



Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Wichtige Adressen

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

Adressliste Zentralvorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax	
Präsident	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 032 / 665 11 24 Fax 032 / 665 11 24	
Vizepräsident	Grünig Peter	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42 G 031 / 342 29 64 Fax 031 / 342 39 99	NEU NEU
Kassier	Carlyle Christopher GL / DFB e-mail: carlyle@iname.com	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen	P 056 / 427 00 46 Fax 056 / 427 00 46	
Werbung	Abegg Alice	Gotthardstrasse 187 CH-6423 Seewen	P 041 / 811 22 93	
Neumitglieder	Weber Hans	Birkenweg 12 CH-5603 Staufien	P 062 / 891 15 38	
Info CH	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 CH-7000 Chur	P 081 / 353 42 68 Fax 081 / 353 42 68	
Info D / NL	Hoenig Isolde	Winfriedstrasse 14 D-80639 München	P 0049 / 89 178 31 51 Fax 0049 / 89 178 31 51	
DFB / VR / GL	Albisser Josef	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P 061 / 921 53 34 Fax 061 / 921 53 34	

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

Ausgabe / Edition 4/97
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
CH-3999 Oberwald

Impressum:

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

4 Ausgaben jährlich / 4 édition par an

Redaktion / Rédaction: Hans Hofmann

Redaktionsadresse / Adresse de la rédaction:

Hans Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen / Traductions:
Paul Braissant, Hiltystrasse, 3000 Bern

Druck / Imprimé par:
Keller Druck AG, 5004 Aarau

Redaktionsschluss für Nr. 1/98:
Clôture de rédaction du no. 1/98:
12. Januar 1998 / 12. janvier 1998
Erscheinungsdatum: ca. Woche 6
Date de parution: env. semaine 6

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

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

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

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

Inhalt / Sommaire

Agenda (Termine)	4
Rückblick auf die Betriebssaison 97	6
INFO zum Trippel-Treffen ZV/GL/VR	8
Sicherungsanlage Furka-Scheiteltunnel	12
Jetzt isch es ä richtigi lisebahn ...	13
Muttbach, einiges hat sich verändert	15
Werbe-Fotos / Foto-Werbung	18
Lok-Überführung nach Chur	19
Terminkoordination Sektionen	23
Messestand des VFB	24
Bestellformular für Souvenirs	27
NEWS 13, ... Letzte Nachrichten	31
Sektions-Nachrichten	42

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

Zum Titelbild:

Die Furka-Passstrasse ist wieder mit dem Gleis versehen. Probeweise haben Bauzüge die Strecke in Richtung Gletsch befahren
Foto: Volker Kabisch

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

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

(hier alle wichtigen Termine eintragen lassen)

17.01.98	1/98 Zentralvorstand	Olten
21.02.98	1/98 Präsidentenkonferenz	Olten 10 ... 13 Uhr
21.02.98	2/98 Zentralvorstand	Olten 14 ... 17 Uhr
14.03.98	3/98 Zentralvorstand	Wiler
21.03.98	GV Verein Furka-Bergstrecke	Luzern (Umgebung)
18.04.98	Sektions-Vorstand-Treffen	Darmstadt-Kranichstein
16.05.98	2/98 Präsidentenkonferenz	Olten
20.06.98	Saisonbeginn 98	Realp
27.06.98	GV Dampfbahn Furka-Bergstrecke	Andermatt
28.06.98	4/98 Zentralvorstand	Andermatt
22.08.98	Trippel-Treffen VR/GL DFB / ZV VFB	Realp
23.08.98	5/98 Zentralvorstand	Realp
12.09.98	6/98 Zentralvorstand	Olten
24.10.98	3/98 Präsidentenkonferenz	Olten
07.11.98	7/98 Zentralvorstand	Wiler
14.11.98	Sektions-Vorstand-Treffen	Darmstadt-Kranichstein
12.12.98	8/98 Zentralvorstand	Olten

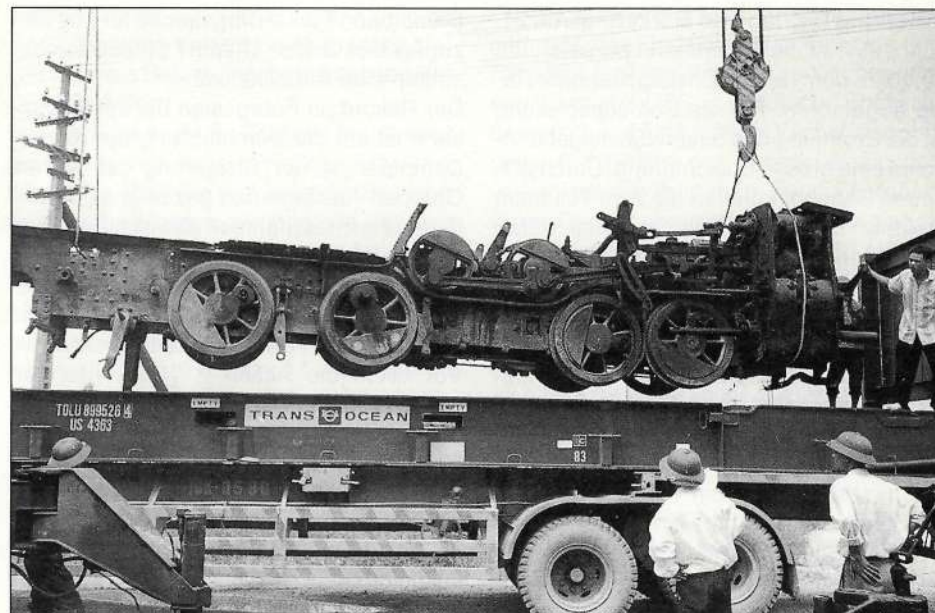
HV Sektion ...

07.3.98 14.00?	Sa Hotel Freihof Wil	Sektion Ostschweiz
13.3.98 20.00?	Fr Restaurant Bauernhof Rotkreuz/ZG	Sektion Innerschweiz
03.4.98 19.30	Fr Restaurant Tiefenau, 3048 Worblaufen	Sektion Bern
03.4.98 20.00	Fr Restaurant «Café Bank» Aarau	Sektion Aargau



Alpenrosen und Dampfzug im Tiefenbach

Foto: Peter Grünig



Verlad im Hafen von Hanoi, Lokrahmen HG 4/4

Foto: Wolfgang Schmidt

Im späten Sommer mehrten sich die erfreulichen Nachrichten über die Furka-Bergstrecke.

Vorab sei die Aktion Vietnam erwähnt. Hier konnten die letzten Teile einer 4-Kupplermaschine in die Schweiz zurücktransportiert werden. Seit der Rückschaffung von 1990 blieb eine Lokbaugruppe in Vietnam und wartete auf die Rückschaffung.

Die Lok HG 4/4 ex VHX 40.306 stand in Dong und rostete vor sich hin, wie die übrigen seinerzeit. Der Zustand ist demzufolge schlecht und das Lokmaterial kann nur noch als Materialspender Verwendung finden. Trotzdem sind die zurückgeführten Teile wertvoll und von Bedeutung, weil die geschmiedeten massiven Teile im Nachbau fast unbezahlbar sind.

Noch kein Bericht ist aus Beirut eingetrof-

fen, wo ebenfalls nach Zahnradloks Ausschau gehalten wird, um weitere Bestandteile zu beschaffen. Eine derartige Materialsuche steht sicher beispiellos da, denn im mittleren Osten an Schienenfahrzeuge oder zumindest an Bestandteile zu gelangen, ja diese nur zu fotografieren, ist mit zahlreichen Problemen verbunden.

Seitens Bau wurde betreffend Muttbach eine erfreuliche Meldung verbreitet. Das Gleis würde Mitte September in die Strasse eingebaut, sicher zur Freude aller VFB/DFB-Mitglieder.

Dann Ende Saison: 29 % mehr Fahrgäste! Und nun zum Schluss die Meldung: Überführung von «FO 4» und «Weisshorn» nach Chur zur Revision.

Mehr dazu in verschiedenen Beiträgen in dieser Ausgabe.

Abteilung Betrieb und Marketing: Am 21. Juni 1997 ist die Dampfbahn pünktlich um 10.10 ab dem neuen Einsteigebahnhof Realp abgefahren. Für die Betriebsabteilung ist die Eröffnung des neuen Einsteigebahnhofes eine grosse Erleichterung. Durch den neuen Bahnhof konnten die zum Teil recht prekären und engen Raumverhältnisse bei der bisherigen provisorischen Abfahrtsstelle beim Depot DFB, Realp beseitigt werden. Eine gefahrlose Betriebsabwicklung auf diesem Provisorium wäre mit den ständig zunehmenden Frequenzen nicht mehr möglich gewesen. Der neue Einsteigebahnhof wird von unserer Kundschaft sehr geschätzt und auch der Kiosk- und Barwagen bieten einen idealen Platz zum Verweilen an. An dieser Stelle möchte ich im Namen der Abteilung Betrieb und Marketing allen Mitarbeiter/-innen danken, welche an der rechtzeitigen Eröffnung des neuen Einsteigebahnhofes mitgeholfen haben.

Baudienst: Dieser hat bis zur Betriebseröffnung und während der Betriebssaison unglaubliches vollbracht (Schneeräumung, Bauarbeiten auf der Seite Muttbach (VS), neuer Einsteigebahnhof in Realp, Sanierungsarbeiten entlang der Strecke usw.). Nicht zu vergessen ist auch die Küchenmannschaft, die uns mit ihren Menüs kulinarisch verwöhnt hat. Ein Dankeschön auch an unsere Abteilung ZfW, welche für den reibungslosen Fahrbetrieb verantwortlich war, die Lokomotiven und Wagen auf Vordermann brachten, die Lokomotiven zur rechten Zeit einheizten und unsere Fahrgäste sicher zur Furka und zurück fuhren. Trotz des zum Teil unbeständigen und kalten Sommerwetters (Juni und Juli) steigerten wir die Besucherzahl dieses Jahr wieder um 29%, nämlich auf 36'791 Fahrgäste. Mit grossem Stolz können wir sagen, dass die

Dampfbahn Furka-Bergstrecke für das Einzugsgebiet Goms / Ursern / Surselva unbestritten eine Attraktion ist!

Der Rekord an Fahrgästen bei der Dampfbahn ist auf die Durchführung der Kinder-Dampfparty's, der Steigerung der Anzahl Gruppen-Ausflüge und gezielter Verkaufsförderungsmaßnahmen zurückzuführen. In den Partnern AVIAMAT, den Raiffeisenbanken, der VISA und der MIGROS Genossenschaft fanden wir ideale Partner für die gemeinsamen Verkaufsförderungsaktionen. Vor allem die Aktion AVIAMAT-Kunden wurde zu einem wahren Erfolg. Im weiteren organisierten wir am 21. September 1997 in Realp zusammen mit Radio Rottu Oberwallis, der Furka-Oberalp-Bahn und dem Verkehrsverein Realp eine Radiohörerreise. Für musikalische Unterhaltung sorgte der Alleinunterhalter «Philippe».

Aus der Statistik ist ersichtlich, dass unsere Zukunft im Gruppengeschäft, bei gezielten Veranstaltungen und Verkaufsförderungsaktionen liegt. Trotz neuem Rekord an Fahrgästen haben wir noch freie Kapazitäten auf unseren Zügen und sind natürlich froh, wenn Vereinsmitglieder bzw. Aktionäre Gruppen-Ausflüge zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke organisieren. Versuchen Sie Reisebüros, Vereine usw. in Ihrer Umgebung für die Dampfbahn zu gewinnen, damit sie 1998 eine Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke unternehmen.

Eine gezielte Werbung für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist auch durch Sie möglich! Suchen Sie die Carunternehmer und Bahnstationen in Ihrer Region auf und erkundigen Sie sich nach der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Verlangen Sie Prospekte und fragen Sie den Carunternehmer oder beim Bahnhof, ob Sie Ausflüge zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke organisieren. Durch

Ihre Nachfrage steigern Sie den Bekanntheitsgrad der Dampfbahn und die Carunternehmer organisieren vielleicht einen Ausflug zu uns oder der Bahnhof legt gratis für uns Prospekte auf. Diese Werbung kostet die Dampfbahn keinen Franken, aber steigert unseren Bekanntheitsgrad bei den Reiseveranstaltern.

Erfreulich ist auch die Präsenz im Internet, die bereits ihre ersten Früchte trägt. Dank Internet durften wir im Laufe der Betriebssaison eine Gruppe aus England und eine aus Australien bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke begrüßen und diverse Fahrgäste aus Japan, Deutschland, Frankreich und der Schweiz. Pro Tag ruften ca. 10 -15 Internet-Benutzer unsere Adresse auf. Die Internet Adresse lautet:

<http://www.net4u.ch/dfbfurka>

Unser Ziel ist es, sämtliche Texte im Internet in Englisch, Französisch, Italienisch und Japanisch zu übersetzen. Falls jemand interessiert ist, uns bei diesem Vorhaben zu helfen, wende sich an folgende Tel.-Nr.: 027 / 973 33 75 oder Fax 027 / 973 33 76. Während des Sommers kamen wieder einige Fernseheteams und Journalisten von Zeitungen aus Deutschland, der Schweiz und Japan usw. zu uns. Zum Teil konnte man sehr interessante Beiträge im Fernsehen bzw. Berichte in den Zeitungen lesen. Die grössere Präsenz an Journalisten ist zum Teil auch auf die Aktivitäten von «150 Jahre Schweizer Bahnen» zurückzuführen. In Zukunft werden wir im Bereich der Medien versuchen, auch während den Wintermonaten regelmässig Berichte über die DFB in den Zeitungen zu platzieren, damit die DFB noch einen grösseren Bekanntheitsgrad erlangt.

Eine Umfrage auf unseren Zügen während den Monaten Juni und Juli zeigte, dass die Kundschaft der Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit unseren Leistungen sehr zufrieden ist.

Im Reisedienst werden wir voraussichtlich

1998 ein neues Adressverwaltungs-Programm installieren, welches uns ermöglicht, die einzelnen Touroperatoren nach diversen Kriterien zu selektionieren.

Der Prospekt 1998 wird farbig in Deutsch gedruckt, das Einlageblatt mit Fahrplan und Preisliste und den allgemeinen Informationen über die DFB in Deutsch, Englisch, Italienisch und Französisch. Wir hoffen durch diese Publikation des Prospektes in den verschiedenen Sprachen, neue Fahrgäste für die Dampfbahn und für unsere Region zu gewinnen. Für die Übersetzungen suchen wir freiwillige Hilfe. Der neue Prospekt wird anfangs Januar 1998 erscheinen.

Zusätzlich wurde ein Flyer mit den Highlights der Kantone Wallis und Uri erstellt, damit die Gruppen einen Aufenthalt mit verschiedenen Ausflugsmöglichkeiten in unserer Region planen, anstatt wieder in die Zentralschweiz oder in den Tessin zu fahren. Auch hier wären wir froh, wenn uns ein Vereinsmitglied bei der Übersetzung helfen würde.

Nachfolgend die Verantwortlichen:

Lehmann Martin
Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Reisedienst, Postfach 35
CH-3999 Oberwald

Tel. 027/973 33 73

Fax: 027/973 33 74

Zenklusen Pascal
Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Betrieb und Marketing, Postfach 35
CH-3999 Oberwald

Tel. 027/973 33 75

Fax: 027/973 33 76

Zum Schluss möchte ich allen nochmals für die aktive Mitarbeit während der Betriebssaison danken. Ich freue mich, Sie im kommenden Jahr wieder zu sehen.

Mit besten Grüßen Pascal Zenklusen

Am 23.08.97 traf sich der ZV VFB, die GL und der VR von der DFB in Realp zum Gedankenaustausch und Besichtigungen. Um 10.30 Uhr fand am neuen Einsteigebahnhof in Realp die Begrüssung durch Karl Cathry, dem neuen Geschäftsführer der DFB, statt. Ziel dieser Veranstaltung ist vor allem der Informations- und Meinungsaustausch zwischen den einzelnen Gremien der Furka-Bergstrecke.

Die Geschäftsleitung DFB AG wurde reorganisiert.

- Die Abteilung Betrieb (B+M) umfasst jetzt auch das «Marketing» und «PR»
- Für die Abteilung Finanzen und Controlling (FC) ist nach wie vor Josef Albisser zuständig. Neu hinzugekommen sind die Bereiche «Sponsoring» und «Versicherungen»

Einen kurzen Rückblick gibt Karl Cathry über das bisher Erreichte, lässt aber auch die Probleme der DFB AG nicht unberücksichtigt.

- In einem bisher beispiellosen **Arbeitslosenprogramm** der Kantone Uri und Schwyz wurden der DFB AG bis zu 27 Erwerbslose zur Verfügung gestellt, die aus allen Berufssparten kommen (sogar Köche sind dabei!).
- Der **neue Einsteigebahnhof** in Realp konnte in Betrieb genommen werden. Damit wird das Unfallrisiko wesentlich verringert.
- Die Zusammenarbeit mit der Furka-Oberalp Bahn (FO) ist deutlich verbessert worden. Der **Reisedienst der DFB AG** befindet sich jetzt neu im Bahnhof Realp FO!. Damit konnte das «Personal» der DFB AG entlastet werden und die Bediensteten der FO ihren Ar-

beitsplatz im Bahnhof Realp FO besser auslasten.

- Die FO stellt der DFB AG die **Dampflok FO 4** als Dauerleihgabe zur Verfügung. Es ist aber zu befürchten, dass die FO 4 einer Totalrevision zu unterziehen ist und nicht nur das Zahnradgetriebe revidiert werden muss. Vorerst wird die FO 4 aber noch eingehend untersucht, um den Sachverhalt genau abzuklären.
- Die Leitung der FO hat den festen **Einbau einer Weiche** zu den Gleisen der DFB AG genehmigt! Mit dieser festen Gleisverbindung (Weiche) entfällt auch das Risiko beim Betrieb der bisher verwendeten Kletterweiche. Die Unfallgefahr und mögliche Materialdefekte können dadurch erheblich verringert werden.
- Der bei der ersten Rückholaktion aus Vietnam (1990) zurückgelassene **Lokrahmen der HG 4/4 ex-VHX 40.306** ist zur Zeit mit dem Schiff aus Vietnam unterwegs nach Antwerpen. Näheres hierüber steht im Mitteilungsblatt 3/97, Seiten 11/12.

Einen Ausblick gibt Karl Cathry was in Zukunft seitens der Geschäftsleitung der DFB AG ansteht:

- Um den Betrieb nach Gletsch aufnehmen zu können, bedarf es in Zukunft **mehr Personal**, also Fachkräfte und nicht nur «Hobbyeisenbahnern».
- Das Unternehmen DFB AG muss **professionell geführt** werden (früher waren Pioniere und Ideallisten gefragt).
- Für einen Betrieb bis Gletsch ist mindestens eine **zusätzliche Zugkomposition** nötig.
- Das **Depot Realp muss erweitert** wer-

den. Auf dem jetzigen engsten Raum ist ein erweiterter Lokunterhalt nicht möglich und dem Personal nicht mehr zumutbar.

- Der **Gleisanschluss** im Bahnhof Realp ist sichergestellt, aber der DFB AG fehlen die Mittel für den Zusammenschluss. Die FO hat den Anschluss genehmigt, aber das Geld dafür muss die DFB AG aufbringen!

Leiter Ressorts Bau, Walter Willi, gibt einen Überblick über die Bauaktivitäten und Ziele der DFB AG:

Einsteigebahnhof Realp DFB:

- Vor etwa einem Jahr war Spatenstich, in der 1. Septemberwoche konnte mit der Gleisverlegung begonnen werden. Es standen nur wenig Fachleute zur Verfügung, witterungsbedingt mussten die Arbeiten im Oktober 1996 eingestellt werden.
- Für den Endausbau sind bereits alle Leitungen, Rohre etc. konzipiert.:

Was noch fehlt:

- Umzäunung
- Landabbruch (Richtung Depot auf der rechten Seite)
- Wassergraben (Richtung Depot auf der linken Seite)
- Oelauffangwanne
- Trinkwasserverbindung noch verlängern (Problem: Felsgestein)
- Brauchwasserverbindung
- 3. Krampung des Gleiskörpers
- Erweiterung der Sicherungsanlage

Zukunftprojekte der DFB AG

Ressort Bau

- Es muss geprüft werden, ob eine Möglichkeit besteht, einen **Unterstand für Wagen** zu bauen, damit nicht das gesamte Wagenmaterial über den Winter im Scheiteltunnel eingemottet werden muss.
- **Einbau Verbindungsweiche** Gleis 21 FO zu Gleis 26 DFB AG

Die Weiche muss im Bogen eingebaut werden. Es handelt sich um eine neue, massgeschneiderte Weiche, ohne Einbindung in die Sicherungsanlagen der FO!. Die FO muss mit dem Projektvorschlag (auch Standort) einverstanden sein. Das Verbindungsgleis besteht aus schon vorhandenem Material.

