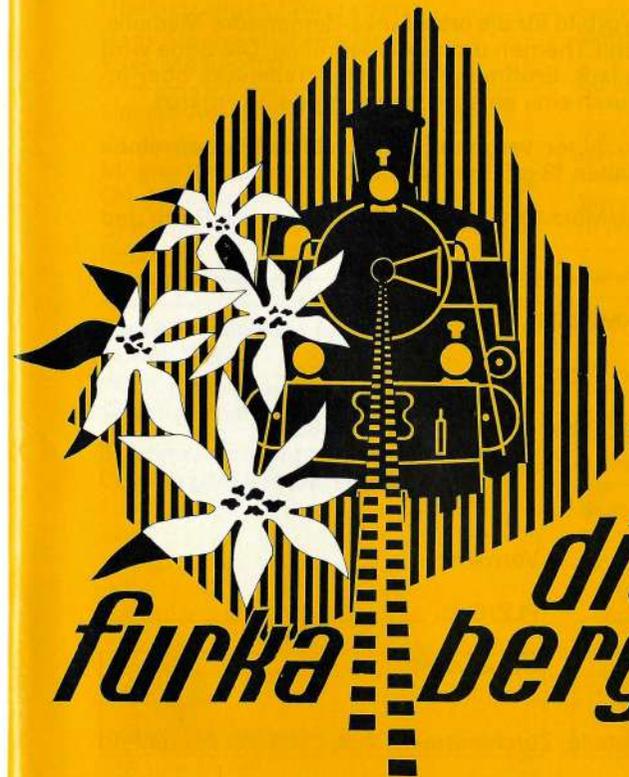




2/90



*die
furka bergstrecke*

Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Medaillen



Die Dampflokomotive «WEISSHORN» ziert seit kurzer Zeit den Rollmaterialbestand der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG. Man ist sich einig: Diese Lok ist ein Schmuckstück.

Dieses Schmuckstück ist auch das Vorbild für die erste Furka-Bergstrecke-Medaille. Die erste Medaille aus einer Serie mit Themen um diese Bahnlinie. Die Serie wird jeweils zu einem aktuellen Anlass (z.B. Eröffnung des ersten Teilstücks oder Inbetriebnahme einer Lokomotive) durch eine entsprechende Medaille ergänzt.

Die Medaillen sind in Silber oder Silber vergoldet erhältlich. Sie haben einen Durchmesser von 36 mm und enthalten 18 g Silber 925/1000.

Die Auslieferung erfolgt ab Februar/März 1990 mit Rechnung zuzüglich Porto und Verpackung.

Bestelltalon für Furka-Bergstrecke-Medaille

- | | |
|--|------------|
| _____ Medaille «WEISSHORN» in Silber | à Fr. 50.- |
| _____ Medaille «WEISSHORN» in Silber vergoldet | à Fr. 80.- |
| _____ Luxusetui | à Fr. 10.- |

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden an:
Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

Mitteilungsblatt / Bulletin

Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 2/1990

DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

7. Jahrgang Auflage 7500 Ex.
7^e année Tirage 7500 ex.

erscheint 4mal jährlich
4 éditions par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:
Hans Hofmann, Bruno Albisser,
Georg Seiler, Robert Trachsler

Redaktionsadresse /
Adresse de la rédaction:
H. Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen / Traductions:
Hans Maurer, 1233 Bernex
Yves Müller, 1093 La Conversion

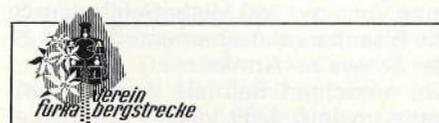
Unsere Adressen / Nos Adresses:
Verein Furka-Bergstrecke
Mitgliederdienst, Postfach 3468
CH-4002 Basel
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach
CH-3999 Oberwald

Redaktionsschluss für Nr. 3/1990:
14. Juli 1990
Clôture de rédaction du n° 3/1990:
14 juillet 1990

Erscheinungsdatum: Woche 34
Date de parution: semaine 34

Inhalt / Sommaire

Jahresbericht 1989 des Präsidenten	4
6. ordentliche Generalversammlung 1990	7
Die DFB ist eine eidgenössisch konzessionierte Bahngesellschaft	8
Lokremise Realp Bedeutender Meilenstein der DFB	13
Sektionsnachrichten	17
Kapitalerhöhung, Prospekt und Einladung zur Aktienzeichnung	23
Bericht des «info-bus» VFB	31
60 Jahre Glacier-Express	36
Mit der «Weisshorn» nach Dresden und Leipzig	39
Vortragsveranstaltungen in Nürnberg und Stuttgart	40
Bahnen im Blickpunkt	40
Bücherecke	41
Lehrlingslager 1989	42
Rapport de construction 1989	44
Adressverzeichnis Zentralvorstand	47
Bestelltalon für Verkaufsartikel	48



Jahresbericht 1989 des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Bereits ist ein weiteres Vereinsjahr vergangen, und immer näher rückt der von uns gewählte Termin für die Eröffnung des ersten Teilstückes der Furka-Bergstrecke. Obwohl wir im Berichtsjahr wiederum sehr viel erreicht haben, zeigen unsere Planungen und Pendenzenlisten, dass das grösste Stück Arbeit noch vor uns liegt. Sorgen bereitet dabei weniger die Art der anfallenden Arbeiten, denn Kreativität und Ideenreichtum zur Lösung selbst komplexer Probleme sind in unserem Verein genügend vorhanden. Schwierig ist es dagegen, die personellen Kapazitäten in den Arbeitsgruppen und Entscheidungsgremien von VFB und DFB schnell genug den wachsenden Aufgaben anpassen zu können. Denn die Betreuung eines Ressorts bei unserem Projekt erfordert mittlerweile einen zeitlichen Aufwand, der das für derartige, unentgeltliche Tätigkeiten übliche Engagement bei weitem übersteigt. Gleichzeitig sind Leistungs- und Termindruck ständige Begleiter jedes Ressortleiters. Interesse an einer Sache zu haben und mitreden zu wollen genügt längst nicht mehr; ein jährlicher Zeitaufwand von 300–400 Stunden ist das absolute Minimum, das einer erbringen muss, wenn er in irgendeinem Aufgabenbereich wirklich «vorne» dabei sein will. Dass eine derartig umfassende Hobbytätigkeit (oder sollte ich nicht eher von einem unbezahlten Zweit-Job reden?) aus beruflichen oder privaten Gründen nicht jedermanns Sache ist, versteht sich von selbst.

Diese Gedanken bitte ich zu beachten, wenn es unter dem Traktandum Wahlen darum geht, die Zusammensetzung des Zentralvorstandes für die kommenden zwei Jahre festzulegen.

Zum Glück gibt es natürlich auch genügend Arbeiten, wo auch mit etwas we-

niger Zeitaufwand ein grosser Nutzen für das Furka-Projekt erzielt werden kann. Ich möchte daher an dieser Stelle all jenen ganz herzlich danken, denen es 1989 möglich war, in irgendeiner Form aktiv mitzuarbeiten.

Nachfolgend, wie in meinem Jahresbericht üblich, ein Überblick über die Entwicklung und den Stand der Dinge in den einzelnen Ressorts: Da unser vierteljährlich erscheinendes Mitteilungsblatt jeweils ziemlich umfassend über alle wichtigen Ereignisse und Entwicklungen in Verein und Aktiengesellschaft berichtet, kann ich mich kurzfassen und darauf beschränken, einige Themen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) kurz zu streifen.

Bau: An der Strecke wurden viele kleinere und grössere Arbeiten ausgeführt. «Spektakulär» und für den interessierten Zuschauer auffällig waren in der Bausaison 1989 sicher die Reparatur der eingestürzten Stützmauer oberhalb des Senntum-Stafel-Tunnels II, der Baubeginn an der Remise Realp und die Demontage der Drehscheibenanlagen in Hinwil (SBB) und Pontresina (RhB). Während erstere zur späteren Verwendung eingelagert wurde, ist die Drehscheibe der RhB nach einem eindrucklichen Transport (teilweise als «Anhängelast» des Glacier-Express) noch vor dem Wintereinbruch in Realp montiert und in Betrieb genommen worden. Nach Eintreffen der Baubewilligung im Juli konnte auch mit der Erstellung der künftigen Remise Realp begonnen und das Kellergeschoss weitgehend fertiggestellt werden.

Gleisbau: Das optische Aushängeschild beim Gleisbau war 1989 natürlich ganz eindeutig die Totalerneuerung von etwa 900 Meter Geleise durch die Eisenbahndetachements 21 und 22 der Schweizer Armee.

Die erreichten Bauziele wurden übrigens im Info 4/89 ausführlich darge-

stellt, ebenso eine interessante Statistik über die erbrachten Fronarbeitsleistungen. Eine Analyse dieser Zahlen zeigt ganz klar, dass die von den Vereinsektionen und den Mitgliedern zu erbringenden Arbeitseinsätze in den nächsten Jahren ganz gewaltig gesteigert werden müssen, wenn unser Konzept – den Unterhalt der Strecke kostengünstig durch Fronarbeit zu erbringen – funktionieren soll.

Planung: Im Berichtsjahr konnte die Baueingabe für die Unterführung Muttbach fertig ausgearbeitet werden. Die offizielle Einreichung des Projektes bei den Behörden wird nach Erteilung der Bahnkonzessionen an die DFB erfolgen. Die Vorbereitungen für die Sanierung des Scheiteltunnels und der beiden Senntum-Stafel-Tunnels I und II wurden weitergeführt. Zu diskutieren gaben auch die Konzeptentwürfe für den Um- und Ausbau der künftigen Bahnstationen an der Bergstrecke und das Entsorgungskonzept. Noch nicht entscheidungsreif sind leider die Gleisanschlüsse an die FO in Realp und Oberwald.

Rollmaterial: Der Bauzug konnte 1989 weiter aufgerüstet und zusätzlich ergänzt werden: durch einen Kippwagen, drei Magazinwagen (ex FART) und eine von der FO erhaltene Draisine. Höhepunkt im Ressort Rollmaterial war aber die erfolgreiche Fertigstellung der Dampflok «Weisshorn», die am Wochenende vom 26./27. August in Realp mit einem grossen Fest eingeweiht bzw. eingesegnet wurde. Der Sektion Solothurn, die im Auftrag des Zentralvorstandes das Fest organisiert hat, möchte ich ganz herzlich danken. Zudem hat die «Weisshorn» im Oktober die ersten Test- und Probefahrten auf der Bergstrecke mit Erfolg hinter sich gebracht und wird ab Mai 1990 wieder auf der Bergstrecke zum Einsatz kommen.

Die Rollmaterialgruppe der Sektion Bern hat in ihrem Stützpunkt in der Papierfabrik Deisswil den Gk 4416 als Dienstwagen für die Dampflok renoviert und anschliessend den ersten

zweiachsigen Personenwagen der DFB in Arbeit genommen. Künftig wird auch die Sektion Nordwestschweiz über eine Werkstätte zur Aufarbeitung von Rollmaterial verfügen. Die ersten Wagen (der SGA) sind mittlerweile eingetroffen.

Vietnam: Die Verhandlungen über den Rückkauf von vier SLM-Dampflokomotiven aus Vietnam dauerten an. Es besteht begründete Hoffnung, das Geschäft im Jahre 1990 erfolgreich abschliessen zu können.

Konzessionsverfahren: Auch das Konzessionsverfahren der DFB verlief weiterhin äusserst erfolgreich. Nach einem positiven Vernehmlassungsverfahren durchlief unser Konzessionsbegehren im Berichtsjahr problemlos die Beratungen im Bundesrat, in den Verkehrskommissionen von National- und Ständerat und im Ständerat. Der Nationalrat wird das Geschäft am 22. März 1990 abschliessend behandeln.

PR/Werbung: Auch 1989 war unser Unternehmen in sehr vielen Zeitungen und Zeitschriften des In- und Auslandes, in Lokalradios und im Fernsehen DRS vertreten. Anlass der Presseinformationen waren nebst der Kapitalerhöhung der DFB vor allem unsere Generalversammlung in Chur und die Revisionsarbeiten an der und das Einsegnungsfest für die Dampflok «Weisshorn».

Grossen Erfolg verzeichneten auch unsere vielen Standaktionen. Ich beschränke mich aus naheliegenden Gründen auf die Aufzählung einiger Standaktionen des Zentralvereins: Frauenfelder Frühjahrsmesse, HIGA Chur, Oberwalliser Gewerbeausstellung in Brig, Mobautech in St. Gallen. Gut organisiert und die ganze Saison mit Personal besetzt war 1989 der Info- und Werbeposten im Bahnhof Gletsch. Die renovierten Räume im Obergeschoss des Bahnhofes erlaubten es, den Info-Kiosk-Betreuern für die oft langen und einsamen Abende eine gemütliche und «komfortable» Wohnung zur Verfügung zu stellen. Mit der Beschaffung eines alten Busses der Zürcher Verkehrsbetriebe wurden im Sommer

1989 die Weichen gestellt, um künftig neben «Gletsch» einen zweiten, mobilen Informations- und Verkaufsstützpunkt aufzubauen.

Beim Mitteilungsblatt konnten wiederum vier informative Ausgaben, wenn auch jeweils mit Verspätung, realisiert werden. Gleichzeitig wurde das äussere Erscheinungsbild laufend weiterentwickelt. Auf Ende 1989 erfolgte ein Redaktionswechsel.

Kasse: Die Finanzsituation des Vereins hat sich auch 1989 positiv entwickelt. Die starke Zunahme des Mitgliederbestandes und die erfolgreiche Sammelkampagne für die «Weisshorn» versetzten den VFB in die Lage, der DFB einen grossen Beitrag an die Revision der Dampflokomotive überweisen zu können. Der Verkauf von Werbematerial erreichte mit einem Umsatz von rund 70 000 Franken einen neuen Rekord. Auch die erste Testsammelkampagne unter den deutschen VFB-Mitgliedern und den Aktionären verlief erfolgreich. Eine erste Sammelkampagne bei 300 Industriefirmen in der Schweiz erreichte ebenfalls die gesetzten Ziele. Die dabei gewonnenen Erfahrungen werden dazu dienen, die künftigen Gross-Sponsoring-Kampagnen zu optimieren.

Mitgliederwesen: Im Zusammenhang mit den Sammelkampagnen des VFB und der Kapitalerhöhung der DFB, wo immer auch Werbung für die Vereinsmitgliedschaft gemacht wurde, konnte die Zahl unserer Mitglieder auch 1989 ausserordentlich gesteigert werden. Wiederum wuchs der Mitgliederbestand um mehr als 1000 Personen von 2940 auf 4086.

Sektionen: Am 21. Mai 1989 wurde in Chur die Sektion Graubünden gegründet. Nach längerem Abwarten wurden auch im Wallis VFB-Mitglieder aktiv und gründeten am 7. September mit Unterstützung des Zentralvorstandes die zehnte Sektion des VFB. Gut entwickelt hat sich auch die Institution der Sektionspräsidenten-Konferenz, wo regelmässig allgemein interessierende Probleme behandelt und Erfahrungen ausgetauscht werden.

In Deutschland wuchs die Zahl der Regionalgruppen um drei auf sieben (nämlich München, Rhein-Neckar und Stuttgart). Stellung und Probleme der – ohne Statuten und eher locker organisierten – Regionalgruppen wurden an einem ersten Regionalgruppen-Treffen am 11. November 1989 in Mannheim mit Vertretern des Zentralvorstandes besprochen.

Zentralvorstand: An fünf Sitzungen befasste sich der Zentralvorstand mit den im Verein anfallenden Arbeiten. Das Vereinsfest, Werbeprospekt (Sonderdruck, Anmeldetalon), Werbematerial, Finanzbeschaffung (Sammelkampagnen, Medailleserie), Werbe-Bus und Statutenrevision waren die Hauptthemen, die zumeist in Arbeitsgruppen weiterbearbeitet und realisiert wurden. Mit der Teilerneuerung und Erweiterung des Zentralvorstandes an der GV vom 17. März verbinde ich die Hoffnung, die Arbeiten 1990 weiter intensivieren zu können.

10. März 1990 Der Zentralpräsident:
Alfred Gysin

6. ordentliche Generalversammlung 1990

vfb/alb – Zur 6. ordentlichen Generalversammlung konnte Zentralpräsident Alfred Gysin am 17. März 1990 in Biel 122 stimmberechtigte Vereinsmitglieder sowie mehrere Gäste begrüessen. Mit wenigen Ausnahmen konnten die traktandierten Geschäfte zügig behandelt werden. Die Jahresrechnung 1989 konnte mit einem Verlust von Fr. 132.20 abgeschlossen werden. Das Budget 1990 weist einen Mehraufwand von Fr. 37 000.– aus. Die Versammlung beschloss, den Mitgliederbeitrag ab 1991 auf Fr. 40.– zu erhöhen. Statutengemäss mussten der Zentral-

vorstand sowie die Kontrollstelle neu bestellt werden. Die vom Zentralvorstand nominierten Kandidaten wurden mit grossem Mehr gewählt (Vorstandsliste siehe Seite 47 dieser Ausgabe). Auch Alfred Gysin wurde in seinem Amt als Zentralpräsident mit grossem Mehr bestätigt.

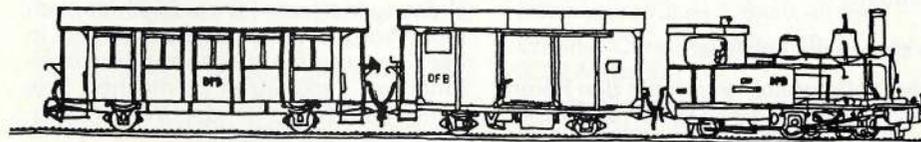
Der vorgelegte Statutenentwurf wurde abschnittsweise durchberaten und erläutert. Mit einigen Änderungen redaktioneller Art wurde der Entwurf einstimmig genehmigt. Die Statuten werden als Beilage dem Mitteilungsblatt beigeheftet.

