesehen.

**Station Furka**

Durch die AAM-Baugruppe sind Fertigstellungsarbeiten am Betriebsgebäude ausgeführt worden. Diese mehrjährigen Pendenzen konnten fachgerecht abgeschlossen werden. Die restlichen Isolationsarbeiten wurden durch unseren Fachmann Herr Traugott Naef ausgeführt. In den nächsten Wochen werden ebenfalls mehrjährige Pendenzen im Bereich Gleisoberbau fertiggestellt.

**Samstageinsätze**

Ein wesentlicher Bestandteil der Einsatzplanung für das Bauprogramm 1998 sind die jeweiligen Samstageinsätze der ständigen Mitarbeiter DFB, mit tatkräftiger Unterstützung der Sektionsmitarbeiter VFB. Leider sind an den vergangenen Samstagen die Sektionsmitarbeiter weitgehend ausgeblieben (Ferien, Red.). Verschiedene wichtige Arbeiten konnten nicht ausgeführt werden. Durch diesen Verzug können die Ziele für 1998 nicht erfüllt werden.

**Abteilungsleiter I+L**

In der Person von Herr Roland Keller, dipl. Ing. ETH (Steinberg), konnte endlich die Abteilung I+L mit einem Verantwortlichen Abteilungsleiter besetzt werden. Wir wünschen Roland viel Erfolg und vor allem viel Geduld bei der Ausübung seines Amtes. Die Aufgaben sind sehr zahlreich und durch die lange Vakanz besteht einiger Nachholbedarf.

**Abteilung Finanzen**

Der Stand der diesjährigen Aktien-Kapitalerhöhung 98 beträgt zur Zeit CHF 428'000.- (71,3 %) von erforderlichen CHF 600'000. Für die vorgesehenen Bauarbeiten 1998



Streckengleis Muttbach-Gletsch sowie Bahnhof Gletsch, wie auch für die Wieder- aufarbeitung der FO-Dampflok Nr. 4 ist diese Kapitalerhöhung dringend notwendig.

Für die Finanzierung der Verbindungsweiche DFB/FO in Realp sind bis anhin bereits CHF 55'000.- auf das Sammelkonto einbezahlt worden.

Aufgrund des Briefes «Vision Gletsch» sind bis anhin rund CHF 120'000.- an Spenden einbezahlt worden (Bravo)!, was uns betreffend die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur, wie auch zur Weiterführung der Bauarbeiten sehr willkommen war.

**All unseren Spendern sei nochmals bestens gedankt.**

Die Vereinbarung mit einer privaten Geldgebergruppe «IG Gletsch 2000» ist zustande gekommen. Die hiermit zu finanzierende Spezialsanierungsarbeiten im Scheiteltunnel können somit ebenfalls noch in diesem Jahr ausgeführt werden, sofern keine unvorhergesehenen baulichen Überraschungen auftreten.

Wir hoffen, dass der Rückgang unserer Fahrgäste nicht allzu stark die diesjährige Betriebsaison bestimmt, da dies unweigerlich bei den Einnahmen Lücken hinterlässt.

#### Abteilung Betrieb & Marketing

Am 22. Juli 1998 war die Dampfbahn Furka-Bergstrecke fest in der Hand der Kinder. Wir wurden vom EUROPA PARK Rust (BRD) besucht. Während 90 Minuten wurde eine fantastische Show für die Kinder geboten. Clown Peppino, die Euromaus und Globi wussten, wie man Kinder begeistern kann. Der Extra-Dampfzug war bis auf den letzten Platz besetzt. Zum Teil waren Kinder an der Kinder-Dampfparty, welche bereits zum dritten Mal teilnahmen und auch aus diesem Grund ihre Ferien im Goms oder Urseren

verbringen. Im nächsten Jahr werden wir voraussichtlich wieder «mehrere Kinder-Dampfpartys» anbieten.

#### Zwischenziel

Wie bereits am Anfang erwähnt, fand am Donnerstag, den 30. Juli 1998 in Gletsch eine Medienorientierung statt. Die Medieninformation war sehr gut besucht. Mit Foto- und Filmapparaten bewaffnet erwartete eine grosse Zahl geladener Gäste und zufällig anwesender Personen die Einfahrt des ersten offiziellen Bauzuges nach Gletsch. Diese Medienorientierung gab uns einen Vorgeschmack, was zu erwarten ist, wenn die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit dem ersten offiziellen Dampfzug in Gletsch / Wallis einfahren wird.

Das anschliessende Echo dieser Medienorientierung war sehr positiv. Wir hoffen, dass wir durch diese Medienpräsenz im Verlaufe dieser Betriebsaison noch von vielen Fahrgästen profitieren können.

Leider konnten wir im Monat Juli 1998 keinen neuen Rekord an beförderten Fahrgästen verzeichnen. Während dem Monat Juli 1998 beförderten wir 3000 Fahrgäste weniger von Realp zur Furka und wieder zurück. Dieser Rückgang mussten wir trotz doppelt so vielen Marketingmassnahmen als 1997 hinnehmen. Gründe dafür sind, dass wir dieses Jahr mehr Gruppenstornierungen (hauptsächlich von Deutschen Tourenoperatoren) haben als im letzten Jahr, an zahlreichen Tagen war Nebel in Realp, Ausfall von Dampfzügen, weil wir mit der HG 3/4 Nr. 1 und Nr. 2 Probleme hatten und weil wir seit letztem Jahr intensiv verkündeten, dass wir im Jahr 2000 nach Gletsch fahren möchten. Viele Gäste sagen sich sicher auch, dass sie die Fahrt bis zur Furka und zurück nun gemacht haben und jetzt lieber warten möchten, bis die Dampfhahn nach Gletsch fährt, bis sie uns wieder besuchen.

Trotzdem hoffen wir, mindestens das Ergebnis vom letzten Jahr an beförderten Fahrgästen erreichen können.

Wer uns bei der Akquisition von Gruppen behilflich sein möchte, kann über den Reisedienst in Oberwald das neue Informations-Handbuch für Gruppenreisen 1999 bestellen. Natürlich können für die Akquisition auch Prospektmaterial usw. bestellt werden. Die Adresse lautet:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Postfach 35, CH-3999 Oberwald / Wallis, Telefon 027/973 33 73 oder Fax 027/973 33 74.

Bereits laufen verschiedene Marketingmassnahmen für 1999 auf Hochtouren, da-

mit wir zusätzlich neue Fahrgäste zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke bringen. Ein Schwergewicht werden nächstes Jahr bestimmt wieder die zahlreichen Veranstaltungen für Kinder sein.

**Zusätzliche Fahrten** mit der Dampfbahn an folgenden Daten:

Montag bis Donnerstag, vom 31. August 1998 bis 10. September 1998

<del>Zusatz-Fahrplan Mo 31.8.-Do 10.9.98</del>			
Realp DFB	ab	15.20 Uhr	
Tiefenbach	an	15.40 Uhr	
Furka DFB	an	16.10 Uhr	
Furka DFB	ab	16.30 Uhr	
Tiefenbach	ab	16.50 Uhr	
Realp DFB	an	17.10 Uhr	

gl/news20/Pascal Zenklusen

## NEWS 17 du DFB AG

4 mai 1998

#### Actuel

Le rêve de Gletsch/Valais  
Quand j'étais enfant, j'ai aimé les plus belles histoires entre autres le conte des «mille et une nuit» et le conte d'Aladin et de sa lampe magique. Entre temps la vie m'a appris, que chaque personne possède une lampe magique, car sans cette lampe magique des personnes, nous ne pourrions pas à réaliser notre rêve d'atteindre Gletsch !!!

Un conte ?? Non au contraire un rêve: Le rêve de la force de la fantaisie, c'est dans cette force qu'ils puisent la conviction de leurs buts et le courage de se battre pour ce but et beaucoup n'ont même pas osé rêver d'atteindre Gletsch un jour!

Ce but est et reste d'atteindre Gletsch !!  
A ce jour vous avez tous déjà faits beaucoup d'efforts corporels intellectuels et financiers. Au nom du conseil d'administration et de la

direction du DFB AG, nous aimerions vous remercier avec toute notre gratitude.

Les conséquences de ne pas atteindre Gletsch en l'an 2000 seront énormes. Les jaloux se demanderont, si le rêve n'a pas été trop fou d'atteindre Gletsch ?? Non c'est plutôt que nous avons présumé des facilités. Les plans ou le rêve c'est une chose, la réalité en est une autre.

Chers amis et amies, pour réaliser notre rêve d'arriver à Gletsch à l'an 2000. Le DFB AG a besoin au minimum 1 million de francs suisses, sans cela le train vapeur de la Furka n'entrera pas à la gare de Gletsch en l'an 2000 !! Cela n'est pas une vision, mais la réalité !!

Voulons-nous cela ? Non, nous ne voulons pas que notre rêve ne se réalise pas. Combattons tous ensemble pour faire de



notre beau rêve une réalité. Si chacun de nous verse dans les prochains jours CHF 50.- sur notre compte CP 87-64086-8, nous arriverons à trouver la somme de CHF 1'000'000.- laquelle nous permettra de travailler avec toutes nos forces à la réalisation de notre but !

Ne nous laisser pas tomber !!!

### Administration

Le 9 avril 1998 à 14 H., le comité d'organisation des festivités pour l'ouverture de la ligne jusqu'à Gletsch, c'est réuni pour la première séance à l'hôtel Furka à Oberwald. Pour la direction de cette organisation, nous avons pu engager M. Bernard Kreuzer, maître de cours à l'école de tourisme à Sierre.

### Ateliers

Le team de Jakob Knöpfel a encore besoin d'environ 3 jours pour mettre en circulation les locomotives à vapeur HG 3/4 No. 1 et 2. La révision de la chaudière a nécessité plus de temps que prévu.

Pendant le week-end du 18/19 avril 1998, nous avons démonté à Coire la locomotive à vapeur HG 2/3 No. 6, pour évaluer les travaux nécessaires à la révision, pour que la HG 2/3 No. 6 puisse de nouveau circuler entre Réalp et Furka dans le courant de l'été 1998. Après les premières évaluations, nous sommes obligés de compter avec de gros travaux. Les révisions suivantes sont nécessaires: Les tiges de piston doivent être remplacées, les paliers doivent être aussi remplacés etc. etc. !!

Entre temps la direction du DFB AG a signé le contrat avec la direction du FO, pour la reprise de la locomotive à vapeur HG 3/4 N°. 4. Il n'y a plus rien qui s'oppose pour la rénovation de cette locomotive.

A première vue, le wagon voyageur ABD 4540 pourra être opérationnel pour le mois de juillet 1998 à la Furka. Avec ce wagon, la qualité de l'accueil sur la ligne sommitale de la Furka, sera encore améliorée.

### Chantiers

Ces dernières semaines les travailleurs du programme des chômeurs en fin de droit ont révisé la cuisine et la cantine du camp à Réalp, pour les mettre à disposition prête à l'emploi. La cuisine fonctionnera toute la saison, tenue par les chômeurs du programme «Furka» (par équipe).

Le branchement FO/DFB ne peut malheureusement pas être réalisé comme prévu en juin 1998, diverses mises au point techniques doivent être élucidées. A ce jour, le compte des dons pour l'achat de l'aiguillage de raccordement à Réalp, se monte à CHF 55'000.-.

Les travaux de préparation pour le programme des constructions pour 1998 ont du retard, pour la bonne et simple raison du manque chronique des moyens financiers ! Les travaux consistent à réviser les outils de travail, les appareils et les machines de construction, lesquels seront nécessaires aux travaux sur les différents chantiers de Réalp à Gletsch.

Le déblaiement de la neige et la mise en ordre de la ligne débiteront comme prévu environ à la mi-mai 1998.

Le montage du passage de la route (de la maison bleue à Gletsch) est prévu si possible avant l'ouverture du col de la Furka. Les travaux de préparation sont en cours. Le montage du passage à niveau signifie que l'interruption de la voie de Réalp à Gletsch n'existera plus et que nous disposerons d'un tracé d'environ 13 km.

Une ancienne Xmh1/2, le premier véhicule de construction du DFB sera restaurée. Ce véhicule sera utilisé seulement comme véhicule de construction sur des voies inutilisées pour les petits travaux.

Le projet «Gletsch» approuvé en février 1998 (rénovation et agrandissement de la gare de Gletsch) est consolidé par le service de l'équipement. Le programme détaillé du projet sera présenté en été 1998.

### Finances

La situation financière est tout sauf rose. Le train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka se bat avec les problèmes financiers urgents suivants:

Le DFB en ce moment n'a pas des moyens financiers propres à sa disposition pour mener à bien les investissements prévus, (restauration du tunnel de faîte, location d'une locomotive de tunnel, reconstruction du tracé Muttbach-Gletsch etc. etc. !). Pour que nous puissions arriver à l'an 2000 à Gletsch !

### Exploitation et marketing

A ce jour, 12'000 personnes ont fait une réservation pour le train vapeur. Tous les jours nous enregistrons des nouvelles réservations. Notre but est d'arriver jusqu'à fin juin à 18'000 réservations, pour qu'avec un peu de chance avec la météo nous puissions transporter 40'000 voyageurs pendant la saison. S.V.P. aidez-nous à atteindre ce but.

Le 25 avril 1998 a eu lieu à Zurich un cours d'instruction comment percevoir de l'argent, cours auquel nos collaborateurs ont été instruits sur les changements, pour promouvoir les ventes et ajustements des prix pouvoir renseigner au mieux nos clients pendant la saison de l'été. En plus le week-end du 13/14 juin 1998, aura lieu à Réalp un

cours pratique sur le service des trains pour nos collaborateurs.

Entre-temps nous avons distribué dans toute l'Europe plus de 50'000 prospectus du train à vapeur de la Furka. Ils partent comme des petits pains ! Jusqu'à fin octobre 1998, nous pensons arriver à plus de 90'000 distributions.

Au Workshop de la RDA à Cologne, nous serons présents avec les hôtels intéressés au train vapeur, dans nos uniformes, pour témoigner de notre unité. Comme déjà mentionner, il y aura des hôtels qui vendront des billets du train à vapeur de la Furka.

GI/news 17/Pascal Zenklusen

Traduction: C. Chopard

### CD über unsere Dampfbahn

Zwei Songs befinden sich auf dieser CD, sowie eine Karaoke-Version über die Furka-Bergstrecke. Für jede verkaufte CD erhalten wir einen Beitrag zur Realisierung des Ziels «Gletsch». Bezug bei: Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Souvenirhandel, Postfach 49, CH-3428 Wiler b. U. oder direkt vor Ort in Realp DFB oder Gletsch im Kiosk.



**Mir rüted uf d'r DFB**  
(The Steam Train Song)

**DanMark** featuring **JASMIN**



## Neuer Personenwagen ABD 4554

Werner Beer

Am Samstag 6. Juni 98 wurde nach rund zweieinhalbjähriger Revisionszeit durch die Mitglieder des VFB Sektion Aargau der ehemalige Brünigbahnwagen X 9951 ex BC 454 per Strassentransport nach Realp überführt. Noch gleichentags wurde er auf seine ebenfalls revidierten Drehgestelle abgesetzt. Nach ca. 5'700 Fronarbeitsstunden verlies der schmucke Wagen die Werkstatt. In Realp folgten noch einige Fertigstellungs- und Inbetriebnahmearbeiten, um dann am 14.6.98 erfolgreich die Probefahrt zur Furka zu unternehmen. Die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) erfolgte am Dienstag 16.6.98 ohne jeglichen Mangel. Der Wagen steht seit der Betriebsaufnahme am 20.6.98 im Planeinsatz.

