



4/98



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



Wichtige Adressen

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

Adressliste Zentralvorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax
Präsident	Albisser Bruno AB	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 032 / 665 11 24 Fax 032 / 665 11 24
Vizepräsident	Grünig Peter GP	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42 G 031 / 342 29 64 Fax 031 / 338 39 99
Kassier GL / DFB	Carlyle Christopher CC	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen e-mail: carlyle@iname.com	P 056 / 427 00 46 Fax 056 / 427 00 46
Logistik	Abegg Alice AA	Gotthardstrasse 187 CH-6423 Seewen	P 041 / 811 22 93 Fax 041 / 811 13 84
* Betreuung Neumitglieder	Claire Chopard CD	Au Curson CH-1142 Pampigny	P 021 / 800 48 61 Fax 021 / 800 48 61
* Werbung	Haueter Heinz HZ	beim Tor 367 B CH-3856 Brienzwiler	P 033 / 951 13 41 neu
* Info D / NL	Fränsing Claudia FC	Hubertusallee 7 D-76135 Karlsruhe	P 0049 / 721/986 34 65
DFB / VR / GL	Albisser Josef AJ	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P 061 / 921 53 34 Fax 061 / 921 53 34

* Neue Zentralvorstandsmitglieder

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

Ausgabe / Edition 4/98
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
CH-3999 Oberwald

Impressum:

15. Jahrgang Auflage 8 800 Ex.
15. année Tirage 8 800 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par année

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

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

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

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

Redaktionsschluss für Nr. 1/99:
Clôture de rédaction du no. 1/99:
11. Januar 1999 / 11 janvier 1999
Erscheinungsdatum: ca. Woche 6
Date de parution: env. semaine 6

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

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

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

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

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

Inhalt / Sommaire

Agenda (Termine)	4
DFB-NEWS Nr. 21	5
Rückblick auf die Betriebssaison 98	9
News aus der Lok-Laternen-Manufaktur 12	
Brückensanierung / Der Km 52.600	14-15
WBK-Einsatz Langenthal	16
Furka-Dampfbahn - und viel Schweiz	17
Mit Volldampf zum Rhonegletscher	20
«Churer Werkstatt-Echo»	22
Treffen «Aktiv-Mitarbeiter» der Sektionen	24
Bausaison 98/99 - Anmeldungen	25-28
Bestellformular für Souvenirs 4/98	29
Wagenprojekt B.F.D. C204	33
Aus dem Zentralvorstand VFB (ZV)	35
Standbau - aktiv	36
Werbewirksame Veranstaltungen	38
Sektionsnachrichten	41
NEWS 19 du DFB SA	51
Publications de la section romande	53-58

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

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

Zum Titelbild / Photo de la couverture:

Bei km 52.600 «Behörden-Extrazug» am 16.09.98 Foto: Manfred Manger (D)

Auch Ihr gutes Foto könnte auf der Titelseite stehen !

Hier alle wichtigen Termine eintragen lassen, bitte ihre Aktivitäten frühzeitig melden!

Sitzungen (provisorisch)

- 12.12.98 Sa 9/98 Zentralvorstand (Reservedatum)
- 16.01.99 Sa 1/99 Zentralvorstand
- 20.02.99 Sa 2/99 Zentralvorstand / 1/99 Präsidenten
- 13.03.99 Sa 3/99 Zentralvorstand
- 20.03.99 Sa GV Verein Furka-Bergstrecke VFB**
- 17.04.99 Sa Treffen in Darmstadt-Kranichstein
- 15.05.99 Sa 4/99 Zentralvorstand / 2/99 Präsidenten
- 26.06.99 Sa GV Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB**
- 27.06.99 So 5/99 Zentralvorstand
- 21.08.99 Sa Trippel-Treffen
- 22.08.99 So 6/99 Zentralvorstand
- 11.09.99 Sa 7/99 Zentralvorstand
- 23.10.99 Sa 3/99 Präsidentensitzung
- 06.11.99 Sa 8/99 Zentralvorstand
- 13.11.99 Sa Treffen in Darmstadt-Kranichstein
- 11.12.99 Sa 9/99 Zentralvorstand (Reservedatum)