L'Assemblée générale LSF

L'Assemblée générale de l'Association du 17 mars 1990 à Bienne a décidé de porter la cotisation dès 1991 à Fr. 40.– (personnes morales Fr. 200.–). En raison des frais de déplacement plus onéreux supportés par nos membres à l'étranger qui viennent en grand nombre travailler à la Furka, il été décidé de ne pas les sanctionner par une cotisation plus élevée: l'Association supportera la différence des frais postaux qui est de plus de Fr. 6.– par membre!

La Concession d'exploiter

Lors de la session du 22 mars, le Conseil national a approuvé à l'unanimité l'octroi de la concession d'exploiter à la DFB S.A. (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) pour le tronçon Oberwald VS–Realp UR via Gletsch/Furka. Le conseiller fédéral Adolf Ogi s'y est prononcé très favorablement pour notre entreprise.



Die DFB ist eine eidgenössisch konzessionierte Bahngesellschaft

bhs. Erstinstanzlich hat der Bundesrat die vom BAV (Bundesamt für Verkehr) nach intensiver Vorbereitung und ausgedehnter Vernehmlassung erarbeitete Vorlage betreffend das Gesuch der DFB zur Erteilung der eidgenössischen Betriebskonzession bewilligt. Die nationalrätliche Verkehrskommission unter dem Vorsitz von Frau Verena Diener nahm aufgrund der positiv verlaufenen Vernehmlassung und weiteren Fakten ebenfalls eine befürwortende Stellung ein.

Die vom Bundesrat verfasste bejahende Botschaft zum Geschäft wurde von der kleinen Kammer, dem Ständerat, in der Wintersession am 29. November 1989 einstimmig gutgeheissen. Am 22. März 1990 nun passierte die Vorlage oppositionslos den Nationalrat. Somit ist die DFB faktisch eine konzessionierte Bahngesellschaft.

Wichtiger Schritt zum Erfolg

Das Vorliegen einer eidgenössischen Konzession bringt der DFB die Unterstellung unter das Eisenbahngesetz. Gemäss diesem Recht wird es der DFB möglich sein, die projektierten Vorhaben dem BAV und dem jeweils zuständigen Kanton zur Prüfung und Genehmigung zu unterbreiten. Aufgrund der besonderen Stellung des Eisenbahngesetzes im Rechtsdschungel der Eidgenossenschaft sind die Grenzen der Rechte einer Bahngesellschaft weit grosszügiger abgesteckt als in der Privatwirtschaft allgemein. Die somit angestrebten Ziele sind durch den Schutz des Eisenbahngesetzes praktisch unanfechtbar.

So stehen die Zeichen

Sehr umfangreich waren die den Räten vom BAV zugestellten Unterlagen über die DFB. Die Sachbearbeiter waren

vom Tun der Verantwortlichen der DFB selbst überzeugt. Im Ständerat passierte die Botschaft mit 44 : 0 Stimmen. Als Fürsprecher für die DFB exponierte sich Bundesrat und «Verkehrsminister» Adolf Ogi persönlich. Die Verkehrskommission stand für das Vorhaben des DFB uneingeschränkt ein. Es erstaunt daher nicht, dass der Nationalrat, gut vorbereitet, dem Begehren mit den Stimmen aller Anwesenden den Segen erteilte.

Obwohl bei einer schriftlichen Vorlage im Nationalrat nicht üblich, konnte sich NR Dr. Theo Fischer nicht verkneifen, ein engagiertes Votum für die DFB abzugeben. Auch Kommissionspräsidentin Frau NR Verena Diener ergriff das Wort. Sie sprach von einem Glücksfall, dass sich eine private Vereinigung und eine Betriebsgesellschaft gebildet hätten, um diese Bahnlinie wieder instand zu stellen und als Touristikbahn zu betreiben.

Sehr erfreulich war, dass sich Bundesrat Adolf Ogi im Rat für unsere Belange einsetzte, und zwar mit einigen für uns äusserst wohlthuenden Sätzen. In wenigen Sätzen zusammengefasst, wäre folgende Meldung zu machen: «Bundesrat Adolf Ogi bekräftigte jedoch (nachdem festgestellt wurde, dass die DFB als reine Touristenbahn keinen Anspruch auf Abgeltung [von Leistungen für die Allgemeinheit] und Beiträge hat), dass die Furka-Oberalp-Bahn gemäss Eisenbahngesetz verpflichtet sei, der DFB den technischen und betrieblichen Anschluss zu gewähren, ohne unverhältnismässige Bedingungen zu stellen. Wegen der Möglichkeit des Umsteigens (von FO zu DFB) ist auch nicht vorgesehen, der Dampfbahn in der Konzession Auflagen zur Bereitstellung von Parkplätzen zu machen (wie vom Kanton Uri in der Vernehmlassung gefordert wurde).»

Lohn der Arbeit

Die Anstrengungen des Verwaltungsrates, insbesondere der Ressortleiter Rollmaterial, Ralph Schorno, mit der Vorbereitung und Begleitung mit steter Kontaktnahme mit dem BAV, und PR/Presse, Beat H. Schweizer, der zusammen mit Verwaltungsratspräsident Alfred Gysin eine Parlamentarierkommission zu bilden wusste (um Lobbyismus zu betreiben), wurden belohnt. Die Zusammenarbeit mit dem BAV und die spontane Zusage einiger Parlamentarier, die Idee «Konzession DFB» mitzutragen und mit ihren Kollegen und Kolleginnen diesbezüglich Kontakte zu pflegen, hat offensichtlich zum mit Spannung erwarteten, eigentlich nie bezweifelten, in der Folge eindeutigen Resultat geführt.

Das Parlamentarierkomitee

Nachfolgend einmal das vollständige Komitee, dessen Mitglieder ihre Namen der DFB für weitere Aktionen zur Verfügung stellen (Name, Vorname, Rat, Partei/Kanton, Anschrift):

Affolter Max, Dr., SR, FDP/SO
Jurastrasse 20, 4600 Olten

Aliesch Peter, Dr., NR, FDP/GR
Postfach 127, 7006 Chur 6 Lacuna

Béguin Thierry, SR, FDP/NE
30, Chemin des Rochettes, 2072 St-Blaise

Bircher Silvio, NR, SP/AG
Pestalozzistrasse 23, 5000 Aarau

Cottier Anton, SR, CVP/FR
Case postale 217, 1701 Fribourg

Danioth Hans, SR, CVP/UR
Hagenstrasse 13, 6460 Altdorf

Darbella Vital, NR, CVP/VS
3, Chemin Prés-de-Croix, 1920 Martigny

Delalay Edouard, SR, CVP/VS
3958 St-Léonard

Diener Verena, NR, GPS/ZH
Schmittgasse 370, 8414 Buch am Irchel

Engler Rolf, NR, CVP/AI
Lehnstrasse 12, 9050 Appenzell

Fischer Theo, Dr., NR, CVP/LU
Badstrasse 10/Postfach, 6210 Sursee

Fischer Ulrich, NR, FDP/AG
Rebenweg 677, 5707 Seengen

Gysin Hans-Rudolf, NR, FDP/BL
Postfach 633, 4410 Liestal

Hänggi Peter, NR, CVP/SO
Bächgass 10, 4208 Nunningen

Hess Peter, Dr., NR, CVP/ZG
Untere Roostmatt 15, 6300 Zug

Hess Otto, NR, SVP/TG
Häuslen, 9325 Roggwil

Hubacher Helmut, NR, SP/BS
Arnold-Böcklin-Strasse 41, 4051 Basel

Jeanneret François, NR, LIB/NE
10, Chemin de Cher-d'Ane, 2072 St-Blaise

Lauber Daniel, SR, CVP/VS
3920 Zermatt

Loeb François, NR, FDP/BE
Hübeliweg 15, 3074 Muri

Nebiker Hans-Rudolf, NR, SVP/BL
Ebnet, 4457 Diegten

Neuenschwander Willi, NR, SVP/ZH
Erlenstr. 28, 8955 Oetwil a. d. Limmat

Philipona Jean-Nicolas, NR, FDP/FR
1631 Vuippens

Reimann Maximilian, Dr., NR, SVP/AG
Enzberghöhe 12, 5264 Gipf-Oberfrick

Rhinow René, Prof. Dr., SR, FDP/BL
Jurastrasse 48, 4411 Seltisberg

Rüttimann Albert, NR, CVP/AG
Mattenhof, 8916 Jonen

Rutishauser Paul, NR, SVP/TG
8583 Götighofen

Rychen Albrecht, NR, SVP/BE
Kappellenstrasse 10, 3250 Lyss

Schmid Peter, Dr., NR, GPS/TG
Geeren, 8536 Hüttwilen

Seiler Rolf, NR, CVP/ZH
Regensdorferstrasse 30, 8049 Zürich

Spoerry Vreni, NR, FDP/ZH
Claridenstrasse 3, 8810 Horgen

Steiniger Franz, NR, FDP/UR
Dättwylerstrasse 4, 6460 Altdorf

Wanner Christian, NR, FDP/SO
3254 Messen

Ziegler Oswald, SR, CVP/UR
Baumgarten, 6499 Bauen

Zimmerli Ulrich, Prof. Dr., SR, SVP/BE
Schubertstrasse 12, 3073 Gümligen
Zölich Elisabeth, NR, SVP/BE
Herrengasse 4, 3011 Bern

Kontakte

Der Einsatz der Parlamentarier wurde von der DFB in einem Brief verdankt. Aufgrund dieser Kontakte war ein telefonischer Anruf von NR Hans-Rudolf Gysin im Vorfeld aufschlussreich, der die gute PR-Arbeit zu rühmen wusste; gleiches durften wir auch von NR Silvio Bircher auf schriftlichem Wege erfahren. Er schrieb: «... unsere Beiträge waren ja bescheiden im Vergleich zu Ihrem ...» Und NR Dr. Theo Fischer bedankte sich für unsere Dankbarkeit: «... Es war mir ein Vergnügen, mit meinem Votum im Parlament mich für die Konzession einzusetzen, da ich an Dampfbahnen echte Freude empfinde. Ich wünsche Ihnen zum Start des neuen Unternehmens recht viel Erfolg ...» So viel Echo und auch Anfragen von Agenturen zu Meinungen und Fakten, Hintergründen und noch Unbestimmtem, das war nicht vorauszusehen. Damit sich unsere Mitglieder und Aktionäre/Aktionärinnen ein Bild machen können, wie wir die Kontakte pflegen, sei hier nachfolgend auszugsweise der Dankesbrief an das «Parlamentarier-Komitee zur Unterstützung des Projektes Furka-Bergstrecke» wiedergegeben:

«Seit der für das Vorhaben Furka-Bergstrecke sehr bedeutungsvollen Zustimmung des Nationalrates vom 22. März 1990 zur Erteilung einer Konzession ist die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG eine Eisenbahngesellschaft.

Diese Zustimmung, die mit Ihrem Einverständnis und teilweise auch durch Ihr persönliches Engagement für unsere Sache zustande gekommen ist, ermöglicht es der DFB, verschiedene, dringend anstehende Vorhaben zu realisieren. Dadurch erhoffen sich die Verantwortlichen der jüngsten Eisenbahngesellschaft der Schweiz, den Bahnbetrieb auf der ersten Teilstrecke bald-

möglichst, sicher aber im Sommer 1991 aufzunehmen.

Wir sind Ihnen zu herzlichem Dank verpflichtet. Besonders in den Dank einschliessen möchten wir die Präsidentin der Verkehrskommission, Frau Verena Diener (GPS, ZH), die Herren Nationalräte Hans-Rudolf Nebiker (SVP, BL), Hans-Rudolf Gysin (FDP, BL), Franz Steinegger (FDP, UR) und Silvio Bircher (SP, AG). Dank gebührt auch den Herren des BAV für die detaillierte Vorbereitung des Begehrens und nicht zuletzt Herrn Bundesrat Adolf Ogi für die stets gewährte moralische Unterstützung.»

Die Konzession der DFB

Aus der Sicht eines Parlamentariers

Manchmal hat auch das eidgenössische Parlament inmitten hektischer Geschäfte, überladener Traktandenlisten und sich überstürzender Ereignisse noch Zeit, sich einem Stück Romantik und Nostalgie zuzuwenden – so geschehen bei der Konzessionserteilung für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke! Der Nationalrat beschloss sie am zweitletzten Tag seiner Frühjahrssession, am 22. März 1990, der Ständerat bereits am 29. November 1989.

Auch ich gehöre zu den Befürwortern einer Modernisierung unseres Schienennetzes, für günstigere, bessere und konkurrenzfähige Bahnverbindungen (Birchers wichtigster Erfolg war die Einführung des Halbp reis-Abonnements, red.), für einen Ausbau des kombinierten Verkehrs – und um so vehementer bedauerte ich mit einer Handvoll Bahnfreunden, dass im Sommer 1981, ein Jahr vor Eröffnung der Furka-Basislinie, die Bergstrecke zum letzten Mal befahren werden sollte. Ein Verein wurde aus der Taufe gehoben, um die Idee eines Befahrens dieser herrlichen Hochgebirgslandschaft nicht einschlafen zu lassen. Unterhalb des Rhonegletschers bei Gletsch, wo ein Hotel der Seiler-Dyna-

stie ehemals Sommer für Sommer Bergtouristen eine romantische und einfache Absteige bot, befürchteten wir die Erstellung eines Staubeckens. Das spornte noch mehr dazu an, mit der Rettung der Bahnstrecke auch diese Landschaft bei Gletsch nicht zu verlieren. Allerdings bedurfte es darauf mehr als unserer damaligen Anstrengungen, die kaum je zum Ziel geführt hätten: Erst der professionelle Aufbau des heutigen Vereins Furka-Bergstrecke und der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, mit Zentral- und Verwaltungsratspräsident Alfred Gysin an der Spitze und den verantwortlichen Ressortleitern, den vielen hundert engagierten Bahnfreunden aus nah und fern, konnte dieses Werk bis vor die eidgenössischen Räte und zur Konzessionserteilung bringen.

Als ich mich 1982 im Nationalrat in einem Vorstoss nach finanziellen Mitteln des Bundes bemühte, erhielt ich vom Bundesrat die Antwort, der Abbruch der Bahngeleise sei unwiderruflich, denn die ungefähr benötigten 30 bis 40 Millionen Franken zur nötigen Renovation sei niemand in der Lage aufzubringen, natürlich auch der Bund nicht ...

Bundesrat liess sich umstimmen

Wenn der Bundesrat in seinem Bericht an das Parlament die bisherige Geschichte aufrollt, so hat er zumindest seine damalige pessimistische Haltung vergessen. (Allerdings sind auch die politischen Ränkespiele und Hintergründe um die massive Kostenüberschreitung beim Basis-Tunnelbau nicht mehr so aktuell wie vor acht Jahren. Red.) Er schreibt:

«Als Ersatz für die sanierungsbedürftige, nur im Sommer betriebsbereite Furka-Bergstrecke plante die Furka-Oberalp-Bahn (FO) Ende der sechziger Jahre eine wintersichere Bahnverbindung zwischen Oberwald und Realp auf Niveau 1500 m über Meer in Form einer Tunnellösung. An den Bau des Furka-Basistunnels bewilligten die Eidgenössischen Räte am 24. Juni 1971 einen Kredit von 70 Millionen Franken. Pro-

bleme beim Bau sowie die Teuerung haben schliesslich dazu geführt, dass die Basislinie nicht 74, sondern 311 Millionen Franken kostete. Nach rund neunjähriger Bauzeit konnte die Basislinie am 25. Juni 1982 dem Betrieb übergeben werden. Seit Herbst 1982 wird der Basistunnel ausserdem erfolgreich für den Autoverlad genutzt.

Nach einem in diesem Ausmass nie erwarteten Ansturm im Sommer 1981, der die FO vor ausserordentliche Probleme stellte, verkehrte am 11. Oktober 1981 der letzte fahrplanmässige Zug über die Bergstrecke. Die Betriebsbewilligung für die Basislinie war an sich mit der Auflage verbunden, die Bergstrecke innert zwei Jahren abzubauen.

Das Bedauern über die Betriebseinstellung auf der eisenbahnhistorisch und eisenbahntechnisch bedeutsamen Furka-Bergstrecke war gerade nach dem überwältigenden Publikumserfolg während der Sommersaison 1981 allgemein gross. Politiker und Eisenbahnfreunde aus der Schweiz und dem Ausland setzten sich in der Folge für die Erhaltung der Furka-Bergstrecke ein. Am 6. August 1983 wurde in Gletsch eine Protestaktion gegen den vorgesehenen Abbruch durchgeführt. Vier Monate später, am 3. Dezember 1983, wurde in Bern der «Verein Furka-Bergstrecke» gegründet, welcher die integrale Erhaltung der ehemaligen Furka-Bergstrecke bezweckt. Auf Grund des vom Verein ausgearbeiteten Konzepts beschloss der Verwaltungsrat der FO im Juli 1984, auf den Abbruch der Bergstrecke zu verzichten und Verhandlungen über deren Abtretung aufzunehmen. Gleichzeitig wurde dem Verein erlaubt, die zum Erhalt der Strecke erforderlichen Unterhaltsarbeiten aufzunehmen. Der Verein Furka-Bergstrecke zählt heute über 4000 Mitglieder.»

Von der Geldbeschaffung zur Streckenführung

Der Bundesrat schildert darauf in seinem Konzessionsantrag an den Natio-

nal- und den Ständerat fast minuziös den weiteren Werdegang zur Furka-Dampfbahn-Wiederherstellung, was wohl mit dazu beitrug, dass beide Räte einstimmig die Konzessionserteilung vornahmen:

«Weil der Verein allein nicht in der Lage gewesen wäre, die erforderlichen Mittel zur Finanzierung der Wiederinstandstellungsarbeiten, des Rollmaterials und der Infrastruktur aufzubringen, bereitete der Vereinsvorstand die Gründung einer künftigen Betriebsgesellschaft vor. Am 27. Mai 1985 wurde in Lausanne die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mit Sitz in Oberwald VS gegründet. Das ursprünglich auf 300 000 Franken festgesetzte Aktienkapital wurde seither mit zwei Kapitalerhöhungen auf 3,3 Millionen Franken aufgestockt. Aufgrund der Ende 1987 mit der FO abgeschlossenen Kauf- und Baurechtsverträge ist die DFB nun im Besitz der gesamten Bergstrecke mit ihren festen Anlagen.