### Etwas Geschichte

Der Wagen BC4, mit der Nummer 454 stammt aus einer Serie von 9 Wagen, die von der Brünigbahn SBB (einzige Meter-

spurbahn) in den Jahren 1927-1930 von der SIG, Neuhausen beschafft wurden. Die Serie erhielt die Nummern 451 bis 459. Die 16 Tonnen schweren Wagen wurden 4-achsig mit Chassis und Sprengwerk und verblechtem Holzkasten gebaut. Der Wagen hat eine Gesamtlänge über Puffer von 14,53m und eine Kastenlänge von 14m. Die zwei Drehgestelle haben einen Achsstand von 1,8m und einen Drehzapfenabstand von genau 10m. Das Drehgestell unter dem C-Abteil trug ein Bremszahnrad System Riggerbach zwischen den Achsen. Wie zu damaliger Zeit üblich, befinden sich die Wageneinstiege stirnseitig von den offenen Plattformen her. Der Wagen war in ein 2. Klasseabteil mit 12 Sitzplätzen (6 Raucher und 6 Nichtraucher), ein WC mit Vorraum und in den 3. Klasseabteil mit 39 Sitzplätzen (24 Raucher, 15 Nichtraucher) aufgeteilt. Alle Abteile, auch Raucher/Nichtraucher, waren durch Wände und Türen abgetrennt. Die 2. Klasseabteile wiesen



ABD 4554 bereit für die Probefahrt in Realp Foto: W. Beer

gepolsterte Sitze, Gepäckablagen und Holzwände, teilweise mit Plüsch belegt, auf. Die Passagiere in der 3. Klasse mussten sich mit Holzbänken begnügen. Der Wagen war mit elektrischer Beleuchtung und Heizung ausgerüstet und hatte Rahmensenkfenster mit Sonnenstoren.

1958 wurden die Wagen von 2/3. Klasse in 1/2. Klasse AB4 umbezeichnet. 1962 nochmals Umzeichnung in AB. Zwei Wagen aus dieser Serie, die Nummern 457 und 459 wurden im Jahre 1954 in reine 3. Klassewagen C4 796 und 797 umgebaut. Alle 9 Wagen taten ihren Dienst als Personenwagen bis 1970. Danach wurden sie in Dienstwagen X für diverse Zwecke umgebaut.

Aus dem Personenwagen 454 wurde im Jahre 1971 ein Reparaturwagen für den Fahrleitungsdienst mit der Nummer X 9951, der seine Aufgabe bis ins Jahr 1994 erfüllte. Am 24.4.1992 wurde an diesem Wagen nochmals eine Revision R3 ausgeführt. Am 13.5.1995 kaufte die DFB den Wagen

und dieser gelangte am 19.6.95, in Luzern auf einen Rollschimmel der SBB verladen, nach Goldau in die DFB-Werkstätte. Dort wurde das Chassis revidiert und die Bremsanlage, das Bremszahnrad, die Puffer und die Kupplungseinrichtung an unsere Normen angepasst. Bereits am 18.11.1995 wurde der Wagenkasten mit Chassis, jedoch ohne Drehgestelle mit einem Strassentiefgänger in die VFB-Werkstatt Aarau gebracht. Hier erfolgte die Revision und Anpassung des Wagenkastens und der Einbau der gesamten Inneneinrichtung.

### Konzept

Der Wagen wurde in einen Typ ABD umgebaut d.h. er besitzt ein Abteil 1. Klasse mit 12 gepolsterten Sitzplätzen, ein Abteil 2. Klasse mit 32 Holzsitzbänken und dem Gepäckabteil mit Zugführernische und Notfallmaterialschränk. Er wird mit 1 bis 2 reinen 2. Klassewagen die zweite Stammkomposition hinter einer HG 3/4-Dampflokomotive bilden. Eine Komposition sollte möglichst



Der zerlegte Holzkasten ex Brünig SBB BC 454 in Werkstatt Aarau Foto: W. Beer



aus 4-Achswagen bestehen, da sie ein bedeutend günstigeres Verhältnis - Wagen-gewicht pro Sitzplatz - im Gegensatz zu den Zweiachswagen aufweisen, was auf

der Bergfahrt in 110% Steigung entscheidend ist. In besonderen Fällen kann der ABD-Wagen auch einzeln eingesetzt werden, da er alle betrieblichen Bedürfnisse abdecken kann.

### Revision im Überblick

Folgende Revisionsarbeiten wurden ausgeführt:

Drehgestelle:	Einbau eines Bremszahnrad System Abt	teilweise Goldau
	Anpassung der Bremsanlage	Goldau
	Anpassung des Drehgestellrahmes	Goldau
	Allgemeine Revision der Lager, Achsen und Blattfedern	Goldau
Chassis:	Umbau der Bremsanlage von Druckluft auf Vakuum DFB	Goldau
	Kupplungseinbau DFB	teilweise Goldau
	Montage von Puffer DFB	
	Einbau von Luftleitungen, Notbremsventilen	Goldau
	Einbau der elektrischen Leitungen	
	Neubau der Plattform, Trittbretter und Geländer mit Schutztüren	
Kasten:	Allgemeine Revision und Neuanstrich	Goldau
	Verschliessen der Durchbrüche im Dach	
	Versetzen und revidieren der Fenster	
	Einbau von 2 Gepäckschiebetoren	
	Aussenverblechung und Holzkonstruktion überprüfen und teilweise ersetzen	
	Anbringen des Aussenanstrichs und der Beschriftung	
Innenausbau:	Revision und Anpassung einer Holz- und Polsterbestuhlung	
	Revision und Umbau aller Gepäckablagen	
	Einbau neuer Wand- und Deckenverkleidungen	
	Aufarbeitung des Bodenbelags	
	Neubau der Abteilwände mit Türen	
	Einbau einer neuen Beleuchtung mit Batterieladung	
	Einbau von Lautsprechern	
	Revision der Dachlüfter	
	Planung und Einbau einer Dampfheizung	
	Revision der Sonnenstoren	
Neubau von Fenstertischen		
	Aufarbeitung und Montage von Abfallbehältern	
	Herstellung und Montage der gesamten Gepäckraumrüstung	

Beachten Sie bitte das umfangreiche Souvenirsortiment in den beiden DFB-Kiosken Realp und Gletsch. Neue zusätzliche Artikel! Ein Besuch lohnt sich!



Der Entscheid, eine ganze Wagenrevision mit unserer Sektion durchzuführen, war eine absolute Herausforderung. Bis anhin hatten wir in unserer Werkstatt Einzelteile für Barrierenanlagen, Weichenantriebe, Weichenlaternen, das Stellpult für die Station Furka, diverse Signaltafeln, die Perronlampen der Station Realp und Aussichtswagensitzbänke revidiert und hergestellt. Der heute noch verwendete Billetschalter und der zweite Schlafcontainer neben der Remise für das Lokpersonal waren dann schon etwas grössere Brocken. Doch die Fähigkeiten, die Begeisterung und Motivation unserer zahlreichen Mitglieder versprachen Erfolg für dieses Unterfangen.

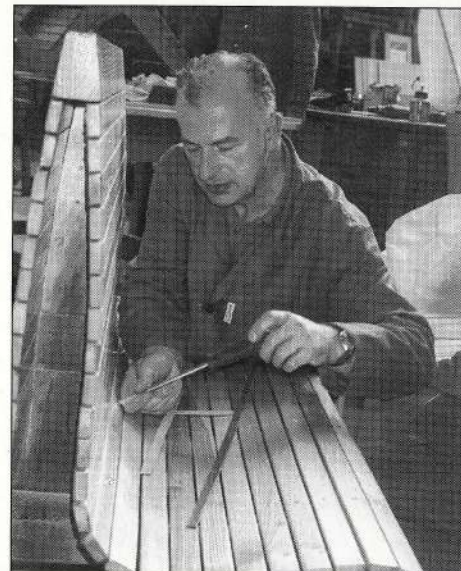
Am 12.1.96 fand die erste Projektsitzung in Aarau statt. Der DFB-Wagenchef Armin Brüngger hat für die Revision alle nötigen Arbeiten aufgelistet und an der Sitzung wurden alle Arbeitsschritte besprochen, Verantwortliche bestimmt und ein erster Terminplan vorgegeben.

### Nun geht es los

Noch im Dezember 1995 haben unsere Mitglieder begonnen, die Aussenhaut des Brünigwagens zu entfernen und zu markieren. Sämtliche Teile der Innenverkleidung (HartpavateX) wurden entfernt und die Fenster samt Sonnenstoren ausgebaut. Die Eingangstüren und die Verkleidung der Wagenstirnseiten wurden ebenfalls entfernt. Der Wagen präsentierte sich als leeres Gerippe. Wie gehofft und erwartet befanden sich die Holzteile in guten Zustand, nur vereinzelte Teile im Fensterbankbereich mussten ersetzt werden.

Während den Demontearbeiten wurde bereits begonnen, Teile die unverändert wieder eingebaut werden können, aufzuarbeiten. Das betrifft die hölzernen Fenster-rahmen, die Sonnenstoren, die Fenster-scheren, die Aussentüren und die in Messing gefassten Fenster. Die Holzbank-equippe begann sich den aus dem SGA-

Wagen gewonnenen Holzbänken anzunehmen. Die vorhandenen Kunststoffüberzüge, die wir für einen anderen Zweck gerne abgeben, wurden entfernt und die Bankgestelle gerichtet und neu verleimt. Die Bänke wurden mit neuen Eschenholzlättli versehen. Die vielen Hundert Latten, die an zwei Samstagtagen zugeschnitten und gehobelt wurden, sind von den Mitgliedern sauber verschliffen und mehrmals lackiert worden. Anschliessend erfolgte die Montage der Latten auf den Gestellen mit Messing-schrauben.



Die Dachkonstruktion ist nachgebessert und wo nötig ergänzt worden. Die Dachhaut aus Alu-Blech konnte belassen werden. Die quer zum Wagen verlaufenden Dach-profile wurden gelöst, gereinigt, geprüft und wieder niedergeschraubt. Die Fugen zu den Blechen hat man dabei sorgfältig gereinigt und mit Silikon abgedichtet. Unzählige Löcher im Dach, von der Schraubbefestigung der vorgängigen Dachaufbauten herrührend, wurden fachmännisch verschlossen und abgedichtet. Die 4 Dachlüfter, die zuvor sauber geputzt, gerichtet und gesandet



wurden, hat man aus Transportprofilgründen erst in Realp montiert.

Im Eingangsbereich fallen die neuen Plattformbretter sowie die aufgearbeiteten Trittbrettkonsolen auf, die mit neuem Eichenholz und mit verzinkten Kantenschutzprofilen belegt sind. Wie in früheren Zeiten sind die Plattformen mit schwenkbaren Türchen abgesichert um den Fahrgästen den Aufenthalt während der Fahrt zu gestatten. Die Türchen sind nach alten Vorbildern aus Stahlprofilen neu angefertigt worden.



Viel Aufwand erforderte der Aufbau des Wageninnenraumes. Der Kunststoffboden hatte einige Schraubenlöcher und Fugenrisse und war teilweise verschmutzt. Wir konnten einen Bodenleger und ein Reinigungsinstitut gewinnen, uns den in der Substanz einwandfreien Boden aufzuarbeiten und zu reinigen. Nach dieser Kur, mit anschliessender Oberflächenversiegelung präsentierte sich der pflegeleichte Boden wieder wie neu.

Der Innenraum wurde durch Einbau von Zwischenwänden in die Passagierräume

und den Gepäckabteil unterteilt. Diese Wände sind aus 30mm Eichenhölzern aufgebaut, verzäpft und verschraubt. An bestimmten Stellen sind zusätzliche Pfosten und Sprossen eingefügt, um den Sitzbänken, Gepäckablagen und den Gepäckraumeinbauten die erforderlichen Befestigungspunkte zu gewährleisten. In diese Zwischenwänden wurden alte Abteiltüren eingepasst. Dieselben wurden mit neuen Futtern und Randleisten belegt. Die Schlossapparate, Schliessbleche und die Drückergarnituren sind Teile aus Abbruchtüren die fachmännisch aufgearbeitet worden sind.

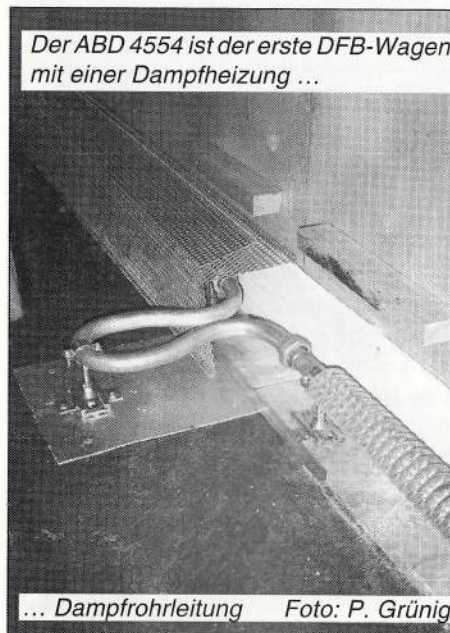
Der ganze Innenraum wurde mit mehrfach verleimten Birkensperrholz (wasserfest) ausgekleidet. Das beidseitig lackierte helle Sperrholz ist sehr widerstandsfähig und verleiht dem Raum ein freundliches Aussehen. Auch die Dachinnenverkleidung aus Hartpavatexplatten musste neu eingepasst werden und wurde nach deren Montage mehrfach weiss gestrichen, wodurch das Innere zusätzlich an freundlichem und hellem Aussehen gewann. Aufwendige Massarbeit waren die vielen Eichenabdeckleisten und -Profile, die mit viel Liebe zum Detail mit schönen Linsenkopf-Messingschrauben montiert wurden. Die wunderschönen Messingdachlüfter verleihen dem gediegenen Innenraum eine besondere Note.

In der Beschaffung der 1. Klassetzgruppe (12 Sitze) hatte sich noch einiges geändert. Die anfänglich aus einem Abbruch SGA-AB4 gewonnenen 1. Klassetze haben wir wieder beiseitegestellt, da wir von der Berninabahn eine sehr gut erhaltene Sitzgruppe übernehmen konnten. Sie war erfreulicherweise mit wenig Reinigungs- und Ausbesserungsaufwand für unseren Wagen einsetzbar. Einzig die Armlehnen mussten neu überzogen werden. Die gusseisernen Gepäckablagen der ersten Klasse stammen aus dem in der ehemaligen Werkstätte Oensingen abgebrochenen NStCM-

Wagenkasten (Nyon St.-Cergue). Der zweite Wagenkasten, von unserer Sektion gerettet und wieder aufgebaut, dient uns bekanntlich als Werbefahrzeug.

Unseren Fahrgästen werden die sauber verarbeiteten eleganten Fenstertische in Eschenholz und einer passenden Kantenschutzleiste auffallen. Unter den Tischen befinden sich Abfallbehälter aus alten SBB-Leichtstahlwagen. Sauber geputzt und altmessingfarben eloxiert passen die Abfallbehälter gut zum Stil des Wagens.