Die Kostenschätzung sieht einen Betrag von ca. SFr. 100.000.– vor.

Betriebschef-Stv.: Jürg Baltensberger, gibt einen Überblick aus betrieblicher Sicht:

- Durch den neuen Einsteigebahnhof Realp DFB ist ein besseres Arbeiten möglich. Es gibt eine saubere Trennung zwischen dem Kunden- und Depotbereich. Das bisher aufwendige Manöver «Wagenverstoß» auf der leicht abschüssigen Strecke beim Depot Realp kann entfallen. Es können gleich mehrere Wagen im Bahnhof Realp DFB abgestellt werden.
- Noch nicht fertig ist die Sicherungsanlage! Bislang handelt es sich um ein Provisorium. Bisher wurde der Übergang Depot Realp/Schweigstrasse noch manuell vom Büro aus geschaltet. Ziel ist jedoch, eine automatische Blinklichtanlage!
- Die Kinderdampfpartys sind gut angekommen; sie wurden aber in dieser Form dieses Jahr das letzte Mal angeboten.

Abteilung ZfW (Zugförderung und Werkstätten), Otto Metzger Leiter ZfW unternimmt mit den anwesenden «Trippel-Treffen-Geladenen» eine kurze Führung durch das Depot Realp.

- Der ganze Vorplatz vor dem Depot soll mit einer Betonplatte versehen werden. Dieses Projekt läuft im Rahmen des Arbeitslosenprogrammes.
- Die Weisshorn ist ausser Betrieb. Sie müsste komplett auseinandergenommen werden! Aber wo (Platzmangel)? Man ist auf der Suche nach einem geeigneten

Platz dafür.

- Die Fertigstellung der Rauchabzugs- und die Vorheizanlage verzögert sich noch etwas. Immerhin, das erste Rohr ist schon sichtbar. Vielleicht gelingt es, den Winter über dieses Projekt mit Hilfe der Arbeitslosen zu vollenden.

Bei der anschliessenden «Fragestunde» am Perron des neuen Einsteigebahnhofs stellten sich die anwesenden Ressortleiter den Fragen der Teilnehmer:

- **Triebwagen** (Leihgabe VHS Luzern)
Bei der Spendenaktion kamen insgesamt ca. 80'000.– SFr. zusammen.

Wann wird der Triebwagen voraussichtlich in Betrieb gehen?

Es wäre schön, wenn er zur Einweihung der Strecke Realp-Gletsch eingesetzt werden könnte.

- **Vorheizanlage**

Der DFB AG liegt seit 1994 ein Angebot (Offerte) vor über 200.000.– SFr. für die Vorheizanlage. Durch die damalige Sammelaktion und Sponsoring des VFB konnten bislang ca. 88 % des veranschlagten Betrages bezahlt werden. Es muss nun eine Bestandaufnahme gemacht werden, welche Teile vorhanden sind und welche noch fehlen. Es ist geplant, während der Winterzeit mit Hilfe des Arbeitslosenprogrammes (alles Spezialisten metallverarbeitender Berufe) der Kantone Uri und Schwyz die Vorheizanlage fertigzustellen und in der nächsten Saison in Betrieb zu nehmen. Durch die extremen Unterschiede der Wassertemperatur haben sich Anfang der Saison 1997 erhebliche Schäden an den beiden Dampflokmotiven im Bereich der Kesselrohre bemerkbar gemacht. Um dies in Zukunft zu verhindern, soll mit Nachdruck an der Fertigstellung der Vorheiz- und Rauchgasentschwefelungsanlage gearbeitet werden.

- **Diesellok**

Die Diesellok war leider längere Zeit ausser Betrieb. Die Schneeräumung musste dieses Jahr mit Hilfe einer Dampflok durchgeführt werden. Inzwischen wurde das Zahnradgetriebe bei der Diesellok wieder eingebaut und läuft wieder, ist aber noch nicht vom BAV abgenommen.

- **Traktor Tm 68**

Dieser Traktor, war die letzten 2-3 Jahre wegen einem Getriebeschaden nicht im Einsatz. Er erhielt jetzt ein neues Getriebe und ist nunmehr wieder einsatzbereit. Bei der Aufarbeitung des Traktors konnte auch wieder auf die zur Verfügung stehenden Arbeitslosen zurückgegriffen werden. Trotzdem fielen für die Aufarbeitung noch erhebliche (Material-)Kosten an. Mit Ausnahme der Dampflok «Weisshorn» sind derzeit alle Schienenfahrzeuge der DFB AG einsatzfähig.

Weitere Bauvorhaben bis Erreichen von Gletsch

1998 steht dringend die Sanierung der Brücke oberhalb von Tunnel I sowie die Fertigstellung des Strassenübergangs Muttbach an.

Walter Willi hofft, dass im August 1998 mit der Haupt-Sanierung der fraglichen Teile im Scheiteltunnel begonnen werden kann. Mittelfristig steht noch die Fertigstellung der Tunnelportale an.

Das mittelfristige Programm wird von ihm bekannt gegeben, sobald absehbar ist, wie sich die finanzielle Situation der DFB AG entwickelt. Walter Willi operiert am liebsten mit realistischen Zahlen und Kostengaben. Leider musste er jedoch immer wieder Kompromisse eingehen.

Das grosse Problem ist der Kosten/Zeit-Faktor, denn falls irgend möglich, werden die anfallenden Arbeiten von Freiwilligen (ohne Entlohnung) gemacht.

- **Fronarbeitereinsätze 1998**

Insgesamt bemängelt Walter Willi, dass

die Samstagseinsätze zuwenig besetzt sind. Er hält weiter für sinnvoll, wenn Fronarbeitergruppen (bei Wochenendeinsätzen) etwas länger bleiben, dafür aber die Personenzahl reduziert wird. Die Sektionen werden jetzt schon aufgefordert, sich frühzeitig für die Wochenendeinsätze zu melden und nicht zwei Wochen vor dem «Wunschtermin» anzufragen, ob sie vielleicht kommen dürften!

- **Äusseres Erscheinungsbild der Strecke**
Bereits beim «Monstertreffen» am 14.06.97 wurde kritisiert, dass es entlang der Strecke wie auf einem «Schrotthaufen» aussieht. Überall liegen Werkzeuge und sonstige Metallteile herum, die scheinbar nicht mehr benötigt werden. Walter Willi und Karl Cathry betonen, dass sich dieser Zustand bessern wird; mit grösseren Aufräumaktionen wurde bereits begonnen.

Vertrag mit der FO, zur Überlassung der Dampflok «FO 4»

Die FO 4 wird der DFB AG als «Dauerleihgabe» überlassen. Dank der nunmehr sehr guten Zusammenarbeit mit der Furka-Oberalp Bahn konnte dies bereits vereinbart werden. Im Klartext bedeutet dies: die Furka-Oberalp Bahn bleibt Eigentümerin der FO 4, die DFB AG hat das Nutzungsrecht, sie muss also auch für die Kosten der Aufarbeitung, Abnahme durch das BAV und sonstige Kosten aufkommen. Dies ist für die DFB AG im Endergebnis auf jeden Fall noch bedeutend kostengünstiger, als eine ganz neue Lokomotive in Auftrag zu geben oder eine der Vietnam-Lok aufarbeiten zu lassen. Denn bekanntlich ist das grösste Problem der DFB AG der chronische Geldmangel.

Sicherungswesen (Sw)

Der Projektleiter der Arbeitsgruppe Ulrich Fromherz, führte die Teilnehmer in «das

Allerheiligste», die Sicherungsanlage Furka-Scheiteltunnel! Vor Ort erklärte er geduldig die technischen Details der Anlage.

Besonders hervorzuheben ist, dass in der Woche 21. bis 25. Juli 1997 die Anlage der vorgeschriebenen Werk- und Sicherheitsprüfung unterzogen wurde. Bei dieser Werkprüfung wurde festgestellt, dass die Innenanlage den Anforderungen an die signaltechnische Sicherheit gemäss der Verordnung über den Betrieb von Eisenbahnen und gemäss den betreffenden Ausführungsbestimmungen erfüllt.

Mit dem Abschluss der Arbeiten an der Innenanlage und mit der Werkprüfung wurde zwar ein wichtiges Ziel erreicht, mit Blick auf das Gesamtprojekt wurde jedoch vorerst nur ein Teilziel erreicht. Das Projekt «Furka-Scheiteltunnel, Sicherungsanlage» gilt erst dann als wirklich abgeschlossen, wenn auch die Aussenanlagen fertiggestellt, geprüft und vom Bundesamt für Verkehr die gesamte Anlage abgenommen und die Betriebsgenehmigung erteilt wurde.

Im Mitteilungsblatt 1/98 wird ein ausführlicher Beitrag folgen.

In eigener Sache

Der ZV hat von verschiedener Seite vernommen, dass Leute in den Sektionen (CH + BRD) auftreten und Dienstleistungen oder lukrative finanzielle Beteiligungen anbieten wollen. Mittels Vorträgen an HV/GV möchten Sie diese Produkte den Anwesenden angepriesen. Der Zentralvorstand VFB distanziert sich entschieden von diesen Aktionen und mahnt zur Vorsicht.

Für den ZV:

Peter Grünig

Abschluss der Montagearbeiten an der Innenanlage und erfolgreiche Werkprüfung.

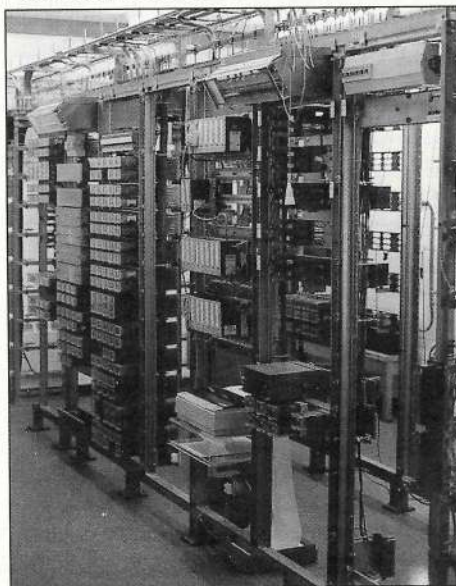
Dank den strapaziösen Anstrengungen der Schneeräumequipe, den Zugang zu den Diensträumen in der Station Furka frühzeitig zu öffnen, konnten wir Anfang Juni dieses Jahres mit den Abschlussarbeiten an der Innenanlage rechtzeitig beginnen. Mit einer wahren Parforceleistung wurden die letzten Kabel- und Drahtverbindungen eingelegt und angeschlossen. Danach die ganze Innenanlage gemäss den Schaltplänen «ausgeläutet» (Test: Punkt zu Punkt). Die installierte, speicherprogrammierbaren Steuerungen für Automatik und Nottastenregistrierung konnten jetzt in Betrieb genommen werden. Auch für die vorbereiteten Simulationen der Aussenanlage (Weichenrückmeldungen, Gleisbelegungen, Signalzustände, etc.) war es jetzt an der Zeit, anzuschliessen und die ganze Anlage hochzufahren.

Eine Vorprüfung ergab, dass die Anlage praktisch auf Antrieb gangbar war.

In der Woche vom 21. bis zum 25. Juli 1997 wurde die Anlage der vorgeschriebenen **Werk- und Sicherheitsprüfung** unterzogen. Neben der eigentlichen Sicherheitsprüfung wurden einige notwendige Anpassungen an das mit der Betriebsabteilung vereinbarte Bedienkonzept vorgenommen. Auch wurden letzte Projektierungs- und Montagefehler korrigiert bzw. behoben. Bei der Werkprüfung wurde festgestellt, dass die Innenanlage die Anforderungen an die signaltechnische Sicherheit gemäss der Verordnung über den Betrieb von Eisenbahnen und den betreffenden Ausführungsbestimmungen erfüllt. Die Steuerung durch die Automatik erlaubt zudem einfachste Bedienungen nur an den Tastenkasten, so wie dies von der Betriebsabteilung für unsere Verhältnisse gefordert wurde. Die DFB verfügt hiermit über ihr erstes, vollwertige Stellwerk. Im Vergleich mit ande-

ren Stellwerken der SBB und der Privatbahnen wurde es als ein im Konzept «gutes und komfortables» Stellwerk eingestuft. Wieder einmal wurde bei der DFB ehrenamtlich und nebenberuflich eine enorme Wertschöpfung realisiert, auf die wir doch auch ein wenig stolz sein dürfen. Allen Kolleginnen und Kollegen, welche während der vier Jahre dauernden Projektier- und Bauzeit in irgendeiner Form direkt oder indirekt daran teilgenommen haben, sei an dieser Stelle unser Dank ausgesprochen. Besonderer Dank gebührt dem Prüfer, Herrn Hans Müller von der Firma Siemens Schweiz AG, Verkehrstechnik Wallisellen, welcher ganz im Stil unserer Arbeit die Werkprüfung ehrenamtlich und nebenberuflich durchgeführt hat.

Wir werden noch in der laufenden Saison die Arbeiten an der **Aussenanlage** fortsetzen, welche mit dem Fortschritt der Tunnel-sanierung und mit den Arbeiten am Gleis-Oberbau in den Stationen Muttbach und Furka eng verknüpft sind.



Das war in diesem Jahr auf und bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von so vielen Schweizern zu hören und wird bis Saisonende noch oft zu hören sein. Besucher und Fahrgäste waren und sind des Lobes voll. Seit wenigen Wochen hat die DFB einen richtigen Bahnhof, mit Hochkant-Bahnsteigen, Gleisübergang, Lautsprecheransage, Uhr, Kiosk und Bar. Nun ist das Urteil einhellig: Die DFB ist eine «richtige» Eisenbahn. Zwar schon seit 1990 eidgenössisch konzessioniert und im ersten Teilabschnitt Realp-Tiefenbach in Betrieb, galt sie bisher noch weithin als «Spielzeug für Erwachsene» oder gar «grosse Kinder», Tummelplatz für Spinner oder neuerdings immerhin schon etwas für «Die Findigen Bahner».

Der neue, blitzsaubere DFB-Bahnhof liegt nahe dem Bahnhof Realp der Furka-Oberalp-Bahn (FO), ist von deren Strecke aus gut und somit werbewirksam einzusehen. Das Gelände wurde, nachdem die Gleisbauarbeiten beendet waren, durch Schweizer Erwerbslose, denen dafür viel Lob gebührt, sehr ansprechend hergerichtet und landschaftlich gestaltet. Die Bahnsteig-Hochkanten wurden in Naturstein verlegt, ein Trinkwasserbrunnen (aus einheimi-

schem Gestein gehauen) ergänzt, erquickend und labend. Worten der Anerkennung für das sich- und während der Fahrten spürbar Geleistete, folgten Taten: spontane Aktienkäufe und Mitgliedschaftserklärungen für den Förderverein, vermehrte Souvenirkäufe und viel Verkehr am und im Barwagen sowie ambulant auf den Bahnsteigen.

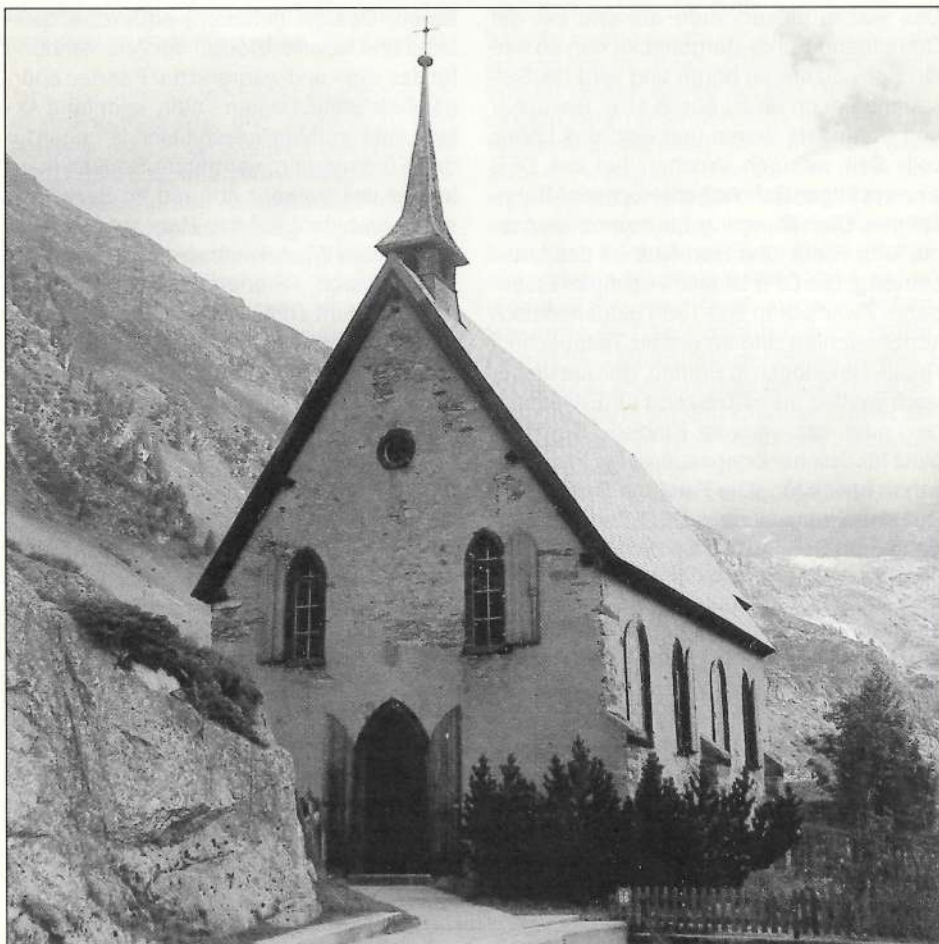
Der weitere Wiederaufbau der Bergstrecke, soweit durch «Fronarbeiter-Baugruppen» möglich, geht zügig voran, doch die Sanierung von Teilen des Scheiteltunnels sowie der Strassenübergang Gletsch kann nur durch Fachunternehmen geschehen. Für eine «richtige» Eisenbahn gelten besondere Bau- und Sicherheitsvorschriften. Deshalb erfordert das nächste Ziel, «Gletsch 99» erhebliche Geldmittel, um so mehr, da auch hier der Fahrzeugbestand vergrössert werden muss. Neue Aktionäre und Sponsoren sind gefragt; die grosse, auch ständig wachsende Mitgliederzahl des Fördervereins reicht noch nicht aus. Doch die «DFB-Familie» ist optimistisch, weil es auch bei ihr aufwärts geht: bestehende Freundschaften festigen sich, neue kommen hinzu – auch Herzensangelegenheiten kommen nicht zu kurz.

**Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung
der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**

sowie der Zentralvorstand des VFB Verein Furka-Bergstrecke

wünschen allen Aktionären und Mitgliedern

schöne Festtage und ein gutes, neues Jahr 1998



Anglikanische Kapelle in Gletsch (VS)

Foto: Wolfgang Schmidt

Nachdem das «Hôtel Glacier du Rhône» sowie unser Stationsgebäude und das Depot einer Renovation unterzogen wurde, erstrahlt jetzt ein weiteres Objekt in neuem Glanz. Die bekannte, ehemalige anglikanische Kapelle beim «Hôtel Glacier du Rhône» ist seit August wieder renoviert. Dort kann also wieder geheiratet werden. Und wer damit bis Sommer 1999 zuwarten kann, der könnte voraussichtlich mit seiner Hochzeitsgesellschaft ab Realp mit Dampfzug anreisen. Für die anschliessenden Festivitäten gibt es in der Nachbarschaft ausreichend Möglichkeiten.

Die Kapelle ist in der Obhut der katholischen Kirchgemeinde Oberwald.

Die Einladung der Bauabteilung hatte ihr Ziel nicht verfehlt, denn zahlreiche Medienvertreter fanden sich ein zu dieser wichtigen Veranstaltung im Wallis.

Unter dem Eindruck, eine gut organisierte Aktion beim Gleiseinbau in die Furkastrasse miterlebt zu haben, verliessen die Medienleute den Ort des Geschehens. Ihre Äusserungen waren durchwegs positiv, die Berichte in der Presse ermutigend, weil zum Ausdruck kam, dass man nun im Wallis tätig ist.

Mit Sehnsucht haben alle dieses Ereignis herbeigewünscht. Der Weg dahin war jedoch sehr steinig und von vielen Problemen begleitet. Jetzt ist es vollbracht, das Gleis endet nicht mehr im Nichts, der Anblick der unterbrochenen Furka-Bergstrecke gehört der Vergangenheit an.