Die Linienführung der stillgelegten Furka-Bergstrecke bleibt für die vorgesehene Wiederinbetriebnahme praktisch unverändert, ebenso die Spurweite und die Zahnstangenabschnitte. Im Moment noch ungewiss ist die Einführung in den Bahnhof Oberwald. Generell wird die gesamte vorhandene Bausubstanz übernommen; für neue Kunstbauten gelten die Normen der FO.

Die Bergstrecke hat eine Betriebslänge von 17,2 km. Davon sind 12,1 km Zahnstangenabschnitte System Abt mit Neigungen bis zu 110 Promille und Adhäsionsabschnitte mit Neigungen bis zu 50 Promille. Die Strecke weist neben dem Scheiteltunnel mit einer Länge von 1874 m vier weitere Tunnels sowie elf Brücken und Viadukte auf, darunter als Besonderheit die demontierbare Steffenbachbrücke oberhalb Realp. Zur Bahnanlage gehören ferner die Stationen Tiefenbach, Furka, Muttbach-Belvèdère und Gletsch.

Der heutige Zustand der Anlagen, die grösstenteils aus der Zeit der durchgehenden Inbetriebnahme der FO im Jahre 1926 stammen, gestattet das reguläre Befahren der Strecke nicht. Sofern die nötigen Instandstellungsarbeiten ausgeführt sind und ein regelmässiger Unterhalt gewährleistet ist, kann gestützt auf eine Begutachtung durch das Bundesamt für Verkehr der Oberbau für den geplanten Weiterbetrieb als Touristenbahn verwendet werden. Dasselbe gilt für die Kunstbauten, die teilweise zu sanieren sind.»

Abschied nur bis Sommer 1991?

Die vielen hundert Furka-Vereinsmitglieder und Kleinaktionäre der DFB haben es geschafft, dass sie die Konzession für ihren geplanten Bahnbetrieb erhalten haben. Mit «Volldampf» sind sie daran, die Arbeiten zur mindestens teilweisen Inbetriebnahme (vorläufig, Red.) der Bergstrecke voranzutreiben. 1989 schon konnten (eigentlich schon 1987, Red.) Bauzüge Teile der Strecke befahren, dieses Jahr sollen erste Reisezugwagen die Strecke befahren können, und für 1991 rechnen die Verantwortlichen mit einem touristischen Bahnbetrieb. Wer von den vielen tausend Reisenden glaubte im Sommer 1981, dass er nicht zum letzten Mal vom Zug aus den Blick auf den Rhonegletscher werfen würde? Der Abschied von einer der schönsten, gefühlvollsten Bahnlinien sollte in der Tat nur ein kurzes Jahrzehnt dauern, hoffentlich! Ich danke jedenfalls allen, die mitgeholfen haben und noch mithelfen werden, dass diese grosse Leistung möglich wurde. So etwas ist heute wahrlich nicht mehr selbstverständlich – dazu braucht es eben eine Furka-Bergstrecke!

Silvio Bircher, Aarau
Nationalrat und
Präsident der Naturfreunde Schweiz

Lokremise Realp Bedeutender Meilenstein der DFB

1. Einleitung

Hier in diesem nun folgenden Bericht möchten wir Ihnen einen kleinen Teil aus dem bereits veröffentlichten Bauprogramm 1990 etwas genauer vorstellen. Es ist zu beachten, dass ausser dem Bau der Lokremise noch viele gleich wichtige Arbeiten bereits ausgeführt worden sind oder noch werden!

2. Zielsetzung

Nach unserer gemeinsamen Zielsetzung soll 1991 der Zugsbetrieb an der Furka-Bergstrecke auf einer ersten Teilstrecke aufgenommen werden.

Um dies überhaupt zu ermöglichen, braucht es ausser einer Bahnstrecke und Rollmaterial auch eine gewisse Infrastruktur, wie z. B. eine oder mehrere Lokremisen, Haltestellen, Drehscheiben usw. Das meiste ausser einer Lokremise am Anfang der ersten Teilstrecke in Realp ist vorhanden.

Für den Bau dieser Lokremise gelten folgende Zielsetzungen:

- Baubeginn:
Sommer 1989
- Fertigstellung der 1. Etappe:
Herbst 1989
- Fertigstellung Innenausbau der 1. Etappe:
Frühling 1990
- Fertigstellung des gesamten Rohbaus:
Herbst 1990
- Fertigstellung des gesamten Innenausbaus:
Frühling 1991

3. Baubeginn

(Siehe Heft 1/90 «Ein Elektromonteur berichtet als Maurer»)

Nach Eintreffen der ersehnten Baubewilligung Ende Juli wurde unverzüglich mit der 1. Etappe begonnen (Werk-

statt/Lager). Mit grossen Anstrengungen konnte diese Etappe auf Ende Saison abgeschlossen werden. Es stehen nun über 170 m² Lagerfläche für Maschinen, Geräte, Werkzeuge und Oberbaumaterialien zur Verfügung. Nur durch sehr gutes Zusammenarbeiten und grosse Sponsorenbeiträge konnte dieses bedeutende Werk so weit realisiert werden.

4. Innenausbau der 1. Etappe

Nach Abschluss der 1. Bauetappe konnte mit dem Innenausbau begonnen werden. Es mussten die Zwischenwände der Werkstatt und für den Ersatzteilraum hochgezogen werden. Die Aussenwände waren zu isolieren, die Lagergestelle wurden aufgestellt und provisorisch eingeräumt. Decke und Wände waren mit weisser Farbe zu behandeln (um eine bessere Ausleuchtung zu erhalten). Und als letztes wurde die Elektroinstallation montiert. Als nächste Arbeit muss die Werkstatt für die kommende Saison eingerichtet werden.

5. Fertigstellung des Rohbaus

Als erstes muss das parallel fliessende Bächlein in Betonröhren verlegt werden, bevor an der letzten Etappe des Untergeschosses begonnen werden kann. Danach kann die Eisenbetonkonstruktion für das dritte Geleis, die Servicegrube und den Raum für die Abwasserspaltanlage erstellt werden. Mit diesen Arbeiten ist der Rohbau des ganzen Untergeschosses fertiggestellt, und man kann die Stahlkonstruktion aufrichten. Die Aussenmauern werden mit 40 cm dicken Backsteinen erstellt, und parallel dazu wird das Dach mit speziellen Ziegeln gedeckt werden. Als letztes werden die Tore und die Fenster montiert.



Es ist ein ehrgeiziges Ziel, bis Ende Saison mit dem ganzen Rohbau fertig zu werden, aber ein normaler Winter diktiert uns dieses Datum. Es sind also alle Baufachleute aufgerufen mitzuhelfen, um dieses machbare Ziel zu erreichen (Maurer, Mechaniker, Zimmerleute, Schreiner, Dachdecker, Elektro-, Sanitär-, Heizungsmonteur und natürlich jede Menge Handlanger). *Bitte meldet Euch doch!* Auch Firmen sind aufgerufen, aktiv mitzumachen.

Melden kann man sich beim Bauchef der DFB, Herrn Walter Willi, Brunnen, Telefon 043/31 43 58, abends 19.30 bis 21 Uhr.

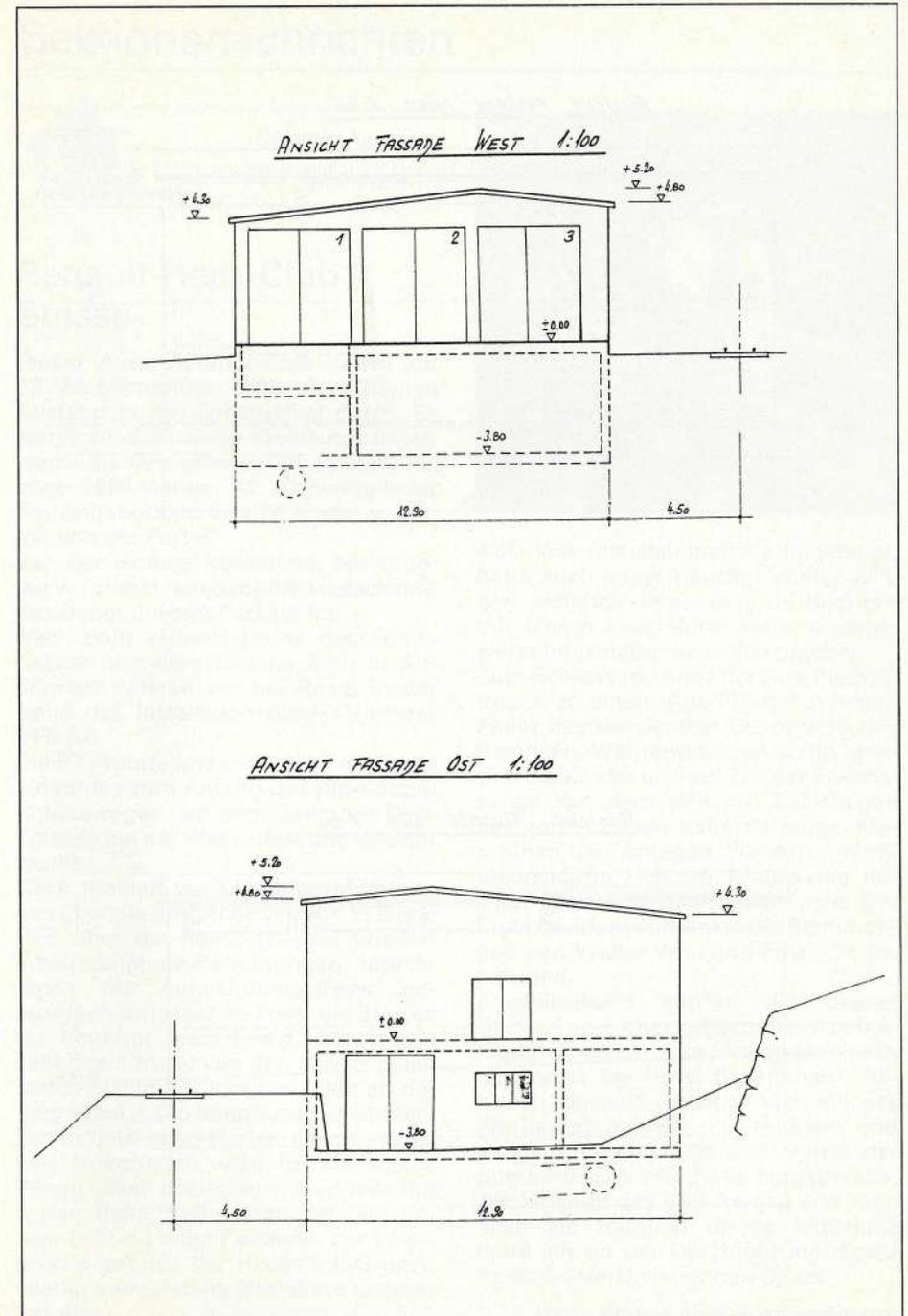
6. Fertigstellung des Innenausbau

Sobald das Dach gedeckt ist und die Aussenmauern stehen, wird am Innenausbau begonnen.

Da in der Remise die Temperatur wegen der Dampfloks nie unter 5°C fallen darf, ist eine Heizung nötig. Ausserdem werden durch den Winter hindurch Revisionen am Rollmaterial durchgeführt, und jedermann wird zugeben, dass im Warmen besser gearbeitet werden kann. Als Heizanlage ist eine Wärmepumpe mit einem Wärmespeicher vorgesehen. Sie würde die nötige Wärme vom Abwasser des Furka-Basistunnels beziehen, das bei der Austrittsstelle immer 20 Grad beträgt. Sie sehen, an der Furka wird die neuste Technik angestrebt.

Weiteres über die Fertigstellung der Remise wird später berichtet werden.

Reto Brehm, Windisch



Sektionsnachrichten



Sektion Aargau

5000 Aarau

Renault-Heck-Club Suisse

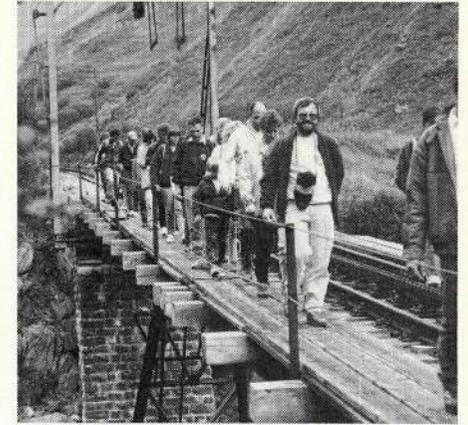
Dieser Auto-Oldtimer-Club führte am 23./24. September 1989 eine 2tägige Ausfahrt in das Furkagebiet durch. Es waren rund 20 dieser Kleinautos unterwegs, die ihre grosse Zeit ab 1949 bis etwa 1965 hatten. 42 Aktivmitglieder mit Angehörigen und 14 Kinder waren mit von der Partie.

Von der Grimsel kommend, besichtigten wir zuerst den Bahnhof Gletsch und das Depot unserer Furkabahn.

Nach dem «Überklettern» des Furkpasses und dem Übernachten in Andermatt parkten wir bei Realp in der Nähe des Installationsplatzes unserer DFB AG.

Die PTT führte uns sodann an die Furka hinauf bis zum Anfang des Alp-Kooperationsweges, auf dem dann das DFB-Trasse bei der Wasserfassung erreicht wurde.

Nach meinen ausführlichen Mitteilungen über die Bestrebungen von VFB und DFB über die Rettungs- und Wiederinbetriebnahme-Bemühungen besichtigten die Auto-Oldtimer-Fans, gezwungenermassen zu Fuss, die Strecke bis hinunter nach Realp. Alle waren sehr beeindruckt von den bereits geleisteten Instandstellungsarbeiten an der Bergstrecke. Die Begehung der Steffenbachbrücke absolvierten einige mit etwas Unbehagen, weil für sie solche Perspektiven doch ziemlich ungewohnt waren. Beim Steffenbach, bei den Tunnels 1-3 und beim Passieren der Wilerbrücke gab ich der Heck-Club-Gruppe wieder viele Details über diese Objekte bekannt.



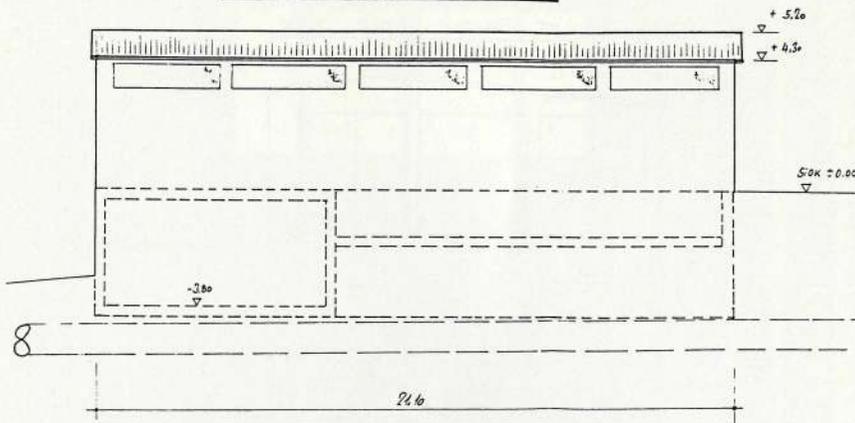
Auf dem Installationsplatz angelangt, hatte auch unser Bauchef Walter Willi den sichtlich interessierten Hecklern mit einem Kurzreferat viele wertvolle Informationen weiterzugeben.

Zum Schluss lud uns Fritz Jurt, Platzbetreuer, zu einem Aperitif in den neuen Keller des werdenden Depotgebäudes Realp ein. Währenddessen vergnügten sich die Kinder und ein Teil der Erwachsenen mit dem näheren Besichtigen der vorhandenen Bahnfahrzeuge, Maschinen und Anlagen. Für den Aperitif revanchierte sich der Klubkassier mit einer Spende in die Logistikkasse. Der Clubpräsident verdankte die Bemühungen von Walter Willi und Fritz Jurt gebührend.

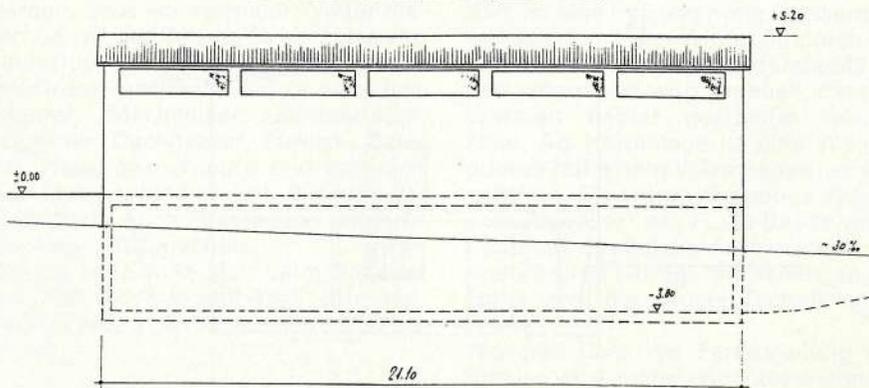
Anschliessend surrten die kleinen Heckli, mit sicher grösstenteils befriedigten Insassen, zum Mittagessen nach Hospental ins Hotel St. Gotthard. Natürlich verteilte ich dort noch etliches Werbematerial für unsere Bahn und verkaufte meinen ganzen Vorrat der Sonderdrucke «die furka bergstrecke». Als Mitglied des VFB Aargau und eben auch als Mitglied dieses Autoclubs hatte ich an der Durchführung dieses Anlasses wirklich meinen Spass.

Hans Weber, VFB-Sektion Aargau

ANSICHT FASSADE NORD 1:100



ANSICHT FASSADE SÜD 1:100





Section Genève
Case postale 79
1211 Genève 28

Pas de vapeur sans charbon

«LSFG» lance cette année une campagne appelée «Pas de vapeur sans charbon» à l'intention de la majorité de ses membres qui ne disposent du temps libre nécessaire leur permettant de nous prêter main forte. En remplacement d'une tâche déterminée à exécuter, souscrire (x) fois 100 kg de charbon. Sur demande de la DFB S.A. nous lui verserons le produit de notre récolte et elle déduira la somme reçue de la facture établie par les Mines de Charbon de la Ruhr d'où est extrait le charbon et acheminé par rail à Realp.