Ein harter Brocken, mit viel Planungsaufwand und Detailabklärungen erwies sich das Gepäckabteil mit den Schiebetoren. Nach dem Grundsatzentscheid, welches Abbruchtor für unsere Zwecke in Frage kommt, wurde mit der Kastenvorbereitung begonnen. Im Dachbereich musste der Längsträger angepasst werden, um die Dachlaufschiene für die Tore zu befestigen. Links und rechts der Toröffnung sind



je ein Stahlpfosten eingebaut, welche die Schloss- und Blockierelemente tragen. Die Tore selbst wurden mit neuen Blechen und Kantenschutzprofilen sowie neuen bruchsicheren Scheiben versehen. Kastenseitig musste die anschliessende Aussenwand mit dem schmalen Fenster nach innen versetzt werden, um dem Tor den nötigen Verschieberaum zu gewähren. Der Gepäckinnenraum wurde schlicht mit Platten verkleidet, die gebrochen weiss gestrichen wurden. Der Raum ist seinem Zweck entsprechend ausgestattet: Er hat einen Kasten mit Tablaren und dem Putzmaterial, ein Tisch mit Beleuchtung, ein Dokumentenfach mit abschliessbarem Kasten und einem Hocker. Wichtig in Notfällen ist der Ersthilfe-Schrank, der gut zugänglich im Gepäckraum plaziert wurde.

Die Elektroinstallation musste gänzlich neu nach den DFB-Normen aufgebaut werden. Die Beleuchtung wird von der 24V-Bordbatterie gespeist. Die Lampen können im Zugführerabteil mit einem Schalter eingeschaltet werden. Ebenso ist das Schalten der ganzen Zugsbeleuchtung von dieser Stelle aus möglich. Alle Klemmen und Sicherungen sind übersichtlich in einem Schaltkasten unter dem Zugführertisch zusammengefasst. Unser ABD besitzt als erstes DFB-Fahrzeug eine Batterieladung ab Alternator, der mit einer Riemenübersetzung von einer Achse angetrieben wird. Die Übersetzung ist so gewählt, dass die Batterieladung schon bei geringen Fahrgeschwindigkeiten in der Zahnstange einsetzt. Die Passagierräume sind mit einem Lautsprecher für Durchsagen ausgerüstet.

Neuland wurde mit der Planung, Beschaffung und dem Einbau der Dampfheizung betreten. Die Heizung wird mit Frischdampf von der Lokomotive über zwei Leitungen versorgt. Der Dampf gelangt in die Heizrohre und erwärmt diese rasch. Die Wärme-



verteilung im Wagen geschieht mittels Rohr und Kühlrippen, die abgedeckt unter den Fenstern durchgeführt sind. Der Dampf wird darin allmählich kondensieren und das Wasser fliesst zu den Kondensatablassventilen, die automatisch öffnen und schliessen. Die Lokomotive muss daher nur das zu Wasser kondensierte Dampfolumen nachspeisen, was für die Kesselleistung unbedeutend ist.

Die gesamte Aussenverblechung wurde von einem Sponsor abgelautet, grundiert und gespritzt. Die Bleche und Profile wurden vorgängig genau bezeichnet. Nachdem alle alten Schraubenlöcher verschlossen und das nackte Kastengerippe gereinigt und imprägniert wurde, mussten zuerst die revidierten Fensterscheren eingebaut werden. Anschliessend begann die aufwendige Wiedermontage der Aussenhaut. Für den optimalen Schutz gegen Fäulnis wurde unter jede Deckleiste der Aussenverblechung ein Dichtband geklebt, das bei Feuchtigkeit aufquillt und perfekt dichtet. Alle Befestigungsschrauben der Aussenwände sind rostfrei.

### Endspurt

In der Schlussphase der Revision trafen erwartungsgemäss alle «vergessenen oder unvorhergesehenen» Arbeiten aufeinander. Das probelhalber Untersetzen eines Drehgestelles am 14.3.98 unter den angehobenen Wagenkasten zwecks Überprüfung der Auslenkungsfreiheit bei der Kurvenfahrt zeigte uns, dass die Anschläge für den Drehgestellrahmen noch anzupassen waren. Beim Einbau der Kupplungen mit Wiege und der Puffer passte einiges nicht ganz zusammen. Ein Spezialeinsatz einiger unermüdlicher Mitglieder löste auch dieses Problem.

In den letzten Wochen vor dem Ablieferungstermin des Wagens legten wir dann einige zusätzliche Schichten ein, so auch an einigen Samstagen und ab ca. Mitte Mai bis am Donnerstag den 4.6.98 teilweise jeden Abend. Viele kleine, zeitraubende Arbeiten waren noch zu erledigen. So reichte die noch verbleibende Zeit nicht mehr, die zwei Gepäcktore vor dem Transport des Wagen nach Realp fertigzustellen.



Das Werkstatt-Team der Sektion Aargau

Foto: Werner Beer

Wir entschieden, die beiden Tore in unserer Werkstätte in Aarau fertigzustellen und diese nachzuliefern.

### Apéro

Am Freitagabend den 5.6.98 luden wir schliesslich alle Mitglieder und Sponsoren zum Roll-out-Apéro in die Werkhalle in Aarau ein. Unser Präsident G. Aellen dankte allen für die Unterstützung und die Mithilfe, ohne Sie alle ein solches Werk nie möglich gewesen wäre. Werkstattleiter Werner Beer streifte kurz die Geschichte des Wagens, zeigte den Ablauf der Revisi-

on auf und wies auf die noch kommenden Termine hin. Ernst Brunschweiler entfernte anschliessend eine Abdeckung der Wagenbeschriftung und Heiri Ott brachte unter Applaus das Revisionsdatum «REV Aa 5.6.98» am Chassisrahmen an. Am folgenden Tag, Samstag den 6.6.98 war der Transport des Wagens nach Realp geplant.

### Transport

Bereits um 07:00 Uhr begannen wir mit den Vorbereitungen für den Verlad des Wagens. Im Gegensatz zum Transport des Wagens nach Aarau im November 95, wo



ABD-Spezialtransport in der Schöllenen

Foto: Werner Beer

ein Pneuroman den Wagenkasten in die Halle schwenkte, wurde diesmal der Wagen an seinem Standplatz in der Halle mittels Hallenkran und den elektrischen Hebeböcken auf ca. 1m Höhe angehoben. Mit vereinter Muskelkraft wurde der lenkbare Strassentiefgänger unter den Wagen manövriert. Sachte setzten wir den Wagenkasten ab und lenkten das ganze langsam zum Halleneingang. Ab dort zog der Lastwagen, auf den vorgängig die Drehgestelle und alles Kleinmaterial verladen wurde, den Anhänger behutsam aus der Halle. Nach dem obligaten Gruppenbild fürs Album

machte Ruedi Baumann den Konvoi startklar. Bei schönstem Wetter und vielen, stauenden Gesichtern, führte die Fahrt möglichst werbewirksam durchs Suhrental bis Sursee. Ab dort auf die Autobahn Richtung Luzern, mit einem Zwischenhalt bei der Raststätte Schattdorf. Sofort wurden wir umlagert von Fotografen und Neugierigen, welchen umgehend Prospektmaterial und Fahrpläne in die Hände gedrückt wurden. Ohne Probleme und in meisterhafter Manier führte unser Chauffeur die kostbare Fracht nach Realp zum Depot. Unverzüglich wurden die Vorbereitungen

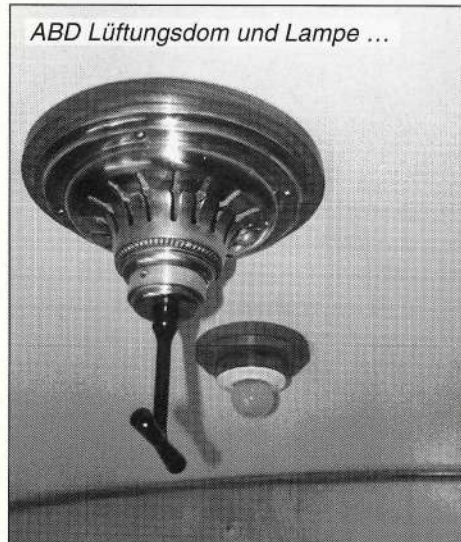


für den Ablad getroffen. Ähnlich wie in Aarau, halfen Hebeböcke den Wagen auf seine eigenen Drehgestelle abzusetzen. 13 Stunden nach Arbeitsbeginn in Aarau stand unser ABD 4554 auf DFB-Geleisen.

### Inbetriebnahme

In der Woche vom 8.6. bis 13.6.98 erfolgte der endgültige Zusammenbau des Wagens. Bremsgestänge, Kupplungen, Puffer, Gepäcktope und die Dachlüfter wurden montiert. Am Samstagabend den 13.6. 98 waren alle Arbeiten abgeschlossen. Bei schönstem Wetter erfolgte dann die erste Probefahrt hinauf zur Furka, nachdem bei vorherigen Probefahrten in der Adhäsionsstrecke und im Zahnstangenteil vor der Wilerbrücke die volle Tauglichkeit der Bremsen und des Fahrwerkes geprüft und eingestellt wurde. Wie erwartet, ergaben sich keinerlei Probleme bei dieser Testfahrt.

Für die offizielle Abnahme des Brünig ABD durch das BAV am geplanten Dienstag 16.6.1998 stand nun nichts mehr im Wege. Noch am selben Nachmittag erreichte uns die freudig erwartete Meldung der erfolgreichen Abnahme aus Realp.



ABD Lüftungsdom und Lampe ...

### Aufatmen und Freude

Ein weiterer Meilenstein der nun bald viereinhalbjährigen Werkstattgeschichte der Sektion Aargau ist erreicht. Wir dürfen stolz sein! Wir wollen allen, die in irgendeiner Weise an diesem Werk gearbeitet oder es unterstützt haben, danken! Mit Stolz und Dankbarkeit können wir auch feststellen, dass wir unser Ziel, die Revision des Wagens vollständig innerhalb unserer Sektion finanzieren zu können, erreicht haben. Die symbolisch verkauften Sitzplätze, die Sponsoren von Materialien und Dienstleistungen, der Mitgliederbeitrags-Anteil, unsere intensive Öffentlichkeitsarbeit an verschiedenen Veranstaltungen wie z.B. an der «Badenfahrt» und die von unsern Mitgliedern erbrachten 5'700 Fronstunden haben die Ausgaben der Wagenrevision vollständig abgedeckt!

### Zukunft ?

Diese Frage ist schnell beantwortet. Der zweite baugleiche Brünigwagen, der bis heute in unserer Werkhalle als Kaffeestube, Verpflegungsstätte und Vereinslokal gleichermaßen diente, hat ausgedient. Er

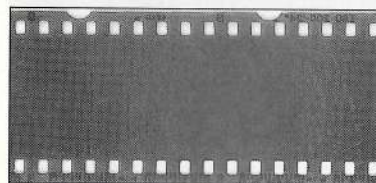


... ABD Sicherungskasten

wird bei Erscheinen dieser Nummer bereits teilweise zerlegt sein und verschiedene Teile werden in Aufarbeitung sein. Unser Ziel ist es, den Wagen als reinen Zweitklasswagen B 4253 in der gleichen Qualität und ohne Kostenfolge für die DFB bis Mai 2000 nach Realp zu liefern.

Folgende Personen haben durch den symbolischen Kauf eines oder mehrerer Sitzplätze diese Wagenrevision ermöglicht:

Anliker Urs	Dössihubelstrasse 3	5014	Gretzenbach
Baur René	im Hard 4	5016	Obererlinsbach
Beer Christian	Lochmatt 30	5033	Buchs
Binggeli Walter	Halackerweg 10	4492	Tecknau
Bischof Erich	Hotzenwiese 9	8133	Esslingen
Böss Thomas	Jakob-Bächlistrasse	5033	Buchs
Erismann Alex	Sandstrasse 10	5412	Gebenstorf
Egelhof Erich	Wiesenlaufalstrasse 98	D-73614	Schorndorf-Haubersbronn
Falch Friedrich	Schlackenhof 8	D-95478	Kemnath
Gasser Siegfried	Höheweg 10	2553	Safnern
Gerber Ernst sel.			
Jeger Josef	Ghürschmatt 5	6405	Immensee
Keiser Rita	Steinachermattweg 7	5033	Buchs
Kelterborn Peter	Oberalpstrasse 44	4054	Basel
Kern Hanspeter	Safenwilerstrasse 10	5742	Kölliken
Kneubühler Franz	Selbachweg 1	5016	Obererlinsbach
Lüthi Fritz	Maihuserstrasse 16	5737	Menziken
Meier Ernst	Zelglistrasse 19	5620	Bremgarten
Merz Peter + Erich	Eigerweg 22	3073	Gümligen
Obrecht Caroline	Giessenstrasse 15	8952	Schlieren
Räber Anton	Hauptstrasse 14	5726	Unterkulm
Regionalgruppe	Berlin	D-10623	Berlin
Regionalgruppe	München	D-80335	München
Rüegger Jakob	Hauptstrasse 45	5212	Hausen
Spreuer Werner	Haldenstrasse 362	5512	Wohlenschwil
Stauber Heinz	Tüelenstrasse 79	5732	Zetzwil
Streiff Walter	Oberdorfstrasse 50	5621	Zufikon
von Wartburg Jürg	Lindhübelstrasse 161	5724	Dürrenäsch
Voser Peter	Stadtturmstrasse 19	5400	Baden
Weisshaupt Reinhard	Gartenstrasse 5	5430	Wettingen
Widmer Alfons	Steinenbühlstrasse 15b	5417	Untersiggenthal
Winiger Paul-Martin	Steinermattstrasse 23	5452	Oberrohrdorf
Wirz Karl-Heinz	Langhagstrasse 34	4410	Liestal
Wanger Fredy	Hardstrasse 41	5430	Wettingen

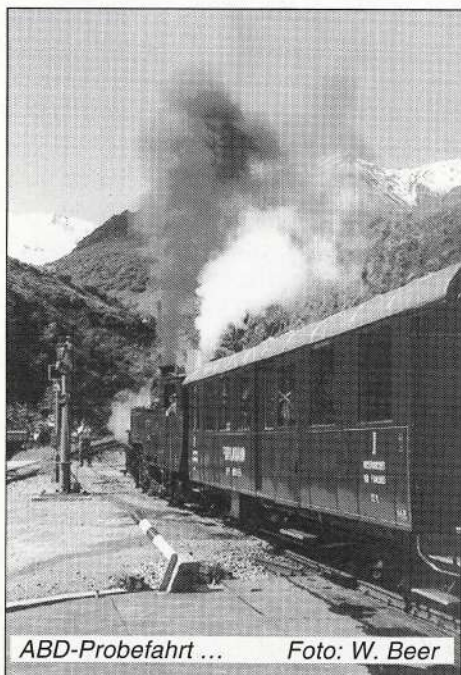


Für verschiedene anstehende Werbemassnahmen aber auch für die Berichterstattung z.B. im Mitteilungsblatt suchen wir immer wieder gute Fotos von der Dampfbahn. Haben Sie uns ihr Bild auch schon zugestellt! Siehe auch Seite 10.