Dank einer umfassenden Veränderung der Trasseführung konnte nun eine weitere Lücke nach Gletsch geschlossen werden. Beidseits der Strasse sind zurückversetzt Zahnstangen-Einfahrten vorhanden.

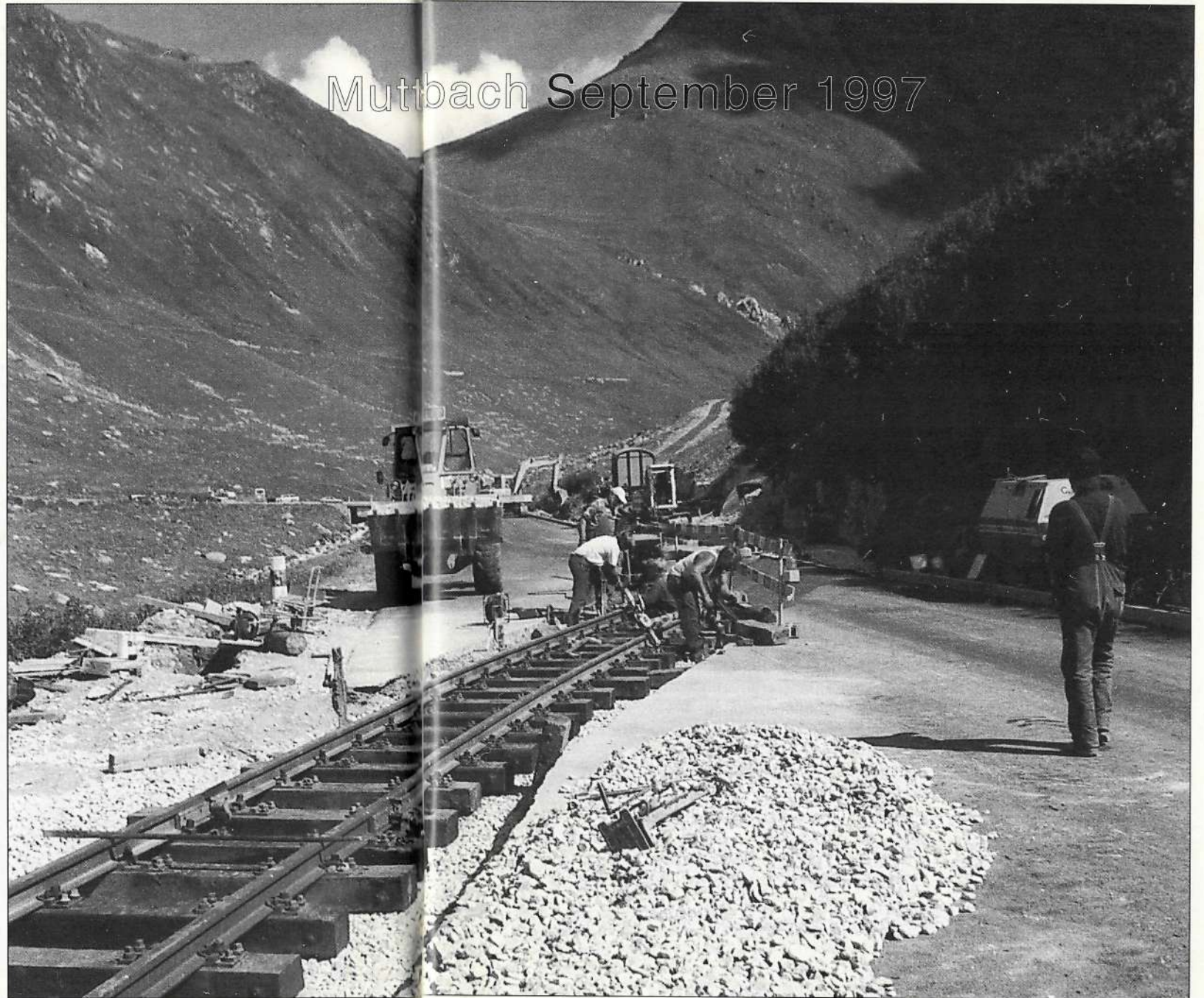
Die HGm 2/2 konnte die Strecke testen und bis zu einer unüberwindbaren Stelle (Felsblock / Trassebruch) bis ca. 1 km oberhalb Gletsch talwärts fahren. Die Krönung gewissermassen eines langen Verfahrens, das sich nun aber sehen lassen darf.

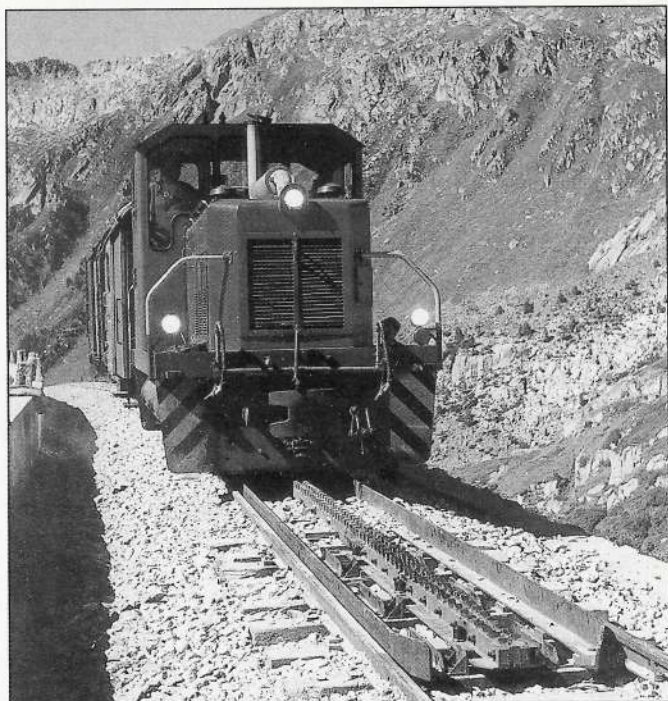
Einige Bilder lassen nochmals die Vergangenheit aufleben und zeigen zudem die gegenwärtige Situation.

Die Broschüre «Muttbach», um 4 Seiten erweitert, schildert die Passage «Strasse und Schiene». Bezug bei: Souvenirhandel DFB, Postfach 49, 3428 Wiler (Fr. 10.-/+P&V)



Sie haben es vollbracht, wurden anerkennend belohnt, eine Walliser-Geste Foto W. Schmidt





Bauzug am 18.9.97 unterhalb Strassenquerung Muttbach (VS) Foto: Volker Kabisch

Die Freunde aus unseren Reihen haben sicher inzwischen ihre Fotos entwickeln lassen. Nachwievor interessieren uns solche mit touristischen Motiven. Wir haben diesbezüglich in den letzten Jahren manche Hilfe bekommen, für die wir an dieser Stelle noch einmal herzlich danken. So konnten wir beim diesjährigen Nachdruck unserer «Gäste Information» (1. Ausgabe 1995) einige Fotos auswechseln. Diese Druckschrift ist bei unseren Fahrgästen beliebt. Wir werden diesen Nachdruck auch noch 1998 verwenden. Für 1999 sollte aber diese Information überarbeitet werden. Insbesondere neue Motive für die Poster-Seite ist wünschenswert. Aktuelles Fotomate-

rial wird ausserdem laufend von unseren Reiseveranstalter-Kunden für ihre Reisekataloge benötigt. Diese Fotos müssen aber auch für die Tourismus-Werbung geeignet sein.

Für jede Hilfe sind wir dankbar!

Kontaktaufnahme BRD:
Wolfgang Schmidt, Sonnenhalde 22
D-72488 Sigmaringen
Tel. 07571/52030, Fax: 0751/50604

In der Schweiz:
Verein Furka-Bergstrecke, Postfach 20
CH-3428 Wiler
Tel. / Fax 032 665 11 24

Die DFB hat in Chur einen Teil einer privaten Werkhalle (400 m² Fläche) mieten können. Die Halle befindet sich ca. 300 m von einem RhB-Verladegleis entfernt und ist mit einem 10t-Kran ausgerüstet.

In der Woche vom 25. bis 29. Oktober ist die «FO 4» mit der «Weisshorn» und dem FO X 4911 mit eingelagerten FO 4-Ersatzteilen nach Chur überführt worden.

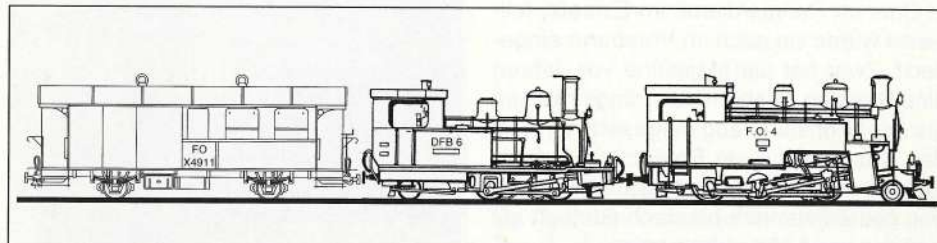
Die Aufarbeitung der «FO 4» wird nun sofort eingeleitet. Nach eingehender Prüfung und einer gründlichen Bestandsaufnahme der beiden Loks werden die Sanierungsmassnahmen und Erneuerungen an die Hand genommen. Die Projektleitung obliegt Jakob Knöpfel und Armin Brüngger. Diese sollen durch bewährte und neue Kräfte aus der ganzen Region unterstützt werden. Bei der «Weisshorn» muss der ganze Zahnradantrieb ausgebaut werden, weil ein unerklärliches Geräusch den Einsatz bislang verhinderte. Den Fehler zu suchen, wird nicht einfach sein, aber die grosszügige Werkstattfläche wird die Arbeit sehr erleichtern (Auslegeordnung).

Die «Weisshorn» sollte anfangs nächste Saison wieder zum Einsatz gelangen. Für die «FO 4» ist die Streckeneröffnung nach Gletsch ein Wunschtermin (9.9.1999/09.09 Uhr). Warten wirs ab, ob der Wunschtraum mit unserem Geschick Wirklichkeit wird!

Am Samstag 25.10. sind im Lokschuppen in Münster die «FO 4» und der zweiachsige X 4911 Ersatzteillagerwagen für die Überfuhr bereitgestellt worden. An der «FO 4» mussten unter anderem auch die Triebstangen montiert werden. Aus eigener Kraft gelangte die Komposition am Montag nach Oberwald. Hier wurde abends eine Elektrolok vorgespannt (HGe 4/4 II Nr.104) um die Durchfahrt durch den Basis-tunnel nach Realp vorzunehmen. Die «FO 4» übernachtete dann in Realp.

Am Dienstag 28.10. gesellte sich in den Konvoi die DFB Nr. 6 «Weisshorn». In der Nacht wurde diese mit der «Kletterweiche» auf das FO-Geleise verschoben.

Mit E-Lok-Vorspann (HGe 4/4 II Nr.101) gings dann eingereicht E-Lok, FO 4, DFB 6, X 4911 über den Oberalp-Pass nach Disentis (V_{max} 35/15 km/h). Ab hier fuhr der Dampflokzug aus eigener Kraft mit dem BD im Schlepp nach Chur, wo sie um ca. 14.30 Uhr eintrafen. Die Umsetzung von der Schiene in die Halle realisierte man am darauffolgenden Tage. Die Werkstatt müsste nun mit geeignetem Werkzeug und Maschinen speziell für den Lokunterhalt bestückt werden. Auch elektrisch angetriebene Hebeböcke sind erforderlich. Solche stehen noch in Aarau zur Aufarbeitung. Möge den Arbeiten viel Erfolg beschieden sein.



Typenskizzen: Der Lokzug bestehend aus X 4911 mit DFB Nr. 6 «Weisshorn» und «FO 4»

Eine neue, wesentliche Aktion hat für zwei Dampfloks am 28. Oktober 1997 in Chur begonnen.

Die DFB «Weisshorn Nr. 6» und die «FO 4» sind in Chur eingetroffen, wo beide einer Revision unterzogen werden, um danach als Zugpferde gleich wieder bei der DFB tätig zu sein. Die Ausweitung des Betriebes ins Wallis erfordert weitere Zugkräfte.

Die «Weisshorn Nr. 6» stand schon 1989 anlässlich ihrer Generalrevision im Zentrum des VFB/DFB-Interesses. Sehnsüchtig wurde der Zeitpunkt erwartet, dass der alte «Feuerwagen» wieder zu rauchen und fahren begann.

Mit grossen Erwartungen verfolgten die Interessierten die Übergabe der «Weisshorn» an die DFB. Sie wurde nach der Revision unverzüglich für den Baudienst tätig und zog dann auch den ersten Personenzug nach Tiefenbach. Ihr Dasein geriet allmählich in Vergessenheit, da die zwei aus Vietnam zurückgeholten Dampfloks der «Weisshorn» die Show stahlen. Sie war als Folge davon immer weniger auf der Strecke anzutreffen.

Klopfgeräusche unbekanntem Ursprungs aus dem Zahnradantrieb erfordern eine gründliche Abklärung und Revision, damit sie 1998 wieder in Betrieb genommen werden kann.

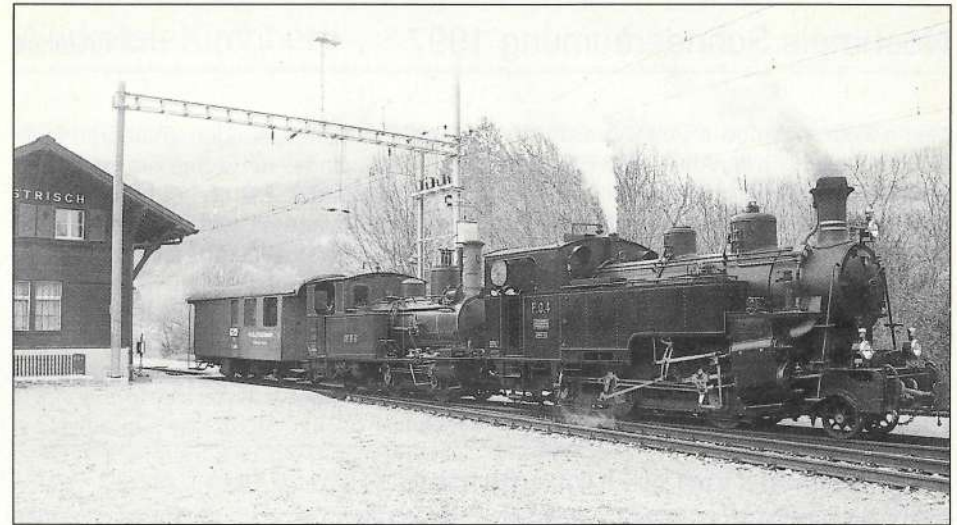
Die «FO 4» stand am Ende der 50er Jahre in Chur im Rangierdienst im Einsatz, teilweise wurde sie auch im Vorspann eingesetzt. Zwar hat die Maschine vor Jahren eine Revision erfahren, allerdings nur, um als Adhäsionsfahrzeug eingesetzt zu werden. Nun soll sie als Ergänzung auf der Furka-Bergstrecke zum Einsatz gelangen und den Zugverkehr bis nach Gletsch mit den anderen Loks sicherstellen.

Für die Revision der beiden Loks konnte in

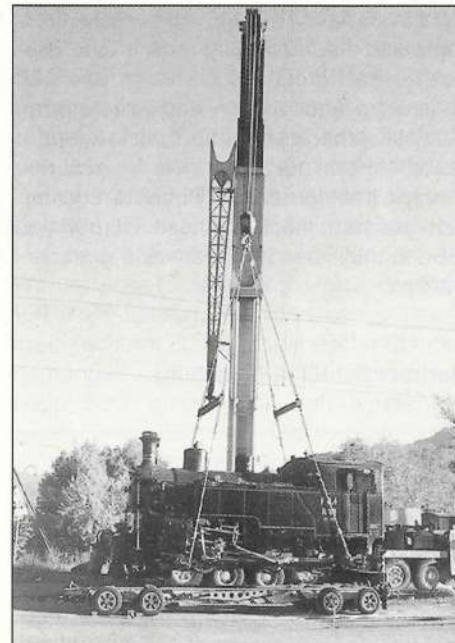
Chur, in ihrer «alten Heimat», eine Halle gefunden werden, die sich für eine derartige Arbeit vorzüglich eignet und zudem nahe einem Industriegleis gelegen ist. Die Arbeiten werden zuerst auf die «Weisshorn» konzentriert und je nach Situation und freier Kapazität auf die «FO 4» ausgeweitet. Die Höhe der Kosten ist abhängig von der zu erbringenden Eigenleistung. Dieser entgegen gerichtet stehen die Mietkosten der Halle und der zeitliche Termin. Zu bedenken ist aber, dass alle wesentlichen Vorarbeiten und Analysen durch unsere Werk tätigen in der Freizeit ausgeführt werden.

Bis zur Rückfahrt nach Realp wird einige Zeit vergehen. Zwischenzeitlich versuchen wir Mittel und Wege zu finden, um diese Arbeiten einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen um die Finanzierung nachhaltig zu unterstützen. Mit der «FO 4» kann eine weitere historische Lok als Attraktion für das Tourismusgebiet Ursern und Goms reaktiviert werden.

Die gelungene (geheime) und straff durchgeführte Überführungs-Aktion fand, wenn auch nur auf dem Freiverlad Chur, grosse Beachtung. Besonders die Verschiebung zur Halle, die sich nur in ca. 300 Meter Entfernung befindet.



Fremde Gäste auf den Gleisen der RhB. Auf der Station «Castrisch» war ein kurzer Schmierhalt angesagt, dann wurde die Fahrt bis Reichenau fortgesetzt. «FO 4», «Weisshorn» und der Wagen «X 4911» bildeten eine kurze, aber einmalige Zug-Komposition.



Am 29. Oktober besorgte die Firma Tschudy Chur den Verlad auf Strassenfahrzeuge, um die Loks in die ca. 300 Meter entfernt gelegene Halle zu verschieben.

Meine Führungsrüge an die Adresse der Geschäftsleitung in der Ausgabe 3/97 wurde von den Verantwortlichen belastend aufgenommen. Ich bedaure diese öffentliche Zurechtweisung und entschuldige mich bei den Betroffenen in aller Form.

In einer an mich adressierten Beschwerde des VR wird die Vermutung gespielt, ich hätte mit meinem «Gedanken» gewisse Verantwortliche der GL ausbooten wollen.

Derartige Mutmassungen entbehren jeglicher Grundlage. Ich weise sie ganz entschieden zurück. Mit den Führungsgremien der DFB hatte ich keine Differenzen und hoffe, dass dies auch so bleiben wird.

Auf meine Bereitschaft zu weiteren konstruktiven Gesprächen darf jederzeit gezählt werden. Die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke liegt mir nach wie vor am Herzen.

Hinweise auf neue Publikationen

Die Gotthardbahn

Die Schriftenreihe «Verkehrswege in Uri» der Raststättengesellschaft N 2 Uri AG, wurde in diesem Jahr durch ein fünftes Heft erweitert. Die interessante Broschüre im Format 17,5 x 24 cm hat 52 Seiten mit 45 Abbildungen, davon 15 farbig.

Sie ist gegen eine Schutzgebühr von Fr. 5.– am Infostand der Gotthard-Raststätte der Autobahn N 2 zwischen Altdorf und Erstfeld erhältlich.

Jeweils zum gleichen Preis waren dort bisher auch noch die früheren Ausgaben greifbar. Nr. 1 «Der Urnersee» 1993, Nr. 2 «Der Furkapass» 1994, Nr. 3 «Der Klauenpass» 1995, Nr. 4 «Der Sustenpass» 1996.

Das Oberwallis, Lebens- und Wirtschaftsraum

Die «UBS» Schweizerische Bankgesellschaft Oberwallis hat in Zusammenarbeit mit der PLANVAL AG für Ökonomie, Ökologie und Raumplanung in Brig eine Broschüre im Format 14,8 x 21 cm von 60 Seiten mit Abbildungen und erläuternden Statistiken herausgegeben, die in knapper lesbarer Form möglichst viele Aspekte des Oberwallis einem breiten Publikum zugänglich machen möchte. Diese ist bei den UBS-Bankfilialen im Oberwallis gratis erhältlich.

Bertram Schröter, Flensburg

Gesucht: Standbaupersonal

für sektionseigenen Profistand an Messen und Ausstellungen.
Telefonische Vorkünfte erteilt: Tel. / Fax: 034 665 11 24 oder schriftlich
Verein Furka-Bergstrecke VFB, Postfach 20, CH 3428 Wilen
Der Stand kann auch aufgestellt tageweise vermietet werden!