La «Weisshorn» consommait à l'époque 1 tonne de charbon sur son parcours de 44 km et 954 m de dénivellation entre Viège et Zermatt en tirant 3 voitures voyageurs. C'était la charge maximale. Ce renseignement souvent demandé m'a été aimablement fourni par un cheminot de la BVZ que l'a cherché dans les archives de l'époque.

Pour participer, remplissez un bulletin de versement vierge avec la mention (x) fois 100 kg de charbon à Fr. 40.-/100 kg en utilisant l'adresse ci-dessous ou envoyez un petit mot accompagné d'un chèque bancaire à l'adresse de la section «LSFG». Chaque donateur figurera dans le bulletin «LSFG», bulletin distribué gratuitement aux membres de la section. Les autres personnes désirant recevoir le bulletin mentionnant les donateurs sont priées d'ajouter Fr. 2.- au versement. Nos amis à l'étranger qui se déplacent moins facilement vers la Furka trouveront à travers cette campagne une possibilité de donner libre cours à leur enthousiasme. Aux membres de l'Association et aux sympathisants d'assurer dès à présent un plein succès à notre campagne «Pas de vapeur sans charbon». E.S.

Ass. Ligne sommitale de la Furka, Section «LSFG», Case postale 79, CH-1211 Genève 28; CCP 12-13823-8 Genève ou compte Société de Banque Suisse (Genève) «SBS» D6-106 703.



Sektion Graubünden
Postfach 85
7007 Chur

Am 2. März 1990 fand die erste Hauptversammlung der Sektion Graubünden im Restaurant Kasernenhof in Chur statt. Es darf von einer erfreulichen Entwicklung berichtet werden, sei es bezüglich geleisteter Aktivitäten oder bezüglich des Mitgliederzuwachses. Ausser der Presse durfte auch Herr Gysin mit Frau begrüsst werden. Im fast familiären Kreis begann um 20 Uhr die Versammlung mit Rückschau auf das erste Vereinsjahr der Sektion Graubünden, das nur sieben Monate umfasste. Der geschäftliche Teil konnte speditiv erledigt werden, und dem Vorstand wurde Decharge erteilt.

Besonderes Interesse bekundeten unsere Mitglieder an der RhB-Drehscheibe, die durch uns demontiert und zum Verlad und Transport nach Realp vorbereitet wird.

Ohne über die notwendigen Werkzeuge zu verfügen, galt es vorab in unserer Umgebung Sponsoren zu suchen. Unseren Bitten wurde fast ausnahmslos entsprochen, indem uns die erforderlichen Werkzeuge zugestanden wurden. Über den Verlauf dieser Aktion wird in der nächsten Nummer ausführlich berichtet werden.

H. Hofmann



Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

Wir danken allen Mitgliedern, welche die Umfragekarte betreffend aktiver Tätigkeit im Verein schon eingesandt ha-

ben. Alle andern werden gebeten, dies bis spätestens 28. Mai 1990 nachzuholen. Bester Dank gebührt auch den Mitgliedern, welche den Jahresbeitrag bereits beglichen haben.

Unsere Sektionsarbeitstage finden dieses Jahr am 6. Juni, 1. September und 6. Oktober statt. Um Unklarheiten auszuräumen, möchten wir festhalten, dass Einladung und Programm für diese Arbeitstage nur noch an diejenigen Mitglieder erfolgen, welche sich mittels der Umfragekarte grundsätzlich für eine Teilnahme an denselben bereit erklärt haben. Sollten noch anderweitige Interessenten (evtl. aus andern Sektionen oder Nichtmitglieder) für den Arbeitstag vom 6. Juni dasein, nimmt Telefon 041 41 12 86 gerne Anmeldungen entgegen.

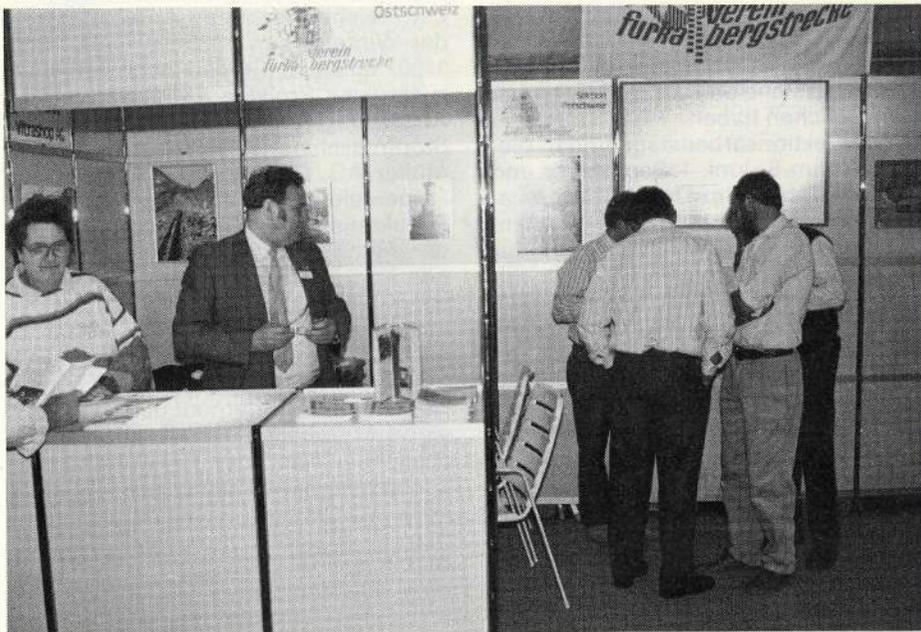
Der Sektionsvorstand

Zum reichbefrachteten Arbeitspensum der Wintersaison 1989/90 (siehe Heft 1/90) fallen in Goldau noch folgende zusätzliche Projekte an: Revision und Anpassung einer zweiten «Matisa»-Stopfmaschine (Geschenk der Firma Müller AG, Gleisbauunternehmung in Frauenfeld), Bremsrevision des Austin-Pneukrans (Firma Emil Contratto, Bauunternehmung, Goldau); der Kranwagen X 56 erhält eine hydraulische Seilwinde auf dem Ausleger, um auch tiefer gelegene Baustellen (Mauerfundamente, Brückenwiderlager usw.) bedienen zu können.

Gerne richten wir erneut den Aufruf für aktive Mitarbeit an Sie: Fachleute aller Branchen, aber auch Helfer ohne entsprechende Ausbildung sind bis etwa Mitte Mai herzlich in Goldau willkommen. Treffpunkt: jeweils 9 Uhr im Bahnhofbuffet Goldau. Anmeldung nicht erforderlich. M.W.



«Halle C» (siehe auch Heft 1/90, Seite 25)
Arbeitsort der Baugruppe Goldau, erstellt 1988–1990 auf dem Areal der Firma Tafag AG, Goldau, wo uns seit 1986 Gastrecht gewährt wird.



Sektion Ostschweiz
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Thurgauer Frühjahrs- messe in Frauenfeld

Unsere Sektion führte an der vorerwähnten Messe, die vom 29. März bis 2. April stattgefunden hatte, wiederum einen Stand. Dabei waren wir neben unserm «grossen Bruder», den SBB, plaziert und konnten erfreuliche Kontakte anknüpfen.

Der Stand fand ein recht reges Interesse, und vielerlei Auskünfte waren zu erteilen, aber auch falsche Meinungen zu korrigieren, gibt es doch noch viele Leute, welche uns und die FO nicht unterscheiden können, sondern immer wieder glauben, es handle sich bei unserm Stand um einen solchen der FO. Eine Beurteilung, wie viele Aktien auf

Grund dieses Anlasses gezeichnet werden, ist nicht möglich, doch haben wir gerade noch rechtzeitig die neuen Zeichnungsscheine der Kapitalerhöhung erhalten und konnten dafür Werbung machen. Wir wissen aber, dass bis heute insgesamt 48 Beitrittserklärungen ausgefüllt worden sind, wobei der grössere Teil für unsere Sektion, aber auch einige für die Sektion Zürich vermerkt werden konnten.

Ganz besonders hat uns ein Besucher gefallen, welcher uns fragte, ob wir eine Krammmaschine gebrauchen könnten. Dieses Anerbieten haben wir gerne entgegengenommen, und die Maschine ist schon wenige Tage danach durch unsere Kollegen aus Goldau in Frauenfeld abgeholt worden.

Abschliessend einen herzlichen Dank allen Vorstandsmitgliedern, die bei Auf- und Abbau des Standes tatkräftig mitgeholfen haben, aber auch allen andern Mitgliedern, welche sich in der Standbetreuung betätigten. —II—

Imbisse in Gletsch

Nein, eine Wirtschaft wird nicht geführt. Jedoch im Hinblick auf kommende Aufgaben wollen wir versuchen, verschiedene kleine Imbisse zu testen.

Unsere Mitglieder haben somit die Möglichkeit, auf ihr Verlangen hin – jeweils nur am Sonntag, weitere Tage vorbehalten – davon Gebrauch zu machen. Kostenlos geht dies allerdings nicht, verfügt der Verein doch nicht über Mittel zu diesem Zweck.

Zu jedem Imbiss wird ein Fragebogen abgegeben, welcher bitte ausgefüllt dem Team zurückzugeben ist.

Als Dank wird gegen Abgabe des untenstehenden Bons (pro Person nur 1 Bon anrechenbar) eine Vergünstigung von Fr. 1.– gewährt.

Für Eure Mitarbeit danken wir recht herzlich.

Das Bahnhofsteam Gletsch

*
* **Bon für Vergünstigung im 1990** *
*
* Gegen Abgabe dieses Bons *
* wird auf jedem Imbiss ab Fr. 5.– *
* ein Rabatt von Fr. 1.– gewährt. *
* Nur 1 Bon pro Person gültig. *
* Einlösbar im Bahnhof Gletsch. *
*



Sektion Solothurn
Postfach
2544 Bettlach

3. ordentliche Generalversammlung

der Sektion Solothurn vom 23. März
1990 im Hotel Kreuz, Oensingen

33 Bahnfreunde konnte Präsident Paul Kupper an der Generalversammlung der Sektion Solothurn im Hotel Kreuz, Oensingen, begrüssen.

Der Präsident hatte die schmerzliche Pflicht, den Versammelten den Hin-

schied des Sektionskassiers und Vorstandsmitglieds Paul Wirz von Neuen-dorf mitzuteilen. Paul Wirz war Mit-gründer der Sektion Solothurn im Jahre 1987 und seither Kassier und Vorstandsmitglied. Er führte dieses Amt sehr pflichtbewusst und kompetent aus und war auch im Vorstand stets aktiv. Paul Wirz starb einen Tag vor seinem 42. Geburtstag nach einer heimtückischen Krankheit.

Das Protokoll der letzten GV vom 26.4.89 wird verlesen und genehmigt. Der Präsident verliest den Jahresbericht 1989, welcher einstimmig genehmigt wird.

Walter Schenker orientiert über die Jahresrechnung 1989 und das Budget 1990. Die Rechnung schliesst mit einem Mehrertrag von Fr. 1560.90 ab. Das Vermögen per 31.12.89 erhöht sich somit auf Fr. 2851.20. Die Rechnung, erstellt von Paul Wirz, wird gemäss dem Antrag der Rechnungsrevisoren einstimmig genehmigt. Das Budget wird um Fr. 1200.– Aufwand erhöht, damit Anschaffungen für die Einsätze an der Bergstrecke getätigt werden können. Nach dieser Änderung schliesst das Budget mit einem Mehraufwand von Fr. 400.– ab.

Walter Schenker wird einstimmig als Kassier der Sektion Solothurn gewählt. Das Jahresprogramm 1990 wird den Versammelten vorgestellt und diskutiert. Dieses wird mit Vorschlägen aus der Versammlung ergänzt und genehmigt.

Eduard Allemann orientiert über die Einsatzwoche an der Bergstrecke vom 8. bis 13. Juli 1990, wobei etwa 15 Lehrlinge der SBB-Werkstätte Olten zwischen Oberwald und Gletsch arbeiten werden. Er sucht für diesen Arbeitseinsatz an der Strecke und für Vorbereitungsarbeiten in Herbetswil noch freiwillige Fachleute und Hilfskräfte.

Der Zentralvereinspräsident, Alfred Gysin, orientiert, dass der Nationalrat dem Konzessionsgesuch zugestimmt habe. Im weiteren wolle man eine weitere Aktienkapitalerhöhung der DFB AG starten. Er dankt der Sektion Solo-

thurn für ihr Engagement und die Organisation des Einweihungsfestes der Dampflok «Weisshorn».
Einen speziellen Dank richtet die Sektion Solothurn an alle Helfer, die zum Gelingen des Einweihungsfestes der Dampflokomotive «Weisshorn» in Realp beigetragen haben, im besonderen auch den beiden Pfarrherren aus Balsthal und Realp sowie dem Damen- und dem Männerturnverein Herbetswil.

Der Sekretär: A. Meister

Rangliste des Wettbewerbs am Einweihungsfest der Dampflokomotive «Weisshorn» in Realp

Die nachfolgend aufgeführten Personen haben das Gewicht des Zahnrades am besten geschätzt:

1. Emile Kirsch, Sandweiler (Lux.)
2. Heinrich Hartmann, Oberuzwil
3. Herr Konzett, Gelterkinden
4. Rudolf Simmen, Realp
5. Hans-Rudolf Fiechter, Schönenwerd
6. Jörg Schaufelberger, Thalwil
7. Toni Pargätzi, Wohlen
8. Hans Maurer, Liestal
9. Franz Kälin, Herbetswil
10. Beni Christ en, Küssnacht

Die Gewinner des Wettbewerbs haben je eine Dampffahrt für (...) Personen auf der Furka-Bergstrecke gewonnen:

- | | |
|---------------|----------------|
| 1. Preis: | für 8 Personen |
| 2. Preis: | für 6 Personen |
| 3. Preis: | für 4 Personen |
| 4. Preis: | für 3 Personen |
| 5.-10. Preis: | für 2 Personen |

Jahresbericht 1989

Der Jahresbericht des Präsidenten soll, so will es die Tradition, das verflossene Vereinsjahr Revue passieren lassen. Ich will versuchen, die wichtigsten Ereignisse zu beschreiben, und gestatte mir, in wenigen Zeilen auf die Ziele des laufenden Jahres aufmerksam zu machen.

Furka-Bergstrecke

Die Baueinsätze konzentrierten sich auf die Urner Seite. Ein grosses Depot ist im Entstehen begriffen und sollte im Herbst 1990 bezugsbereit sein. Viele Meter Geleise wurden eingebaut, auch mit Hilfe des Militärs. Die Anstrengungen gehen dahin, die Strecke Realp-Furka so rasch wie möglich mit Dampf zu befahren.

Zwei erfreuliche Ereignisse lassen hoffen, dass die Fahrten schon bald aufgenommen werden können:

- Die Dampflokomotive «Weisshorn» hat im Herbst Probefahrten auf der Strecke durchgeführt.
- Der Ständerat gab einstimmig grünes Licht für die Fahrkonzession.

Vereinsleben

Das Jahresprogramm führte als Höhepunkt die Organisation eines Lokifestes in Realp auf.

Der Zentralvorstand gab als einzige Vorgabe an:

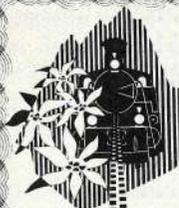
«Organisation eines Lokifestes als Einweihungstag der «Weisshorn» in Realp - Zeit: Herbst 1989».

Schon sehr früh im Frühling trat ein OK, mit Werner Brunner als Präsident, in Aktion. Folgende Ziele sollten erreicht werden:

- Die «Weisshorn» ist als Symbol für eine baldige Betriebsaufnahme auf der Bergstrecke gebührend einzuweihen und zu präsentieren.
- Die Bevölkerung von Realp und die Freunde der Bergstrecke sollen einander nähergebracht werden.
- Werbebeitrag für die Furka-Bergstrecke.

Es war nicht leicht, dem Fest einen würdigen Rahmen zu geben, ohne grosse finanzielle Risiken einzugehen.

Bei der Suche eines geeigneten Datums machten uns Leute aus Realp auf ihr eigenes Dorffest aufmerksam - am 25., 26. und 27. August 1989, der Einweihung des Gemeindehauses. Schon bald tendierten wir auf ein Zusammenlegen der beiden Anlässe. Gespräche mit Realp signalisierten Zu-

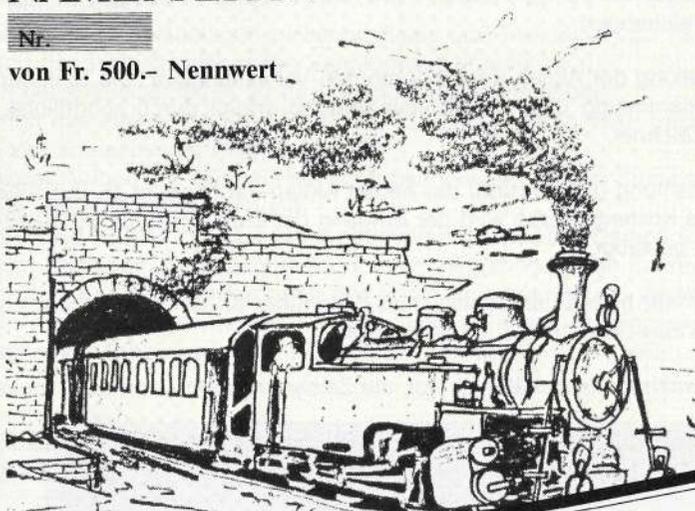


**DFB
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
OBERWALD**

NAMENAKTIE

Nr. _____

von Fr. 500.- Nennwert

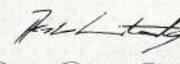


Kapitalerhöhung von Fr. 3 300 000.- auf 5 300 000.-

Prospekt und Einladung zur Aktienzeichnung

... ward, ... beteiligt.