Folgende Firmen/Personen haben durch Ihre Spende von Material oder einer Dienstleistung diese Wagenrevision ermöglicht:

Benz Walter	Probstbergstrasse 10	5312	Döttigen
Brüngger Armin	Statiun/Staz	7505	Celerina
Dürr Max, Küchenbau	Hüssiweg 14	4802	Strengelbach
Epos Verzinkerei, Hr. Wenzinger	Mühleweg 1	4658	Däniken
Ferrum AG, Hr. Loosli	Industriestrasse 11	5503	Schafisheim
Finochiaro Bodenleger	Buchserstrasse 17	5000	Aarau
Kerber Rolf	Riedstrasse 10	8953	Dietikon
Kuratte AG	Baslerstrasse 23	5080	Laufenburg
Kyburz Schrauben + Drehteile	Zugerstrasse 57	6340	Baar
Lenz, Möbelstoffe	Flückenstrasse 636	5616	Meisterschwanden
Maurer Spritzwerk	Dorfstrasse 575	5728	Gontenschwil
Ming Fred	Rösslimatte 8	5615	Fahrwangen
Mondelli Reinigungen	Herzogstrasse 6	5000	Aarau
Mühlebach Niklaus	Oberfeld 12	5306	Tegerfelden
Schmid-Rhyner, Hr. Weiss	Industriering 29	8134	Adliswil
Schwarz Stahl, Max Schwarz	Industriestrasse 21	5600	Lenzburg
Suter Hans	Rossweidstrasse 3	5621	Zufikon
Verzinkerei Wettingen, Hr. Ueltschi	Jurastrasse 56	5430	Wettingen
W Flückiger, Tisch+Stühle	Steinacherweg 319	5316	Leuggern
Wego AG Holzparadies, E. Gäng	Talstrasse 69	4343	Etzgen



ABD-Probefahrt ... Foto: W. Beer



... neues ABD-Logo Foto: Grünig

Folgende Mitglieder der Sektion Aargau haben die Revision am ABD 4554 ausgeführt:

Allen Gérard	Juraweidstrasse 26	5023	Biberstein
Baumann Ruedi	Kapellenweg 9	5600	Lenzburg
Baur René	Wannenrainweg 2	5745	Safenwil
Beer Werner	Gartenweg 8	5034	Suhr
Benz Walter	Probstbergstrasse 10	5312	Döttigen
Bertschi Hansjörg sel.	Nigglistrasse 25	5200	Brugg
Bisig Felix	Fabrikweg 17	5033	Buchs
Böss Walter	Mitteldorf 8	5102	Rupperswil
Brunschweiler Ernst	Tannenweg 3	5605	Dottikon
Danckwardt Christoph	Juchstrasse 2	5436	Würenlos
Fischer Martin	Juraweg 16	5603	Staufen
Hasler Urs	Ahornweg 17	5022	Rombach
Hintermann Robert	Holzstrasse 28	5036	Oberentfelden
Keller Thomas sel.	Haselstrasse 7	5422	Oberehrendingen
Lehner Heinrich	Schützenweg 196	5722	Gränichen
Meier Ernst	Zelglistrasse 19	5620	Bremgarten
Ming Fred	Rösslimatte 8	5615	Fahrwangen
Niedermühlbichler Otmar	Industriestrasse 11	5033	Buchs
Oester Abraham	Stoltenweg 10	5703	Seon
Ott Heinrich	Sonnfeldstrasse 20	4632	Trimbach
Rüegger Jakob	Hauptstrasse 45	5212	Hausen
Salzmann Hans-Rudolf	Buchenweg 3	5213	Villnachern
Schmid Ernst	Dorfstrasse 12	4492	Tecknau
Schneider Edi	Hofackerstrasse 4	5073	Gipf-Oberfrick
Schober Franz	Husmatt 4 c	5405	Dättwil
Schuler Josef	Aaraustrasse 6	5200	Brugg
Stäger Hans	Aaraustrasse 5	5023	Biberstein
Staiger Rudolf	Ettenbergstrasse 51	4658	Däniken
Stauber Heinz	Tüelenstrasse 79	5732	Zetzwil
Steiner Fred	Nelkenstrasse 2	5212	Hausen
Stirmemann Beat	Kirschenweg 9	5034	Suhr
Suter Hans	Rossweidstrasse 3	5621	Zufikon
Unterweger Heinz	Dossenstrasse 28	5000	Aarau
Wipf Hans	Mitteldorfstrasse 47	5704	Egliswil



Die ABD-Gruppe Sektion Aargau hatte das grosse Glück, in einer ideal eingerichteten Halle ihr Werk zu vollbringen. Durch die vorzüglichen Bedingungen (Raumgrösse, zentrale Lage), gleichzeitig mehrere Arbeiten ausführen zu können, konnte das grosse Projekt abgewickelt werden. Die Leute waren stets motiviert ... vorbereiten der Innenverschalung (Dachhimmel)

Foto: Werner Beer



Anmerkung der Redaktion:

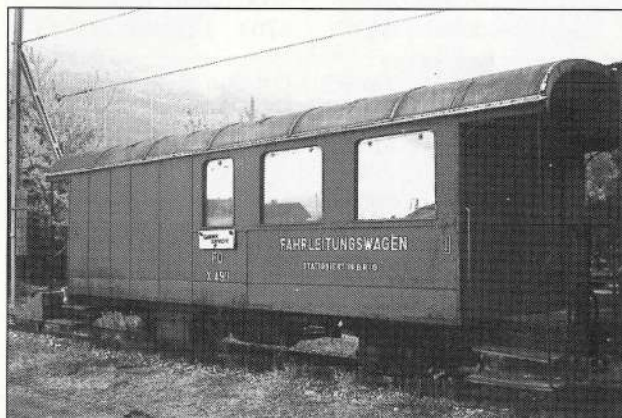
## Wagenbeschriftung

Der neue Personenwagen ABD 4554 ist versuchsweise mit einer neuen «alten» Beschriftung versehen (gelb mit orangen Schatten). Die Wagenklasse ist in römischen Schriftzeichen (I / II) angebracht. Mit einer Fahrgastbefragung will man erfahren, wie der neue mögliche Namenszug und das Gesamtschriftbild von den Passagieren aufgenommen wird.

Nach der Umfragenauswertung wird mit der Furka-Oberalp-Bahn über eine mögliche Umbezeichnung verhandelt. Siehe auch Bild auf Seite 46.

## Technische Fahrzeug-Nummer

In bisherigen Verzeichnissen ist die technische Bezeichnung des neuen ABD mit 4540 aufgeführt. Um die ehemalige Stamm-Wagennummer in die Numerierung einzubinden und gleichzeitig eine strukturierte Nummernaussage machen zu können, sind oder werden einige DFB-Fahrzeuge umbeschriftet. Grundsätzlich gelten die eigenen Nummernschema der DFB.



Der FO-Hilfswagen X4911 (ex C 202) konnte durch die DFB übernommen werden und wird in der Werkstätte Chur einer totalen Revision unterzogen. Er wird mit Sitzen der 3. Klasse (Holzbänke) und einem Dienstabteil ausgestattet. Fachleute und Helfer werden ab Oktober dringend gesucht, um rasch das Projekt zu verwirklichen.

Foto: Stefan Isenschmid

Durch die DFB

## Übernommene Fahrzeuge

- Erst kürzlich konnte von der BVZ der 2-achsige, braune Hochbordwagen X 2919 (ex Ek 2501) erworben werden. Der 1889 von SIG für LD (Landquart-Davos-Bahn) erbaute Wagen wechselte 1899 zur RhB, 1913 an die BFD (Bau der Strecke), 1936 an FO, 1955 an VZ/BVZ.
- Der nach Chur mitgeführte Hilfswagen FO X 4911 (beladen mit Dampflokersatzteilen) ist inzwischen von der DFB übernommen worden und wird in Chur zu einem BD (2. Klassewagen mit Dienstabteil) aufgearbeitet. Lesen Sie auch den Bericht und Aufruf in dieser Nummer.
- Übernommen wurde auch der geschlossene 2-achsige Güterwagen FO Gk 2618 (ex FO 4418). Er soll in etwa den gleichen Zustand gebracht werden, wie der 1988 von der Sektion Bern renovierte Güterwagen Gk 2616 (ex FO Gk 4416). Er wird als Lager für Rollmaterial-Bestandteile dienen.

## Bearbeitung/Ausführung Sektion Zürich

**Projekt:** Die Draisine war eines der ersten Baufahrzeuge, das die DFB besass. Seit längerer Zeit konnte das Fahrzeug aber nicht mehr eingesetzt werden. Eine Total-Revision war dringend nötig. Ich erinnere mich noch sehr gut daran, als mir gesagt wurde, «für ca. SFr. 1'500.– könnte man die fehlende Kabine ersetzen und das Fahrzeug einsatzbereit machen». Weit gefehlt, was der folgende Bericht zeigen soll. Abklärungen über die Zuständigkeiten usw. zogen sich über Monate dahin, bis entschieden wurde, dass die Sektion Zürich die Revision und auch die Finanzierung übernimmt. Am 25.03.98 fand in Arth-Goldau eine Besichtigung statt mit Vertretern der Sektion Zürich und Manfred Willi als Vertreter der Bauabteilung. Besprochen wurden sowohl die technischen Probleme, der Arbeitsumfang und die Ausführung.

**Organisation:** Wir bildeten ein Projektteam unter der Leitung von Toni Hobi, einem Verantwortlichen für die Finanzen und 4 Mitarbeitern. Ernst Marthaler, in Besenbüren AG, stellte uns freundlicherweise seine Werkstatt zur Verfügung.

**Budget:** Es zeigte sich bald, dass weit mehr auszuführen war, als «nur» die Kabine und zusätzliche Kleinigkeiten. Unter den Komponenten figurierte ein neuer Motor, zusätzliches Bremsgestänge auf die Hinterachse (war nicht mehr vorhanden), Ersatz der defekten Radlager, Erneuerung der gesamten Abstützung, der Kabine sowie ganze Verkabelung mit der Steuerung und Armaturen neu herrichten. Hinzu kam ein neuer Brennstofftank, abändern des Hydraulik-Öltank, zusätzlicher Ölkühler für Hydraulik einbauen, neuer Farbanstrich usw. Wir schätzten die Aufwendungen auf

ca. SFr. 9'000.– für diese Revision. Das Budget wurde von der Sektion Zürich (Vorstand) genehmigt.

**Chassis:** Als erstes wurde das ganze Chassis mit einem Petrol/Ölgemisch gereinigt. Die Arbeit war aufwendig, stinkig und vor allem sehr schmutzig. Das Chassis war stabil, verstärkten es aber doch im Bereich des Motors und beim Kettenantrieb.

**Motor:** Nicht einfach war das Finden eines Motors, weil wir wenig finanzielle Mittel hatten. Nach mehreren Besichtigungen entschieden wir uns für einen luftgekühlten und stärkeren Dieselmotor. Dieser war grösser und wir waren uns bewusst, dass der Einbau Probleme ergibt. So mussten wir die Konstruktion von Brennstofftank, Hydraulik und Motor inkl. der ganzen Mechanik neu anordnen bzw. umbauen. Renoviert wurde auch die Lichtmaschine und der Anlasser.

**Antrieb, Hydraulik:** Die Draisine hat einen hydraulischen Antrieb. Am Motor ist also eine Hydraulik-Pumpe angeschlossen. Ein besonderes Problem bildete die Halterung und vor allem die genaue Zentrierung des Antriebes auf den Motor. Wie lösten wir

## LANDGASTHAUS NUSSBAUM

7205 Zizers Tel. 081 / 322 13 84

- RESTAURANT
- GARTEN
- ZIMMER

Magdalena Philipp



Dienstag Ruhetag



das Problem mit der Hydraulik-Steuerung? Keiner von uns hatte da Erfahrungen. Wir mussten eine Spezialfirma konsultieren. Die Frage war nur: Wie macht man das, wenn man kein Geld hat? Wir hatten riesiges Glück! Der Mitarbeiter dieser Firma ist ein Eisenbahnfan. Er verrichtete für uns die Arbeit gratis und wurde zudem noch Mitglied in unserem Verein. Nochmals recht herzlichen Dank von dieser Stelle. Nach mühsamer Reinigung der Kette stellten wir fest, dass diese mehrere Risse aufwies. Wir mussten diese ersetzen, was wiederum mit zusätzlichen Kosten verbunden war.

**Radlager:** Die Konstruktion der Lager war zu schwach, verbogen und musste ersetzt werden. Schlimmer war der Zustand der Lager. Diese waren total ausgeschliffen und hatten mit Sicherheit 5 mm Spiel und auch keine Spursicherung mehr. Das ersetzten der Lager war realisierbar, aber wie und wo drehen wir die schweren und grossen Lager der Achsen? Wir fanden eine Spezialwerkstätte, die uns die Arbeit zur Hälfte der Kosten ausführte.

**Bremse:** Das Gestänge der Feststellbremse der Hinterachse fehlte. Dank den guten Beziehungen von Toni Hobi zur SBB konnten wir ein ähnliches Gestänge beschaffen. Die Arbeit war schwierig und mühsam, bedingt durch die beschränkten Platzverhältnisse unter der Draisine.

WERBESACHE  
DRUCKSACHE  
MEBBESACHE

KELLER  
DRUCK  
AARAU

Delfterstrasse Süd 10  
5004 Aarau  
Tel. 062 822 24 81  
Fax 062 822 53 82

Satz · Druck · Mac-Service · Verlag

**Kabine:** Die Kabine erstellten wir neu. Das Biegen von grossen 2,5 mm dicken Blechen ist nur in einer Spezialwerkstätte möglich. So konnten wir einen Kollegen engagieren, der zusammen mit mir alle Biegearbeiten erledigte. Für die 10 benötigten Arbeitsstunden überreichten wir ihm 2 Billette der Furka-Dampfbahn und dreissig Franken bar für in die Kaffeekasse. Herzlichen Dank. Zur Zeit wird die Kabine aufgebaut. Es sind noch verschiedene Anpassungen vorzunehmen. Ausstehende Arbeiten sind: Einbau der Fenster, ausführen der Öffnungen zum Bedienen des Motors, anbringen der Einsteighilfen usw.

**Steuerung, Armaturen:** Für die verschiedenen Steuerleitungen (Ventile) und der Anschlusskabel zur Batterie wurden im Chassis Stahlrohre montiert. In diesen Rohren sind die Kabel verlegt und am Steuerpult in der Kabine angeschlossen. Ein übersichtliches Tableau wird die Bedienung erleichtern. Es sind auch verschiedene Absicherungen eingebaut, um Fehlmanipulationen auszuschliessen. Zusammen mit dem Einbau der Beleuchtung, einer Hupe und dem Scheibenwischer eine recht aufwendige und komplizierte Arbeit.

**Farbgestaltung:** Wir wollten ein schönes Äusseres der renovierten Draisine erreichen. Die ganze Konstruktion wurde sauber grundiert. Das Chassis ist gelb, das Bremsgestänge usw. unter dem Chassis grau und der Motor ist leuchtend rot. Die Führerkabine wurde wieder im traditionellen rot gehalten.

**Aufwand:** Ende Juni waren noch nicht alle Arbeiten abgeschlossen. Für die Revision werden ca. 600 Stunden aufgewendet. Unser Ziel: Beim Erscheinen dieses Berichtes sollte die Draisine wieder einsatzbereit sein. Wir hoffen, dass wir dann auch viel Erfreuliches über den Arbeitsfortschritt an der Furka berichten können, wozu unsere Draisine sicher schon viel beigetragen hat.