Mit viel Energie und gutem Wille ist uns die Einrichtung der Werkstätte in Kirchberg geglückt. Mit bis zu 5 Erwerbslosen und (nur wenig) eigenen Leuten kann die Halle nun genutzt werden. Der Werkzeugraum mit darüberliegendem Büroraum ist nun nach langem Stagnieren so ausgestattet, dass die Leute ihrer Hauptbeschäftigung nachgehen können: C 204 renovieren.

Nachdem für die Lagerung zwei neue Hochregallagergestelle für bis zu 24 Paletten beschafft wurden, sind die Platzprobleme gelöst. Mit einem Mechaniker im Team konnten die ersten Teile am Wagen ent-

nommen, gereinigt und konserviert werden. Leider fand der fachlich gut qualifizierte und motivierte Mechaniker nach drei Wochen eine feste Stelle, so dass die schnelle Abwicklung der Arbeiten wieder in Frage steht. Unsere gegenwärtig zugeteilten Mitarbeiter sind nicht für alle Arbeiten fachlich in der Lage, nach unsern bisherigen Qualitätsvorstellungen die anstehenden Arbeiten zu erledigen. Mangelware ist nach wie vor ein Fachmann aus der Metallverarbeitung zu bekommen. Mit einem solchen kann das Team auch schwierigere Aufgaben meistern und Erfolge buchen.

Terminkoordination Sektionen

Peter Grünig

An der letzten Präsidentenkonferenz hat sich auf Anfrage Fritz Pfändler bereit erklärt, die Terminplanung für sektionseigene Einsätze auf den unbefahrenen Streckenabschnitten an der Furka-Bergstrecke zu übernehmen. An dieser Stelle Dank für sein Engagement und spontane Mithilfe.

Die zu leistenden Einsätze gehen vollumfänglich zu Lasten der Sektionen, sowohl Unterkunft, Verpflegung und Transport.

Warum diese Einsätze. Von vielerorts (nicht VFB/DFB-Leuten) wird die Überwucherte, in schlechtem Zustand befindliche Strecke bemängelt und angezweifelt, dass überhaupt noch einmal eine Bahn verkehren werde! Diese Leute kennen die Strecke nur an den Berührungspunkten zur Autostrasse oder am Bahnhof Oberwald. Sie kennen die grossen Baufortschritte nicht, welche stetig an der übrigen Strecke erfolgen. Damit wir die Furka-Bergstrecke etwas in ein besseres Licht rücken können (für diese Laien), versuchen wir leichte Rodungseinsätze

mit vorwiegend Neumitgliedern zu lancieren. Dabei können junge wie alte Leute teilnehmen, und sich nach ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit einsetzen. Es werden keine spezifischen Bauarbeiten ausgeführt. Roden, Wasserläufe reinigen, Wasserdurchläufe unter dem Trasse freilegen etc. ist die Hauptaufgabe. Sollten sich dann Leute für anspruchsvollere Arbeiten aufdrängen, müssten diese in die offiziellen Baueinsätze der Sektion integriert werden. Damit eine günstige Unterkunft verfügbar ist, müsste durch Fritz Pfändler die Reservierung im Depot oder Stationsgebäude Gletsch vorgenommen werden. Auch die Bauabschnitte und der Erfolg der Arbeiten sind bei ihm zu melden bzw. zu erfragen. Wir hoffen damit, die «Urwaldbahn» aus dem Busch zu (klopfen) holen.

Koordinator VFB: Fritz Pfändler
Schwalbenstrasse 26B
CH-9202 Gossau
Tel.-P 071 385 58 40



Die Tatsache, dass offenbar nicht alle Sektionen vom Vorhandensein eines Messestandes Kenntnis haben, veranlasst uns, hiezu einige Informationen zu vermitteln. Die Sektion Ostschweiz war glückliche Empfängerin eines grosszügigen Geschenkes in Form des hier beschriebenen und abgebildeten Messestandes.

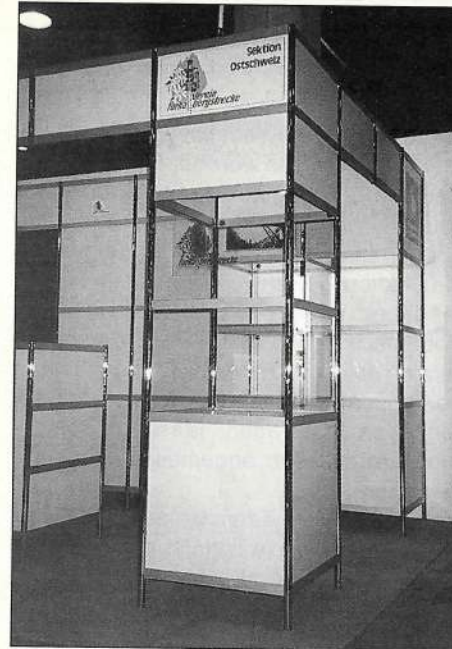
Es ist aber eine Tatsache, dass dieses Objekt zu wenig bekannt ist (nicht eingesetzt wird) und demzufolge hier in kurzen Zügen beschrieben werden soll.

Die Abbildung vermittelt einen Gesamteindruck, wie vielseitig das Objekt ausgestattet ist und wie universell der Stand einsetzbar ist. Interessenten erhalten eine Dokumentation, die aufzeigt, wie der Stand als

Ganzes oder auch nur teilweise unter Einsatz gewisser Elemente zu verwenden ist. Damit lässt sich je nach verfügbarer Fläche eine Kombination aufbauen, die ansprechend und einladend wirkt.

Der Stand mit allen dazugehörigen Platten (Bildern) und Material ist in Aarau zentral eingelagert und kann dort angefordert werden. Wichtig ist die frühzeitige Bekanntgabe der Termine, damit die Vorbereitung, Transport etc. fristgerecht erfolgen kann. Als Kontaktperson ist z.Z. Peter Grünig Eggweg 20, 3065 Bolligen anzufragen.

Die Hauptkomponenten sind: Verchromte Standstangen, Querelemente 60cm, Wandplatten (blanko), Bildplatten (verschiedene Motive), Schriftplatten, Ori-



entierungstafeln, Glasvitrinen (abschliessbar), Kabel, Kabelrolle, Verteiler, Beleuchtungen (Spot), Video, Transportkisten. Sind Sie angesprochen? Ihre aktive Mitarbeit würde uns sehr weiterhelfen.

Auskünfte erteilt:
Verein Furka-Bergstrecke VFB,
Postfach 20, CH 3428 Wiler
Tel / Fax 032 665 11 24

Aus wenigen gleichen Elementen besteht der Stand. Dem Aufbau sind fast keine Grenzen gesetzt. Bilder und Darstellungen können reichlich zur Schau gestellt werden. Auch wertvolle Gegenstände, die zum Verkauf angeboten werden, lassen sich elegant ausstellen, ohne dass die laufend berührt werden (Vitrine abschliessbar).



Ansicht eines Eckteils mit Vitrinen, frei belegbaren Flächen für Fotos, Zeichnungen, Eisenbahnmodelle (z.B. 0m / H0m) oder weiteren Informationen zur Furka-Bergstrecke.

Es liess sich sogar eine Modelleisenbahnanlage unter Glas ausstellen. Auch ein Modell z.B. der Steffenbachbrücke aus beweglichen Teilen zur wirkungsvollen Darstellung der Klappfunktion.

Hans-Walter Beyeler hat anlässlich der Präsidentenkonferenz die Anwesenden ausführlich informiert über den verfügbaren professionellen Ausstellungsstand. Anhand von einem kleinen Standteil hat er praktisch «zelebriert» wie einfach, rasch, variantenreich der Stand aufgestellt werden kann. Der in der Werkstatt Aarau eingelagerte Stand ist modular aufbaubar. Er wird je nach verfügbarer Fläche oder ausstellungsspezifisch in der Breite, Höhe oder Tiefe, mit / ohne Vitrine / Beleuchtung / Bilder aufgestellt. Mit dem Aufbau einer Theke oder einer Videoecke kann man dem zu erwartenden Kundenbedürfnis der besuchten Ausstellung gerecht werden. Pläne und Materiallisten sind vorhanden. Das Basismaterial besteht aus den verchromten Standstangen, Querträgern und den weissen Standwandelementen. Normmasse sind 62,5 cm in der Breite und ein Vielfaches von 15 cm in der Höhe. Das erste Querelement liegt 12,5 cm über Boden. Die weissen Wandelemente (z.B. Breite 59,5 / Höhe 42 cm) könnten beispielsweise teilweise ersetzt werden durch informative Farbfotos, Streckenplänen, Typen-

skizzen oder Fahrplanauszüge. Die Sektion kann aber auch von den eigenen vollbrachten Leistungen von der Strecke, im Bau oder bei Revisionsarbeiten mit Fotos belegen und dem Publikum vorzeigen.

Die Sektion Ostschweiz benützt im Herbst seit Jahren erfolgreich diesen Stand an der Mobautech in St. Gallen. Unsere Anstrengungen sollen in dieser Richtung verstärkt werden, dass vermehrt verschiedene Sektionen an Info-Tagen, Messen, Börsen, Jubiläum etc. den angemessenen Stand einsetzen.

Dazu müsste ein Team bereitgestellt werden, das bereit und willens ist, dieses Standmaterial in Aarau abzuholen, den Stand aufbauen / einrichten / abbauen, rücktransportieren und wieder einlagern.

Je nach gewünschter Standgrösse sind mindestens 3 Personen notwendig, damit das Aufstellen flott und ohne Probleme durchgeführt werden kann. Zu beachten ist die richtige Reihenfolge der Elemente / Stangen. Bei der Einhaltung der Anleitung nach dem vorhandenen Aufbauschema (mehrfach bewährt), kann aber nichts schief gehen.

Gesucht werden für die Dekoration der weissen Wandplatten Fotomotive aus Landschaft, Natur, Pflanzen, Tiere, Betrieb, Technik, Menschen, Fahrgäste, Baueinsätzen an der Strecke, Lok- und Zugaufnahmen, Brücken, Gebäude, Tunnel etc. welche die Furka-Bergstrecke beinhalten.

Ab Ihrem leihweise überlassenen Negativ würden wir einen Abzug zu unsern Kosten ausführen lassen. Ihr Name wird auf dem Bild vermerkt. Die Bildplatten werden laufend Numeriert und im Standverzeichnis aufgeführt. Sind Sie unser Mann, unsere Frau, die uns im Standbau und Bildbeschaffung unterstützt?

Gesucht wird:

Standbauer/in und Stand-Betreuer/in

Bereitstellen, unterhalten des Profistandes in Aarau. Mithilfe bei Auf- und Abbau. Beschaffen von neuen Bildern.

Auskunft / Anmeldungen an:
Verein Furka-Bergstrecke VFB,
Postfach 20, CH-3428 Wiler
Tel / Fax 032 665 11 24

Neue Souvenirartikel (WA)

Switcher T-Shirt und Sweat-Shirt
in den Farben blau und weiss-melliert

NEU

Grössen: 4, 6, 10 Jahre und S, M, L, XL, XXL

..... T-Shirt Kinder

NEU 18.-

..... T-Shirt Erwachsene

NEU 20.-

..... Sweat-Shirt Kinder

NEU 32.-

..... Sweat-Shirt Erwachsene

NEU 35.-

Artikel: Grösse:

Art.-Nr. 2216 NEU

Holzzug mit DFB-Schriftzug
125 cm lang (4-teilig)

Fr. 120.-

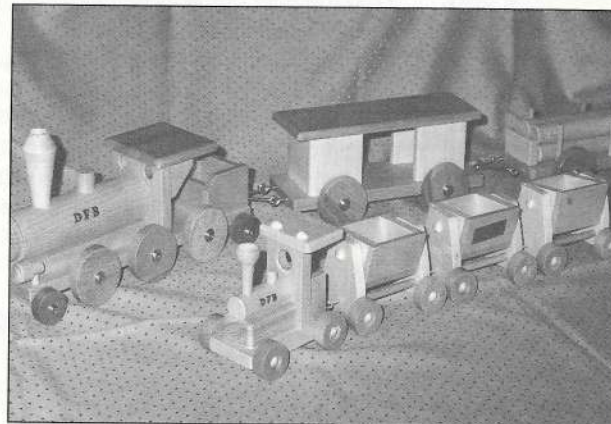
(Patientenarbeit)

Art.-Nr. 2215 NEU

Holzzug mit DFB-Schriftzug
55 cm lang (4-teilig)

Fr. 69.-

(Patientenarbeit)



Art.-Nr. 2217 NEU

Keramiktasse, Handarbeit,
handgemalt, jede Tasse ein
Unikat

Fr. 45.-



Bestellformular für Souvenirs (WA)

Anzahl	Artikel-Nr.	Bezeichnung		Preis SFr.
.....	S 2009	Feuerzeug, blau, Logo und Schriftzug	NEU	2.50
.....	S 2045	Wanduhr DFB, gross		29.90
.....	S 2090	Loki-Wecker		65.-
.....	S 2103	Kravatte weinrot, Signet silber		32.-
.....	S 2104	Kravatte bordeauxrot, gestreift		29.-
.....	S 2105	Designkravatte smaragdgrün		54.90
.....	S 2106	Rucksack DFB		15.-
.....	S 2108	Stoffsignet DFB		8.-
.....	S 2207	Weingläser DFB-Signet blau		8.-
.....	S 2209	Notbremse rot (Korkenzieher)		4.-
.....	S 2215	Holzzug mit DFB-Beschriftung 55 cm	NEU	69.-
.....	S 2216	Holzzug mit DFB-Beschriftung 125 cm	NEU	120.-
.....	S 2217	Keramiktasse mit Furkahorn	NEU	45.-
.....	S 2222	Regenschirm rot/weiss, mit VFB-Signet		18.-
.....	S 2223	Regenschirm blau/weiss, mit DFB-Signet		18.-
.....	S 2227	Taschenmesser blau, mit Logo und Schriftzug	NEU	17.90
.....	S 2228	Schildmütze rot, mit VFB-Logo weiss	NEU	5.-
.....	S 2229	Schildmütze blau, mit DFB-Logo gelb	NEU	5.-
.....	S 2050	Elektrische Strassenbahn Stansstad-Stans		30.-
.....	S 2051	Elektrische Zahnradbahn Leuk-Leukerbad		45.-
.....	S 2052	Die Hochgebirgstrams der Schweiz		32.-
.....	S 2053	Elektrische Strassenbahn St. Moritz		32.-
.....	S 2054	Elektrische Strassenbahn Brunnen-Morschach		40.-
.....	S 2055	Spiezer Verbindungs-Bahn		32.-
.....	S 2060	Die Aufarbeitung der Loks HG 3/4 der DFB		39.-
.....	S 2062	HG 3/4 Broschüre		10.-
.....	S 2063	Sonderheft: Die FO Teil 1, Die Furka-Oberalp-Bahn heute und morgen, EJ-Spezial 9/92		19.80
.....	S 2065	Sonderheft Glacier Express		19.80
.....	S 2072	Geschichte des Landes um die Furka		27.50
.....	S 2073	Goms, Land an der jungen Rhône		59.-
.....	S 2074	Goms, eine Bergregion behauptet sich		49.-
.....	S 2075	Das Salondampfschiff Blüemlisalp		47.20
.....	S 2076	Furka-Bergstrecke (Schorno)		39.-
.....	S 2077	Bahnsaga Schweiz, Jubiläumsbuch (D,E,I)		98.-
.....	1998	Kalender VFB '98		12.-
.....	2001	Bahnjahrbuch '97		16.80
.....	2003	Basisinformation über die Furka-Bergstrecke		5.-
.....	2004	Dienstvorschriften BCm 21 und 22 (1928)	NEU	10.-
.....	2005	Rollmaterial der DFB (Verzeichnis)	NEU	10.-
.....	2006	Die Geschichte der Lokomotiven 1...10		22.-

.....	S 2030	B1... 8: Serie Uri		52.-
.....	S 2031	B9... 14: Serie Wallis		40.-
.....	S 2046	Broschüre: Pässefahrt		8.50
.....	S 2047	Broschüre: Glacier-Express		10.-
.....	S 2211	Sammelmappe für Infoheft		15.-
.....	S 4011	Puzzle 11: 143-teilig, Personenzug mit Dampfloki 2	NEU	15.-
.....	S 4012	Puzzle 12: 143-teilig, Wasserkran mit Dampfloki 2	NEU	15.-
.....	S 4013	Puzzle 13: 143-teilig, Dampfloki 6 vor Scheiteltunnel	NEU	15.-
.....	S 4014	Puzzle 14: 143-teilig, Dampfloki 2 mit Fahnen	NEU	15.-
.....	S 4015	Puzzle 15: 143-teilig, DFB-Dampfzug und FO-Zug	NEU	15.-
.....	S 2044	Lithographie «Weisshorn», Format A3		25.-
.....	S 2233	Appenzeller-Hund, 19 cm	NEU	19.90
.....	S 2235	Kuh, 20 cm, stehend	NEU	26.90
.....	S 2236	Kuh, Swiss-Edelweiss,	NEU	14.-
.....	S 2237	Gemsbock, stehend, 22 cm	NEU	19.90
.....	S 2500	Murmeltier, 22 cm		19.80
.....	S 2501	Walliser Schwarzhalsziege, 23 cm		19.80
.....	S 2502	Walliser Schwarznasenschaf, 21 cm		19.80
.....	S 2503	Gemse, 20 cm		19.80
.....	S 2506	Bernhardiner, mit Fass, sitzend, 19 cm	NEU	19.90
.....	S 2507	Bernhardiner, mit Fass, sitzend, 13 cm	NEU	9.90
.....	S 2210	Musikkassette von Michel Villa		12.-
.....	S 6001	Video 1: Back to Switzerland		68.-
.....	S 6003	Video 3: Führerstandfahrt HG 3/4		28.-
.....	S 6004	Video 4: Mit Dampf ab Realp (Koller)		40.-
.....	S 6005	Video 5: Eigentlich war's nur Schrott		49.-

Medaillen: Vietnam, Steffenbachbrücke, Wilerbrücke, Weisshorn

.....	Ausgabe	Silber		20.-
.....	Ausgabe	Gold		25.-
.....	Etui	Zuschlag		5.-

Verkaufs- und Lieferbedingungen:

Alle Preise inkl. 6,5 % MWSt. Die Auslieferung erfolgt gegen Rechnung zuzüglich Porto und Verpackungskosten. Alle Artikel nur solange Vorrat. Bestellungen bis Ende November werden vor Weihnachten ausgeliefert.

Name: Vorname:

Adresse: PLZ/Ort:

Datum: Unterschrift:

Telefon für allfällige Rückfragen:

Bestellungen einsenden an:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Souvenirhandel, Postfach 49, CH-3428 Wiler b. U.

Zurück in die Vergangenheit

(Er)leben Sie hautnah mit, wie sich die einstigen Schmalspurbahnen der Schweiz durch die Strassen schlängelten. Mit vielen Fotos, zum Teil in Farbe, versetzen wir Sie zurück in Grossvaters Zeiten.

Lernen Sie die Geschichte, den Betrieb und das Rollmaterial nachfolgender Bahnen kennen.

Bisher sind folgende Bücher erschienen:

Anzahl

- Elektrische Strassenbahn Stansstad—Stans, Fr. 30.—
- Elektrische Zahnradbahn Leuk—Leukerbad, Fr. 45.—
- Die Hochgebirgstrams der Schweiz, Fr. 32.—
- Elektrische Strassenbahn St. Moritz, Fr. 32.—
- Elektrische Zahnradbahn Brunnen—Morschach—Axenstein, Fr. 40.—
- Elektrische Strassenbahn Wetzikon—Meilen, Fr. 45.—
- Spiezer Verbindungsbahn, Fr. 32.—
- Elektrische Strassenbahnen im Kanton Zug, Fr. 45.—
- Elektrische Bahn Locarno—Ponte Broffa—Bignasco, Fr. 45.—
- Elektrische Traction am rechten Thunerseeufer, Fr. 45.—

... fortsetzung folgt.