Für den Verwaltungsrat:

Der Präsident:  Der Vizepräsident: 

Einladung zur Aktienzeichnung

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, CH-3999 Oberwald

Kapitalerhöhung 1990 von Fr. 3 300 000.— auf Fr. 5 300 000.—
durch Ausgabe von 4000 Namenaktien

Nennwert: Fr. 500.— pro Aktie

Zeichnungsfrist: 1. März 1990 bis 30. Juni 1990

Zeichnungsbedingungen:

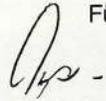
1. Der Bezugspreis beträgt Fr. 515.— pro Aktie (Fr. 500.—, zuzüglich Fr. 15.— = 3 % eidg. Titelstempel)
2. Die Zuteilung der Aktien erfolgt durch den Verwaltungsrat. Die Einladung zur Generalversammlung über die Kapitalerhöhung erfolgt durch schriftliche Mitteilung an die Zeichner.
3. Die Einzahlung (Liberierung) der neuen Aktien hat bis zum 15. Juli 1990 zu erfolgen. Aus Kostengründen wird der Eingang der Zahlungen nur auf ausdrücklichen Wunsch bestätigt.
4. Die Zeichner haften der Gesellschaft gegenüber für den vollen Zeichnungsbetrag von Fr. 515.— je Aktie bis am 30. 9. 1990.
5. Der Verwaltungsrat behält sich vor, die Zeichnungsfrist wenn nötig zu verlängern.
6. Der Verwaltungsrat behält sich das Recht vor, nach Schluss der Zeichnungsfrist die definitive Höhe des Aktienkapitals festzulegen. Die diesbezügliche Kompetenz ergibt sich aus Art. 4 der Statuten.
7. Die Auslieferung der Titel erfolgt im Oktober 1990.

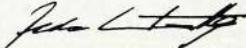
Valoren-Nummer: 177.219

Zeichnungsstelle: DFB DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
Aktienregister
Postfach 3468
CH-4002 Basel

Einzahlungsstelle: SBG Schweiz. Bankgesellschaft
CH-8047 Zürich-Albisriederplatz
Einzahlungskonto DFB

CH-3999 Oberwald
1. März 1990

Für den Verwaltungsrat

Alfred Gysin
Präsident


Aldo Contratto
Vizepräsident

Zweck der Aktienkapitalerhöhung von 3,3 Millionen auf 5,3 Millionen Schweizer Franken.

Mit der Ausgabe von 4000 Namenaktien zum Nennwert von Fr. 500 sollen kurzfristig 2 Millionen Schweizer Franken in die Unternehmung eingebracht werden.

Nach dem Prinzip der Wertvermehrung innerhalb der DFB AG (Kapital + Fronarbeit + Sponsoring durch Industrie + Gewerbe) sollen mit den finanziellen Mitteln folgende Projekte realisiert werden:

Förderung aller Massnahmen zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke, insbesondere

- Ausbau der Rollmaterialhalle in Realp und Erstellen der notwendigen Infrastruktur für den Bahnbetrieb.
- Fertigstellung der Gleisanlagen zwischen Realp und Tiefenbach zur Kollaudation.
- Sanierung der einsturzgefährdeten Senntumstaffeltunnel I + II.
- Erstellen neuer Gleisanlagen für den Bahnbetrieb in Tiefenbach.
- Beschaffen des ersten Reisezuges für den Dampfbetrieb ab 1991, bestehend aus drei bis vier zweiachsigen Personenwagen.
- Struktureller Aufbau der DFB AG als Eisenbahngesellschaft im Sinne der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung.
- Kauf und Heimschaffung von 4 bis 5 ehemaligen Schweizer-Dampfloks aus dem Dschungel Vietnams. Diese seit dem Vietnamkrieg stillgelegten Zahnradloks entsprechen genau den Anforderungen der Furka-Bergstrecke und decken den zukünftigen Triebfahrzeugbedarf der DFB ab. Nach erfolgten Hauptrevisionen sollen die Maschinen nacheinander bis 1996 wieder von der DFB in Betrieb genommen werden.





**DFB
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
OBERWALD**

Kapitalerhöhung 1990

Zeichnungsschein

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

Namenaktien von Fr. 500.– Nennwert
der DFB Dampfbaahn Furka-Bergstrecke AG

zum Preis von Fr. 500.–, zuzüglich Fr. 15.–
(3 % eidg. Titelstempel) gleich Fr. 515.– pro Aktie.

Ich/wir verpflichte/n mich/uns, den Betrag von Fr. 515.– pro gezeichnete Aktie bis am 15. Juli 1990 an die Schweizerische Bankgesellschaft, Zürich-Albisriederplatz einzubezahlen.

Dieser Zeichnungsschein ist bis zum 30. September 1990 verbindlich.

Die Titel werden im Oktober 1990 an die Zeichner ausgeliefert.

Name: (Herrn, Frau, Frl., Firma*) _____

Vorname: _____

Genauere Adresse: _____

PLZ/Wohnort: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Einsenden an **DFB Dampfbaahn Furka-Bergstrecke AG**
Zeichnungsstelle: **Aktienregister, Postfach 3468, CH-4002 Basel**

***) Bitte zutreffendes vermerken**

Bitte abtrennen

stimmung, und so kam es zur einmaligen Vereinbarung wie folgt:

- Realp stellt den Festplatz zur Verfügung, übernimmt sämtliche administrativen Vorarbeiten, wie Festwirtschaftsbewilligung usw., und die Sektion Solothurn stellt das Festzelt auf; die Kosten werden anteilmässig zu je 50% aufgeteilt.
- Realp betreibt das Festzelt Freitag und Samstag und der Verein Furka-Bergstrecke am Sonntag.

Ich glaube schreiben zu dürfen, dass dieses Zusammenrücken bei der Bevölkerung von Realp sehr viel zur Akzeptanz unserer Anliegen beigetragen hat und künftig noch beitragen wird. Der Kontakt konnte so spontan und formlos hergestellt werden.

Unser Programm vom Sonntag, mit dem ökumenischen Festgottesdienst im Festzelt, der eindrücklichen Predigt von Pfarrer Sartorius aus Balsthal, der nicht minder eindrücklichen Einsegnung der «Weisshorn» unter Mitwirkung von Pater Florin, Pfarrer von Realp, wird allen Festbesuchern in schöner Erinnerung bleiben. Das ganze Fest wurde von der Musikgesellschaft Realp musikalisch umrahmt. Nach dem Mittagessen unterhielten uns der Damen- und Herrenverein und die Männerriege Herbetwil. Die Darbietungen fanden ein zufriedenes Publikum.

Die drei gesteckten Ziele wurden voll erreicht. Trotz misslichem Wetter konnte ein kleiner Gewinn herausgearbeitet werden, der dem DFB zur freien Verfügung überwiesen worden ist. An dieser Stelle möchte ich allen Helfern recht herzlich danken. Ohne ihren vollen Einsatz hätte die Durchführung des Festes in so weiter Entfernung nicht gelingen können. Der Glaube, dass durch Einsatz und Wille jede Herausforderung angenommen werden kann, hat sich bewiesen, und ich bin zuversichtlich, dass die Sektion Solothurn im Rahmen des Gesamtvereins auch weiterhin für Einsätze willens und fähig ist. Der Spezialeinsatz «Fest Realp» beanspruchte alle unsere Kräfte im Frühling und Sommer, so dass keine anderen

Anlässe Platz hatten. Sehr erfreulich fiel das Picknick im September aus. Der Platz beim Hofe «Finigen» eignete sich dazu vortrefflich. Das Wetter spielte mit, und die Teilnahme war ausserordentlich erfreulich. Die Familie Gysin – Zentralpräsident – beehrte uns mit ihrem Besuch und war beileibe nicht unter den ersten zu finden, die den Weg nach Hause antraten.

Ende November gab der Samichlauch Anlass zu gemütlichem Beisammensein. Über 30 Mitglieder trafen sich im Hotel Kreuz in Oensingen. Gut ins Programm hat sich der «Benzenjass» eingefügt. Man spürte förmlich den Drang nach Spiel und Gewinn. Damit keiner wegen seiner Leistung enttäuscht nach Hause gehen musste, gab es für jeden Jasser einen kleinen «Benz», und die drei Erstrangierten wurden dann mit noch je einem Prachtexemplar ausgezeichnet.

Werbung

Die Anwerbung von neuen Vereinsmitgliedern soll eine Daueraufgabe der Sektion sein. Die Methode «Einer sagt's dem anderen» ist immer noch die wirkungsvollste Art, und ich bitte unsere Sektionsmitglieder eindringlich, Freude und Bekannte auf unseren Verein und dessen Ziele aufmerksam zu machen. Der Werbeabend in Langenthal war gut besucht. Mit einem Film und mit Dias wurden den Anwesenden die Ziele des Vereins bekanntgegeben. Erfahrungsgemäss bringen solche Werbeabende keine Massenmeldungen, sind jedoch im Rahmen einer Gesamtstrategie dazu geeignet, das Projekt «Furka-Bergstrecke» unter die Leute zu bringen. Sobald gefahren werden kann, brauchen wir auch Fahrgäste – wer weiss, vielleicht sind bei den ersten viele darunter, die bei Anlässen von unseren ehrgeizigen Zielen gehört haben?

Die laufenden Vereinsgeschäfte konnten in mehreren Vorstandssitzungen besprochen und erledigt werden. Damit die Sektion besser geführt werden kann, werden die Aufgaben im Vor-

stand auf einige «Ressorts» aufgeteilt, wobei jeder Ressortleiter seine Ideen und Schwerpunkte vorbereiten und als Antrag dem Gesamtvorstand unterbreiten soll. Allen Vorstandsmitgliedern gilt an dieser Stelle mein bester Dank für ihren grossen Einsatz.

Für 1990 ist ein interessantes Programm in Vorbereitung. Heute kann ich nur sagen, Euer Mitmachen, wann immer es geht, ist mir Ansporn und Aufforderung für zukünftigen Einsatz!

Lasst uns gemeinsam das Wagnis «Fahrt auf der Furka-Bergstrecke» weiter- und zu einem guten Ende führen.

Präsident Sektion Solothurn: P. Kupper



Sektion Zürich
Postfach
8810 Horgen

In letzter Minute

Der freie Treff in **Bülach** im Bahnhof-Buffer 1. Klasse wird auf Zusehen hin bis zu den Sommerferien weitergeführt.

Da im Mai/Juni einiglos ist, findet der Treff **neu ausnahmsweise** am Freitag jeweils um 19.30 Uhr statt. Der 25. Mai und der 29. Juni wären somit die Daten vor den Ferien.

Bei unseren «treuen» Höckteilnehmern möchte ich mich auf diese Art bedanken. Es wäre schön, wenn sich mit der Zeit ein «Stammtisch» bilden würde. Wer hat Lust, einmal einen Abend zu gestalten?

Vom Winde verweht

Trotz schlechter Wettervorhersage wollte ich den Stand am 28. Februar 1990 in Bülach aufstellen.

Leider blies ein so starker Wind, der einen Aufbau im ersten Anlauf verhinderte. Nach einem wärmenden Kaffee und wie sich der Himmel zusehends verdunkelte, entschloss ich mich, gar nicht aufzustellen.



Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3468
4002 Basel

Geschätzte Sektionsmitglieder

Auch das Jahr 1989 stand weitgehend im Zeichen der Öffentlichkeitsarbeit. Unsere regelmässigen Monatsversammlungen fanden wie immer am letzten Dienstag im Monat statt. Zwei dieser Versammlungen wurden zu öffentlichen Diavorträgen umfunktioniert. Der grosse Erfolg, der diesen zwei Veranstaltungen in Liestal und in Basel beschiedener war, hat uns bestärkt, auch im Jahr 1990 wieder öffentliche Vorträge zu halten.

Die zweite Hälfte des Jahres 1989 war von den Vorbereitungen für die Herbstmesse, die Ende Oktober stattfand, geprägt. Leider wurden auch dieses Jahr die Erwartungen, die an diese Messebeteiligung gestellt wurden, nicht erfüllt. Infolge des eher schlechten Standortes und des geringen Publikumsinteresses war der Erfolg eher bescheiden. Die nachträgliche Beurteilung des Messegesehens hat uns dazu bewegt, zukünftig an der Herbstmesse nicht mehr teilzunehmen.

Dafür war einem anderen Vorhaben, das lange nicht voranschreiten wollte, doch noch ein Erfolg beschiedener. Nach langem Suchen fanden wir in Liestal eine Werkstatt für Wagenrevisionen. Kurz vor Weihnachten war es dann soweit. 20 engagierte Sektionsmitglieder fanden sich zu einer ersten Informationssitzung zusammen. Und im neuen Jahr ging es dann auch mit viel Tatendrang an die Arbeit. Die Werkstatt wurde mustergültig eingerichtet und für die Revisionsarbeiten mit Druckluft- und Stromanschlüssen ausgerüstet. Bald darauf trafen dann auch schon die ersten Wagen in Liestal ein.

Das Jahr 1990 steht mit viel Arbeit vor der Tür. Insgesamt sollen drei Wagen restauriert werden. Ein weiterer Wagen wird für den Innenausbau ebenfalls nach Liestal kommen, und zu guter

Letzt wird auch noch ein Schneepflug der RhB in unserer Werkstatt eintreffen.

Veranstaltungskalender 1990

Jeden Mittwochabend ab 18 Uhr und jeden Samstag ab 9 Uhr wird in der Werkstatt an den Wagen gearbeitet.

26. Juni Besichtigung PTT Basel 2

28. Aug. Versammlung in den Räumlichkeiten des MCB

Plausch-Abend

26. Sept. Niggi-Näggi-Versammlung

29. Nov. Generalversammlung (provisorisch)

20. März

1991



Regionalgruppe Rhein-Main
Dipl. Ing. Gerd Cremer
Nikolaus-Lenau-Strasse 24
D-6550 Bad Kreuznach

Regionalgruppe Rhein-Main gegründet

Die Idee, allen Mitgliedern des Vereins Furka-Bergstrecke im Rhein-Main-Gebiet sowie den Aktionären der DFB, den Fronarbeitern und Interessenten einen organisatorischen Rahmen zu geben, existierte schon lange. Am 30. März 1990 war es endlich soweit: In Liederbach gründete sich die Regionalgruppe Rhein-Main des Vereins Furka-Bergstrecke.

Die 46 Teilnehmer sahen zunächst einen Videofilm von Gerd Cremer über die Bausaison 1989 (von dem Kopien über ihn bzw. über die RG zu beziehen sind). Nach anschliessender Aussprache einigten wir uns darauf, die Treffen in Form eines monatlich stattfindenden Stammtisches und zweier grösserer Informationsabende im Jahr – jeweils vor und nach der Bausaison – fortzuführen. Der Stammtisch findet an jedem zweiten Freitag im Monat um 19 Uhr im Restaurant des Bahnhofs Bad Homburg v.d.H. statt, erstmals am 11. Mai 1990.

Des Weiteren ging es um die Arbeitsgebiete der Regionalgruppe, die – entsprechend den Festlegungen vom 11. November 1989 in Mannheim (siehe Mitteilungsblatt 1/90) – bereits der Einladung angefügt waren. Die Bemühungen, anfallende Arbeiten, Aufgaben und Aktivitäten auf möglichst viele Schultern zu verteilen, fanden ein erfreuliches Echo. Weitere Unterstützung und weiteres Engagement sind uns jedoch willkommen.

Wir hoffen, dadurch die Bemühungen von VFB und DFB bestmöglich zu unterstützen, und haben deshalb auf die Wahl von Amtsträgern verzichtet.

Nach dem geselligen Teil ging der Abend unseres Gründungstreffens in dem Bewusstsein zu Ende, einen guten Anfang gemacht zu haben. Dazu trugen auch Wolfgang Schmidt und Alexander Ehrhard (von der Regionalgruppe Rhein-Neckar) durch Rat und Tat, durch Informationen und vor allem durch ihr Erscheinen bei, wofür wir uns nochmals herzlich bedanken.

Joachim Ziegler

Kontaktadressen:

Dipl. Ing. Gerd Cremer
Nikolaus-Lenau-Strasse 24
6550 Bad Kreuznach
Telefon 0671/644 55

Joachim Ziegler
Siegfriedstrasse 69
6384 Oberreifenberg
Telefon 06082/24 97



Regionalgruppe
Rhein-Neckar

Nachdem wir in den beiden vorangegangenen Mitteilungsblättern einen Rückblick auf unsere Aktivitäten des Jahres 1989 gehalten haben, möchten wir heute auf die für 1990 geplanten Veranstaltungen der Regionalgruppe Rhein-Neckar hinweisen.

Das erste diesjährige Regionaltreffen unserer Regionalgruppe findet am Samstag, dem 5. Mai 1990, ab 15 Uhr standesgemäss im ehemaligen Lokschuppen des Bahnhofs Sinsheim statt, der heute dem örtlichen Eisenbahnclub als Vereinsheim dient. Dort werden wir anhand einiger Dias und Videoaufnahmen über die Bausaison 1989 und alle weiteren Neuigkeiten berichten.

Ein zweites Regionaltreffen ist nach Abschluss der Bausaison für Ende Oktober/Anfang November gemeinsam mit einer Sonderfahrt vorgesehen. Genaueres hierzu werden wir noch rechtzeitig mitteilen.

Ein weiterer Treffpunkt unserer Regionalgruppe ist der Furka-Stammtisch, zu dem sich an jedem ersten Freitag eines Monats ab 20 Uhr im Eichbaumbrauhaus in Mannheim, Käfertalerstrasse 168, der harte Kern der Regionalgruppe trifft. Neumitglieder sowie Interessenten sind hierzu herzlich eingeladen.

Auch in diesem Jahr werden wir wieder durch Infostandaktionen bei Modellbahnmärkten und sonstigen Eisenbahnveranstaltungen im Rhein-Neckar-Raum für unsere Sache sowie um neue Mitglieder werben. Die erste Aktion dieser Art erfolgte bereits am 17. März anlässlich des 8. Internationalen Kraichgauer Modellbahntags in Sinsheim. Bei dieser Veranstaltung konnten wir auch erstmals ein Modell des Installationsplatzes im Massstab 1:87 vorstellen, welches von einem unserer Mitglieder gebaut wurde und auf grosse Beachtung seitens der Besucher stiess.