## Sektionsnachrichten

Sektion Bern	Tel. / Fax
Bollinger Peter	032 665 23 25
Blumenweg 18	Werkstatt Tel.
3315 Bätterkinden	034 445 99 69

### Umzug in Langnau (BE)

Anlässlich der Gewerbeausstellung in Langnau ist ein grosser Umzug am Sonntag vorgesehen. Als Gast ist auch die Fisch-Eggishorn-Bahn aus dem Wallis eingeladen. Seit Januar 98 waren wir von der Sektion Bern auf der Suche nach Sponsoren für den Transport des «Ausstellungswagen», der im Umzug durch Langnau mitgeführt werden sollte. Dabei handelt es sich um den ex. Nyon St-Cerge-Wagen, der von der Sektion Aargau für solche Zwecke hergerichtet wurde. Nach mehrmaligem Vorsprechen und Prospekte überbringen bei verschiedenen Firmen und Unternehmen in der Region Langnau konnten wir die Firma Jakob, Seilerei in Trubschachen von unserem Vorhaben überzeugen und gewinnen. Diese Zusage erhielten wir erst 1 Woche vor dem Festumzug.

Somit begann das Organisieren. Zum Glück hatten wir vorgängig den «Ausstellungswagen» provisorisch für den 7. Juni reserviert. Dank der guten Zusammenarbeit mit der Sektion Aargau konnte der Transport (Zeit, Ort, Bereitstellungsräum, Rückfahrt etc.) kurzfristig vereinbart werden.

Treffpunkt war der Parkplatz beim Jakobmarkt in Zollbrück. Dank der Baufirma Tschanz konnten wir in ihrem Werkhof äusserlich den «Ausstellungswagen» noch reinigen (regennasse Strasse).

Anschliessend verschoben wir uns zum Sammelplatz in Langnau. In der «Walliserstube» im Ausstellungsgelände stärkten wir uns mit einem feinen (vom OK gespende-

ten) Mittagessen, um dann für den Umzug startklar zu sein. Ab 14:00 Uhr setzte sich der Umzug in Bewegung. Wir waren die 13. Gruppe, unmittelbar hinter der Gondel der Fisch-Eggishorn-Bahn. Durch unsere Helfer wurden ca. 900 Prospekte der DFB an die Besucher verteilt. Unser unermüdliches Mitglied Werner Tschaggelar (92) brachte auch einige Souvenirs unter die Leute. Die Teilnahme war ein toller Erfolg.

Nochmals recht herzlichen Dank an die Firma Jakob, Seilerei in Trubschachen für ihr finanzielles Engagement sowie allen beteiligten Mitgliedern: Aegerter Walter, Hanni + Werner Tschaggelar, Herr + Frau Lorenzi, Hans von Allmen, Max Flury, Frau Maja Stettler, Lilian + Peter Bollinger sowie einigen getreuen der Sektion Aargau. Dank der einwandfreien Fahrt des Chauffeurs Peter aus Döttingen verlief das ganze Vorhaben vorbildlich. Somit konnten wir wieder einmal mehr unsere «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» der Öffentlichkeit näher bringen. L. + P. Bollinger

### Werkstätte Kirchberg

Anfangs Juli (bis mitte August) musste die Werkstätte mangels Erwerbsloser vorübergehend geschlossen werden. Zwei Mitarbeiter fanden Stellen im Zwischenverdienst. Auch wurde der Hallenmietvertrag auf Weisung des KIGA auf ende Jahr vorsorglich gekündigt. Die Programmkosten müssen generell um 20 % gesenkt werden. Für uns ist die Situation sehr kritisch. Eine Orientierung findet am Do 10.9.98 in der Werkstätte Kirchberg ab 19:00 Uhr statt. Wir erwarten alle Interessierten VFB-ler und erhoffen uns neue Vorschläge und Ideen für den Weiterbetrieb! Notfalls müsste sonst der Wagenbau gänzlich eingestellt werden. Das Untergestell ist zu 60% fertig. Noch



muss von den Fachinstanzen für ausgeschlagene Bohrungen oder beschädigte Bolzen, Blattfedern, Achslager der genaue Arbeitsvorgang bestimmt werden, um mit kleinstem technischen Aufwand eine optimale Lösung zu erreichen.

Das Team Kivanis, welches einen neuen Holzkasten baut, machte erstaunliche Fortschritte. Sie haben vorübergehend eine neue Werkstätte (zeitlich beschränkt) in Pieterlen gefunden. Eine Besichtigung mit einem Arbeitseinsatz verbunden kann vereinbart werden. Der Wagenkasten ist im Rohbau fertig. Die Dachspannten sind in Zollbrück gefertigt worden und werden z.Z. eingebaut. Als nächster Hauptarbeitspunkt ist die Montage der Sitzbänke vorgesehen. Die Arbeiten ruhten ferienbedingt bis mitte August.

Peter Grünig

Sektion Ostschweiz Tel.  
Ammann Christian 052 722 24 61  
Oberer Moosweg 10  
8500 Frauenfeld

### Bauwoche vom 20. bis 27. Juni 98

Wir starteten am Samstagmittag um 12 Uhr mit dem randvoll mit Lebensmitteln «Fresalien» gepackten VWLT in der Ostschweiz. In Teufen, Frauenfeld und Altdorf wurde zugestiegen oder Gepäck zugeladen. Wie verabredet, trafen wir pünktlich um 17.00 Uhr in Gletsch ein, um Küche und Unterkunft von Heinz Haueter zu übernehmen und einzurichten.

Am Sonntag unternahmen wir einen zweiteiligen Ausflug. Morgens nach Realp und mit einer Dampffahrt zur Furka und zurück. Nachmittags auf der Rückfahrt nach Gletsch haben wir noch einen Zwischenhalt oberhalb dem Hotel Belvédère eingeschaltet, um zu Fuss den Rhonegletscher von oben besichtigen zu können. Am Abend wurde die Depotküche gestresst, indem unsere ganze Bautruppe anwesend war und schon

verpflegt wurde.

Am Montagmorgen erfolgte durch Manfred Willi die Arbeitseinteilung an der Strecke. Fünf Mann von der DFB-Bauabteilung, verstärkt mit Ivo, arbeiteten auf beiden Seiten der Strassenquerung beim blauen Haus. Schotter einbringen, Zahnstangeneinfahrt montieren und ergänzen, beidseitig der Brücke je eine ca. 12.00 Meter lange Mauerkrone betonieren ergab ein sattes Programm für die ganze Woche.

Paul, Werner, Hans, Marcel, Jero, Patrick, Gerard, Jan und Bruno wurden beauftragt, von der Zahnstangeneinfahrt von km 46,3 bis ...? defekte Schienen, Schwellen und Zahnstangen zu ersetzen, Schrauben und Laschen zu kontrollieren und wo nötig zu ersetzen. Durch einen Samstagseinsatz von DFB und VFB wurden diverse Vorarbeiten geleistet. Somit konnten wir mit der kräfte-raubenden Arbeit sofort beginnen. Mit dem Rollwägelchen wurden Schwellen und Schienen den Berg hinauf gezogen und gestossen. Uff ..., ich war für jede Pause dankbar, denn auf dieser Höhe schweres Baumaterial den Berg hinaufschieben ist für alle sehr anstrengend.

Zurück blieben Therese und Flurin, die für das leibliche Wohl besorgt waren. Aus der kleinen Küche wurden Menüs hervorgezaubert, die unsere Augen und Gaumen so richtig verwöhnten.

Nicht nur Petrus war uns die ganze Woche gut gesinnt, sondern auch die Arbeit verlief unfallfrei und zur Zufriedenheit aller.

Im Gesamten wurden zwischen km 46,3 und 46,7, also auf 400 Meter, 18 Zahnstangen, 9 Schwellen und 10 Schienen ausgetauscht, alle Schrauben kontrolliert und nachgezogen. Grosse und kleine Steine, die von der obenliegenden Strassenbaustelle herunterkollerten, zur Seite geschoben oder entfernt.

Ein Ausflug am Freitagnachmittag nach dem Kraftwerk Gersteneegg, unter der kundigen Führung und Leitung von Urs Zürcher, run-

nete unsere doch sehr kräftezehrende und intensive Bauwoche ab. An dieser Stelle nochmals ein ganz herzliches Dankeschön an Urs Zürcher.

Am Samstagvormittag, auf der Rückreise, besuchten wir die Generalversammlung der DFB AG in Andermatt.

Bedanken möchte ich mich bei meiner Supertruppe für die geleistete Arbeit, die Zusammenarbeit mit den Leuten vom DFB-Bau unter der Leitung von Manfred Willi, nicht zu Vergessen unsere Küchenmannschaft Therese und Flurin, mit einer Spitzenküche, die absolut keine Wünsche offen liess.

Zur guten Stimmung hat auch das immer schöne Wetter beigetragen.

Herzliche Gratulation für die geleistete Arbeit und den super Arbeitseinsatz in unserer Bauwoche.

Wir sind und bleiben ein Super-Team.

Freuen wir uns auf unsere Bauwoche 1999.

BrunoENZler, Bauchef

Sektion Zürich Tel. / Fax  
Kurt Brügger 01 935 45 03  
Industriestrasse 16  
8627 Grüningen Postfach 268

### In eigener Sache

Leider sind im Info-Heft 2/98 sämtliche Beiträge unserer Sektion aus unerklärlichen Gründen irgendwo untergegangen, was uns veranlasste, ein Extra-Züri-Info herauszugeben. Im weitem mussten wir feststellen, dass von der Zentralkasse viele Mitglieder, die bereits anfangs März ihren Jahresbeitrag ordnungsgemäss bezahlt hatten, im Laufe des Monats Juni 98 eine Zahlungserinnerung erhielten. Der Grund dafür war eine Verschleppung bei der Post-Finance (PTT). Ich weiss, solche Vorkommnisse sind ärgerlich und dürften nicht passieren. Ich selber habe auch eine Zahlungserinnerung erhalten. Ich bitte Sie höflich, diese Vorkommnisse zu entschuldigen. Wir

sind sofort beim Zentralverein mündlich und schriftlich vorstellig geworden, auch die Organe des Zentralvereins bitten um Entschuldigung.

**Erfreuliches:** Auch dieses Jahr haben wieder einige Mitglieder an uns gedacht. Es sind einzelne grössere Spenden auf unser Konto eingegangen. Allen Spendern danke ich ganz herzlich.

**Mitgliederwerbung:** An der Aktion «Mitgliederwerbung» haben sich einige von Ihnen aktiv beteiligt.

Seit dem Stand von «33 Neuen» Ende April, hat die Verlängerung der Frist bis 20.06.98 doch noch ein paar Anmeldungen gebracht. Es sind jetzt genau total deren 40. Vielen Dank an alle, die sich eingesetzt haben. Je mehr Mitglieder, je schneller kommen wir unserem Ziel «Gletsch» näher.

**Baudraisine:** Das von der Sektion Zürich getragene und finanzierte Projekt schreitet trotz vielen Überraschungen voran. Ich hoffe, dass wir im August anlässlich unserer zweiten Bauwoche die Draisine in einer kleinen Feier der DFB übergeben können. Vielen Dank an alle Beteiligten für ihren Einsatz. In diesem Sinne, macht weiter so.  
Kurt Brügger, Präsident

### Bericht Bauwoche Sektion Zürich

Mit 9 Teilnehmern haben wir die erste Bauwoche vom 21. bis 26. Juni 98 durchgeführt. Der Arbeitsbereich lag zwischen den Stationen Muttbach und Gletsch.

Von unserem Stützpunkt in Realp, «Hotel des Alpes», reisten wir nach dem Morgenessen mit dem sektionseigenen Kleinbus ins Wallis an die verschiedenen Arbeitsplätze.

Die Mittagsverpflegung, bestehend aus «Eingeklemmten» sowie das Abendessen kauften wir in Realp bei der Küche des AAM (Aktive Arbeitsmarktliche Massnahmen) ein.



Unser Wochenprogramm umfasste Arbeiten im Fernmeldesektor:

- Setzen von 2 Kabelschächten im Bereich des Bahnübergangs beim blauen Haus in Gletsch.
- Auffinden des alten Streckenkabels in diesem Bereich, ebenso die Gegenseite am Ende des alten Trasses unterhalb des Bahnübergangs Muttbach. Dazwischen bei km 47,5 setzen des Fundaments für den Telefunktverteiler. Nach mehreren Sondierungslöchern, harter Pickel- und Schaufelarbeit im steinigem Gelände, konnte das Kabel gefunden und ausgemessen werden. Mit Erfolg, das Kabel mit Papierisolation ist noch intakt und brauchbar.
- Auf der neuen Stecke unterhalb der Strassenquerung Muttbach Richtung Gletsch mussten wir im bereits geschotterten Trasse einen Graben ausheben, zum Einbau eines Kabelrohres; eine recht mühsame, anstrengende Arbeit. Ebenfalls oberhalb der Pass-Strassenquerung, Richtung Tunnelportal, war ein Grabenaushub von ca. 30 m auszuführen. Er diente zum Einbau einer Gleisentwässerung (Bergdruck) und der Verlegung eines Kabelrohres.
- Ein Teil des Streckenkabel Richtung Station Muttbach ist durch die Aufhebung des alten Strassenübergangs mit dem Zahnstangengleis herausgerissen worden. Wir suchten im Anfangsbereich des neuen Trasses. Ohne grossen Aufwand haben wir das Kabel freigelegt und für die Messung vorbereitet.
- Im Bereich der Station Muttbach gelang es uns, nach aufwendiger Pickel- und Schaufelarbeit dieses Kabel zu orten. Nach der Freilegung und Messung stellten wir leider fest, dass es nicht mehr verwendbar ist. Die elektrischen Werte sind eindeutig, «Adernschluss». Das bedingt eine Rohrleitung mit einem neuen Kabel von der Station Muttbach via Bahn-

übergang Furkastrasse, bis ca. 400 Meter zum neu erstellten Schacht. Arbeit für eine weitere Bauwoche.

- Schneeschaufeln war auch erforderlich, damit die Draisine, pilotiert von Oskar Greminger, mit Materialtransporten freie Fahrt zum Bahnübergang Furkastrasse hatte.

Am Donnerstagabend war der obligate Fonduehock im «Hotel des Alpes» terminiert. Die aufgestellte Gruppe (betreut durch Astrid) wurden am selben Abend von den Vorstandsmitgliedern Kurt Brügger (Präsident) und Fritz Schmutz besucht.

Der Wettergott hatte mit uns grosses Verständnis, was sich auf die Arbeit / Leistung positiv auswirkte. Einzig am Freitagnachmittag gab es Regenschauer.

Im Bewusstsein, guten Einsatz geleistet zu haben und dem Ziel «Gletsch» ein Stück näher gerückt zu sein, verabschiedeten wir uns am Freitagabend.

Die Teilnehmer waren: Oskar Greminger, Toni Hobi, Meini Keller, Jack Kuster, Heiri Reiser, Walter Rüeger, Hans Schneebeli, Ueli Stoffner. Vielen Dank, Ihr seid eine tolle Crew gewesen!

Edi Schlumpf, Bauchef ZH

Termine der Sektion ZH:

- 3.-5. Juli 98 Zürichfest mit Verkaufsstand (Essen / Getränke)
- 26.-31. August ZOM Wetzikon
- 22. August Sektionsausflug
- 27.11.-6.12. Winterthur-Messe

Sektion Graubünden  
Postfach 48

7005 Chur-Masans

Gletsch ist im Moment das grosse Ereignis und Ziel, das die DFB nächstens erreichen will. Was zum Erreichen dieses Zieles alles gebraucht und getan werden muss, ist auch

der Sektion Graubünden nicht fremd. Seit Ende Oktober 1997 steht in der Halle an der Pulvermühlenstrasse in Chur die Lok FO 4 sowie der Hilfswagen X 4911 (ursprünglich C 202) in Erwartung einer Generalrevision. In Zusammenarbeit mit den Sektionen Zürich und Ostschweiz möchten wir dieses Vorhaben mittragen und mithelfen beim Realisieren. Dazu braucht es viele Helfer. Wir möchten alle Mitglieder der Sektion Graubünden bitten, an diesem Projekt mitzumachen. Nur unter Mithilfe vieler Freiwilliger wird es gelingen, die Lok und den Hilfswagen (Umbau zu einem BD) auf Termin fertigzustellen.