Erhältlich bei:

bhs trading,
Bielgasse 35,
4425 Titterten



- Bereits ist das Informationshandbuch für Gruppenreisen 1998 der DFB geschaffen worden. Mit der sehr frühzeitigen Verfügbarkeit (die entsprechenden Messen und Events sind in diesem Sommer sehr früh angesetzt worden) sollten nun alle interessierten Reiseunternehmen im Stande sein, die DFB mit der abwechslungsreichen Gegend in ihr Programm aufzunehmen.
- Die aus Zeitgründen damals in Vietnam zurückgelassenen Bestandteile einer weiteren HG 4/4 sind unterwegs in die Schweiz. Es handelt sich um die komplette Mechanik, Lokrahmen mit Zahnradantrieb, Trieb- und Lenkstangen, Radsätze und Zylinderblock der Lok ex VHX 40.306. Gelagert war das Material auf dem Bahnhofsgelände der VHX in Dong Anh, rund 60 km nördlich von Hanoi, unter Aufsicht des DFB-Geschäftspartners VIRASIMEX. Das Material wurde am 18.07.97 dem Repräsentanten von PANALPINA in Vietnam zur Verschiffung ab Hafen Haiphong übergeben. Ein kleiner Bericht steht in diesem Mitteilungsblatt auf Seite 5
- Das Dach der Remise Gletsch wurde mittels Bitumenbelag und Dachpappe abgedichtet.
- Auf der Station Furka DFB ist für die Gastronomie eine starke Verbesserung durch den Aufbau eines demontierbaren Hallendaches erreicht worden. Ein langgehegter Wunsch ist dadurch erfüllt worden. Dies ist erst ein Zwischenakt. Der noch viel zu hohe (Fest-) Hallenbau der Restofer AG, soll im nächsten Winterhalbjahr auf angenehme Höhe reduziert werden, damit er sich besser in das Gelände einfügt.
- Erfreulicher Saisonbeginn: Trotz misslicher Wetterlage und Launen der Natur im «Sommer» 1997 konnten bis Ende Juli bereits 12'895 Passagiere (Vor-

jahr 11'574) befördert werden. Davon sind 6'699 Gäste (4'935) in Gruppen befördert worden. Mit den Beförderungszahlen Schritt gehalten haben auch die Einnahmen. Aus den Anstrengungen resultierten bereits für diesen Sommer erfreuliche Fr. 133'516.- (127'440.-).

Umfeld:

- Goms Tourismus kämpft mit fehlender Akzeptanz und Führungslosigkeit. Geschäftsführer und Stellvertreterin sind abgesprungen. Gar erst nie mitgemacht haben die obersten drei Gemeinden Ulrichen, Obergesteln und Oberwald, die im Verkehrsverein Obergoms zusammengeschlossen sind.
- Anfangs Juni 1997 hat sich die «Interessengemeinschaft Alpenpässe» konstituiert. Achtzig Mitglieder sind bereits in dieser IG vereinigt, die sich die Erhaltung der Alpenpost und der damit verbundenen Postautokurse über die Pässe Furka, Grimsel, Nufenen, Gotthard und Susten als erstes Ziel gesteckt hat.
- Eine Umfrage bei den Benutzern der Regionalzüge der FO hat Schwachstellen aufgezeigt. Weiter konnten so die Bedürfnisse und Wünsche der Bevölkerung und Gäste entlang der Bahnlinie eruiert werden. Die neue Direktion unter Rolf Escher hat das Bestreben, eine möglichst hohe Angebotsoptimierung zu erreichen. Noch keine Lösung gefunden wurde im Bereich der Gepäckbeförderung für anreisende Feriengäste sowie für die Wiederbesetzung der unbedienten Stationen. Sicher sollen jedoch bessere Anschlüsse in Brig und Andermatt, sowie als Ersatz der bisherigen Saisonfahrpläne, ein Jahresfahrplan geschaffen werden.

Freigabe: GL/VR DFB: 15.08.97

Bild für Bild - Geld für die Bergstrecke!

Herzlichen dank allen, die bis jetzt an der Aktion - Bild für Bild Geld in die Kasse des Vereins - mitgemacht haben oder es noch tun werden.

Vor ca. 3 Monaten haben wir per Zufall von der Aktion der Firma «Foto Team AG» erfahren und beschlossen mitzumachen. Der Versand der Fototaschen an unsere Mitglieder wurde eingeleitet.

Drei Monate danach dürfen wir stolz sein, denn die Firma Foto Team AG hat uns anfangs Oktober den derzeitigen Umsatz mitgeteilt, Fr. 16'874.- waren es genau.

Das ist sicher ein schöner Betrag. Wenn man aber bedenkt, das die Schweiz ca. 5000 Mitglieder hat und nur 653 Mitglieder haben bisher mitgemacht? Die Unkosten vom Versand sind nun gedeckt. Jetzt geht jeder Rappen an die Strecke! Unser gemeinsames nächstes Ziel ist doch der 9. 9. 1999, 9 Uhr 09 mit dem ersten Zug in GLETSCH zu sein.

Aber da braucht es noch viel. Was nützen uns die vielen willigen Fronarbeiter, wenn das liebe Geld fehlt. Aber mit eurem Fotoauftrag an die Firma Foto Team AG, bekommen wir 20% von jedem Auftrag, auch für Nachbestellungen. Also sendet Eure Filme und Aufträge mit den speziellen Fototaschen an die Firma Foto Team AG in Buchrain. Wenn keiner mehr zur Hand ist, bei der Familie Bollinger anfordern, Telefon oder Fax genügt (032 665 23 25).

Werden Bilder beanstandet, dann bitte direkt bei der Firma Foto Team AG anrufen, Tel. 041/440 03 33 Mo-Fr 8³⁰-11³⁰/13³⁰-17³⁰.

Vereinswettbewerb

Die Firma Foto Team veranstaltet einen Wettbewerb unter den Vereinen: Total Preissumme Fr. 5000.-

In der Zeit vom 1. November 1997 bis

28. Februar 1998 belohnen sie diejenigen 5 Vereine, welche im Verhältnis zu Ihren Mitglieder den höchsten Umsatz erzielen. Die Gewinner erhalten in die Vereinskasse einen Barcheck im Betrag von je Fr. 1000.- Das ist nochmals Grund und Ansporn, für unser Projekt Furka-Bergstrecke. Bitte helft alle mit; jeder Rappen führt uns näher an Gletsch. Ein altes Sprichwort besagt: Wer den Rappen nicht ehrt, ist des Franken nicht wert! Dieses Sprichwort ist anwendbar auf unsere Furka-Bergstrecke. Nochmals ein herzliches Dankeschön für Eure Mühe. Bis zum nächsten Heft, wo sicher unser Umsatz viel höher ist, dank Eurer Mithilfe.

Kontaktadresse für Fototaschen:
Lilian + Peter Bollinger, Blumenweg 18
CH - 3315 Bätterkinden
Telephon + Fax 032 / 665 23 25

Ein schöner Fotokalender für das Jahr 98 ist leer zu beziehen und kann mit den eigenen DFB-Fotomotiven bestückt werden (Postkartengrösse). Nur Sammelbestellungen durch die Sektions-Präsidenten. Auch als kleines «Mitbringsel» sehr geeignet, mit den eigenen Fotos bestückt. Preis per Stück Fr. 6.-, bezahlbar nur im 10-ner Pack, plus P+V. Souvenirhandel DFB, Postfach 49, 3428 Wiler

1998

Hier Ihre schönsten persönlichen Fotos im Postkartenformat pro Monat zum Einstecken. Ideal für sich selbst oder zum Verschenken! Gotto + Götti

Januar

Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Fr. 6.-

Reisen an die Furka

Dieses Jahr fand die Reise unserer Regionalgruppe Rhein-Main an die Furka statt. Offensichtlich hat sich die Gestaltung dieser Fahrten bewährt: sie finden mehr Interessenten, als es Plätze hat!

Die Begrenzung liegt in der Zahl der Sitzplätze des Salonwagens, mit dem wir anreisen. Mit diesem Waggon des Vereins «Historische Eisenbahn Frankfurt», dessen «60ster» derzeit gefeiert wird, haben wir eine Attraktion schon zum Reisebeginn am Startbahnhof stehen, wie auch für die Rückreise. Hier ist man «unter sich» und kann, von der Bordküche gepflegt, die Fahrt im gediegenen Luxus des alten Waggons geniessen ohne Einschränkungen: der Wagen ist für Tempo 200 km/h zugelassen. Meist durch einen gut einstündigen Aufenthalt in Basel unterbrochen, geht es dann nach Göschenen oder Brig, je nach Zielort Andermatt oder Oberwald, den wir mit der FO erreichen. Dort verbleibt am An- und am Abreisetag genug Zeit, Ort und Umgebung kennenzulernen.

Der Salonwagen wäre übrigens jeweils für 2 Tage in Brig frei ...

Von den 4 Tagen der Reise – meist donnerstags bis sonntags – gehört ein Tag der Furka-Oberalp-Bahn. Einzelne fahren so oft wie möglich, andere unternehmen einen Tag mit Fahrt in der Gruppe. Erfreulicherweise haben die Teilnehmer der letzten Jahre dabei auf die mögliche Ermässigung für Gruppen verzichtet.

Für den weiteren Tag gibt es jedes Jahr ein anderes Programm: mal Brig-Domodossola-Centovalli-Locarno mit einigen Stunden am Lago Maggiore, mal mit dem Bus über Furka-, Gotthard-, Lukmanier- und Oberalp-Pass mit einem Abstecher zur Ritom-Bahn. Dieses Jahr ging es zu den Feierlich-

keiten der SBB nach Bellinzona mit den vielfältigen Möglichkeiten dort. Unter anderem konnten wir die Ankunft der Dampf-Sonderzüge miterleben. Für die abendliche Rückfahrt nach Göschenen gab's noch etwas Besonderes: wir fuhren im historischen Doppelpfeil «Churchill»!

Für die 98er Reise vom 27.-30. August gibt es natürlich wieder etwas Neues! Von Oberwald aus, wo wir unser Quartier haben, fahren wir mit der Bahn nach Göschenen, wo der Bus auf uns wartet, um uns über den Sustenpass nach Brienz zu bringen. Das Mittagessen gibt es im Salon des Dampfschiffe «Lötschberg» auf der Fahrt über den Brienzer-See nach Interlaken. Von dort fahren wir mit der Bahn nach Grindelwald. Nach einer (Kaffee-)Pause geht es wieder mit dem Bus weiter über die Grosse Scheidegg, Rosenlauri, Innertkirchen und über den Grimselpass nach Gletsch und nach dem gemeinsamen Abendessen im Hotel «Glacier du Rhône» zurück nach Oberwald. Weitere Informationen und Anmeldungen zur 98er Reise bei Joachim Ziegler.

Wir hoffen, dass es für unsere Reise im Jahr 1999 nur einen Höhepunkt gibt: die Feiern in Gletsch!

Wir hoffen nun auch, dass von den Sektionen und Regionalgruppen mehr solche Fahrten organisiert werden, denn sie bieten eine Menge Vorteile. Nicht nur die Vereinsmitglieder und Aktionäre kann «ihre» Bahn näherbringen, auch weitere Fahrgäste lassen sich gewinnen – häufig auch für Mitgliedschaft und Aktienzeichnung. Eisenbahn-Vereine (z.B. durch den Salonwagen) und Veranstalter lassen sich einbeziehen, Pressevertreter können die Fahrt zur und mit der Furka-Dampfbahn eindrücklich miterleben und anderes mehr.

Schliesslich sind solche Fahrten ein guter Beleg bei der Werbung um weitere Reiseveranstalter, wie die DFB in ein interessantes, abwechslungsreiches – und vor allem erfolgreiches – Reiseprogramm integriert lässt.

Natürlich wird es nicht jeder Sektion/Regionalgruppe möglich sein, eine Fahrt zu organisieren. Je mehr es erfolgreich versuchen, je mehr Variationen zum Thema Reisen zur Furka entstehen, je mehr Kar-

ten verkauft die DFB. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um Ein- oder Mehrtagesfahrten handelt.

Vielleicht können mit der Zeit unter den Sektionen und Regionalgruppen eine Art Wettbewerb um die schönste und interessanteste Reise entstehen.

Vielleicht können sich DFB und VFB entschliessen, solche Fahrten ein wenig zu fördern.

Joachim Ziegler

Wir suchen laufend **gute Fotos** von Einsätzen an der Furka oder in den Werkstätten.

Auch Sie haben doch erst ein gutes Bild «geschossen» und es nur im Kasten versorgt, ohne «es» weitem Leuten gezeigt zu haben!

Verdient ihr gelungenes, prachtvolle Bild diese «Unterdrückung»? NEIN.

Also ab die Post: mit Name und Vorname versehen an: VFB, Postfach 20 CH-3428 Wiler Tel. / Fax 032 665 11 24

Hast Du etwas besonderes an der **Furka** erlebt oder im Zusammenhang mit der **Furka-Bergstrecke**?

Würden sich andere freuen über diese Information oder diesen Fortschritt?

Ein Telefongespräch mit unserem Redaktor, und schon stehts im nächsten INFO-Heft!

Hans Hofmann Tel./Fax 081 353 42 68

Vergleichdaten der letzten 6 Fahrsaison

NEWS

Jahr	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Betriebstage	.....	36	63	71	74	72
Personenzüge	120	288	478	472	482	468
Gefahrene km	408	1958	3250	3210	3278	3322
Fahrgäste bergwärts	.....	9339	13702	13094	15429	19195
Fahrgäste talwärts	.....	7634	11738	11298	13062	17596
Total Fahrgäste		16973	25440	24392	28491	36791
Anzahl Gruppenreisende	–	–	–	8215	12930	16620
Durchschnitt pro Zug	.....	58,9	53,2	51,7	59,1	78,6
Steckenlänge km	3,4	6,8	6,8	6,8	6,8	7,1
Strecke	Realp	Realp	Realp	Realp	Realp	Realp
	Tiefenbach	Furka	Furka	Furka	Furka	Furka

News 10 du 19.5.97

- Nos efforts pour obtenir des réservations des agences de voyage allemande ont eu comme résultat, que 65 entreprises ont réservé un voyage avec le train de la Furka. La section de Stuttgart a participé activement à plusieurs «Foire du voyage» des entreprises du sud de l'Allemagne.
- Plusieurs publications sur la ligne sommitale de la Furka ont eu lieu dans les journaux allemand exemple: «le Modelleisenbahner» et dans le «Rheinischen-Merkur».
- En Suisse à l'occasion du 150eme anniversaire des chemins de fer Suisse ont eu plusieurs reportages sur le DFB.
- Pour promouvoir le tourisme individuel le DFB a été présent dans les manifestations suivantes: Voyages Hambourg, coopérations avec les sections de l'Allemagne du nord. Interconstruction des modèles réduits Dortmund, section Nordrhein-Westfalen, fête des locomotives à vapeur à Dresden, pour la première fois avec la participation du nouveau «stamm» du VFB Sachsen, marché de mai à Mannheim, section Rhein Neckar. Pour la dernière grande manifestation avant la pause de l'été, participe la section Stuttgart à la «Bahnsinningen Schweiz» dans la grande Halle des fêtes de la gare principale à Stuttgart.
- Les CFF, Suisse tourismus Frankfort, Railtour Suisse et tourismus de la Suisse centrale ont distribué des prospectus et du matériel de publicité en grandes quantités, nous les en remercions vivement.
- Au délai de rédaction nous avons reçu 14'000 réservations pour la saison 97 à notre bureau de voyage à Oberwald.
- L'Infobus a participé aux journées du

modélisme du train avec la section Suisse nord-ouest.

- Divers section, par exemple Worblaufen, St-Gall, Aarau, Koblenz et la section romande, participaient avec l'infobus aux manifestations du 150eme anniversaire des Chemin de Fer Fédéraux.
- La banque Raiffeisen avec leurs 1000 succursales, lance au mois de juin une action pour le DFB. Avec leurs 168'000 clients, nous comptons sur une activation du tourisme individuel sur la ligne sommitale de la Furka.
- Pour donner de nouvelles impulsions aux projets mis en veilleuse, tel que la transformation de la Micheline CFmh les responsables ont du être changé. Otto Metzger chef technicien (matériel roulant du DFB) est maintenant responsable pour la définition du projet et pour la coordination pour l'obtention des papiers pour le BAV, par exemple le calcul de la stabilité et du freinage.

Ateliers:

- Aarau: L'appareil de déraillement EV53 a été remis en état et va être livré le 24 mai, et réinstaller par les membres de la section Argovie sur la voie 6 à Réalp. Le wagon de publicité (caisse des ex NStC) prendra part au Badenfahrt (Spanisch Brötli Bahn, Baden-Zurich) les dimanche du 15 au 24 août. Entre temps il est utilisé comme wagon de publicité et d'information, par la section Argovie pendant 10 jours près du restaurant dans la halle des marchandises.
- Liestal: La section a livré les vis nécessaires pour la nouvelle station de Réalp.
- Deisswil-Kirchberg: Grâce aux préparations intensives du déménagement de

Deisswil à Kirchberg, les installations ont été rapidement installées pour qu'ils puissent recommencer dès le 1er juin les travaux sur le matériel roulant (châssis). Des conditions supplémentaires pour le commencement du programme de travail pour des personnes au chômage ont été demandée pour obtenir les autorisations du KIGA (bureau de l'industrie, des métiers et du travail). La construction du nouveau wagon, est effectué par des membres du Kiwani-Club, dans une halle à Bienne (travail et financement assurés).

– Réalp: pour la saison 97 nous disposons des HG 3/4 no 1 et 2, mais nous n'avons toujours pas des locomotives de réserve permanent à disposition. La HG 2/3 no 6 «Weisshorn» doit subir une révision, qui ne peut être faite momentanément au dépôt de Réalp (manque de place). Elle ne peut être utilisée qu'en cas d'absolue nécessité.

Divers: OEAK: Pour la collaboration entre le FO et le DFB pendant les voyages à Goms, le groupe pour la FO locomotive à vapeur HG 3/4 no 4 du club amateur des chemins de fer du haut Valais à Brigue c'est joint à nous.

– Perles: Un groupe privé de collaborateurs, nouvelle association comptant environ 10 membres, travaille à la rénovation d'un wagon marchandise (historique) à quatre essieux ex Brunig F4 1561, qui dans un avenir futur circulera sur le DFB comme wagon salon. Comme seul changement par rapport à l'original, se sera l'installation d'un bar. Le financement et les travaux se font indépendamment du DFB. Le bénéfice d'exploitation du wagon, sera utilisé pour l'entretien des locomotives (!?).

– AB: les trains d'Appenzelle circulent après des transformations et l'adaptation pour les nouvelles normes, de Altstätten à Gais, avec du nouveau matériel roulant. Avec la réactualisation du trafic sur la longue rampe à crémaillère Altstätten-Stoos, les discussions pour supprimer cette rampe à crémaillère du virage raide derrière la gare de St-Gall par un tunnel est certainement plus d'actualité.

– BC: Un groupe de membre du Blonay-Chamby a commencé avec la rénovation extérieure du Xrot 9914. Après avoir constaté le bon état de la mécanique, la merveille sera bientôt prête pour des démos-vapeur.

NEWS 11 du 12.06.97

– Dans une assemblée à deux parties, nous avons discuté d'une réorganisation du système d'information, par un bulletin régulier et d'autres moyens (Internet). La base de la discussion est de trouver une nouvelle organisation pour faire passer mieux les informations; la préparation et la communications des travaux. Des solutions sont en vue et nous espérons qu'ils faciliteront le travail du team de la rédaction et de nos correspondants. D'autre part nous avons discuté du marché des souvenirs, surtout pour la continuité des achats, de l'exploitation, de la livraison et surtout de la réactivation de l'assortiment.

– Pour l'installation d'un aiguillage de raccordement du DFB au réseau du FO à Réalp il n'y a plus d'obstacles techniques. Mais d'abord se sera utile comme voie de service, pour la réalisation future les moyens financiers manquent.

– Par la conférence de presse en commun

du DFB et du FO du 12 juin 1997 à Réalp, nous avons montré la volonté commune de travailler ensemble.

– Le même jour a été remis la nouvelle station de Réalp au service de la traction. En seulement 5 mois de travaux de construction nous avons installé 230 mètres de voie de rangement et quatre aiguillages. Ces travaux ont nécessité d'énormes évacuation de terre et de Ballaste. Pour l'autorisation de la construction nous avons du demander une étude de tolérance de bruit de nos locomotives à vapeur.

– La révision de la locomotive à diesel n'est pas prête, contrairement à nos prévisions, et elle n'est de ce fait pas encore en service. Toute l'évacuation de la neige a du être faite, par traction à vapeur. Mais d'abord nous avons du demander un forcing à toute l'équipe de révision des locomotives à vapeur pour terminer leurs travaux.

– Avec les travaux de déblaiement de la neige nous avons commencé le 17 mai. Déjà le 24 mai nous avons pu remonter le pont de Steffenbach en position de fonction. Suite à une avalanche tardive entre les tunnels Sentumstafel I et II, il restait encore une épaisseur de 15 m de neige! Nous n'avons pas constaté de dommages du à la neige et par des infiltrations d'eau dans les tunnels sur les ponts et le tracé. L'évacuation de la neige a pu être terminée le 29 mai. Le lendemain nous avons dégagé l'entrée du tunnel de faite et l'accès à la station Furka, ainsi nous avons pu transporter le premier matériel du tunnel de faite à la station de Réalp. Pour l'ouverture du 21 juin pour la saison

97 du tracé DFB Réalp-Furka il n'y a pas eu d'obstacles.