Wie bereits im vergangenen Jahr wird sich auch in diesem Jahr die Regionalgruppe Rhein-Neckar wieder am Bauprogramm der DFB beteiligen. Geplant ist eine Bauwoche vom 16. bis 22. September 1990, zu der 16 Mitglieder aus dem Rhein-Neckar-Gebiet an die Furka kommen werden, um ihren Anteil zum Wiederaufbau der Bergstrecke beizutragen.

Weitere Auskünfte über unsere Veranstaltungen erhalten Sie unter folgender Adresse:

Regionalgruppe Rhein-Neckar
c/o Alexander Ehrhard
Im Buschgewann 102
6900 Heidelberg
Telefon 06221/70 03 52

AE



Regionalgruppe
München

Nach der Fahrt zu den Jubiläumsfeierlichkeiten der RhB im Engadin im September 1989 (zusammen mit den Regionalgruppen Schwaben und Stuttgart) konnten wir im Spätherbst auf der Modellbau-Ausstellung in Gröbenzell bei München mit einem eigenen Stand präsent sein und neue Interessenten für unsere Bahn gewinnen.

Um dem Aufruf nach Spenden für Eisenbahnfreunde aus der DDR nachzukommen, entschlossen wir uns, eine Stammtisch-Sammlung durchzuführen, die mit grossem Erfolg abgeschlossen werden konnte. Allen Furka-Freunden aus der DDR wünschen wir schon jetzt schöne Tage an der Bergstrecke.

In Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnbildverlag «der bahnladen» (Albrecht Sappel KG) in München entsteht zurzeit eine Postkarte von der «Weisshorn» bei einer ihrer Probefahrten auf der Furka-Bergstrecke im Herbst letzten Jahres. Sie wird Ende des Jahres im Handel erhältlich sein und auch den Kalender 1991 des «bahnladens» zieren.

Wir treffen uns wie bisher jeden ersten Mittwoch im Monat um 19 Uhr im «Löwenbräukeller» am Stiglmaierplatz (vom Hauptbahnhof eine Haltestelle mit U-Bahn, Linie 1, Richtung Rotkreuzplatz).

Für Rückfragen steht unser Sekretariat: Isolde Hoenigk, Winfriedstrasse 14, 8000 München 19, Telefon 089/178 31 51, gerne zur Verfügung.

I. Hoenigk

Bericht des «info-bus» VFB



1. Die Entstehung

Gestatten Sie, liebe Leser, dass ich mich Ihnen zuerst einmal vorstelle: Ich bin ein ehemaliger Linienbus der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich. Mein Elternhaus war die Lastwagenfirma «Franz Brozincevic, Wetzikon», kurz FBW genannt, und in die Welt gesetzt wurde ich 1954. Da bereits zu diesem Zeitpunkt bestimmt war, wer mein Arbeitgeber sein wird, kam ich gleich anschliessend zur Karosseriewerkstatt «Tüscher» in Zürich, die mein Inneres ausstattete. Zur Taufe wurde ich blauweiss eingekleidet. Einen Namen erhielt ich zwar nicht, aber zur Unterscheidung von meinen weiteren Geschwistern gab man mir die Nummer 323.

Nicht erst jetzt, nein, schon damals gab es Fichen, in denen meine Personalien,

meine Tätigkeiten sowie auch meine Fehler und Verfehlungen fein säuberlich eingetragen wurden, so dass mein Lebenslauf bis 1988 nachvollzogen werden kann. Bei meinen Einsätzen verkehrte ich logischerweise viel in der Stadt Zürich, war mal da, mal dort anzutreffen, und wann immer man wollte, nahm ich auf meinen Reisen gerne Passagiere mit, so dass ich selten allein war. Langweilig wurde es mir also nie, und ich war froh, wenn ich mich zeitweise in der Garage etwas ausruhen konnte. Während solcher Pausen wurde mein Inneres im Lauf der Jahre mehrmals verändert; man sagte damals: den neuen Verhältnissen angepasst. Auch über Pflege konnte ich mich keinesfalls beklagen, man war um meine einwandfreie Präsenz immer sehr bemüht.

Mit der Zeit musste ich aber trotzdem feststellen, dass meine jüngeren Kol-

legen, die neu zu meinem Arbeitgeber stiessen, ein wesentlich anderes Aussehen hatten als ich selbst. Eines Tages liess man mich deshalb in der Garage einfach stehen und machte mir klar, dass man mich von nun an nur noch um die Weihnachtszeit herum als sogenannten «Päcklibus» benötige. Ich erhielt im Innern Holzgestelle als Ablagefläche und diente ab 1981/82 den an der Bahnhofstrasse eilig Weihnachtsgeschenke einkaufenden Passanten zur kurzzeitigen Einstellung ihrer Pakete. Leider entnahm man mir meinen Motor, so dass ich jeweils an meinen Standort gezogen werden musste. Zur Kompensation wurde ich aussen beidseitig mit einem farbigen Regenbogen versehen, damit ich mehr auffallen würde und man mich von den übrigen Kollegen, die nun den Liniendienst versahen, zu unterscheiden vermochte.

Mit 30 Jahren gehörte ich also bereits zum «alten Eisen», und mein Arbeitgeber erwog, mich wegzugeben.

Und da, genau da beginnt nun mein zweites Leben, auf das ich mich freue und dessen Entstehung ich Ihnen nachfolgend schildern will:

Eines Tages nämlich stellte ich wieder ein reges Treiben um mich herum fest. Herren, die ich noch nie gesehen hatte, wollten mich in ihren Dienst nehmen, was mir nur recht sein konnte, fühlte ich mich doch keineswegs so alt, um schon auf dem Schrottplatz zu landen. Um mich herum begann wieder pulsierendes Leben. Man setzte mir einen frisch revidierten Austauschmotor ein, verbesserte da und dort einige mechanische Teile und gab mir eine fast neue äussere Erscheinung. Ich fühlte mich wie neugeboren und konnte mich neben meinen jüngeren Kollegen durchaus wieder sehen lassen.

Trotzdem hatte ich noch bange Stunden zu überstehen, hörte ich doch so nebenbei, dass man erwog, mich wieder zu verkaufen, eventuell gar zu verschrotten. Schade, dachte ich, nachdem ich sooo schön hergerichtet worden war.

Aber dann besann man sich doch eines

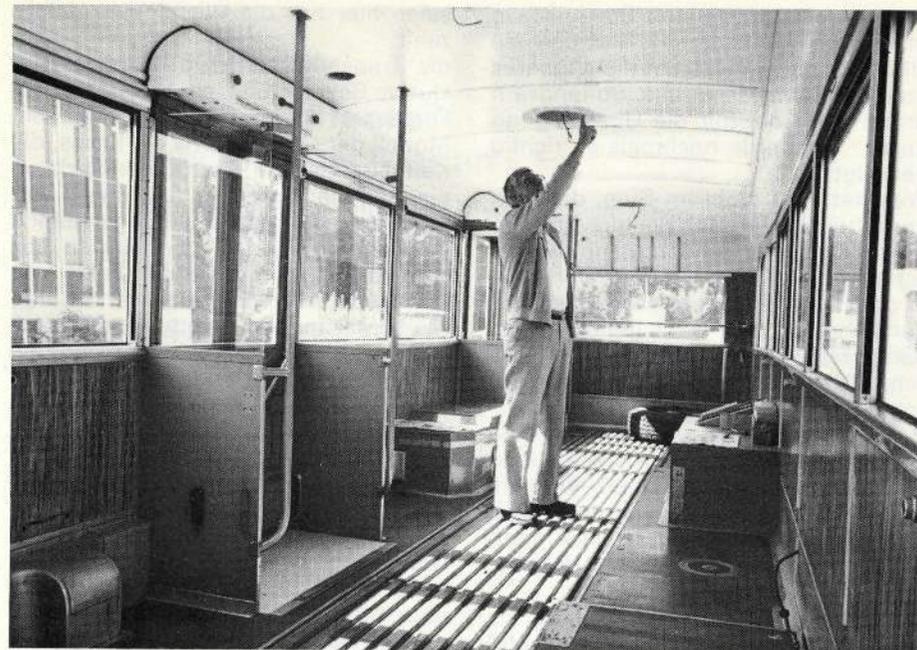
Besseren, und am 15. Juli 1989 holte man mich aus der Garage hervor und fuhr mit mir in eine für mich unbekannte, ländliche Gegend direkt neben einem grossen Kamin, aus dem eine riesige weisse Dampfwolke emporstieg.

Mein neuer Herr und Meister ist der «Verein Furka-Bergstrecke», und für mich speziell zuständig ist bis auf weiteres ein Mitglied aus Obergösgen SO. Kurz nach meiner Ankunft begannen bereits das Ausräumen der Holzgestelle und eine erste, grobe Reinigung des Innern, so dass ich bald wieder recht manierlich aussah. Zu meinem neuen Betreuer stiessen am Abend des 20. Juli zwei weitere Herren – ich hörte die Namen Gysin und Trachsler –, die über meine zukünftige Verwendung und die entsprechende Einrichtung länger diskutierten. Aus diesem Gespräch entnahm ich, dass ich zukünftig verschiedene Funktionen wahrzunehmen habe:

- Information des Publikums über unser (ich darf dies so sagen, gehöre ich doch jetzt auch dazu) Vorhaben: die Reaktivierung der Furka-Bergstrecke
- Verkauf unseres Werbematerials
- späterer Verkauf von Bahn- und evtl. Ferienarrangements.

Nach Meinung des Vereinskassiers sollte dies natürlich alles ohne Belastung der Vereinskasse erfolgen, was mir dann doch etwas übertrieben schien, obwohl ich für sein Anliegen ein gewisses Verständnis aufbringe.

Anschliessend an diese Unterhaltung vergingen dann ganze zwei Wochen, in denen an mir nicht gearbeitet wurde. Mein Betreuer besuchte mich trotzdem hin und wieder, um Abklärungen zu treffen, dabei war seine Miene mal aufgeheitert, mal finster. Den Grund dafür erklärte er mir erst später: Auf seine Sponsorenbriefe habe er recht unterschiedliche Antworten bekommen und müsse nun vermehrt sehen, dass er mit den zur Verfügung stehenden Mitteln klarkomme. Ich spürte, dass ihm daran gelegen war, trotz diesen negativen Berichten mich so zweckmässig und schön wie möglich einzurichten.



Als man mit den Arbeiten Mitte August so recht begann, wurde mir doch etwas ungemütlich, denn plötzlich war mein bisheriges Innenleben vollkommen ausgeräumt. Das sah dann doch recht trostlos aus. Aber schon bald begann ein emsiges Treiben mit Lauge, Verdünnern, Farbkübeln und Pinseln. Von Tag zu Tag wurde ich schöner, und ich war gespannt, wie es weitergehen sollte. Da die Dachventilation nicht mehr in Ordnung und ungenügend war, wurde dort mit der Sanierung begonnen. Das hiess: Glasfasergewebe mit Polyesterharz getränkt einlegen und elektrisch angetriebene Ventilatoren einbauen. Mein Betreuer kontrollierte alle Arbeiten immer wieder kritisch, denn er wollte sicher sein, dass auch alles in Ordnung war, bevor der erneute Zusammenbau erfolgte. Die Alu-Z-Profile entlang den Fenstern sollen die vorgesehenen Bildtafeln zur Erläuterung der verschiedenen Aufgaben am Projekt «Furka-Bergstrecke» sowie die Darstellung der bereits erreichten Ziele aufnehmen. Da dadurch das Ta-

geslicht von aussen weitgehend abgeschirmt ist, wird eine gute Innenbeleuchtung mit Fluoreszenzleuchten notwendig. Gleichzeitig werden dazwischen Lautsprecher für Musik oder eine verbale Information meiner Besucher installiert. Da das Ganze unterteilt und einzeln schaltbar ist, sind für die Installation etwa 200 Meter Kabel nötig.

Anschliessend an diese Arbeiten schickte man mich noch in eine spezielle Lastwagengarage, um die beiden Türen, die nicht mehr benötigt werden, ausser Betrieb zu nehmen und die Einstiege zu überdecken. Ich frage mich warum, aber man vertröstet mich auf später. Gleichzeitig mit diesen Arbeiten werden noch einige weitere Verbesserungen und Ergänzungen vorgenommen sowie ein SBB-Klapptisch für zukünftige Leseratten montiert, die gerne in den aufgelegten Büchern stöbern wollen.

Nachdem ich wieder zurück in Obergösgen bin, gilt es zehn Originalsitze auszusuchen, die noch einigermaßen in Stand sind, dieselben zu reinigen

und die entsprechenden Stahlgestelle frisch verzinken zu lassen. Nachdem sie alle eingebaut sind, sieht mein Inneres schon wieder besser aus. So langsam dringt auch bei mir die Überzeugung durch: ich werde nochmals so richtig benötigt!

Was hat man wohl im Sinn, dass ich von Obergösgen nach Walterswil disloziert werde? Als ich den Mann mit der schneidigen Mütze und dem Werkzeug in der Hand sehe, weiss ich, dass nun der Schreiner ans Werk geht. Es wird gemessen – einmal sogar mit dem falschen Meter –, gesägt, geleimt und geschraubt, dass die Fetzen, pardon, die Hobelspäne fliegen, und bald kann da ein Schrank und dort ein Tisch zuerst lackiert und dann montiert werden. Jetzt wird mir auch klar, warum die beiden Einstiege überdeckt wurden, man hat nämlich Schränke für das Werbematerial darauf montiert.

Das Ganze gibt viel Arbeit, mehr, als wir alle eigentlich gedacht haben, und so dauert es dann doch eine Weile, bis ein Tisch, zwei grosse und zwei kleine Schränke, drei Korpusse mit geradem und schrägen Deckeln, eine Verkaufstheke, der Kasten für das Reserverad sowie eine Trennwand hergestellt, eingebaut, gestrichen und lackiert sind.

Manchmal stelle ich verschmitzt und heimlich fest, dass mein Betreuer auch seine Kleider und Schuhe bemalt hat. Wenn ich mich richtig erinnere, so sind es mindestens ein Hemd, ein paar Hosen sowie zwei paar Schuhe, die farblich fast wie Ostereier ausgesehen haben. Er muss das alles weggeworfen haben, denn heute besucht er mich nicht mehr mit diesen Kleidungsstücken. Lasse ich meinen Blick aber rundum schweifen, so muss ich trotzdem feststellen: es ist auch Farbe an mir haften geblieben!

Nachdem ich wieder nach Obergösgen zurückgebracht worden bin, sind mein Betreuer und einer seiner Mitarbeiter nochmals während einer ganzen Woche den ganzen Tag damit beschäftigt, zusätzliche Einbauten, Verbesserungen und Ergänzungen vorzunehmen. Es

seien hier nur die Wichtigsten aufgezählt:

die Transparente Realp-Oberwald inklusive Beleuchtung, ein Videogerät mit Fernseher auf Gummielementen, ein Modell der «Weisshorn» als Kasse, die Kaffeemühle und die Kaffeemaschine, eine Verstärkeranlage für Musik inkl. Mikrofon, diverse SBB-Gegenstände sowie ein Bild der dampfenden Lok «Weisshorn» während der Fahrt von Landquart an die Furka.

Mit dieser Innenausstattung, stelle ich mir vor, bin ich für meine zukünftigen Besucher attraktiv und interessant und lade sie deshalb gerne zum Verweilen ein; ein Schwatz und ein Kaffee liegen immer drin. Damit ich äusserlich schon auffalle, wurden an mir beidseitig das Vereinslogo und die Aufschrift «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» angebracht. Auf meinen beiden Dachreklametafeln werbe ich für die Verkehrsvereine Obergoms und Andermatt, «unsere» National-Versicherungs-Gesellschaft sowie die Luftseilbahn Fiesch-Eggishorn.

Gerne hoffe ich, und da bin ich vermutlich recht weiblich, dass ich auch in Zukunft interessant und aktuell bleibe und auch immer für eine Überraschung gut bin.

Ich bin stolz auf meine Aufmachung und freue mich auf möglichst viele Einsätze, mit der Hoffnung, dass auch ich damit einen Beitrag zum Gelingen des Gesamtprojektes leisten kann.

Dazu benötige ich allerdings noch einige Buschauffeure sowie Busbetreuer/-innen, die möglichst in der näheren Umgebung meines Standorts Schönwerd SO wohnhaft sind. Soll ich meine Pflichten richtig wahrnehmen, so brauche ich eben Pflege und Betreuung, um immer bereit und präsentabel zu sein.

Mit vielen Grüßen und auf bald wieder Ihr «info-bus»

H. Surber
Rebenstrasse 360, 4653 Obergösgen
Telefon P 062/35 36 70, G 062/35 18 03

Wir suchen noch:

Bus-Chauffeure Busbetreuer/-innen

Personen, die gewillt sind, sich in ein Team einzufügen, ihre Aufgabe gewissenhaft auszuführen, und dies alles in Fronarbeit erledigen, melden sich bitte bei der

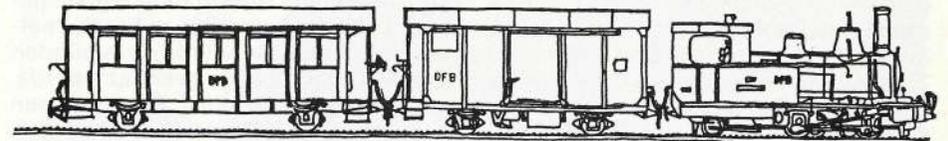
Busbetreuung «info-bus» Dampfbahn Furka-Bergstrecke:

H. Surber

Rebenstrasse 360, 4653 Obergösgen

Telefon P 062 35 36 70, G 062 35 18 03

Standort des Busses: Schönwerd SO



Wir gedenken des am 30. März 1990 verstorbenen Mitgliedes

Erich Felber

Prokurist und Betriebsleiter bei den Titlis-Bergbahnen in Engelberg.