Wer möchte nicht einmal das Innenleben einer Dampflok sehen, daran mitarbeiten und am Ende stolz sein, etwas beigetragen zu haben zum guten Gelingen?

Section romande Fornachon Jaques Au Curson 1142 Pampigny	Tel. / Fax 021 800 48 61
---	-----------------------------

#### **Festival Vapeur du Bouveret**

Cette année fut une excellente année avec notre participation au week-end du Bouveret, de par les excellentes ventes des divers produits, et aussi par l'inscription de nouveaux membres. Ce qui nous prouve que notre participation à ces diverses manifestations sont très importantes.

L'action «les membres recrutent des nouveaux membres»

N'est pas un franc succès nous attendons toujours une mobilisation de nos membres pour trouver de nouveaux membres. Car c'est par un grand nombre de membres que nous pourrions arriver à notre but. C'est la quantité qui fait la force. Ce sont les petits ruisseaux qui font les grandes rivières. Car nous gardons la cotisation annuelle de CHF 50.- pour ne pas grever les budgets

Meldet Euch zu einem monatlichen Arbeitsinsatz, z.B. mindestens einmal im Monat. Am Samstag von 8-12 h und 13.15-16.30 h, zusammen mit Helfern aus anderen Sektionen.

Damit ein Einsatzplan erstellt werden kann, bitten wir Sie um eine schriftliche Anmeldung. Wir hoffen dass nicht immer die gleichen gutwilligen Helfer aufgeboden werden müssen.

Offizieller Arbeitsbeginn ist der Samstag 10. Oktober 1998. Nun hofft der Vorstand, dass möglichst viele Mitglieder sich für diese gute Sache zur Verfügung stellen.

Besten Dank.

Bruno Galli

Anmeldung auf Seite 19 in diesem Heft!

des membres. Alors chers membres faites un effort parlez-en dans votre entourage, je vous garantis que moi personnellement lorsque je parle à des connaissances, c'est avec intérêt qu'ils m'écoutent. Alors pourquoi pas vous.

Je rappelle le concours:

Les membres qui recrutent le plus de nouveaux membres dans l'année 1998 gagnera:

1. Four micro-onde valeur CHF 150.- à 200.-
2. 2 billets aller retour Réalp-Furka
3. 1 billet aller retour Réalp-Furka

Alors parler autour de vous et ainsi vous pourrez recruter de nouveaux membres merci.

Pour conclure, je vous souhaite de bonnes vacances et vous encourage à aller faire un petit tour sur cette magnifique ligne sommitale de la Furka.

Le président J. Fornachon  
Le 6 juillet 1998



Regionalgruppe Rhein-Main Tel.  
Joachim Ziegler 0049 / 06082 / 2497  
Siegfriedstrasse 69  
D-61389 Oberreifenberg

### Veranstaltungen fürs nächste Halbjahr

Nach wie vor ist es unser Hauptinteresse, möglichst Viele zum Mitwirken zu gewinnen: als Organisator für einzelne Veranstaltungen, als Vortragende, die uns «Ihr Thema» mit Dias oder Videos nahebringen oder einfach als Teilnehmer, bei unserem geselligen Beisammensein.

Wie bisher finden unsere monatlichen Furka-Treffs (Stammtisch-Abende) in der Regel an jedem 2. Freitag im Monat um 19 Uhr in der Gaststätte «Zum alten Fritz» (Königsteiner-Str. 65, Frankfurt-Untertliedebach, Tel. 069-303463) statt.

Dabei versuchen wir, neben den Schwerpunkten der Geselligkeit, den aktuellen Informationen zur Furka-Dampfbahn und der Planung unserer Aktivitäten auch jeweils einen Vortrag zu bieten, der sich meist, aber nicht zwangsläufig mit dem Thema «Bahn» beschäftigt.

#### Ausnahme

Von diesen «Prinzipien» wird in den nächsten Monaten viermal abgewichen:

- Im Februar 1999 werden wir den Faschachts-Veranstaltungen weichen: der genaue Termin wird noch bekanntgegeben.

- Im Januar 1999 werden wir unser Treffen um einen Tag vorverlegen auf Donnerstag, den 14. Januar 99 (Zum alten Fritz, 19:00 Uhr) um es Prof. Dr. Ing. M. Döring zu ermöglichen, uns seinen Vortrag über den Harz (und dessen «Innenleben») zu halten.

- Im November 1998 probieren wir etwas Neues: wir verlegen den Ort unseres Treffens nach Mainz ins Restaurant «Biertunnel» (am Bahnhofsplatz 2, schräg gegenüber vom Mainzer Hbf, 06131-228703, ebenfalls um 19:00 Uhr) und hoffen, damit unsern «Westlern» etwas entgegengekom-

men zu sein. Die Weiterführung dieses «Mainzer Stammtisches» hängt vom Zuspruch ab, den dieser Versuch findet!

- Im September 1998 schliesslich entfällt der Furka-Treff zugunsten unseres Jahrestreffens in Bad Schwalbach (einen Tag später), am Samstag 12. September 98, um 14:00 Uhr.

Wir treffen uns dort am Alleesaal (Coetheplatz 1, gegenüber kath. Kirche und Kurhaus, beschildert, Parkplatz vorhanden) und erreichen nach kurzem Fussweg die Anlagen des «Bad Schwalbacher Kurbahn-Vereins», (ehem. Moor-Bahn), um die hoffentlich fertiggestellte Strecke zu befahren und Erläuterungen zu Bahn, Strecke, Umgebung, Moor-Abbau und Kur-Betrieb zu hören.

Anschliessend geht es zurück zum Alleesaal, wo wir im Kaminzimmer - gastronomisch versorgt vom Restaurant «Colfhaus» - den zweiten Teil unseres Treffens abhalten werden.

Jahres- und Kassenbericht, Berichte von den GV's von Verein und AG, von unserer Bauwoche und unserer Reise an die Furka gehören genauso zum Programm wie ein kurzes Video mit historischen Aufnahmen zur Geschichte der Kur- bzw. Moorbahn.

#### Spezial

Aus Anlass des Ausscheidens von Wolfgang Schmidt aus dem VR der DFB AG wollen wir die Gelegenheit nutzen, uns beim «Vater der deutschen Regionalgruppen» für seine vielfältigen Bemühungen zu bedanken!

Es würde dem «Un-Ruheständler» Wolfgang Schmidt sicher entsprechen, wenn statt einer grossen Lobrede viele einzelne, persönliche «Dankeschöns» gesprochen würden und man sich neben dem Furka-Alltag einmal erinnert, was er alles geleistet und bewegt hat.

Aus diesem Grund würden wir uns erst recht über viele - auch «auswärtige» - Gäste sehr freuen!

Anschliessend unsere Treffen im Überblick:

Fr. 14.08.98, Frankfurt, 19.00 Uhr:  
R. Kaufmann, H. Kabbe: Bericht Bauwochen Rhein-Main 98 (Dia)

Sa. 13.09.98, Bad Schwalbach, 14:00 Uhr:  
Jahrestreffen, Fahrt Kurbahn, Ehrung W. Schmidt

Fr. 09.10.98, Frankfurt, 19:00 Uhr:  
G. Kroh: Rund um die Brünigbahn (Video)

Fr. 13.11.98, Mainz, 19:00 Uhr:  
J. Zwingert: Mit der Bahn durch Indien (Dia)

Fr. 11.12.98, Frankfurt, 19:00 Uhr:  
B. Schwämmlein: Bahnen im Harz (Dia)

Do. 14.01.99, Frankfurt, 19:00 Uhr:  
Prof. Dr. Ing. M. Döring: Harz: Bergbau und Kulturlandschaft (Dia)

Fr. xx.02.99, Frankfurt, 19:00 Uhr:  
H. Martikke: Chicago und Washington (Dia)

Sektion Norddeutschland  
Ralf Hamann Tel.  
Trazingerstr. 20 0049 /40 /656 2173  
D-22043 Hamburg

#### Jahresbericht 1997

Seit Januar 1997 findet unser Stammtisch am 3. Freitag jeden Monats statt, damit auch auswärts tätige Furka-Freunde daran teilnehmen können (12 Stammtische in Liemann's Eck).

#### Besuch der Reisemesse Hamburg

durch zwei Vorstandsmitglieder zwecks Werbung bei Reise-Veranstaltern für die Furka-Bergstrecke

Wir konnten ein nordeutsches Bus-Reiseunternehmen für Fahrten mit der DFB 1998

gewinnen, ein anderes bietet die Fahrt bei seinen Bahnreisen in die Schweiz an. Eine Firma will pausieren, bis wir Gletsch erreichen. Dank unserer guten Kontakte zum Verkehrsverein Zentralschweiz war es uns möglich, auf dessen Messestand unsere Prospekte auszulegen.

#### Teilnahme Nordlichtertreffen am 22.3.97

Diesen losen Zusammenschluss von Eisenbahn-Vereinen besuchten wir zur Eröffnung gemeinsamer Aktivitäten.

#### Mitgliederversammlung am 23.3.1997

Zu unserer Mitgliederversammlung im Museum für Hamburgische Geschichte konnten wir als Gäste aus der Schweiz den Vizepräsidenten des ZV Peter Grünig und Josef Albisser vom Verwaltungsrat der DFB begrüßen, die aus erster Hand über die Situation der Furka -Bergstrecke berichteten. Der Vorstand der Sektion Norddeutschland wurde wiedergewählt. Neuer Kassensprüfer wurde Wolfgang Triebel. In der Pause verkauften wir Furka-Souvenirs und einen Imbiss, um so die Kosten der Mitgliederversammlung zu decken. Anschliessend war Gelegenheit zur Besichtigung der grossen Spur-1-Modellanlage, die sich im gleichen Haus befindet.

#### Tätigkeiten

- Teilnahme am Sektionsvorstands-Treffen in Darmstadt-Kranichstein am 19.4.97 (2 Vorstandsmitglieder und Dr. Jörn Faller)
- Bauwoche der Sektion 14. / 19.7.97 Ein Bericht darüber ist im Mitteilungsheft 3/97 erschienen.

- Treffen am 8.11.97

Arbeitstag zur Vorbereitung unseres Ausstellungsstandes bei den Modellbautagen

- Reise zum Sektionstreffen in Darmstadt-Kranichstein am 15.11.97

(J. Faller, R. Hamann, H. Kukemüller)

- Standaufbau am 19./20.11. und

- Info-Stand bei den 3. Hamburger-Modell-



bautagen vom 21.-23.11.1997

Ein Bericht über unsere Messebeteiligung mit einer 17 m langen Modulanlage in H0m ist im Mitteilungsheft 1/98 erschienen.

• 19.12.97 Letzter Stammtisch des Jahres mit unserem traditionellen Weihnachtsessen.

Allen Furka-Freunden, die uns im letzten Jahr unterstützt haben, sagt der Vorstand herzlichen Dank!

Sektion Norddeutschland

### Modellbaugruppe

Am 28./29.3.98 feierte der Verein «Modelleisenbahnfreunde Hamburg-Walddorfer e.V.» sein 10-jähriges Bestehen. Aus diesem Grund richtete der Verein eine Modellbahn-Ausstellung in der Aula der Universität der Bundeswehr aus. Es wurden Anlagen in den Spurweiten 1, 0/0e, H0/H0m, TT und N aufgebaut. Sie stellten Haupt- und Nebenstrecken aus Deutschland, Hamburger Strassenbahn und die Furka-Bergstrecke dar. Ausserdem gab es Info-Tische und einen Flohmarkt.

Die Sektion Norddeutschland war mit einer 11m langen Modulanlage nach NRW-Norm vertreten. Sie bestand aus 7 Modulen, u.a. Bahnhof Tiefenbach und die Steinstaffelbrücke. Der Aufbau begann am Freitag und klappte prima. Ausserdem hatten wir einen Info-Tisch, Souvenirverkauf und als Blickfang eine 3x2 m grosse Stellwand. Sie zeigte das Bergstreckenprofil. In wechselnder Besetzung waren immer 10 Frondienstler am Stand.

Die Veranstaltung war in jeder Hinsicht ein voller Erfolg. Auf- und Abbau sowie Vorführibetrieb klappte prima. Wir sind von einem wahren Besucheransturm überrollt worden, die Zuschauer standen teilweise in mehreren Reihen vor unserer Anlage und wir konnten vielen Besuchern die Bergstrecke vorstellen. Auffallend war, dass durch die

breite Streuung der Vorankündigung in Fachzeitschriften und Tagespresse, sehr viele zu uns kamen, die weder Eisenbahn noch Modelleisenbahn interessiert waren. Viele reisten mit der ganzen Familie an. Diese nahmen gerne die Informationen über die Bergstrecke und das touristische Umfeld auf.

Die Sektion dankt den Modelleisenbahnfreunden Hamburg-Walddorfer für die Einladung. An dieser Stelle sei jedem der Besuch des ehemaligen Bahnpostwaggons in Hamburg-Wandsbek empfohlen, um sich die stationäre Anlage der «Walddorfer» anzusehen.

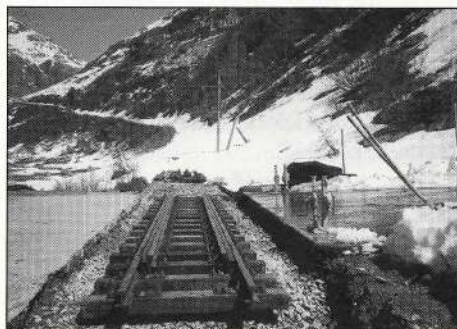
### Termine der Sektion:

Als nächste Ausstellungen wird die Modellbaugruppe bei den «Bergedorfer Eisenbahnfreunden» in der Telekom-Schule in Hamburg-Nettelburg am 17./18.10. (Aufbau am 16.10.) und bei der Int. ARGE Spur 0, Regionalgruppe Hamburg in der Realschule Wentorf am 14./15.11. (Aufbau 13.11.) sein. Hierbei wird es von uns einige neue Module zu sehen geben.

### Stammtisch:

jeden 3. Freitag im Monat, ab 18 Uhr im Lokal «Liermanns Eck» Georgsplatz/Kurze Mühren direkt am Hamburger Hauptbahnhof (21.8., 18.9., 16.10.)

Jörn Fallner



Der Gleisrost in Gletsch ... Foto: DFB

Sektion Stuttgart  
Knorr Johannes-Georg  
Vogelsangstr. 49  
D-73614 Schorndorf

### Neues aus der Sektion Stuttgart

Am 31. März 1998 fand die Hauptversammlung der Sektion Stuttgart mit Wahlen eines neuen Vorstand statt.