News 12 du 23.06.1997

– La Furka-Oberalp Bahn (FO) loue symboliquement le terrain de la nouvelle station au DFB.

– Selon les dires officiels du président du conseil d'administration du FO, Carlo Dittli, le FO cède au DFB la locomotive à vapeur HG 3/4 no. 4 et deux vieux wagons de personne pour l'utilisation saisonnière. Ils doivent être transformé pour être utilisé avec la crémaillère. Le DFB s'occupera de faire les travaux nécessaires. Les contreparties seront raisonnablement facturés.

– Toujours selon les mêmes sources d'information, le FO envisage de céder la totalité de la ligne sommitale de la Furka de Réalp jusqu'à Oberwald, avec tous les bâtiments et toute l'infrastructure au DFB. A ce jour selon les contrats existant, pour la ligne de Oberwald a Gletsch il y a un droit de propriété pour les équipements.

– Le dispositif du DFB reçoit dans les formes plus claires: Le FO met à disposition la HGm 4/4 inclus le wagon d'aide et de sauvetage. Conditions préalables est la construction d'un aiguillage de raccordement entre le DFB et le FO.

– Complément d'information du News 11: Le FO est prêt d'installer le raccordement de l'aiguillage avec enclenchement de service dans l'enceinte de la gare de Réalp et plus tard à Oberwald au frais du DFB.

– Le problème majeur, dans la conjoncture actuelle sont es finances. Pour l'ouver-

ture de la ligne jusqu'à Gletsch dans un délai très court, nous avons un devis de construction de SFr. 4,2 million (inclus les gare de Réalp et Gletsch).

- L'impulsion pour l'afflux d'argent ne sera possible qu'avec une subvention, l'aide à l'investissement (IHG) se serait plus simple et plus facilement réalisable. Les subventions impliquent un capital propre du DFB de minimum Sfr. 1,4 mio qui soit équivalent à la somme des travaux des bénévoles. La somme de Sfr. 1,4 mio est à trouver avec les banques (crédit), l'état et les cantons concernés ont assuré des contributions aux intérêts bancaires.
- Le financement par les banques s'avère très difficile, compte tenu des garanties relativement importantes demandées. Mais le DFB a tout de même réussi à trouver un soutien financier de la part des banques.
- La locomotive no 1 est hors service du à une défectuosité des 17 tubes de fumée. A Meiningen (Thüringen D) a fabriqué 25 tubes à fumée qu'ils ont transporté jusqu'à Réalp pour ensuite être monté sur la locomotive. Les efforts pour débarrasser la neige, sont sûrement la cause des corrosions des soudures délicates de la chaudière.
- Manque d'argent ou pas, l'installation discutée depuis plusieurs années d'un dispositif de préchauffage, s'avère nécessaire.
- La locomotive no 2 a été révisée et recouvert d'un nouveau laquage à Réalp.
- La locomotive diesel est de nouveau

disponible, mais seulement en adhésion. Le train d'engrenage a été enlevé le 27.12.1996 pour une révision complète (voir News no 8 du 12.03.97).

- Les trains à vapeur qui ont circulé pendant le week-end du 14/15 juin 97 dans la vallée de Conches, ont transporté un mariage et ainsi que d'autres groupes, transport qui ont eu un grand succès.

News 13 du 15.08.97

- Le nouveau livre d'informations pour les voyages en groupe sur le DFB 1998 est paru. Avec sa parution rapide (les foires et expositions qui ont lieu tôt cet été) tous les voyageurs pourront prendre le DFB et son magnifique et grandiose panorama, dans leur programme. Les composants pour une locomotive supplémentaire HG 4/4, qui ont été laissés sur place au Vietnam, faute de temps, sont en route pour la Suisse. Il s'agit de la mécanique complète. Le châssis de la locomotive avec l'entraînement à crémaillère, transmission par bielle et guidage, des roues à essieu et du bloque cylindrique de la loc EX VHX 40.306. Le matériel a été entreposé dans la gare VHX à Dong Anh, à environ 60 km au nord de Hanoi. Surveillé par les partenaires du DFB VIRASIMEX. Le matériel a été transmis le 18.7.97 au représentant de «Panalpina» au Vietnam, pour le transport par bateau depuis le port de Haiphong. De plus amples informations vous seront donnés, dans les prochains News.
- Le toit de la remise à Gletsch a été étanchéifié avec du goudron et ainsi que du papier goudronné.
- A la station Furka DFB nous avons monté une tente démontable, pour améliorer la

qualité de l'accueil de nos hôtes qui désirent prendre une consommation. Un souhait de longue date c'est réalisé. Mais seulement provisoirement. Le hangar de Restofer AG, beaucoup trop haut, doit être réduit pendant la saison d'hiver pour qu'il s'harmonise mieux avec le paysage.

- Début de saison réjouissant: Malgré un temps exécrationnel et le humeurs de la nature «l'été» 1997 nous avons transporté 12'895 passagers jusqu'à fin juillet (année 96, 11'574). Parmi eux 6699 (4935) sont venus en groupe. Les encaissements ont suivi le mouvement nous avons enregistré un résultat de Sfr. 133'516.-.
- Goms-Tourismus bat de l'aile, avec un manque de responsables. Le directeur et sa remplaçante ont démissionné. Les trois communes du haut, Ulrichen, Obergesteln et Oberwald n'ont jamais rien fait au point de vue touristique même en étant membre de l'office du tourisme.
- Début juin 97, une communauté d'intérêt public pour les cols de nos Alpes a été

constitué. Déjà 80 membres sont inscrits, elle a pour but la sauvegarde de notre Poste des Alpes et des courses en cars postales sur les cols du Grimsel, Furka, Nufenen, Gothard et Susten.

- Un sondage des utilisateurs du train régional du FO, a montré quelques lacunes. Les souhaits et besoins de la population du long de la ligne ont trouvé une solution. La nouvelle direction, conduite par M. Rolf Escher s'efforce de donner des offres optimales pour que tous les voyageurs puissent être satisfaits. Des solutions n'ont pas encore été trouvées, pour l'expédition des bagages des vacanciers, et de la réouverture des gares abandonnées. Des meilleures correspondances à Brigue et Andermatt seront organisés en remplacement de l'horaire saisonnier; un horaire annuel va certainement contribuer à améliorer les lacunes.

Auteur: Beat H. Schweizer
Traduction: C. Chopard

NEU «Rollmaterial der DFB» NEU

Das erste Rollmaterialverzeichnis der Furka-Bergstrecke ist neu im Handel erhältlich. Das wissenschaftliche, für den Bahnfan unentbehrliche Büchlein im Format A5 zeigt auf 56 Seiten 22 s/w-Foto, 13 Zeichnungen und 66 masstäbliche Typenskizzen. Im Eingangstext von Hans Hofmann wird über die Geschichte der Furka-Bergstrecke berichtet, Funktionsweise der Bremse erläutert, Typen- und Nummernschlüssel erklärt. Der

Hauptteil behandelt auf 25 Seiten in der Reihenfolge des Einsatzes auf der Strecke die verschiedenen Fahrzeuge und Wagen. Im Dritten Teil werden die verschiedenen Werkstätten kurz gestreift.

Erhältlich für SFr. 10.- zuzüglich Porto / Verpackung über Souvenirhandel DFB, Postfach 49, 3428 Wilen



**Leuenberger
Transporte**

**Erlenweg 10
Industrie / Neuhof
CH – 3422 Kirchberg**

Tel. 034 – 445 51 41
Fax 034 – 445 51 42

- Mulden-Service
- Holz-Transporte
- Spez.-Transporte
- Kranarbeiten
- Kipper und Thermosilo
- Lastwagen mit Hebebühne
- Tiefladeanhänger
- Grünabfallschredderdienst

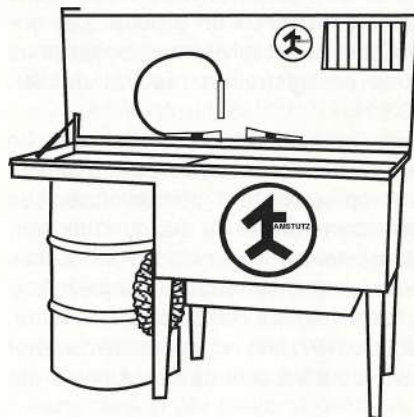
**AMSTUTZ PRODUKTE AG
CH-6274 ESCHENBACH**

Tel. 041 - 448 14 41
Fax 041 - 448 21 89



- reinigen
- entfetten
- entrosten
- entkalken
- beizen

Geräte, Hilfsmittel, Apparate bei Reinigungsproblemen: Amstutz fragen!



*Historische Aussenleuchten aus Guss
Aussen nostalgisch, innen High-tech*

Alleinvertretung für die Schweiz

GIESSEREI BÄRTSCHI
3426 Aefligen

Grauguss Aluminiumguss
Historische Leuchten



Tel. 034 – 445 24 81
Fax 034 – 445 50 97

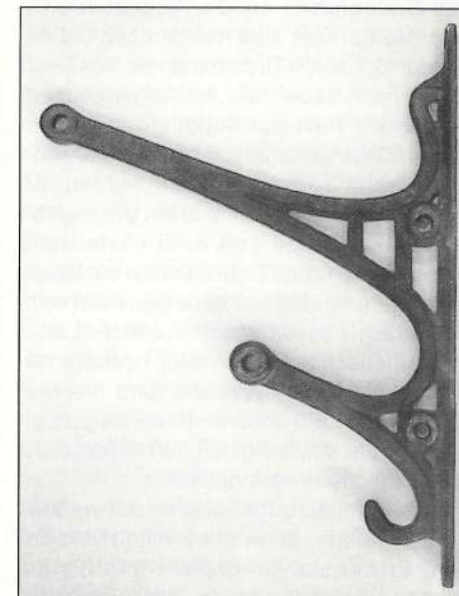
Nachguss von Gepäckträger-Elementen

Peter Grünig

Für die Renovierung des Personenwagen FO C 204 benötigen wir noch 8 Halbe und 6 Doppelte Gepäckablagen (total 40 Einzelelemente). Aus Restbeständen sind wir im Besitz von 5 Halben und 2 Doppelten (18 Einzelelementen). Die Herkunft ist nicht mehr feststellbar, aber nach dem Vergleich mit den Plänen vom Wagen-Hersteller (SIG 1913) entsprechen diese formmässig dem Original.

In unserer unmittelbaren Nachbarschaft in der Nähe von Kirchberg befindet sich eine Spezial-Giesserei, die Firma Bärtschi. Bei ihr haben wir nach einem Muster Offerten angefordert, um die fehlenden Stückzahlen nachgiessen zu können. Dabei erweisen sich die einmalig anfallenden Formkosten von Fr. 1800.– als happigster Posten. Wir könnten die Rohlinge (Unverputzt, ohne Bohrungen) bei einer Losgrösse von 50 Exemplaren zu ca. Fr. 30.– beziehen. Das Verputzen und Bohren kann mit unsern Leuten vom Erwerbslosenprogramm realisiert werden. Für die Bohrarbeiten wird eine Lehre angefertigt. Auch die Konstruktion der Wandhalter und Haltestange zwischen Bank und Decke sowie die zwei

unterschiedlichen Holzroste (2 und 5 Leisten) über den Bänken müssen neu angefertigt werden. Hat jemand solche Träger-elemente etwas noch vorrätig oder werden solche zusätzliche benötigt. Bericht bitte an Peter Grünig, Tel. P 031 921 19 42



NEU NEU NEU NEU NEU «Rollmaterial der DFB» NEU NEU NEU NEU NEU

Das erste Rollmaterialverzeichnis der Furka-Bergstrecke ist neu im Handel erhältlich. Das wissenswerte, für den Bahnfan unentbehrliche Büchlein im Format A5 zeigt auf 56 Seiten 22 s/w-Foto, 13 Zeichnungen und 66 masstäbliche Typenskizzen. Im Eingangstext von Hans Hofmann wird über die Geschichte der Furka-Bergstrecke berichtet, Funktionsweise der Bremse erläutert, Typen- und Nummernschlüssel erklärt. Der

Hauptteil behandelt auf 25 Seiten in der Reihenfolge des Einsatzes auf der Strecke die verschiedenen Fahrzeuge und Wagen. Im Dritten Teil werden die verschiedenen Werkstätten kurz gestreift.

Erhältlich für SFr. 10.– zuzüglich Porto / Verpackung über Souvenirhandel DFB, Postfach 49, 3428 Wiler

Sektions-Nachrichten

Sektion Aargau
Gerard Aellen Tel. 062 827 15 43
Juraweidstrasse 26
5023 Biberstein

«La Badenfahrt» 15.-24. August 1997

Das riesige Fest zum 150jährigen Jubiläum der Spanisch-Brötlibahn, die 1847 von Zürich nach Baden fuhr, ist Vergangenheit. Es war ein Fest der Superlative, an dem über 160 Wirtschaften erstellt und während vollen zehn Tagen betrieben wurden. An den beiden Sonntagen fand ein Umzug von über 4 km Länge und rund viertausend Mitwirkenden statt. Es brodelte in der Stadt: Es dürften Hunderttausende gewesen sein, die Umzug, Festwirtschaften und die Luna-Parks bei schönstem Wetter besucht haben! Dass Zentralvorstand und Verwaltungsrat der DFB unsere «Beiz» im ganzen Trubel nicht ausfindig machen konnten, ist daher durchaus verständlich.

Für die Sektion Aargau war es der weitaus grösste Anlass, an dem wir mitgewirkt haben. Er musste gut geplant und bis ins Detail vorbereitet werden. Wir durften dabei auf unsere bewährten Helfer(innen) zählen, zu denen eine grosse Anzahl neuer «Furka-Fans» stiessen. Es waren deren insgesamt 98 Frauen und Männer die tage bzw. bis wochenweise im Einsatz standen! Als kleinen Dank werden wir diesen Herbst ein Abschlussfest «steigen» lassen, an dem wir als Premiere auch unseren eigenen «Video» zeigen werden.

Unser «Furka-Treff» erstellten wir im Gebäude des Güterbahnhofes, wo wir mit grossen Badener-Vereinigungen wie die Feuerwehr, Turnverein usw. eine recht gute Lage hatten. Die unmittelbare Beziehung zur Bahn war vorhanden! Unser Barwagen

(ex. Nyon-St. Cerque) auf einem extra gefertigten Strassenanhänger befand sich unter diversen anderen SBB-Artgenossen, die als «Beizen» betrieben wurden. Er stand während des ganzen Festes an der «Schuppen-Rampe» unmittelbar am Eingang zu unserer Festwirtschaft und wurde als Info-Wagen mit Souvenirverkauf betrieben. Über eine Treppe aus Bahnschwellen und durch den Kessel einer «Dampflok» erreichten unsere Besucher unsere Festwirtschaft, das «Furka-Treff». Links des Eingangs fand sich ein «Speisewagen» mit Original-Bahnbank, der sich bald als Liebling unserer Gäste «entpuppte». Rechts des Einganges befand sich die Küche. Insgesamt standen für unsere «Kunden» über 100 Einzelplätze zur Verfügung. Die Decke war mit Stoffbahnen tiefer gehängt und den Güterschuppen mussten wir mit Zwischenwänden gegenüber den Nachbarn unterteilen. An den Wänden, die extra «verputzt» und gemalt wurden, zeigten diverse Poster eindruckliche Bilder unserer «Furka-Bergstrecke».

Unser Koch Köbi Müller reüssierte mit seinem Furka-Curry (Riz Casimir), dem Siedfleischsalat garniert, dem Salat-Teller und nicht zuletzt mit seinem Caramel-Köpfli, das mit einem «Kaffi Dampflok», den man schon von weitem riechen konnte, abgerundet wurde. Unsere drei Weine, rot, rosé und weiss mit den eigenen Loki-Etiketten wurden gerne zu den feinen Menüs getrunken. Die schönsten und originellsten Vereins-Beizen wurden prämiert. Dabei wurde auf Ausstattung, Service, Qualität und Preise der Speisen/Getränke usw. geachtet. Mit grosser Freude durften wir den 3. Preis der Wirtschaften «Thema Bahn» im Wert von Fr. 2 500.- entgegen nehmen (dies bei insgesamt 40 Beizen). Am Umzug waren

wir mit zwei Nummern vertreten: Dem «Kramperwagen» und dem bereits erwähnten ex Nyon-St.-Cerque-Wagen. Der Kramperwagen zeigte eine Arbeitsgruppe, die mit Unterstützung von Jazz-Gitarre und Schlagzeug auf dem Zug-Lastwagen im Takt Kramperarbeiten ausführten. Zwischendurch fuhr eine personenbetriebene Draisine auf dem Gleis mit Zahnstange Richtung «Furka».



Unser Bahnwagen wurde von einem «Oldtimer-Traktor» gezogen. Dieser wurde eigens für die Badenfahrt mit unserer tiefblauen Farbe und dem gelbem «Filet» gespritzt was eine wunderschöne Einheit bildete. Der Jodlerchor Aarau füllte den Wagen mit Leben und die schönen Lieder erfreuten die vielen Zuschauer. Zwei bis drei Kondukteure in historischen Uniformen begleiteten den ex Nyon-St. Cerque-Wagen, pflegten den Kontakt mit den Zuschauern und warben für unseren Wettbewerb, bei dem das Gewicht einer Schwelle mit Zahnstange und der Kohlenverbrauch eines Zuges Furka retour geschätzt werden musste.



Dieser Bahnwagen mit Traktor eignet sich ausgezeichnet für die Teilnahme an Umzügen. Er kann auch als Info-Wagen verwendet werden. Ein ausgezeichnetes Werbemittel für unsere Furka-Bergstrecke!

Anfragen: W. Benz, Probstbergstrasse 10, 5312 Döttingen, Tel. 056 / 245 29 03.

Der grosse Applaus von den über hunderttausend Besuchern an den Umzügen zeigte, dass beide Nummern bei den Zuschauern sehr gut ankam und für unsere Furka-Bergstrecke «amüsant» Werbung machten. Dies zeigte sich auch aus den Zeitungsausschnitten der Aargauer Zeitung: Gestatten Sie mir den Versuch einer persönlichen Rangierung (also des Redaktors) «Mitreisend finde ich die Marktszenen, witzig den Opernwagen und die Mafiosi, wunderschön die Sonnenblumen, ebenso beeindruckend den Auszug der Helvetier, ganz besonders prächtig das Grand Hôtel, aufregend die historischen Zweiräder, Oldtimer und die Furkabahn». Oder in einer Zürcher Zeitung lauten die Titel: «Show und Übereinstimmung choreographischer Art bietet die Furka-Bergstrecke: «Furkafunk paart sich mit Jodelchor» oder «Gleisarbeiter geben unter der brütenden Hitze ihr Bestes», «Drums und Bass heizen rhythmisch ein». Es freut uns natürlich riesig, dass unsere Nummern, unter den vielen anderen, derartige Beachtung fand.

Es erfüllt uns mit grosser Genugtuung, dass unser Grosseinsatz bei den Besuchern auch guten Anklang fand und damit neue Freunde für die Furka-Bergstrecke warben. Übrigens warben wir nicht nur für Neumitglieder, Aktionäre und Fahrgäste, sondern auch für Sponsoren. So verkauften wir z.B. für die Instandstellung des 2. Brünigwagens symbolisch 13 Plätze à Fr. 500.-. Grosse Beachtung fand auch der Wettbewerb und die Spendenkasse. Für die Abrechnung der Festwirtschaft fehlen noch einige Rechnungen. Auch hier erwart-

ten wir ein gutes Ergebnis.

«La Badenfahrt» wird allen, die daran teilgenommen haben, aber vor allem jenen, die selbst mitgewirkt haben, in guter Erinnerung bleiben. Es ist ja nicht nur das eigentliche Fest, sondern es ist die Vorfreude, es sind die vielen Vorarbeiten und vor allem ist es die gute Kollegialität und die zwischenmenschlichen Beziehungen, die bei diesen Tätigkeiten zählen und zum Tragen kommen. Es ist das selbstverständliche Mitdenken und Mitwirken, die Uneigennützigkeit, die ein solches Fest erst möglich machen.

Allen möchte ich für ihren Einsatz zugunsten unserer schönen «Furka-Bergstrecke» herzlich danken.