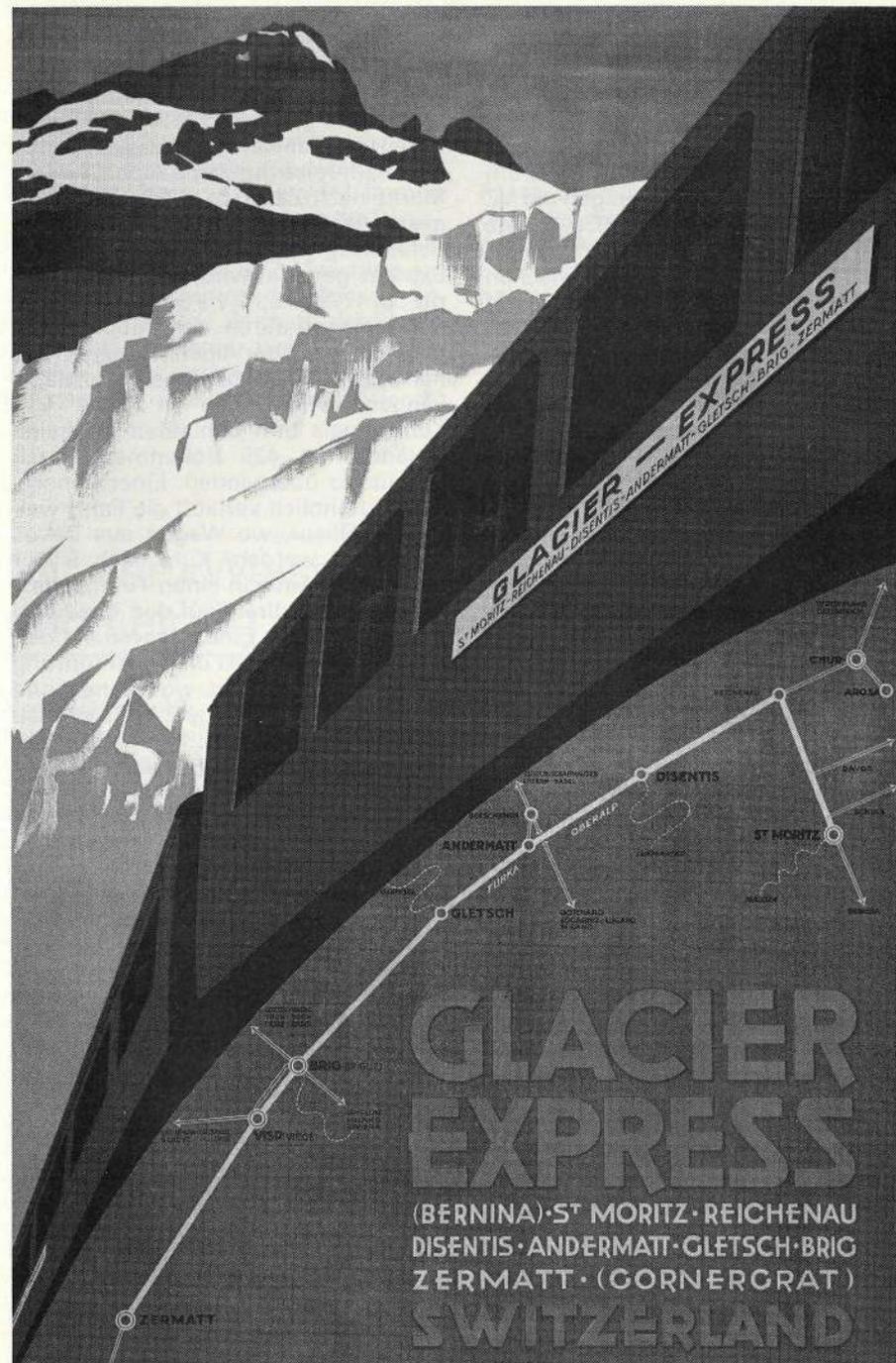
Den Angehörigen sprechen wir unser Beileid aus und danken für deren grosszügige Geste, anstelle von Blumen unseres Vereins zu gedenken.

Behalten wir den Verstorbenen in Erinnerung.

60 Jahre Glacier-Express

Das Reisen in den Alpen, wenn es bereits diese Bezeichnung verdient, lässt sich weit zurück verfolgen, zumindest in jene Zeit, als der Transitverkehr von Norden nach Süden seinen Anfang nahm. Es gab anfänglich drei Möglichkeiten, eine Wegstrecke zurückzulegen: Zu Fuss, so schaffte der junge Wandersmann etwa 30 Kilometer pro Tag, ehe ihm die Füsse versagten; adelige, gekrönte Häupter oder Hochstapler liessen sich in der Sänfte tragen, kamen zwar nicht weiter als der Wandersmann, jedoch schafften sie diese Strecke, ohne körperliche Anstrengungen auf sich genommen zu haben. Gut doppelt so weit konnte mit Pferd und Wagen gereist werden, vorausgesetzt, dass eine befahrbare Strasse vorhanden war. Ausser Zweifel steht, dass Reisen durch das Passland Schweiz bis ins hohe Mittelalter nur auf den bekannten Transitrouten praktiziert wurde, um so möglichst schnell das Alpengebiet zu durchqueren. Der Eindruck wird erweckt, dass man bestrebt war, möglichst rasch aus den Regionen wegzukommen, die heute im Sommer und im Winter die Freude Hunderttausender geworden sind. Am Wegkreuz Europas, in Andermatt, wo anfänglich Säumer haltmachten, nächtigten und sich unter anderem auch ein kräftiges Mahl zu Leibe führten, trafen seit 1866 auch Postkutschen von Brig und Reichenau ein. Den Oberalppass bauten Graubünden und Uri 1864–66 mit einer 4,8 Meter breiten Strasse aus, und der Furkapass wurde 1866 durch die Kantone Uri und Wallis für die Postkutsche befahrbar gemacht. Die Zeit der gemütlichen Postkutsche dauerte von 1735 bis 1960, also genau 225 Jahre. Als 1882 die Gotthardbahn den Betrieb aufnahm, versiegte der Transitverkehr in den Alpen schlagartig. Was weiterlebte, war der Tourismus, er begann einen ungeahnten Aufschwung zu nehmen. Die Erkenntnis, dass auf der Schiene grosse Mengen

Güter und Personen rasch befördert werden konnten, wollten nicht alle auf Anhieb einsehen, zumal das Säumergewerbe am stärksten gelitten hatte. Im Osten war es die Landquart–Davos-Bahn, die 1889 in Betrieb genommen wurde, und im Westen verkehrte ab 1891 die Visp–Zermatt-Bahn. Die stürmische Ausbreitung der Eisenbahn machte auch vor dem alpinen Gelände nicht mehr halt, und bereits 1903 erreichte die Schiene St. Moritz und 1912 Disentis. Die im Osten und im Westen unabhängig voneinander entstandenen Bergbahnen in Meterspur dienten zur Versorgung, und ausserdem halfen sie der Region aus der Isolation heraus. An einen Glacier-Express dachte damals noch niemand, zumal Disentis und Visp 100 Kilometer auseinanderlagen, getrennt durch die zwei hohen Pässe Oberalp und Furka. So wie in Graubünden um die Ostalpenbahn gekämpft wurde, gab es im Wallis auch Bestrebungen zugunsten einer Transitlinie. Realisiert wurde die Gotthardbahn, und somit blieben die Pläne Graubündens und jene des Wallis auf dem Papier. Roland Zehnder, Direktor der Montreux-Oberland-Bahn, erkannte, dass die Alpen von Visp nach Disentis überschient werden müssten, wobei er seinem Gedanken touristische Überlegungen zugrunde legte. Als 1910 die Brig–Furka–Disentis-Bahn (B.F.D.) gegründet wurde und 1915 bis Gletsch eröffnet werden konnte, schien dem Ziel «Anschluss an die RhB in Disentis» nichts mehr im Weg zu stehen. Doch der Ausbruch des ersten Weltkriegs war weder für das junge Unternehmen noch für den Tourismus förderlich, der sich erfreulich zu entwickeln begann. Arbeitermangel und finanzielle Bedrängnis zwangen 1923 zum Aufgeben. Der Initiative der Visp–Zermatt-Bahn und der Rhätischen Bahn ist es zu verdanken, dass die begonnene Linie nicht aufgegeben wurde, und als Folge der Bemühungen um die Linie



fand die Gründung der Furka-Oberalp-Bahn FO statt. Am 3. Juli 1926 fuhren die Züge nach Disentis, und es gab bereits damals direkte Wagen nach St. Moritz. Man war sich einig, dass die acht Kilometer Schiene zwischen Brig und Visp gebaut werden mussten, um das Netz der FO mit demjenigen der VZ zu verbinden. Am 5. Juni 1930 konnte der erste Zug verkehren, und am 22. Juni rollte erstmals der inzwischen weltberühmte Glacier-Express durch die Alpen. Bezeichnend ist, dass der Glacier-Express rund zehn Jahre von Dampflokomotiven gezogen verkehrte, während die RhB und die BVZ bereits zum elektrischen Betrieb gewechselt hatten. Nur zu gerne wünschten sich gegenwartsmüde Zeitgenossen jene Epoche wieder herbei, als die kraftvollen Feuerwagen die Pässe bezwangen, um sich in die 30er Jahre zurückzusetzen. Schnelligkeit zwischen St. Moritz und Zermatt war nie ein Diskussions-thema, und trotzdem lässt sich heute diese Fahrt in 7½ Stunden bewältigen, gegenüber 10 Stunden um 1930. Zu berücksichtigen ist, dass seit 1942 auch bei der FO elektrische Lokomotiven zum Einsatz gelangen und 1982 die Strecke längenmässig und zeitlich durch die Inbetriebnahme des Furka-Basistunnels verkürzt wurde. Wie aus Presseberichten von 1930 entnommen werden kann, feierte St. Moritz den Glacier-Express gebührend. Der «Freie Rätier» schrieb in seiner Ausgabe vom 26. Juni 1930: «Eine Etappe schweizerischer Verkehrspolitik ist am vergangenen Donnerstag mit der offiziellen Einweihung des Glacier-Express zu glücklichem Ende geführt worden. Durch ihn wird eine direkte Zugverbindung zwischen St. Moritz, dem Zentrum des Kur- und Sportlebens in Graubünden, und Zermatt, dem Brennpunkt des Fremdenverkehrs im Wallis, geschaffen.» Vertreter der Gemeinden St. Moritz und Zermatt, aber auch Vertreter der Kantone Graubünden, Uri und Wallis bekundeten in ihren Ansprachen Interesse und wiesen auf die Bedeutung für den Tourismus hin. Besonders gefeiert

wurden die beiden Animatoren Marquerat von der Visp-Zermatt-Bahn sowie Direktor Bener von der Rhätischen Bahn, die als Initianten unvergesslich bleiben. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Schweiz zu entdecken, doch eine Bahnreise durch die Alpen, von St. Moritz nach Zermatt, wird zum unvergesslichen Erlebnis. Der langsamste Schnellzug der Welt, wie der Glacier-Express genannt wird, verlässt St. Moritz auf 1778 m ü.M. via Samedan, Bever und gelangt durch den Albulatunnel nach Preda auf der Alpennordseite. Kurz nach der Station beginnen künstliche Längenentwicklungen in Form von Kehrtunnels und Schlaufen im freien Gelände um 425 Höhenmeter nach Bergün zu überwinden. Einer Panoramafahrt ähnlich verläuft die Fahrt weiter bis Filisur, wo Wagen aus Davos beigestellt werden. Kurz nach Filisur verläuft die Linie in einen Tunnel, dessen Ausgang direkt auf den Landwasserviadukt leitet. Eindrucksvoll auf den Bahnreisenden wirkt die Linienführung in der Schynsclucht, wo Tunnels und Brücken einander folgen. In Reichenau fliessen nicht nur der Hinter- und der Vorderrhein zusammen, hier macht der Glacier-Express immer Station, damit die Lokomotive umgespannt werden kann. Nach wenigen Minuten geht die Fahrt in westlicher Richtung durch die Surselva weiter. Der allgemein verbreitete Name Bündner Oberland, oder romanisch Surselva, bezeichnet die Täler am Vorderrhein. Das landschaftliche Schönheitsmerkmal ist zweifellos die Rheinschlucht, die nur von der Bahn entlang dem Rhein durchfahren wird. In Disentis endet das Netz der RhB, ab hier wird der Zug von einer FO-Lokomotive weitergezogen. Teilweise die Zahnstange benützend, erreicht der Glacier-Express den Oberalppass auf 2033 m ü.M., ehe er, einige Kehren befahrend, in Andermatt eintrifft. Durch das Urserental im Herzen der Zentralalpen führte der Schienenweg bis 1981 über die «alte Furka-Bergstrecke» am Rhonegletscher vorbei nach Gletsch, der obersten Siedlung im sonnigen

Goms. Ein Kehrtunnel bei Gletsch sowie einer bei Grengiols waren erforderlich, um eine ausgeprägte Talstufe zu meistern. Die ländlichen Ortschaften und Höhenlagen mit ihren braungebrannten Holzbauten charakterisieren das Goms ebenso sehr wie diese netten Bewohner. Auch in Brig wird immer Halt gemacht, zumal sich hier die Bahnlagen aus dem Norden und dem Süden berühren. Mit einer BVZ-Maschine an der Zugspitze nimmt die Reise ihren Fortgang Richtung Zermatt, dem Kurort, der wie St. Moritz weltbekannt geworden ist. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Reisende von den land-

schaftlichen Eindrücken beeindruckt sein muss und das Bahnerlebnis aus technischer Sicht weniger wahrgenommen hat. Trotzdem, der komfortable Zug hat in den vergangenen Stunden mehr als 290 Brücken passiert, 91 Tunnels durchfahren und bis 1981 zwei Pässe, Oberalp und Furka, überwunden. Seit der Einführung des Glacier-Express führte dieser Zug auch einen Speisewagen, um dem Gast jene Annehmlichkeiten zu bieten, die ihm im Hotel zuteil werden.

Hans Hofmann

Mit der «Weisshorn» nach Dresden und Leipzig

Natürlich war die «Weisshorn» nur in Form von Dias mit im Reisegepäck zur Leipziger Frühjahrsmesse. Und am Samstag, 10. März 1990, ging ihre Fahrt zur Hochschule für Verkehrswesen in Dresden. Dort waren 180 Eisenbahnfreunde einschliesslich des Hochschulpräsidenten versammelt, um sich über den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke informieren zu lassen. Die vielen aussergewöhnlichen Landschaftsmotive in Verbindung mit einer interessanten Technik verfehlten ihre Wirkung nicht. Insgesamt ein sehr wissbegieriges Publikum, das noch viele Fragen hatte. Alles mitgebrachte Gedruckte sowie die Grossposter von RhB und FO fanden reissenden Absatz. Zu danken ist an dieser Stelle mehreren Dozenten der Hochschule für die intensive Hilfe bei der Vorbereitung dieser Veranstaltung. Am Dienstagabend, dem 13. März 1990, machte die «Weisshorn» Station im Bahnbetriebswerk des Hauptbahnhofs Leipzig. Unter den 1110 Eisenbahnfreunden war auch das Ehepaar Furka,

die natürlich alsbald die Landschaft kennenlernen wollen, die ihren Familiennamen trägt. Zum Gelingen beider Veranstaltungen haben nicht zuletzt Veröffentlichungen in «Fahrt Frei» (Personalzeitschrift der DR) und «Der Modelleisenbahner» (DDR-Zeitschrift für Hobby-Eisenbahner) beigetragen. Aufgrund dieser Diavorträge haben sich inzwischen weitere Eisenbahnfreunde aus der DDR als Fronarbeiter für die Bausaison 1990 gemeldet. Fast alle kommen aus technischen Berufen. Darunter sind zahlreiche DR-Eisenbahner aus für uns wichtigen Tätigkeitsbereichen. Auch einige Dozenten und Studenten der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden werden im August 2 Wochen an der Bergstrecke arbeiten. In der neuesten Ausgabe von «Fahrt Frei» (1.4.90) wurde ein grösserer redaktioneller Beitrag «Freiwillige am Rhône-Gletscher» mit Fotos von unserer «Weisshorn» und Fronarbeitern beim Gleisbau veröffentlicht.

Vortragsveranstaltungen in Nürnberg und Stuttgart

Vielleicht als Vorstufe für den Aufbau einer Regionalgruppe «Franken» in Nürnberg haben wir am Samstag, dem 24. Februar 1990, unsere dortigen Furka-Freunde (Vereinsmitglieder, Aktionäre – soweit deren Adressen bekannt –, bisherige und neue Fronarbeiter sowie Interessenten) in das DB-Verkehrsmuseum Nürnberg eingeladen. Dem Leiter des Museums, Herrn Dipl.-Ing. Schwerin, haben wir es zu verdanken, dass die 45 Teilnehmer zunächst eine exzellente Museumsführung erlebten. Anschliessend folgte unser Diavortrag «Wieder-

aufbau der Furka-Bergstrecke». Zunächst ein kleinerer Kreis aus dem Nürnberger Raum will sich im Herbst 1990 mit dem Ziel Gründung einer Regionalgruppe wieder treffen. Zu einem weiteren Diavortrag hat uns der VDI – Verein Deutscher Ingenieure (Arbeitskreis Technikgeschichte) in Stuttgart eingeladen, und zwar für Montag, den 14. Mai 1990, um 18.30 Uhr im VDI-Haus, Hamlett-Strasse 11, D-7000 Stuttgart-Vaihingen. Nichtmitglieder sind auch willkommen.

Bahnen im Blickpunkt

Rigibahnen

bhs. Mit dem durch die beiden Direktoren Rudolf Meier, Arth-Rigi-Bahn (ARB), und Werner Willi, Vitznau-Rigi-Bahn (VRB), am Freitag, 6. April 1990 in Rigi Staffel erfolgten Spatenstich zur neuen Gleisverbindung zwischen ARB und VRB wird die zunehmende Bereitschaft zur engen Zusammenarbeit weiter dokumentiert. Durch den Einbau von zwei Zahnstangen-Weichen (System Riggenbach) und einem Verbindungsgeleise entsteht in Rigi Staffel in den kommenden Wochen eine wintersichere, ganzjährig benützbare Verbindung zwischen beiden Rigi-Zahnradbahnen.