Dieser setzt sich zusammen:

#### 1. Vorsitzender

Johannes-Georg Knorr  
Vogelsangstr. 49, D-73614 Schorndorf  
Telefon 07181-43052

#### 2. Vorsitzender

Eberhard Kühnle  
Paul-Lincke-Str. 22, D-70195 Stuttgart  
Telefon 0711-696175

#### Kassierer

Karl-Heinrich Kuttig  
Mozartstr. 10, D-73770 Denkendorf  
Telefon 0711-3462803

#### Schriftführerin

Eva Sonntag  
Vollmoellerstrasse 17/A, D-70563 Stuttgart  
Telefon 0711-733522  
E-Mail: eso@gmx.net

#### Beisitzer

Hans-Joachim Wasseroth  
Tonweg 5, D-71229 Leonberg  
Telefon 07152-26137 (vormittags)  
Anrufbeantworter bis 23.00 Uhr abends  
Telefax: 07152-902362

Auch dieses Jahr planen die Stuttgarter wieder Messepräsenzen. Für die Vorbereitungen der Modellbau Süd vom 22. bis 25. Oktober 98 auf dem Stuttgarter Killesberg hat der neue Vorstand bereits erste persönliche Kontakte zur Messeleitung aufge-

nommen. Durch die Messebeteiligung und den Verkauf von Kalendern und Souvenirs erhofft die Stuttgarter Sektion sich eine weitere Steigerung des Bekanntheitsgrades des Vereins Furka-Bergstrecke und der Bergstrecke selbst. Natürlich wird im Rahmen der Messe auch wieder aktiv Mitgliederwerbung betrieben. Eine Teilnahme an der Messe Sinsheim vom 8. bis 10. Januar 99 ist ebenfalls geplant. Weiterhin sollen die Kontakte zu verschiedenen Reiseveranstaltern ausgebaut werden.

Die Sektion Stuttgart wird über das Messeergebnis der Modellbau Süd 1998 im November berichten.

Die monatlichen Treffen finden immer am letzten Dienstag im Monat - Ausnahme Monate August und Dezember - ab ca. 18.30 Uhr im Gasthaus Pflugfelder, Ostendstrasse 20 in Stuttgart (Stadtbahnlinsen U4 und U9, Haltestelle Bergfriedhof statt.

Der gemeinsame Ausflug der Sektion Stuttgart ist vom 11.-13./14. September geplant. Vorgesehen ist der traditionelle Besuch an die Furka, auch mit einer Fahrt auf die Rigi zu verbinden. Falls der Ausflug auf 4 Tage ausgedehnt wird, führt ein Abstecher an den Lago Maggiore nach Stresa, mit Bootsfahrt zu den Borromeischen Inseln. Nähere Informationen können bei Interesse gerne erteilt werden. Die Sektion Stuttgart freut sich wieder auf eine rege Teilnahme!

Die Bauwoche der Sektion Stuttgart findet vom 7. bis 12. September 1998 statt. Ansprechpartner für die Bauwoche der Sektion Stuttgart ist Wolfgang Hackl, Reutlingen, Telefon 07121-321085. Zeitliche Überschneidungen zwischen Bauwoche und Sektionsausflug können durch individuelle Absprachen vor Ort abgestimmt werden, so dass alle Interessierten dennoch am Sektionsausflug teilnehmen können.

Eva Sonntag



Sektion Nord-Rhein-Westfalen (NRW)  
Marin Fränsing Tel. / Fax  
Gotthelfstr. 100 0049/ 231 / 73 40 61  
D-44229 Dortmund

### Stammtische

Dortmund, Gaststätte «Keglerklause», Oespeler Dorfstrasse 6, Dortmund-Oespel (Nähe Uni / Einkaufszentrum) ab 19.00 Uhr am: 5.6./ 3.7./ 7.8./ 4.9./ 2.10./ 6.11. und 4.12.1998

Köln, «Brauhaus Sion», Deutzer Freiheit, Ecke Düppelstrasse, Köln-Deutz (Nähe Hauptbahnhof) ab 18.45 Uhr am: 12.6./ 10.7./ 14.8./ 11.9./ 9.10./ 13.11. und 11.12.1998

### Reise

Unter dem Titel «Im Salonwagen an die Furka-Bergstrecke» bieten wir Ihnen in Zusammenarbeit mit dem «Deutschen Reisebüro» in Frankfurt eine interessante Reise zur Furka-Bergstrecke mit Bus- und Bahn- ausflügen ins benachbarte Italien und natürlich Dampfzugfahrten ab Realp. Ausgangspunkt ist ein \*\*\* Hotel in Andermatt. Die Fahrt beginnt am 30.7. in Köln und endet auch dort am 2.8.98. Zustieg ab Dortmund/Essen/Düsseldorf ist gegen einen geringen Zuschlag; Zustieg ab Koblenz / Mainz mit einem Abschlag möglich. Eine detaillierte Reisebeschreibung kann beim Schreibenden angefordert werden. Die Fahrt wird von uns persönlich begleitet. Über eine rege Beteiligung würden wir uns freuen. Bitte machen Sie auch in Ihrem Bekanntenkreis Werbung für dieses Angebot. Es sind noch einige Plätze frei. Entscheiden Sie sich rasch. Bei genügend Nachfrage kann dieses zu einer regelmässigen Einrichtung werden, was ja unserer Bergstrecke zugute kommt. Im Nachtrag zu den Informationen bei unserem Hattinger Treffen, können wir Ihnen mitteilen, dass die Fahrt nun doch definitiv im Salonwagen

stattfindet. Das Fahrzeug wurde mit der Fabriknummer 10251 Bln 1937 bei Wegmann Waggonbau in Kassel gebaut. Es diente dem damaligen sogenannten «Reichspresse-Chef» als rollendes Pressezentrum und war dementsprechend mit allen technischen Anlagen und Unterkunftsmöglichkeiten ausgestattet. Nach 1945 wurde der Waggon in den Sonderzug des amerikanischen Hochkommissars General Eisenhower eingestellt. 1953 ging der Wagen zurück an die Deutsche Bundesbahn, wo er die noch heute vorhandene Inneneinrichtung 1. Klasse erhielt. Fortan wurde er für Sonderzüge der deutschen Bundesregierung verwendet und dabei von so prominenten Fahrgästen wie Königin Elisabeth II. und dem Papst benutzt.

### Ausstellungen

Vom 1.-5. April fand in den Westfalenhallen in Dortmund zum 20. Mal die «Intermodellbau» statt. Dies ist eine der grössten Messen dieser Art in Europa, die den Modellbau aller Sparten präsentiert. In diesem Jahr konnte eine Steigerung auf 115'000 Besucher registriert werden. Erstmals waren einige der bekannten Gross-Serienhersteller von Modellbahnen vertreten, wie der Marktführer «Märklin», was die wachsende Bedeutung der Veranstaltung belegt. Zum ersten Mal waren alle Eisenbahnvereine in der neuen Halle 8 zusammengefasst. Dort war auch die Sektion NRW mit einem Stand von 12 x 8 m Grösse vertreten. Wir zeigten dort unsere «Furka-Modul-Bahn» und betrieben ebenfalls wieder unser «Furka-Reisebüro». Erneut einmal mehr zeigte sich, wie schwierig es ist, neue Mitglieder oder Aktionäre zu gewinnen. Um so erfolgreicher waren die zahlreichen Gespräche mit potentiellen Fahrgästen der Furka-Bergstrecke. Immer wieder verblüffte uns der hohe Bekanntheitsgrad unserer Bahn. In vielen Beratungen versuchten wir, möglichst viele Gäste für unsere Salon-

wagen-Reise oder für Programme unserer diversen Touristikpartner zu begeistern. An dieser Stelle nochmals vielen Dank an Frau Scholz von RVR-Tours und ihre Familie, die uns am Wochenende noch extra mit Prospektnachschub versorgten. Hoffen wir, dass sich unsere Bemühungen in zahlreichen Buchungen bei unserem Betriebsleiter niederschlagen. Unser Dank gilt auch wieder der Firma BEMO für die freundlicherweise zur Verfügung gestellten Fahrzeugmodelle und beim MOBA (Modellbahnverband in Deutschland) für die Gastfreundschaft. Dank auch an die vielen Aktiven der Sektion, die uns in verschiedenster Art tatkräftig unterstützten! Am Wochenende besuchte uns der Fernsehjournalist Ralph Weihermann, dem wir schon verschiedene Berichte über die Furka-Bergstrecke verdanken, und drehte mit seiner Kollegin mehrere Stunden an unserem Stand. Das Material soll noch mit Aufnahmen vor Ort in der Schweiz ergänzt werden. Wir hoffen, Ihnen den Sendetermin rechtzeitig mitteilen zu können. Vielen Dank den beiden für ihr Interesse an unserer Furka-Bahn!

### Sektionstreffen

Am 19. April fand im Gemeindehaus «St. Peter und Paul» in Hattingen unser Frühjahrstreffen statt. Knapp 70 Mitglieder, Aktionäre und Interessenten besuchten uns, um sich bei Kaffee und selbstgebackenem Kuchen in Wort und Bild über die aktuelle Situation an der Furka-Bergstrecke informieren zu lassen. Wir möchten uns bei dieser Gelegenheit für die im Vorfeld eingegangenen Spenden herzlich bedanken. Über die genaue Verwendung (teils zweckgebunden für den Triebwagen) werden wir zu gegebener Zeit, möglichst auch im Bild, berichten. Dank auch allen Aktiven, die uns nach dem Sektionstreffen in Darmstadt vom Vortag, zum Teil ohne zu verschlafen, bereits wieder hilfreich zur Verfügung standen! Vielen Dank auch den Kuchenspen-

dern, die uns halfen, durch den Verkauf die Unkosten der Veranstaltung abzudecken.

### Modellbau

Viele unserer Fahrgäste haben mit Freude die Inbetriebnahme des DFB-Bahnhofs Realp im letzten Sommer zur Kenntnis genommen. Die Anlage ersetzt die heikle Situation im ehemaligen Einsteigebereich vor dem Depot. Bei genauer Betrachtung fallen viele liebevoll gestaltete Details auf. Als Tüpfelchen auf dem «j» fehlt eigentlich irgendwann, wenn das nötige «Kleingeld» vorhanden ist, nur noch ein schmuckes Bahnhofsgebäude. Das dachte sich auch der Verfasser dieses Artikels. Da unser Projekt bekanntlich nicht unerheblich von Visionen und Motivationen lebt, wollte ich einmal einen Blick in die Zukunft tun.

Anlässlich der Ausstellung «Intermodellbau» in Dortmund (siehe oben) machte ich mich daran, auf Basis des ab fotografierten Bauplanes, der 1996 noch auf einer Bautafel in Realp ausgehängt war, meine Vision im Massstab 1:87 in die Tat umzusetzen. Dabei kam nach zahlreichen Bastelabenden ein beeindruckendes Modell heraus. Richtig in Szene gesetzt, glaubt man, vor dem «echten» DFB-Bahnhofsgebäude zu stehen. Machen Sie sich anhand des Fotos selbst ein Bild davon! Mir bleibt nur, Sie aufzurufen, zahlreiche neue Mitglieder und Aktionäre zu werben, damit der Traum möglichst bald Realität wird.

Martin Fränsing





Sectie Nederland  
Koster Gerard W. Tel.  
Ansinghlaan 58  
NL-3431 GV Nieuwegein

Nieuwegein, 15-4-1998

### An alle Sektionen, Regionalgruppen

Betreff: «Aktion Zahn um Zahn bergan»  
Motto: «Viele Kleine ergeben eine Grosse»

In unserer Sektion ist der Gedanke aufgenommen, auf eine andere Weise als bisher zu versuchen Geldmittel aufzutreiben für die grossen Projekte der DFB: durch - zu einem geringen Preis - Urkunden anzubieten, welche die Zähne der Zahnstange symbolisieren. Wir hoffen, dass ein beträchtlicher Teil der vielen Leute, welche jährlich die «Happenings» auf dem Gebiet von Eisenbahnen besuchen zu bewegen sind, einen kleinen Beitrag an die VFB und indirekt an die DFB zu leisten.

Nach der positiven Reaktion auf unseren Vorschlag beim Treffen in Kranichstein am 15-11-1997 haben wir einen Entwurf der Urkunde zur Beurteilung durch den Zentralvorstand an Isolde Hoenigk geschickt. Sie hat uns mitgeteilt, dass der Präsident unserer Aktion zugestimmt hat und dass wir die Aktion starten könnten.

Die Urkunden sind - nur in der lokalen Münzeinheit - zum Verkaufen bei Messen, Dampfloktreffen, Modellbauausstellungen, Stammtischen usw.: überall da, wo die VFB aktiv ist.

In der Hoffnung, dass auch Ihre Sektion/Regionalgruppe teilnehmen wird, erhalten Sie beiliegend zur Einführung 10 Exemplare der Urkunde und ein Bestellschein; weitere Exemplare können bei uns bestellt werden mit Vielfachen von 100 Stück bis maximal 1000 Stück pro Bestellung.

Die Erträge - (nach Abzug von 10% Ver-

kaufsprovision und für die Umtriebe), in die Kasse Ihrer Sektion/Regionalgruppe - bitte direkt auf die Konten (CH: Sion / D: Schönbuch) des Vereins überweisen unter Vermerk «Aktion ZUZB». Sie können dann bei uns wieder neue Urkunden bestellen, wenn Sie eine Kopie des Einzahlungsbeweises mit dem Bestellschein zu uns schicken; Ihre erste Bestellung erhalten Sie selbstverständlich ohne Einzahlungsbeweis und weitere Urkunden können Sie schon bestellen, wenn 75 der ersten Bestellung verkauft sind.

Wenn eine Sektion oder Regionalgruppe die Beteiligung an der Aktion beenden möchte, überweist sie die letzten Erträge und retourniert mit der Kopie des Einzahlungsbeweises die unverkauften Urkunden an uns. Zur Verdeutlichung: Sie haftet für die richtige Verwaltung der Urkunden und die empfangenen Gelder aus dem Verkauf der Urkunden.

Wir hoffen, dass diese Aktion finanziell erfolgreich sein wird und einige Jahre dau-

ern kann; am Ende der gesamten Aktion verhalten sich alle Sektionen / Regionalgruppen gemäss Anweisung im letzten Absatz.

Die Sektion NL erstellt zum Schluss eine Endabrechnung für den Zentralvorstand und wird «dechargiert», nachdem diese Endabrechnung in Ordnung befunden worden ist.

Die Kosten der Aktion sind gering: die Urkunden können bei uns gratis angefertigt werden. Zusätzlich ergeben sich nur Versand- und Überweisungskosten. Weitere Kosten in diesem Zusammenhang bezahlen Sie aus dem 10%-Abzug.

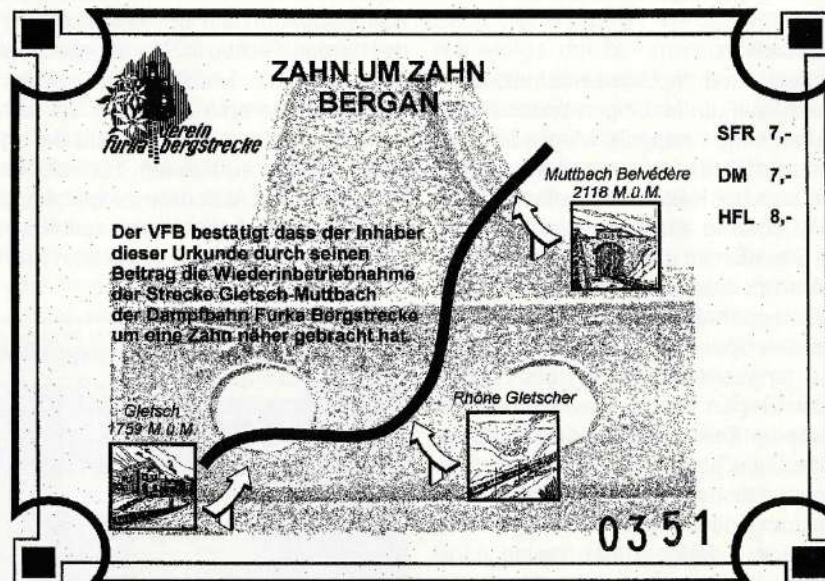
Wir hoffen, so mit minimalster Belastung des ZV etwas Wertvolles zu organisieren um das «1. Ziel Gletsch» und die weiteren Ziele bald zu erreichen.