Walter Benz Döttingen

Sektion Innerschweiz
Postfach 4922

6000 Luzern

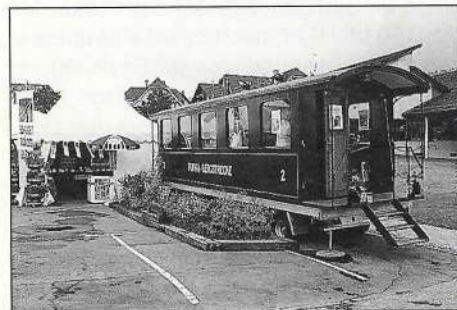
66 Tage Dampfspektakel Küssnacht und die Sektion Innerschweiz war dabei.

Anlässlich des Jubiläums «150 Jahre Schweizer Bahnen» organisierten die SBB ein Dampfspektakel. Das Dampferlebnis mit der Spanisch-Brötli-Bahn, einem Nostalgie-Dampfzug und dem Dampfschiff begann am 22. August und dauerte bis zum 26. Oktober. Mit einem Spezialbillet, das eine Dampfzug- und eine Dampfschiffahrt, verbunden mit einem Eintritt ins Verkehrshaus beinhaltete, konnte man so einen ganzen Tag nach Herzenslust «Dampf erleben». Mit der Dampfbahn wurde die Strecke vom Verkehrshaus bis nach Küssnacht am Rigi befahren, mit der Fahrt auf dem Dampfschiff schloss sich der Kreis von Küssnacht über den Vierwaldstättersee nach Luzern. Man konnte diese Rundreise auch in umgekehrter Richtung geniessen. In Küssnacht am Rigi war die Verbindung

vom Zug zum Schiff mit einem Erlebnisweg gut gekennzeichnet. Was es auf diesem Weg zu erleben und zu erfahren gab, das weiss ich nicht, denn ich habe diesen Weg nie gemacht. Am See konnte man sich im Pendolino, einem kleinen runden Zelt, ausruhen und erfrischen. Das Gastro-Zelt, ganz in der Nähe der Schiffstation von Küssnacht, lud die Dampf-Fans ein, sich kulinarisch verwöhnen zu lassen. Zur Unterhaltung spielten sich täglich verschiedene Drehorgelspieler mit ihren nostalgischen Instrumenten in die Herzen von Jung und Alt. An diesem Dampfspektakel durfte auch die Furka-Bergstrecke nicht fehlen. Direkt von der Badener-Fahrt gesellte sich der von der Sektion Aargau liebevoll aufgearbeitete NStCM-Wagen zu den Ausstellern beim Gastro-Zelt. Es war der ideale Werbeträger für unsere Furka-Bergstrecke, denn er bot uns Raum, um Souvenirs zu verkaufen und Werbung zu machen. Er schützte uns aber auch vor Sonne, Regen und Wind, gab uns Platz, um sich zu setzen. Seine Ankunft in Küssnacht wurde «nur» von wenigen Passanten mitverfolgt und bestaunt: ein Eisenbahnwagen mit Gummirädern - wie ein Strassenfahrzeug. Es waren aber zuerst Kinder, die diesen seltsamen Eisenbahnwagen mit den Pneurädern bestaunten und sagten: «Der kann doch gar nicht auf der Schiene fahren, der hat ja falsche Räder». Dieses Bild bot uns, während den ganzen 60 Tagen in Küssnacht immer wieder und gab uns gute Gelegenheit, die Gäste auf unser Anliegen aufmerksam zu machen und die Neugierde in einem vertieften Gespräch zu wecken. Schon in den ersten Tagen unserer Anwesenheit in Küssnacht stellte sich heraus, dass man sich zu viel Erfolg erhofft hatte. Die Dampfgeniesser kamen nur spärlich, und die Zeit vom Schiff zur Bahn oder umgekehrt war meistens viel zu knapp bemessen, um die Umgebung, den See, das Dorf oder das Gastro-Zelt zu bewundern

und zu geniessen. Diesem Zeitmangel fielen auch die Besuche in unserem Infowagen zum Opfer, und somit waren die Einnahmen nicht gerade erfolversprechend. Deshalb stellte ich schnell um und verteilte Werbeprospekte, enthaltend den Fahrplan, Mitglieder-Faltblatt, Anmeldekarte, Unterlagen zum Aktienzeichnen und dem obligaten Einzahlungsschein. Der Hintergedanke zu diesem Tun war, dass die Interessierten das Ganze zu Hause noch einmal anschauen könnten und uns wohlwollend eine Spende zukommen lassen würden. Um unserer Anwesenheit etwas Schwung zu verleihen und nicht im Jammern zu erstarren, starteten wir einem Schätzwettbewerb: Wer weiss denn schon so aus dem Handgelenk heraus, wieviel Kilogramm Kohle eine Dampflok verbrennt auf dem Weg von Realp zum Furka-Scheiteltunnel und wie schwer eine ca. 1 m lange Eisenbahnschwelle mit Zahnstange ist. Da hilft nur, mitraten und mitschätzen. Einige dieser Begegnungen endeten dann mit einem Besuch im Infowagen oder mit einer zusätzlicher Spende. Das sind Erfahrungen und Erlebnisse, die man sonst nicht machen kann.

Der Einsatz unserer Sektion in Küssnacht war nicht unbedingt ein finanzieller Erfolg, vor allem nicht, wenn man nur mit nüchternen Zahlen rechnet. Der Erfolg kann sich erst in der nächsten Zeit einstellen, z.B., wenn im Nachhinein noch Spenden einbezahlt werden oder wenn im nächsten Jahr



die Interessierten sich sagen: «Davon haben wir doch letztes Jahr in Küssnacht gehört, da gehen wir hin, das muss schön sein an der Furka».

Zum Schluss möchte ich es nicht unterlassen, all jenen zu danken, die mit mir die 60 Dampfspektakel-Tage im Furka-Infowagen in Küssnacht teilten. Herzlichen Dank allen Helfern! Es war trotz allem eine schöne und erfahrungsreiche Zeit.

Die Einsatzleiterin Lucie Frank

Arbeitstage der Sektion Innerschweiz

Vom letzten Arbeitstag der Sektion Innerschweiz am Samstag, 20. September, gibt es sehr Erfreuliches zu berichten: Dank dem telefonischen Anruf von Jakob Hartmann waren 11 Sektionsmitglieder (eine noch nie erreichte Zahl!) in Muttbach anwesend, um das Trasse von Unkraut zu befreien. Das Wetter war herrlich, eine richtige Gratis-Zugabe für diesen Arbeitstag. Die beiden früheren Sektions-Arbeitstage litten – wie üblich – ein wenig unter dem Teilnehmermangel.

Bitte vormerken: **GV** der Sektion Innerschweiz am Freitag, 13. März 1998, im Restaurant Bauernhof in Rotkreuz/ZG. Vis à vis dem Bahnhof.

Sektion Bern Tel. / Fax
Peter Bollinger 032 665 23 25
Blumenweg 18
3315 Bätterkinden

Personalsuche Sektion Bern

Im Warenhaus Loeb in Bern, findet vom 5. bis 22. Februar 1998 im 4. Stock eine Werbeveranstaltung mit dem Thema statt «Oberwallis stellt sich in Bern vor». Teilnehmen werden auch unterschiedliche Unternehmen, wie Bergbahnen, FO/BVZ und Dienstleistungsbetriebe. Der Sektion Bern wurde angeboten, an dieser Aktion auch

teilzunehmen und die Furka-Bergstrecke (DFB und VFB) zu vertreten. Eine Ausstellungsfläche von 200-300 m² steht gratis insgesamt zur Verfügung. Die Detailabklärungen sind erst im Gange.

Wir suchen nun für diese drei Wochen Standpersonal, das Freude hätte, tageweise oder längere Zeit mit andern unsern Stand zu betreuen. Das Zweierteam sollte nebst verteilen von Prospekten über unsere Bahn Auskünfte erteilen können. Vor allem der Verein sollte im Vordergrund stehen, weil eine sofortige Mitgliedschaft abgeschlossen oder Fronis umgehend gewonnen werden könnten. Für die DFB werden sicher auch Aktienzeichnungsprospekte aufgelegt. Ob ein Souvenirverkauf (Teilsortiment) stattfinden darf, ist noch nicht geklärt. Mit aktuellen Bildern, Einsteigestation Realp DFB, Strassenübergang Muttbach, Lok FO 4, Dieseltriebwagen, Anschlussweiche Realp, Wagenbau, unser Ziel Gletsch etc. stehen genügend viele Motive zur Verfügung, um neue Leute für unsere Sache zu gewinnen. Auch könnte der eigene Profi-Stand erstmals in Bern voll zur Geltung kommen. Für die Kleinen ist das Ausstellen von Modelleisenbahnen Om in den Vitrinen ein weiterer Anziehungspunkt. Auch ein Wettbewerb ist geplant, mit Dampfahnen als Gewinn.

Wer macht mit! Auch andere Sektionen sind herzlich eingeladen, daran teilzunehmen. Detail-Auskünfte erteilt der Sektionsvorstand und Präsident Peter Bollinger.

Peter Grünig

Werkstatt Kirchberg

Die Werkstätte ist mit der letzten Räumungsfahrt vom 30. Oktober aus Deïsswil nochmals «überschwemmt» worden. Rasch müssen wir uns nochmals von gesammeltem Material trennen. Der Donnerstag ist normalerweise Bauabend für die Sektion. Sicherheitshalber ist aber beim Werkstattchef oder Leiter tel. nachzufragen. P.Grünig

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

Bauwoche Nr. 2: 17.-22.08.97.

Eine in jeder Hinsicht erfolgreiche Arbeitswoche schloss bei prächtigem Spätsommerwetter den Baueinsatz 97 für unsere Sektion ab.

Arbeitsprogramm: Erstmals konnten wir uns fast zu hundert Prozent dem Schienenbau widmen! Neun Teilnehmer haben, zusammen mit einer internationalen Equipe, die bereitgelegten Schienenjoche auf das neue, tiefergelegte Trasse verlegt, angepasst und verschraubt. Dabei sind wir unserem Zwischenziel Gletsch um gut 350 Meter nähergerückt und zwar bis an die Pass-Strasse. Dass bei uns eingerostete Schrauben nicht mit dem Vorschlaghammer, sondern mit Öl und etwas Geduld wieder gängig gemacht werden, sei hier nebenbei noch vermerkt! Im weiteren wurde eine Pendeiz vom letzten Jahr noch zu Ende geführt: An der Steffenbachbrücke wurden bergseits die losen Bretter ersetzt, durch die jetzt fest verschraubten Querbretter, die wir letztes Jahr vorbereitet hatten. Fritz Schmutz

Sektionsreise: Im Anschluss an diese Bauwoche erlebten die 50 Teilnehmer am Samstag, 28. August, bei gleichem Wetter einen vielseitigen Tag auf der Furka. Mit der DFB und PTT machten sie eine interessante «Inspektionsreise», mit Besichtigung aller Anlagen von Realp bis Gletsch. Nach diesem umfassenden Einblick in den aktuellen Stand der Arbeiten, verbunden mit der Überzeugung, dass Gletsch bald zu erreichen ist, werden alle ihren Jahresbeitrag '98 noch lieber bezahlen oder viele den Aufrufen, die wir im Züri-Info Nr. 3/97 starten werden, Folge leisten. F. Schmutz

Zürcher Oberland, Messe vom 27.8.-1.9.97 in Wetzikon. Trotz der heute sehr gespannten Wirtschaftslage, können wir wieder ein sehr positives Ergebnis ausweisen. Wir haben 70 Neumitglieder geworben, auch die Souvenirverkäufe können sich sehen lassen.

Dies alles jedoch dank einem ganzseitigen Bericht über unsere Bahn im «Zürcher Oberländer». Dieser Bericht hat sich sehr positiv ausgewirkt. An dieser Stelle herzlichen Dank an die Redaktion «Zürcher Oberländer», besonders an Herrn Jan-Jesse Müller, der uns anlässlich unseres Sektionsausfluges vom 23. August an die Furka begleitete. Er hat den sehr informativen Bericht und die guten Bilder gemacht. Der Dank geht aber auch an die Firma Gebrüder Schneider Transport Meilen, die für uns den Standtransport besorgt hatte sowie an meine Standhelfer Paul Feuerstein, Jakob Keller (Bubikon), Jakob Keller (Oberdürnten), Josef Angenheister, Ernst Sommer, Fritz Schmutz, Edi Schlumpf. Der schreibende Standchef ZOM Wetzikon.

Kurt Brügger

Liebe Mitglieder der Sektion Zürich. Das **Züri-Info Nr. 3/97** wird ca. Mitte Dezember erscheinen und zugleich die letzte Nummer sein. Wir empfehlen Ihnen, diese Nummer besonders aufmerksam zu lesen.

Sektion Nordwestschweiz	
Alfred Heinimann	Tel.
Morystrasse 15	061 603 27 00
4125 Riehen	

Unerfreuliches und Erfreuliches zur Bauwoche der Sektion, 11.-16. August 1997. Sonntag Abend um 19 Uhr obligatorische Information, was Anreise am Sonntag bedingt, aber keine Verpflegung zur Folge hat. Als Antwort erhält man Hinweise aufs Informationsblatt. Das ginge ja noch.

Aber bei der Arbeit, die am Montag beginnt, nach etwas zu trinken während des Tages gefragt (Tee), zieht den barschen Kommentar nach sich, für das Trinken habe jeder selber zu sorgen. Immerhin gibt es, nach einer Intervention des Gruppenleiters P. Tschudin, für die nächsten Tage Tee. Bei wunderschönem Wetter gehen die Arbeiten auf dem Abschnitt Muttbach beim Schienenlegen voran. Wenigstens am ersten und zweiten Tag. Doch dann gab es Materialprobleme: Die Trennscheibe zum Trennen der Schienen funktionierte so schlecht, dass die Arbeit stockte, bis dann bald nichts mehr lief. Was nützt der beste Wille, Einsatz und Ehrgeiz der Fronarbeiter, wenn keine funktionstüchtigen Maschinen vorhanden sind? Es ist, glaube ich, an der Zeit, dass die Maschinen, die für diverse Arbeiten benötigt werden, auch betriebsfertig sind. (Haben wir schon mal gehört, oder nicht?!)



So schön kann die Furka sein!

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

Nouvelles du stage 1997 à la Furka. A l'image des vendanges 1997 notre stage de cette année sur la ligne de la Furka a connu un vif succès. Malgré une météo peu encourageante plus de quinze personnes se sont dirigées vers le camp de base traditionnel, l'hôtel d'Oberwald. La patronne et le personnel, toujours aussi accueillants et désormais au fait de nos coutumes gastronomiques, avaient largement anticipé les demandes de supplément de fondue. Ainsi toute l'équipe se retrouva au timbre pour passer la nuit ... Le lendemain matin deux équipes se formèrent, l'une sur place, l'autre au dépôt de Gletsch. La mission de la première consistait à récupérer tous les éléments encore utilisables, traverses, rails, crémaillère, d'anciens coupons de rails de FO. Armés d'une tire-fondeuse, de clés anglaises, de cirés et soutenus par un grutier les volontaires ont ainsi démontés une bonne série de ces coupons. En fin de la journée le câble de la grue, sans doute peu habitué à un tel régime, se rompa, laissant sa dernière charge tomber avec fracas sur le tas de rails. Stupéfaction du chauffeur à la suite de cet incident qui heureusement n'a fait aucun blessé. Ceci nous rappelle que les risques restent bien présents lors de ces stages et qu'il ne s'agit pas de modélisme! De leur côté les membres de la seconde équipe se sont occupés de la couverture du toit du dépôt de Gletsch. Des rouleaux de bitume ont été hissés sur ce dernier au

moyen d'un échafaudage et d'une échelle. Il paraît que le tout se trouvait un peu dans le vent! A l'intérieur par contre l'ambiance se présentait sous de meilleurs auspices. Mesdames les présidentes et vice-présidentes nous en effet ont concocté un duo de spaghetti accompagné de salades du plus bel effet. En compagnie de quelques Bernois nous avons donc partagé le repas de midi dans cet endroit fort sympathique. Le programme du dimanche n'a pas varié beaucoup par rapport à celui de l'année dernière! Montée le matin en train jusqu'à la station du col, repas sous la tente. Quelques téméraires ont préférés prendre la direction du Valais en empruntant le tunnel de faîte puis la linge jusqu'à Oberwald. Choix judicieux car de belles éclairées les sont accompagnés.

La progression constante de notre effectif lors de ces stages commence à porter ses fruits! Espérons que nous serons encore plus nombreux l'année prochaine aider à finaliser ce grand projet.

P.Y. Pièce



Le groupe de travailleurs et d'accompagnement.

Findet sich im **DFB-Souvenirshop** auch ein Artikel zum Verschenken?
Ja, doch. Die Auswahl war noch nie so gross! 24 neue Artikel auf einmal!
Beachten Sie die Liste auf Seite 27 ... 29

Sektion Berlin-Brandenburg
Axel Schiele
Thälmannstrasse 2
16556 Borgsdorf

Bauwoche 32 und die Ergebnisse:

550 m³ Entwässerungsgräben zwischen Wilerbrücke und Steffenbachbrücke gereinigt, 420 m³ Gleisbett von Unkraut befreit, 2 Waggons Kabelformsteine im Scheiteltunnel abgeladen, im Bahnhof Realp DFB Kabel gezogen und auf dem Wanderweg zwischen Furka und Tiefenbach Gras gemäht.

Das Gute: Wetter, Laune und Essen.

Das Schlechte: zu wenig Transportkapazität und somit Streckenwandern ohne Ende: täglich zweimal rauf und zweimal runter.

Aktivitäten: Vom 1.10.– 9.11.97 findet im Ausstellungszentrum unter dem Fernsehturm am Alex die Modellbahnausstellung von «Weinbergsweg» statt. Die Sektion Berlin-Brandenburg ist mit einem Informationsstand vertreten und dem grossen Modell der Steffenbachbrücke.

Am ersten Advent-Wochenende (29./30.11.97) findet in Neubrandenburg eine Modelleisenbahnausstellung statt. Wir werden auch dort einen Informationsstand gestalten und versuchen, das Interesse für die Schweiz und die Furka zu wecken.

Am 21.–22.2.98 findet in Berlin-Hellersdorf unsere vierte eigene Modellbahnausstellung statt, diesmal mit Beteiligung aus Dresden und Berlin. Wir hoffen auf reges Interesse und allerhand Spenden für die Furka-Bergstrecke.

Die nächsten Treffen der Sektion Berlin-Brandenburg (jeweils freitags):

14. November 97, 9. Januar 98, 6. März 98, 8. Mai 98, 4. September 98, 6. November 98.

Die Treffen finden weiterhin in der 6. Grundschule Kastanienallee, Kastanienallee 118,

12627 Berlin-Hellersdorf statt. Sie ist mit dem Tram 6 bis Zossenstrasse/Kastanienallee gut zu erreichen oder vom U-Bahnhof Hellerdorf aus zu Fuss. Axel Schiele

Sektion Nord-Rhein-Westfalen
Marin Fränsing 0231 / 734 061
Gottthelfstrasse 100
D-44229 Dortmund

Termine, Stammtische:

Dortmund ab 19.00 Uhr, Gaststätte «Keglerklaus», Oespeler Dorfstrasse 6, Dortmund Oespel.

2.1., 6.2., 3.4.(?), 8.5., 5.6., 3.7., 4.9., 2.10., 6.11., 4.12.98.

Köln ab 18.45 «Brauhaus Sion» 9.1., 13.2., 13.3., 17.4., 8.5., 12.6., 10.7., 14.8., 11.9., 9.10., 13.11., 11.12.98.

Messe Inter-Modellbau, Dortmund, Westfalenhalle, 1.-5. April 1998.

Wir haben uns mit der Regionalgruppe München/Oberbayern um einen Gemeinschaftsstand mit Modellbahnanlage beworben und hoffen auf Teilnahmemöglichkeit. Touristik: Wir haben in Zusammenarbeit mit dem «Deutschen Reisebüro», Frankfurt/M., eine Reise «Im Salonwagen an die Furka-Bergstrecke» ausgeschrieben. Start- und Zielpunkt der Fahrt ist Köln. Vom 30.7.-2.8.1998 bieten wir eine interessante Rundreise mit vier verschiedenen Schweizer Bahngesellschaften. Das detaillierte Programm kann bei Martin Fränsing, Gottthelfstrasse 100, 44229 Dortmund (Tel./Fax 0231/734061) angefordert werden. Bei dieser Gelegenheit vielen Dank für die organisatorische «Anschubhilfe» an Joachim Ziegler, Regionalgruppe Rhein/Main!