Bis anhin konnte nur mühsam und nur zur schneefreien Zeit mittels einer Schiebebühne auf Rigi Kulm Rollmaterial von der einen auf die andere Bahn gelangen.

Die neue Anlage wird in Zukunft vor allem zum Austausch von Rollmaterial an Spitzentagen benutzt. Es wird auch

die gegenseitige Nutzung von Infrastrukturanlagen ermöglicht sowie die Einführung eines VRB-Skipendelzuges. Bis Ende Juni, gerade rechtzeitig zur Sommerferienzeit, wird die Anlage befahrbar sein. Die Gleisverbindung wird von den beiden Rigi-Bahnen gemeinsam finanziert.

Lokomotiven ohne Führer

bhs. Ab Juni nimmt die Rhätische Bahn (RhB) fünf neue Rangierlokomotiven in Betrieb, die ferngesteuert werden können. Das System beruht auf den Erfahrungen der Deutschen Bundesbahn (DB), die ihren Versuchsbetrieb im Frankfurter Rangierbahnhof, der seit 1989 zur vollen Zufriedenheit funktioniert, erfolgreich abgeschlossen hat. Die RhB nutzt nun diese Erfahrungen und stellt zum ersten Mal in der Schweiz Lokomotiven ohne Lokführer in Dienst.

Bücherecke

bhs. Am 30. März 1990 wurden in Chur fünf neue Bücher mit Bezug zur, über und um die Bahn, in vier Fällen der RhB, vorgestellt. Diese Tatsache an sich wäre ja nichts Aussergewöhnliches. Aber alle fünf Bücher sind im «Calanda-Verlag» von Hans Hofmann, dem Sektionspräsidenten der VFB-Sektion Graubünden, erschienen. Nostalgie und Liebe zur Eisenbahn zeichnen alle fünf Publikationen aus, wobei drei der vier Autoren – über 40 Jahre im Bahndienst tätig – über den Alltag beim Bahndienst und über die Erlebnisse als Lokführer berichten.

In seinem Buch «Bahndienst – Rückblick auf 44 Jahre Alltag bei der Bahn» (Fr. 18.–) erzählt der ehemalige Bahnspektor Berni Bühlmann mit Witz und Humor seine vielfältigen Erlebnisse bei der RhB. Ein grosser Teil seiner Erinnerungen ist den Persönlichkeiten und «Originalen» gewidmet, die mit ihrem trafen Humor den Fahrgästen viel Freude bereiteten und dem Bahnunternehmen damit einen unschätzbaren Dienst erwiesen.

Rasante Entwicklung

«Erlebnisse als Lokführer bei der RhB» (Fr. 16.50) von Andreas Donatsch, Malans, und «Von der Dampfomantik zum Swiss-Express» (Fr. 24.–) von Hans Arnold, Zürich, sind die zwei Autoren, die sowohl das Dampf- als auch das Elektronikzeitalter auf dem Führerstand erlebt haben. Die beiden 73jährigen beschreiben die rasante Entwicklung bei der Eisenbahn. Beide Bücher könnten junge Leser dazu animieren, sich den Berufen der Bahn zuzuwenden, wo ge-

genwärtig beste Aussichten auf eine gründliche Ausbildung und ein gesichertes Einkommen gegeben sind.

Der Bahnbau

Ebenfalls an die Öffentlichkeit mit zwei Neuerscheinungen tritt der Verleger des Calanda-Verlags in Chur, Hans Hofmann. Mit «Der Bahnbau» – die Männer der Bauzeit und ihre Werke 1886–1914 (Fr. 19.–), und «Chur–Arosa» – vom Bau und Betrieb der Bahn (Fr. 16.–), dokumentiert der Verfasser, mit welchen technischen Mitteln Pionierarbeit geleistet wurde. Bahnbau mit Zahlen, Daten und Fakten, aber auch historische Bilder aus der Bauzeit und zeichnerische Darstellungen zum Bahnbau sind einige der vielen Themen, die in beiden Schriften eingehend und kompetent besprochen werden. Der Autor scheute sich auch nicht, nebst der immensen Recherchierarbeit nach Personen und Fotografien von Personen, die ihn durch halb Europa führten, auch noch einige Fotos an und aus unüblichen Orten und Blickwinkeln zu schiessen. Die Dokumentation ist beinahe lückenlos möglich geworden durch unzählige geknüpfte und zufällig entstandene Kontakte. Trotz viel Technik ist die Lektüre nicht trocken, da mit sehr viel Bildmaterial und relativ wenig Text ein umfassendes Bild der massgeblich Beteiligten und des Bahnbaus selbst vermittelt wird.

Alle Bücher sind im Calanda-Verlag Hans Hofmann, Schellenbergstrasse 5, in Chur erschienen und da auch erhältlich (ausserdem im Buchhandel).

Lehrlingslager 1989



Zum Anlass des 30-Jahr-Jubiläums seiner Firma *Gitterrost-Vertrieb Walter Albiez AG, Zürich*, übergab Walter Albiez der Schweizerischen Metall-Union am Jahreskongress 1983 einen Check in der Höhe von Fr. 20 000.– mit der Auflage, den Lehrlingssport und die Lehrlingsausbildung zu fördern. Gleichzeitig verpflichtete er sich für weitere jährliche Zahlungen von Fr. 5000.– bei entsprechenden Aktivitäten.

Die Idee war geboren, und der Stein kam ins Rollen! Das Geld wurde in die bestehende Stiftung «Bildungsfonds» eingebracht, und ab 1984 wurden regelmässig **SMU-Lehrlingslager** durchgeführt, die auf Anhieb zu einem durchschlagenden Erfolg wurden. Die ersten Lager wurden im Sport- und Kurszentrum KZVS Filzbach GL durchgeführt, wobei der Donator persönlich bemüht war, die Veranstaltungen durch aktiven Miteinbezug prominenter Sportler zu bereichern. Aber auch Fach- und medizinische Vorträge sowie Werksbesichtigungen gehörten dazu.

Seit 1988 findet das Lehrlingslager, das inzwischen zur Institution geworden ist, im Oberwallis und im Urserental statt, wo sich nebst der Benützung idealer Sportanlagen ein neues berufliches Tätigkeitsfeld anbot. Die Hälfte der Präsenzzeit wird unter kundiger Führung zur aktiven Mitarbeit am Bauprogramm oder an der Restaurierung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke aufgewendet. Begeisterte Äusserungen bisheriger Teilnehmer veranlassten den Stiftungsrat, die alljährlichen SMU-Lehrlingslager auch weiterhin an diesem schönen Ort durchzuführen. Hier kann das Nützliche mit dem Angenehmen verbunden und gleichzeitig ein Werk von nationaler, ja internationaler Bedeutung unterstützt werden. 1990 wird dieses Lager zweimal durchgeführt, um möglichst viele Interessenten berücksichtigen zu können.

Dem Lager 1989 verhalfen ausserdem folgende Unternehmungen durch grosszügige Unterstützung zum Erfolg:

Sponsorenliste

<i>Sponsor</i>	<i>Art der Lieferung</i>
Metallbau Bühlmann AG 6242 Wauwil	Kunststoffprofile Spezielschwelle Vierkantrohre zuschneiden 45 kg Chromstahlblech 1 Kanister Nitroverdünner Transporte
Paul Koch AG, 8304 Wallisellen	Beschläge
Trösch AG, 4922 Bützberg	VSG-Isolierglas
Meyer AG, 6260 Reiden	Fensterbank
Forster AG, 9320 Arbon	Forster thermische Profile
MTS AG, 8902 Urdorf	Spezialbänder und Beschläge
E + K AG, 6210 Sursee	Winkelstahl
Verzinkerei Epos, 4658 Däniken	Spezielschwelle verzinken
Swiss-Element-Bau	Sandwichfüllungen anfertigen
Leuthold AG, 6382 Büren	Profilstahlrohre zuschneiden und schweissen
Debrunner AG, 4402 Frenkendorf	Winkelstahl
Davum Stahl AG, 8037 Zürich	Vierkantrohre
Verzinkerei Aarberg, 3270 Aarberg	Vierkantrohre verzinken
Sturzenegger AG, 4652 Winznau	Sandstrahlarbeiten
Maag Technic AG, 8600 Dübendorf	Vierkantrohr-Abschlüsse
Kiener-Wittlin AG, 3052 Zollikofen	Schrauben, Muttern, Unterlagsscheiben
Hauser AG, 4800 Zofingen	Bleche zuschneiden und abkanten
Trilacolor AG, 4800 Zofingen	70 kg Coropur
Gitterrost-Vertrieb Walter Albiez AG, 8044 Zürich	50 Massstäbe 50 Doppelmeter 50 Paar Lederhandschuhe

Rapport de construction 1989

Objectifs

Dans le bulletin d'information 4/88, nous avons déjà précisé le plan de travail pour l'année 1989. En deux mots, il s'agissait: d'entretenir et de compléter les moyens techniques de construction (machines de chantier, train de construction, etc.); suite des travaux de rénovation le long de la ligne sommitale; engagement plus poussé le long du futur premier tronçon à mettre en service, Realp-Tiefenbach; entretien des ouvrages d'art sur ce tronçon. De plus, la circulation du matériel roulant devait pouvoir être assurée sur la partie Realp-Muttbach. Sur tous les chantiers un engagement coordonné et précis devait être atteint. D'autre part, il fallait continuer les travaux d'infrastructure à Realp (dépôt), l'assainissement du tunnel de faîte, le passage sous-voie de Muttbach, la mise en place d'un pont supplémentaire au km 45,600 en aval de Gletsch et la connexion avec le réseau FO à Oberwald et Gletsch.

Travaux d'atelier

Un groupe de quelque 10 à 12 personnes en moyenne a travaillé régulièrement chaque samedi de décembre 1988 à mai 1989. Certaines personnes n'ont pas hésité à consacrer du temps pendant d'autres soirées. Voici en quelques mots, les différentes opérations qui ont été réalisées dans l'atelier. Divers travaux d'adaptation sur la locomotive diesel; révision complète de la draisine Dmh 3962 avec installation d'un nouveau moteur diesel; entretien de la draisine Dmh X4961; nouveau toit et nouvelles parois pour le wagon de travaux X46; mêmes travaux pour le wagon d'équipe de chantier X37; adaptations diverses sur le wagon-grue X56; transfert du wagon-bascule sur un nouveau châssis ex-Brunig, incorporation d'un système de freinage; remplace-

ment du sol du wagon plat X7048 et révision générale.

Une installation avec une pompe à essence diesel a également été produite dans l'atelier. Une équipe d'apprentis de l'entreprise Kempf à Herisau a transformé et révisé l'installation de traitement du balast. La fraiseuse à neige a été révisée et repeinte. Les véhicules routiers ont tous été révisés.

Les travaux sur la place de Realp, notre «camp de base», ont pu commencer comme prévu dès la mi-mai 1989.

Buts atteints

En juin 1989, des travaux de déblaiement de la neige ont été effectués entre Tiefenbach et Realp. Plus de 3000 m³ de neige ont ainsi été déplacés à l'aide de la fraiseuse de type Schiller.

Travaux sur la voie

- Préparation installation de voie pour le passage à Gletsch
- Travaux sur la partie à crémaillère Tiefenbach-Realp
- Renouvellement total des 900 m de voie Wilerenbrücke-Realp
- Sur le terrain de Realp: mise en place d'un nouveau passage à niveau à deux voies, construction d'une voie entre le dépôt et la plaque tournante, construction des voies 1 et 2 du dépôt jusqu'à la plaque tournante
- Mise en place d'aiguillages et d'une voie de connexion
- Assainissement du mécanisme des deux aiguillages à Realp
- Achat de divers matériel de voie: 1500 m de rail profil CFF V, 1500 traverses métalliques, 6 aiguillages, 600 m de crémaillères Abt

Tracé et écoulements

- Divers travaux d'entretien le long de la ligne Oberwald-Gletsch-Muttbach

- Furka-Tiefenbach: nettoyage de deux éboulements, démontage de la ligne électrique, travaux de stabilisation de la pente
- Tiefenbach-Realp: assainissement de plusieurs écoulements; les travaux de canalisation en amont du pont de Steffenbach et des tunnels I et II n'ont malheureusement pas pu être effectués par manque de temps
- Place de Realp: divers travaux de préparation pour les constructions à venir

Murs de soutènement

Plusieurs murs de soutènement ont été consolidés ou complètement refaits, ainsi sur le tronçon Tiefenbach-Realp:

- km 56,600: reconstruction du mur en pierre de taille
- km 56,700: Une partie du mur s'étant effondré début juillet, la voie a dû être immédiatement fermée au trafic. Tous les travaux en amont de ce point ont été momentanément interrompus jusqu'à la réfection complète du mur, ce qui a tout de même pris 4 semaines de labeur.
- km 57,200: remise en état du mur avec des pierres de taille

Ponts et viaducs

- Pont de Räteris: entretien et travaux de peinture
- Viaduc du Lammen: travaux de finition
- Viaduc km 45,550: travaux préparatoires, mais réalisation impossible en 1989

- Pont de Steinstaffel: les travaux d'assainissement de piliers n'ont pu être effectués, faute de temps
- Pont de Steffenbach: mise en place du pont le 15 juin 1989 et démontage le 12/13 novembre 1989. Ces travaux ont été facilités par les quelques améliorations faites au mécanisme.

Autres aménagement

- Prise d'eau de Tiefenbach: L'installation existe toujours, y compris le réservoir. Elle a subi un examen, mais quelques petits travaux sont nécessaires avant le remise en service.
- Plaque tournante ex-Hinwil: L'installation a été démontée en mai 1989 et transportée sur divers lieux de transit en vue de sa réutilisation.
- Plaque tournante ex-Pontresina: Celle-ci a été transportée par rail jusqu'à Hospenthal, puis a été remontée à Realp sur son emplacement définitif. Elle est déjà en service.
- Un portique à grue de 20 tonnes provenant d'une gare CFF a été démonté et provisoirement stocké.

Il faut également noter que des travaux ont été effectués sur les bâtiments de Gletsch. A Realp, les efforts se sont surtout concentrés sur la construction du dépôt. La première étape a été réalisée grâce à l'appui de sponsors. Une surface de 170 m² permet d'entreposer les machines et outils de construction. 1990 verra l'achèvement de la seconde étape.



DFB
DAMPFBAAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
CH-3999 OBERWALD



Ein neues Gespann der auf dem Tiefgangwagen X 64 fest montierten «Peter»-Schneefräse vor der Lok HGm 2/2. Diese Räumart hat sich bei den ersten Versuchen gut bewährt, und die Strecke Realp-Wilerbrücke konnte bereits am Montag, 9. April 1990, geräumt werden.

Vietnam-Verträge abgeschlossen

In zweijährigen Verhandlungen mit der Sozialistischen Volksrepublik Vietnam ist es nun gelungen, in Hanoi die Kaufverträge für vier Dampflokomotiven zu unterzeichnen. In einem zusätzlichen Kooperationsvertrag wurde die Zusammenarbeit für die Ausschaffung der Loks geregelt. Beide Verträge sehen vor, dass noch in diesem Jahr die Kaufobjekte ab Vietnam verschifft werden. Das ganze Projekt ist kein leichtes Unterfangen, gilt es doch die Maschinen von den Bergen aus 1500 Meter über

Meer an die Küste und von dort 400 Kilometer weit nach Ho Chi Minh City zu transportieren.

Nach erfolgreicher «Repatriierung» sollen alle DFB-Dampflokomotiven im Verkehrshaus Luzern ausgestellt werden.

Dieses Projekt erfordert nebst viel ideellem Einsatz auch einigen Aufwand an finanziellen Mitteln. Mit der Zeichnung von Aktien helfen Sie der DFB, dieses einmalige Unterfangen zu realisieren.

Adressverzeichnis Zentralvorstand

Präsident	Gysin Alfred	Im Lutereich 44 4411 Seltisberg	P 061/96 99 25 G 061/46 36 46 Fax 061/46 90 90
Vizepräsident/ Sekretär	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 3428 Wiler b. U.	P 065/45 29 67
Kassier	Gfeller Eugen	Zürcherstrasse 209 8500 Frauenfeld	P 054/21 25 28
Bau (Koordination Fronarbeit)	Scheuter Beat	Neumattstrasse 50 3123 Belp	P 031/81 51 27 G 031/51 52 18 Fax 031/31 17 40
Mitgliederdienst	Trachsler Robert	Meisenweg 10 8600 Dübendorf	P 01/821 95 07
Mitteilungsblatt	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 7000 Chur	P 081/27 42 68 G 081/23 52 91 Fax 081/23 52 98
Öffentlichkeits- arbeit/Medien	Schweizer Beat	Bielgasse 35 4425 Titterten	P 061/96 20 32 G 061/99 44 19 Fax 061/97 95 09
Personalchef/ Rekrutierungen	Hägeli Peter	Seebrünneliweg 1 8810 Horgen	P 01/725 77 78 G 01/780 27 11
Rollmaterial (Koordination Fronarbeit)	Schorno Ralph	Postfach 156 8021 Zürich	P 01/242 95 54 G 01/495 54 85 Fax 01/495 50 50
Sponsoring/ Finanzen	Surber Hans	Rebenstrasse 360 4653 Obergösgen	P 062/35 36 70 G 062/35 18 03 Fax 062/35 12 95
Mitglied ZV (Sektionsvertreter)	Schneider Erich	CP 882, Palettes 7 1212 Grand-Lancy	P 022/794 00 72
Mitglied ZV (Sektionsvertreter)	Weber Hans	Birkenweg 12 5603 Staufien	P 064/51 15 38
<i>Kontrollstelle</i>			
Revisor	Schönborn Hans-B.	Büelmatt 7 6204 Sempach	P 041/99 24 46
Revisor	von Büren Erich	Häsiweg 3 5015 Untererlinsbach	P 064/34 15 55
Ersatz	Bodenstein Uwe	Zum Weingarten 21 D-5202 Hennef 1	