Wir freuen uns auf Ihre baldige Bestellungen!

Mit freundlichen Grüssen

G.W. Koster

(Präsident Sektion Niederlande)



Verein Furka-Bergstrecke

Bestellschein für die Aktion «Zahn für Zahn bergan»

Datum: \_\_\_\_\_

Die VFB Sektion / Regionalgruppe: \_\_\_\_\_

bittet Urkunden zu schicken an:

Name: \_\_\_\_\_

Dieser Schein bitte senden an:

Adresse: \_\_\_\_\_

PLZ / Ort: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

VFB Sectie Nederland  
Ansinghlaan 58  
3431GV Nieuwegein  
Nederland

Einzahlungsbeweis nicht vergessen!

Die Lieferung folgt so bald wie möglich

Aantal verzonden: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_



### Offener Brief

an die Teilnehmer der GV 98 in Andermatt

*Liebe Furkafreunde!*

Schon seit länger Zeit mache ich mir grosse Sorgen um die Effektivität unseres Unternehmens. Dabei geht es nicht nur um die Verwirklichung unseres gemeinsamen Ziels, sondern letztlich auch um unser aller gutes Geld, Steckt doch von jedem von uns ein mehr oder weniger grosser Brocken in dieser AG. Wir alle müssen uns fragen, wohin führt das Trasse unserer Bahn? In den Abgrund? Oder vielleicht doch noch auf den höchsten Punkt?

Als Ausländer nicht nur räumlich weit von der Furka entfernt, fehlt mir auch der nötige, umfangreiche menschliche Kontakt und die detaillierten Informationen, um gezielte Änderungen herbeiführen zu können. Deshalb bleibt mir nur, diesen Appell an die GV - insbesondere an die Schweizer Freunde - zu richten.

Dabei geht es nicht ausschliesslich um den finanziellen Stand, der ja allgemein und so auch bei uns mit der Konjunkturkrise abgetan wird: Aber gerade hier müssten sich alle unsere Kräfte im Schulterschluss dagegen stemmen und auf Abhilfe bedacht sein. Es reicht m.E. nicht, gutgemeinte Aufrufe zu weiteren Spenden, neuen Aktienzeichnungen und neuen Aktionären zu verfassen: Es müssen ganz neue Wege gefunden und zielstrebig begangen werden.

- Es muss um öffentliche Mittel nachhaltigerungen werden. Dabei dürfen uns natürlich nicht eigene Versäumnisse im Wege stehen. Mir scheint, dass uns viel zu oft die unerledigten Arbeiten hindern,

erfolgreich zu agieren.

- Es müssen neue Förderer - und seien es nur solche, die bereit sind, mit uns Betriebs-, Kunden-, Verbraucher- oder Marketings-Fahrten durchzuführen - erschlossen werden.
- Hierzu bedarf es einer ausgewogenen Strategie und vor allem um grösstmöglichen Beziehungshintergrund jedes einzelnen unserer VR-Vertreter.
- Die Motivation, nicht nur unserer VR-Mitglieder, muss durch klare und eindeutige (Teil-) Zielvorgaben bei jedem einzelnen geweckt oder - so denn vorhanden - genutzt werden.

Ansätze sind zwar vorhanden, aber es reicht heute nicht mehr aus, die VR-Arbeit so nebenher, «mal einfach mit der linken Hand» erledigen zu wollen. Unsere gewählten Vertreter müssen - am besten selbst oder aber durch autorisierte und engagierte Freunde - mit zäher Ausdauer auch langwierige und beschwerliche Verhandlungen zu einem erfolgreichen Ende führen.

Und damit bin ich schon bei meinem eigentlichen Anliegen: Es muss durch funktionierende Kommunikation ein bedeutendes Mehr an Motivation erreicht und der immer deutlicher werdende Frust jedes einzelnen abgebaut werden.

Wenn unseren Leuten die Arbeit im VR zu viel wird oder sie zu einer ausdauernden Mitarbeit nicht mehr fähig sind (aus welchen Gründen auch immer), sollten sie so ehrlich sein, zurückzutreten; - Oder müssen wir sie abwählen!

Neuen, jungen und dynamischen Mitarbeitern wird dann die Chance geboten, sich

mit ihren Kenntnissen und Möglichkeiten zu profilieren und unsere Sache voran zu treiben.

In diesem Sinne habe ich die dringende und gut gemeinte Bitte an alle Teilnehmer dieser GV, sich zu fragen, kann nicht auch ich meine Möglichkeiten, meine Kraft in den Dienst unseres Zieles einbringen, indem ich für die Arbeit im VR kandidiere?

Geben wir unserem Unternehmen eine vollkommen neue und vor allem bessere Rich-

tung, indem wir die bereit stehenden VR-Kandidaten äusserst kritisch betrachten und nur solche Freunde wählen, die gewillt sind, gemeinsam - im Schulterschluss - für die Zukunft unserer Bahn ihr Bestes zu geben.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Hans Goertz Mittelstr. 9  
D-50672 Köln Ruf: 102211 267 01 14

### Schiffstau in Andermatt

Inoffizieller Bericht für die Bordpresse «neu & zünftig» [N&Z]

Am 27.06.98 versammelten sich DFB-AG Aktionäre in der wunderschön hergerichteten Mehrzweckhalle zur 12. ordentlichen Generalversammlung. Nachdem alle Fahrscheine in der Zahlmeisterei geprüft waren konnte die Versammlung, sich bildend aus der Crew, der Besatzung und den Passagieren, um 10h25, feierlich eröffnet werden.

Playback-Musik vom Gotthard, dazu rassistische Tanzeinlagen von eben so zwei adretten, jungen, rocktanzenden Damen, begleitet durch eine in DFB-Uniform chick-aufretende und singende Kondukteurin lockerten die «strengen» Fesseln der erwartungsvollen Versammlung. Eigentlich eine sehr sinnige Vorstellung, so quasi: «Oh du liebe Schaffnerin, oh-oh-oh, wo führt denn die Reise hin, oh-oh-oh.»

Doch wieso fehlte der Presse-Tisch? Wer soll die neutrale Berichterstattung übernehmen? Vielleicht hat sich, doch ein blinder Passagier eingeschleust? So dachte ich, bin ich nicht etwa voreingenommen, um neutral das Erlebte zu schildern. Nun gut, war die Eingebung. Versuchen wir es ein-

mal auf eine andere Art und Weise, z.B.: Bericht über eine Schiffstau.

Der Gemeindepräsident von Andermatt, Herr Muheim, eröffnete die Generalversammlung mit einer Ode an das herrliche Ursenental von Friedrich Schiller. Einem Dichter, der gerade dem Kanton Uri soviel gegeben hat, aber kurioserweise sich nie, wie z.B. Wolfgang Goethe, in der Schweiz aufhielt. Doch dieser einmalige Dichter muss die Gabe gehabt haben, zuzuhören und sich dabei etwas vorstellen zu können, wenn er aus einem Reisebericht seine Intuitionen schöpfte. Ob der Gemeindepräsident bezogen auf unsere Versammlung hier wohl einen Anstoss geben wollte, sei als Frage offen gelassen.

Damit konnte die Besatzung und ihre ca. 300 Passagiere und Gäste die Taufe des Schiffes auf den Namen «Gletsch» vornehmen und sie getrost auf die alljährliche Reise mit neuem Ziel, schicken. Es war ein wundervoller Tag auf einem durch die Frohnarbeiterinnen und Arbeiter «blitzblank-gescheuerten» Boden, der Dinge die uns da erwarten, gespannt zu lauschen.

Zuerst wurden die Passagiere und die Crew mit den Besatzungsmitgliedern von ihrem Kapitän begrüsst und ebenso willkommen



geheissen, wobei eine Inspektorin quittierte, dass die Besatzung für ihre Passagiere alles rechtens und bestens für diese Fahrt vorbereitet habe.

Erst später wurde bekannt, dass die Inspektorin eine Person einer uns ganz berühmten politisch engagierten Persönlichkeit gewesen sein musste. Die Passagiere nahmen das weniger zu Kenntnis. Zu verliebt schienen sie in das wunderbare Schiff und ihrer herausgeputzten Crew. So soll es auch sein, obwohl einige besser Eingeweihte wussten, dass die Wetterlage für das Stechen in See nicht gerade die Hervorragendste war.

Aber auch der Revisionsbericht des Schiffes war ebenfalls nicht über alle Tadel erhaben. Er war auch sehr schwer aufzufinden, musste er doch auf den «Mauritiusinseln» persönlich eingesehen werden und das war vor betreten des Schiffes nicht jedem Passagier möglich, also blieb einem, wie oft im Leben, nichts anderes übrig, als zu vertrauen, dass die routinierte Besatzung alles im Griff hat. Wie heisst es so schön: «Habe alles im Griff auf ...»

Immerhin beruhigend war im Revisionsbericht zu lesen, dass das Schiff sein Endziel erreichen wird, wenn unterwegs, bei unvorhergesehenem ausgehendem Brennstoff, der zuvor sichergestellt, deponierte, jederzeit nachgeliefert werden kann. Die Crew, wenn auch diesmal nicht vollzählig, stärkte ungemein dieses Vertrauen.

Dennoch wollte einer mehr Sicherheiten und fragte den Kapitän, ob er nicht vorsichtigerweise, wissend um den Revisionsbericht, den Kurs des Schiffes ändern wolle. Damit sollte die Meerenge Gibraltar 5) vor dem Oelhafen Genua 3) angefahren werden um die Finanzbeschaffung für die Weiterfahrt zu sichern. Der Kapitän - als Mann, der zuviel wusste - überliess diese Frage den

enthusiastierten Passagieren, die sich beim Wahlvorgang «Finanzmittelbeschaffung» über den Hafen 3) entschieden.

Inzwischen folgte man gespannt dem Jahresbericht, den die Crew meisterlich mit Bravour vorlass.

Gespannt hörten sich die Passagiere den Revisionsbericht des Schiffes an. Auch der sonst selten oder gar nicht erwähnte Anhang, der den Revisionsstellen bekannt war, jedoch der Öffentlichkeit nur auf Verlangen zusteht, wurde mit bekümmert Miene halblaut, kaum verständlich - trotz «ausgeklügelter aber schlecht ausprobiertes» Elektronik - einen optisch niedergeschlagenen Eindruck hinterlassend, mit schwerer Zunge vorgelesen.

Auch dies konnte die Passagiere nicht erschüttern. Eigentlich zu Recht. Befanden sie sich doch auf einer Schiffstaupe mit anschliessender Reise und hatten zuvor den Finanzen grosszügig zugestimmt.

Infolge der düsteren Wetteraussichten und einem Hinweis eines Ferngebliebenen, der einen kantonal-sanktionierten, Vertrauensmann per Charge mit einem Antrag auf «Einzelentlastung der Organe» beauftragte, wurde dieses Anliegen vorzeitig mit der Crew besprochen. Diese befürchtete Schwierigkeiten bei der Kurseinhaltung und zudem Verängstigung bei den Passagieren. So entschloss man sich, dieses Anliegen in dieser Form, wenn schon, nicht textgetreu einzubringen. Also, wie sag' ich's meinem Kinde ...!

Der Sturm nahm zu, das Vertrauen in den Kapitän schwand zusehends. Ein Passagier schlug vor, den langjährigen Kapitän zum «Ehrenkapitän» zu ernennen, das Ruder unmittelbar einem jüngeren Kapitän zu übergeben. Von anderer Seite wurde bereits der 2. Kapitän vorgeschlagen. Dieser

lehnte ab und wünschte, dass der jetzige Kapitän am Ruder bleiben möge und er dies den Passagieren zu Gute halte, indem er bei der nächsten Fahrt sich zum Kapitän küren lassen werde. Man lernt nie aus.

Gleichzeitig wollte, ein ehemaliges routiniertes, leider aus diesen Gründen zurückgetretenes Crew-Mitglied als anerkanntes und geehrtes Mitglied für den Kapitän und 2. Kapitän vorübergehend in die Bresche springen, wenn damit allen gedient wäre.

Dieses Angebot wurde durch die Passagiere abgelehnt und somit übernahm eigenartigerweise der 2. Kapitän die Neu- bzw. Wiederwahlen. Der hierzu übliche 1. Offizier, als Vertrauensmann der Passagiere, konnte für dieses Prozedere nicht mehr eingeweiht werden, da der abholende Helikopter für den 2. Kapitän schon zur Landung auf Deck ansetzte und somit keine Zeit mehr zur Verfügung stand. So führte er selbst im Eiltempo diese Wahlen durch. Die Neuzugänge wurden englobt gewählt. Die noch verbliebenen Bisherigen wurden einzeln, als Zahlmeister, 2. Kapitän und Schiffskapitän, letzterer weniger bravoureus, wiedergewählt.

Die Passagiere haben entschieden und so wird bei gleichbleibendem Sturm, nichtweisend um die weitere Wetterlage, die Fahrt zum Zielhafen fortgesetzt. Der Schiffskapitän bleibt uns für diese Fahrt erhalten. Das Ruder hält er weiterhin fest in seiner Hand. Der 2. Kapitän hat soeben vorzeitig aber nur vorübergehend das Schiff per Helikopter

verlassen. Die Inspektorin wurde ja schon früher, in Folge noch anderer Verpflichtungen, frühzeitig vom Schiff abgeholt.

Der Kurs der «Gletsch» wird trotz stürmischer See und laienhafter aber von den Passagieren kaum wahrnehmbarer, dafür verzeihbarer Wahlformfehler enthusiastisch eingehalten.

Die Passagiere sind wohl auf und verlassen sich auf eine sichere Ankunft im Zwischenziel Gletsch. Die See hat sich besänftigt. Ob hierbei das Ruder den Sturm überstanden hat, weil es so schön war, wird erst später festgestellt werden.

Sollte dies der Fall werden, ist ja quasi der neue Kapitän schon gewählt und der Ehrenkapitän darf erfreut, sich abstützend, auf seine erneut einzeln entlastete Crew, auf die verspätete Ankunft zurückblicken. Wie sagte mal ein berühmter Zeitgeist. «Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben». Je nach dem ist dieser Spruch berechtigt, wieder einmal daran erinnert zu werden.

Was will man mehr. Mehr liegt z.Zt. nicht drin. Einen grossen Dank gebührt den Frondienstlern. Gottlob gibt es sie. Nun ist auch unser Schwungrad zum Stillstand gekommen. Freude herrscht, als wir Passagiere mit den gleichen Musik- und Tanzeinlagen verabschiedet wurden. Somit Schiff ahoi!

*Ihr «Blinder Passagier» Claude Conseilmoi (Verfasser der Redaktion bekannt)*



#### **Der Schlusspunkt:**

*Aus der Kaminanlage im Depot Realp steigt weisser Rauch auf ... wie ist das Signal zu deuten?*

*... von der Heizung, ... übereifrige, schwitzende Fronis, ... von einer Dampflok via Rauchzugsanlage, oder ... ?*