Nachruf: Am 25.8.1997 verstarb unser aktiver Kollege **Hans Holzer** nach schwerer Krankheit im Alter von 64 Jahren. Hans war bereits bei den ersten Bauwochen der Sektion NRW in Realp dabei. Er war stets freundlich und hilfsbereit. Sein grosses

Engagement für die Furka-Bergstrecke zeigte sich in seiner langjährigen Organisationsbereitschaft für unsere Treffen in Hattingen.

Die Freunde der Sektion NRW werden ihn sehr vermissen und ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Sektion Rhein-Neckar
A. Erhard
Eisenloherstrasse 8
D-65115 Heidelberg

Die durch unsere Sektion organisierte Bauwoche vom 8.-13. September 97 beteiligten sich 12 Mitglieder an der Furka-Bergstrecke. Bei schönem Spätsommerwetter war unsere Gruppe unter der Leitung von Manfred Willi auf der Walliserseite mit dem Anschluss des neu verlegten Bahnüberganges Muttbach-Belvédère an das alte Trasse Richtung Gletsch betraut.

Bevor diese Arbeit jedoch in Angriff genommen werden konnte, stand am Montag eine Rodungsaktion auf dem Programm, in deren Verlauf wir einen ca. 300 Meter langen Abschnitt des Trasses Richtung Gletsch von Buschwerk, Unkraut und anderem Bewuchs befreiten.

Die restlichen 5 Tage waren wir dann mit dem Verlegen von Gleisjochen, Schwellen und Zahnstangen beschäftigt, so dass am Samstag, den 13.9.97, tatsächlich die Lücke zwischen neuem und altem Trasse geschlossen werden konnte.

Entscheidend an diesem Erfolg war die ständige Präsenz unseres Bauleiters, so dass bei anfallenden «Problemen» die verschiedenen Lösungen sofort bewertet und die optimalste Variante sofort realisiert werden konnte.

Zum Gelingen trug ebenfalls die hervorragende Verpflegung des Küchenteams in Realp bei, für welche ich hiermit nochmals danken möchte.

Regionalgruppe Nürnberg
Volker Kabisch
Neptunweg 9
D-90471 Nürnberg

Zu unserer Bauwoche: Dem Aufruf zur Bauwoche '97 der Regionalgruppe Nürnberg an der Furka waren wieder 13 Freunde gefolgt, vor allem Freunde aus dem zur RG Nürnberg gehörenden Thüringen.

Froh gelaunt und voller Tatendrang standen am Montag früh alle zur Fronarbeit bereit. Manfred Willi begrüßte uns alle und verkündete auch gleich den Arbeitsschwerpunkt der bevorstehenden Bauwoche. Und der hiess am neuen Übergang Muttbach «Schotter, Schotter, Schotter»!

Mit diesen Aussichten fuhren wir mit dem VW-Bus los, bei traumhaftem Bergwetter. Dieses Wetter sollte uns auch die ganze Woche treu bleiben.

Ein Teil der Gruppe ging zur Firma Vanoli zum Gleis stopfen, ein anderer Teil bereitete die talseitige Zahnstangeneinfahrt vor und baute sie später auch ein. Am Abend des ersten Tages waren schon die ersten Blasen bei den Laiengleisbauern zu pflügen.

Aber gemeinsames Leid ist auch gemeinsame Freud. Die ganze Gruppe hat sich während der Bauwoche prima verstanden, keiner hat dem anderen irgendwelche Vorwürfe gemacht, wenn die Arbeit mal nicht so lief. Dafür möchte ich mich als Gruppenleiter bei allen bedanken.

Und dann am Donnerstag den 18.9. in der Mittagspause jener historische Augenblick, den wohl jeder im ganzen VFB und bei der DFB herbeigesehnt hat. Nach Beendigung der Gleisbauarbeiten auf der bergseitigen Strecke und 200 m¹ talseitigen Strecke befuhr nach fast 16 Jahren um 12.54 Uhr wieder ein Zug den Bahnübergang Muttbach. Ich glaube, alle Furkafreunde, die an der Planung und Ausführung des Bahn-

überganges beteiligt waren, können stolz auf diesen Moment sein. Nun ist das Etappenziel Gletsch sichtbar. Doch langsam, denn für die fehlenden 2,7 km steht auch hier erst Fleiss vor dem Preis.

Unsere Gruppe hat dann am Freitagabend im Bahnhofrestaurant Realp die vergangene Bauwoche ausklingen lassen.

Ein Wermutstropfen bleibt noch anzumerken. Am Anreisetag wird kein Abendessen in der Kantine Realp mehr ausgegeben. Für die Schweizer Fronarbeiter ist dies kein Problem, doch da die meisten Freunde aus Deutschland mindestens 10-12 Std. Bahnfahrt hinter sich haben, ist diese Entscheidung sehr unverständlich und sicher nicht motivationsfördernd. Wir als RG Nürnberg haben dieses Problem auf unsere Weise gelöst.

Volker Kabisch

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

Im September feierte der Verein Eisenbahnfreunde Hanau e.V. sein 35-jähriges Vereinsjubiläum mit einer grossen Modellbausstellung. Wir waren - wie auch 5 Jahre zuvor zum 30jährigen Jubiläum - eingeladen, uns mit einem Stand der Regionalgruppe Rhein-Main zu beteiligen.

Da kamen Erinnerungen auf an das Jahr 1992, als wir eben dort unseren ersten «richtigen» Furka-Stand mit eigenen Bildwänden, Postern, einer eigenen Video-Anlage, Werbe- und Verkaufsartikeln aufgebaut hatten.

Vor allem gehören die Menschen dazu: rund 25 von uns haben in der Zwischenzeit Erfahrung - manche schon Routine - gesammelt in Aufbau und Durchführung unserer Standaktionen. Oft wird es vergessen: auch Transport, Lagerung und Neugestaltung des Materials, Bestellungen und

Abrechnungen gehören dazu.

So haben wir uns seitdem (und zuvor schon in kleiner Form) an 46 Veranstaltungen beteiligt. An über 100 Tagen waren mindestens 2 von uns im Einsatz, mal bei bahnbezogenen, mal bei touristischen Veranstaltungen, mal 150 bis 200 km entfernt, mal in kleiner Besetzung zu zweit, mal mit 18 Personen bei einer Messe.

Es lässt sich schwer feststellen, welchen Bekanntheitsgrad der Furka-Dampfbahn wir damit erreicht haben. Ein schönes Kompliment ist jedoch, wenn wir auf einer Wochenend-Veranstaltung, an der wir uns sonntags beteiligen konnten, hören, die Besucher hätten tags zuvor den Furka-Stand vermisst ...

Zurück nach Hanau. Die grosse Furka-Bildleinwand mit ihren 12 m² ist der Blickfang im Erscheinungsbereich. Aber auch die weiteren Bildwände, das reichliche Informationsmaterial zur Furka-Bergstrecke und der Region und schliesslich unsere 3 Stand-Betreuer lieferten den Besuchern alles Wissenswerte zum Thema Furka-Dampfbahn.

Dies war auch auf einem anderen Stand geschehen, auf den wir gern verweisen möchten: unser Mitglied Horst Schubert, zugleich Schriftführer der Hanauer Eisenbahnfreunde, stellte dort seine ersten Furka-Modelle vor. Auf dem Modell der Stefanbachbrücke fuhr der Bauzug mit Diesellok, Kran- und Flachwagen. Vielfach bestaunt wurden auch die 2- und 4-achsigen Personenwagen der DFB, die Magazinwagen, die detailgetreuen Modelle von Röttenküche, Bar- und Kioskwagen sowie Lösch- und Schotterwagen. Die Besucher konnten die Furka-Bergstrecke also multimedial erleben: geschildert von den Betreuern, gedruckt in Büchern und Prospekten, auf einem kleinen und einem übergeordneten Bildschirm per Video und schliesslich im Modell. Wir hoffen, möglichst viele neugierig gemacht zu haben, nun als letz-

ten und auch entscheidenden Eindruck das Original zu sehen und zu befahren. Wir hoffen auch, dass Horst Schubert viele Interessenten für seine Modelle findet, die es teilweise mit feinsten Innenausstattung als Messing-Fertigmodelle und als Bausätze gibt. Vor Weihnachten sollen noch die Modelle der Weisshorn und des Triebwagens CFmh 2/2 erhältlich sein.

Anfragen am besten direkt an:
Horst Schubert (Hoftannerstr. 9, D-63637 Burgjob, Tel. 06057 - 729 Fax -1277)

Im folgenden möchten wir die Termine unserer Furka-Treffen/Stammtische bekannt geben. Dabei sind Ort und Zeit im Prinzip gleichgeblieben: Wir treffen uns jeden 2. Freitag des Monats (Ausnahme: April 98) um 19 Uhr in der Gaststätte «Zum alten Fritz» (Königsteiner Str. 65, Frankfurt - Unterliederbach, 069 - 303463).

Zu den aktuellen Informationen rund um die Furka-Dampfbahn und dem geselligen Beisammensein gibt es jeweils einen Vortrag. Durch stehende (Dias) oder bewegte Bilder (Film/Video) illustriert geht es meist um das Thema «Bahn». Aber auch schon mancher Reisebericht - einmal sogar ohne jegliche Bahn (Nepal-Tibet) - fand ein interessiertes Publikum. Viele Vorträge werden eigens für unsere Treffen zusammengestellt oder gar konzipiert - wie etwa zum Thema «Realp» im nächsten Februar - und verdienen erst recht unser besonderes Interesse.

Unsere Furka - Treffs leben vom Teilnehmen und Mitmachen! Die Themen für das erste Halbjahr '98, jeweils freitags:

9. Januar, G. Kroh: Dampfschneeschleuder am Bernina-Pass (Video)

13. Februar, S. Wagner: Realp (Dias)

13. März, D. Engelmann: Gotthard Jubiläum (Video)

10. April, Karfreitag,

Treff eine Woche später

17. April, B. Schwämlein: Schmalspurbah-

nen in Sachsen (Dia)

8. Mai, G. Kroh: Schienenbus Korbach - Bad Wildungen (Video)

12. Juni, H. Martikke: Rundreise durch China (Dia)

10. Juli, H. Martikke: Mit der Bahn durch China (Nord/Süd, 2 Video)

14. August, B. Schwämlein: Bericht Rhein/Main-Bauwoche 98 (Dias)

Bei der noch ausstehenden Planung unserer Jahrestreffen kann es noch zu Änderungen kommen, die aber in unserem Rundschreiben mitgeteilt werden.

Joachim Ziegler

Sektion Schwaben
Bert Hillemeier
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach

Sektionsreise ans Rhôneeknie

Wiederum ein voller Erfolg war unser diesjähriger Sektionsausflug ans Rhôneeknie im Wallis vom 1. bis 4. Mai 1997. Am Donnerstag trafen wir uns gegen 9 Uhr in Ulm und fuhren über Friedrichshafen, den Bodensee, Romanshorn und Zürich nach Martigny. Dieser Ort wurde zum Ausgangspunkt für alle unsere weiteren Exkursionen. Am Freitag ging es mit der AOMC nach Champéry und weiter mit der ADS über Sepey nach Leysin und mit der AL ins Rhôneetal. Am Samstag stand ein Abstecher nach Frankreich auf dem Programm. Über Chatelard fuhren wir nach Chamonix, wo sich das Mont-Blanc-Massiv bei strahlendem Wetter an diesem Tag von seiner besten Seite zeigte. Über La Roche erreichten wir Genf. Von dort aus ging es über Lausanne und Montreux zurück zum Ausgangspunkt Martigny. Leider kam der Sonntag als Rückreisetag wieder einmal viel zu schnell. Über Zürich, Schaffhausen, Tuttlingen gelangten wir zurück nach Ulm, wo wir gegen 21 Uhr wohlbehalten eintrafen.

Sektionsbauwoche

Unsere Sektionsbauwoche fand dieses Jahr vom 7.-11. Juli statt. Bei der Einsatzbesprechung am Sonntag wurde uns die Aufgabe zugewiesen, dass wir zunächst am Montag im Bereich zwischen der Zahnstangeneinfahrt und der Wilerbrücke Unkraut entfernen sollten. Der Rest des Einsatzes sollte dann im Wallis erfolgen, wo wir von der FO ausgebaute, nicht mehr benötigte Gleise aus Zahnstangenabschnitten zerlegen und so für die Bergstrecke wiederverwendbar machen sollten. Also machten wir uns am Montag frischmotiviert ans Werk um die anstehenden Arbeiten zu erledigen. Ab Dienstag ging es dann täglich durch den Basistunnel nach Oberwald, wo wir demontierten, sortierten, Verwendbares vom Schrott trennten und das verarbeitete Material sauber für den Abtransport lagerten. Unser Team arbeitete toll zusammen, so dass der Berg Gleise im Laufe der Woche ein ganzes Stück kleiner wurde. Das Wetter zeigte sich wieder einmal von seiner besten Seite und auch die Verpflegung aus Realp klappte dank des Autoverladezuges der FO optimal. Apropos Autoverladezug: bei einigen Reisenden ernteten wir immer wieder erstaunte und ungläubliche Blicke, wenn wir morgens und abends mit unserem Fahrzeug, einer Schubkarre, in Oberwald und Realp auf unsere «Verladung» warteten. So kam auch die gute Laune nicht zu kurz, die unsere Gruppe während des gesamten Einsatzes nicht verlies. Fest entschlossen, im nächsten Jahr wiederzukommen, traten wir nach einer Woche unseren Heimweg an.

Einladung zum Jahresschlusessen

Traditionell werden wir wieder in geselliger Runde das Jahr beschliessen. Hierzu laden wir alle Mitglieder, Interessenten und Aktionäre (natürlich mit Anhang) am Donnerstag, den 4. Dezember 1997 um 20.00 Uhr in die Gaststätte Herrenkeller in Ulm ein. Bei einem gepflegten Abendessen

wollen wir wieder einen Rückblick über das zu Ende gehende Jahr sowie einen Ausblick auf 1998 halten.

Sektion Stuttgart	Tel.
Kurt Maier	71 959 20813
Bahnhofstrasse 9	
D-71397 Leutenbach	

Werbung

Die Sektion Stuttgart hat im Winterhalbjahr 96/97 wieder aktiv für die Furka-Bergstrecke geworben. Bei der Ausstellung Modellbau Süd, in Stuttgart, hatten wir während 4 Tagen einen Stand. 18m² Lok- und Wagenmodelle von Ferro Suisse, Bemo und Lok 14 repräsentierten Fahrzeuge der FO und der DFB, die die Bergstrecke früher und heute noch befahren. Ein Diorama der Steffenbachbrücke in Baugrösse 0m war ebenfalls vorhanden. Das Interesse an der Furkabahn war gross. So konnten wir im Anschluss einige neue Mitglieder begrüßen. Im Frühjahr waren wir bei vier Reiseunternehmern mit Informationsständen, teilweise sogar an zwei Tagen, zu Gast. Alle Unternehmen oder deren Kooperationspartner waren im Sommer mit Reisegruppen an der Furka. Bei unserem Sektionsausflug konnten wir 30 «fremde» Teilnehmer begrüßen. Diese Gäste hatten wir durch aktive Werbestrategie gewonnen. Die Sektion unterstützte Carunternehmen mit Unterlagen für deren Reiseleitung. Bei einem Unternehmer übernahmen wir die Reiseleitung für die Jahre 1996 und 1997. Für das kommende Winterhalbjahr sind weitere Werbeaktionen fest eingeplant.

150 Jahre Schweizer Bahnen

Bei einer grossen Ausstellung in der Halle des Stuttgarter Hauptbahnhofes war auch die Sektion Stuttgart mit einem Info-Stand erfolgreich vertreten. Wir konnten bei vielen Besuchern Interesse wecken und sogar vom Stand weg einen jungen Fronarbeiter gewinnen.

Sektionsausflug 1997

Der diesjährige Sektionsausflug führte die 65 Teilnehmer im August bei strahlendem Wetter mit der Bahn über Friedrichshafen - Romanshorn - Rapperswil, zunächst in das Standquartier Andermatt. Von dort aus ging es am nächsten Tag über den Gotthard und Locarno auf die Centovalli-Bahn. Der Oldtimerzug der FART brachte uns mit zahlreichen Fotohalten und nach einer Mittagspause bis Domodossola. Mit der SBB und FO reisten wir zurück nach Andermatt.

Der letzte Tag führte alle Teilnehmer aus dem Nebel in Andermatt hinaus auf die Furka mit blauem Himmel. Am Nachmittag beförderte uns die SBB und DB AG über Zürich - Schaffhausen - Singen zurück nach Stuttgart.

Kurt Maier erntete für die, von ihm bis in alle Einzelheiten sorgfältig vorbereitete Fahrt die uneingeschränkte Anerkennung aller Reisetilnehmer.

Bauwoche Sektion Stuttgart 1.9.- 6.9.97

Eines der wichtigsten Projekte an der Furka-Bergstrecke war in diesem Jahr die Strassenquerung in Muttbach. Hier arbeiteten auch die Fronarbeiter der Sektion Stuttgart. Die Sektion stellte etwa die Hälfte der zwanzig freiwilligen Helfer, die Verstärkung kam aus anderen Sektionen.

Der Teerbelag auf der Passstrasse war durch eine Baufirma aufgebracht worden. Unsere Vorarbeiten begannen mit der Montage verschiedener Gleisjoche. Das benötigte Material lagerte in unmittelbarer Nähe der Baustelle und war zum Teil sortiert.

Anschliessend wurde die Furka-Passstrasse halbseitig gesperrt und die Trassierung von unserem Bauleiter Manfred Willi vermessen und festgelegt. Die Strasse wurde entlang der festgelegten Querung mit der Säge beidseitig ausgefräst, der Asphalt aufgehoben und mit dem LKW zur Entsorgung abtransportiert. Die Arbeiten gingen zügig voran und der Terminplan wurde eingehal-

ten. Nach dem Aushub des Asphalt wurde das Schotterbett eingebaut. Hier war exaktes Arbeiten Voraussetzung, denn das einzubauende Gleis darf später keine Sprungschanze bilden. Zur Wochenhälfte kam dann der grosse Tag für die örtliche Presse, denn jetzt war ja was zu sehen.

Der Einbau der vormontierten Joche war einer der Höhepunkte in der abwechslungsreichen Bauwoche. Die Schienen wurden verschweisst, das Schotterbett unter den Schwellen per Stopfmaschine verdichtet und am gleichen Tag wurde auch wieder der Asphalt am fertigen Gleisstück eingebracht. Eine gelungene Überraschung gab es am späten Nachmittag für die gesamte Bauermannschaft durch den Verkehrsverein Oberwallis. Der rührige Verein nahm die Überquerung der Passstrasse am Muttbach zum Anlass und spendete direkt an der Furkastrasse für alle anwesenden und arbeitenden Helfer einen Apéro. Diese nette Geste wurde von jedem dankend angenommen, einschliesslich dem unermüdlichen Wolfgang Schmidt.

Die fertige Halbseite der Strassenüberquerung wurde anschliessend für den Fahrzeugverkehr freigegeben. Die zweite Hälfte der Strassenquerung wurde in gleichem Anlauf bis zum Wochenende fertiggestellt. Die Arbeitswoche verlief hervorragend, die Zusammenarbeit unter den einzelnen Mitarbeitern wurde von Manfred Willi hervorragend koordiniert und geleitet. Übersicht und Durchblick verlor unser Boss und Kollege Manfred Willi als Bauleiter in keiner noch so heiklen Situation.

Besonders ist noch die gute Essensversorgung durch die Küche zu erwähnen. Alle Helfer wurden vor Ort auf der Baustelle mit einem reichhaltigen Essen bedient. Im Namen aller Mitarbeiter unserer Bauwoche möchte ich mich für die gute Versorgung bedanken. Das schöne Wetter und die gute Stimmung auf der Baustelle ergänzten sich.

Richard Schust



Es ist Tatsache geworden, beidseitig der Strasse sind Zahnstangeneinfahrten vorhanden, die den «Weg» in Richtung Gletsch ermöglichen. Der neue Strassenübergang Muttbach.

Voranzeige: Neujahrsapero 1998

Am Freitag, den 9. Januar 1998 ab 19.30 Uhr findet in unserer Werkstätte in Aarau wieder unser Neujahrsapero statt. Der Erfolg im 1997 war so gut, dass wir uns ohne langes Zögern für eine Wiederholung entschlossen haben. Alle Interessentinnen und Interessenten, Mitglieder oder auch

Nichtmitglieder sind dazu ganz herzlich eingeladen.

Generalversammlung 1998

Die GV 98 der Sektion Aargau findet am Freitag, den 3. April 1998, 20.00 Uhr im Restaurant «Cafe Bank» an der Bahnhofstrasse in Aarau statt. Gérard Aellen