Hauptversammlungen 99 der Sektion

- | | | | | |
|----------|----|----------------------|-------------------------------------|----------|
| 10.03.99 | Mi | Sektion Zürich | Kunsthau (Heimplatz) | Zürich |
| 12.03.99 | Fr | Section Romande | L'hôtel restaurant de la Navigation | Lausanne |
| 13.03.99 | Sa | Sektion Innerschweiz | Gasthaus zum Rössli | Triengen |
| 09.04.99 | Fr | Sektion Aarau | Restaurant Café-Bank | Aarau |

Fahrsaison 99

- 19.06.99 Sa Eröffnung Dampf-Saison 1999 Realp
- 11.07.-22.08. Hochsaison mit täglichen Fahrten DFB (6 Wochen) Realp / Furka
- 03.10.99 So Ende Dampf-Saison 1999 Realp / Gletsch?

Ausstellungen und Messen mit unserer Beteiligung

- 27.11.-06.12.98 Winterthurer-Messe Sektion Zürich
- 07.-11.04.99 Ost-CH Frühlings/Freizeit-Ausstellung OFFA St.-Gallen SK Ost-CH

Spezielle Anlässe: z.B. Werkstattbesichtigungen Direkt anfragen / absprechen*

- ...99 - - Uhr __ Neubau Personenwagen FO C204 CH-3422 Kirchberg *
- ...99 - - Uhr __ ausbessern von Baudienst-Wagen CH-6474 Amsteg *
- ...99 - - Uhr __ Lok DFB 6 HG 2/3, FO 4 HG 3/4 CH-7000 Chur *
- ...99 - - Uhr __ ein 4-achsiger Brünigwagen B CH-5000 Aarau *
- ...99 - - Uhr __ Komponenten / Maschinen DFB CH-6410 Goldau

Geschäftsleitung

Im Hotel Belvédère wird im Sommer 1999 eine Ausstellung über die Geschichte der Region Furka stattfinden.

Am Samstag, den 22. August 1998 fand in Realp das Tripeltreffen statt. Es nahmen 12 Personen am Treffen teil. Nachdem die einzelnen Abteilungen die Neuigkeiten mitgeteilt hatten, fuhr man mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke hinauf zur Station Furka, wo Herr Willi Walter die verschiedenen Bauvorhaben vor Ort erklärte. Anschliessend konnte bei einem «Sennen Apero» ausgiebig über noch anstehende Probleme und Schwierigkeiten diskutiert werden.

Von Zeit zu Zeit schlagen beim Camp DFB in Realp Golfballen vom nahen Alpin-Golfplatz ein. Bisher sind die Mitarbeiter/-Innen DFB mit dem Schrecken bzw. einer Beule auf einem Autodach davongekommen. Die Gemeinde Realp ist jetzt beim Golfclub Realp vorstellig geworden, damit diese Gefahr gebannt werden kann.

Das Erwerbslosenprojekt (AAM) der Kantone Schwyz und Uri konnte auch für das ganze Jahr 1998 sichergestellt werden. Die beiden Kantone und der Bund haben für die Realisierung dieses Projektes ein Budget von CHF 1'700'000.- genehmigt (28 Personen/12 Monate). Dank diesem Projekt konnten recht anspruchsvolle Bau- und Instandstellungsarbeiten ausgeführt werden.

Die Zukunft des Mitteilungsblattes ist nach der Trennung vom bisherigen Redaktor ungewiss. Bei der Suche nach neuen, günstigeren Lösungen ist starker Widerstand innerhalb der Vereinsleitung gegenüber einer Öffnung zur Zusammenarbeit mit Drit-

ten vorhanden (sehr teure Variante, Red.).

Abteilung Finanzen (F+C)

Der Stand der diesjährigen Aktienkapitalerhöhung 1998 beträgt zur Zeit (Oktober) CHF 461'500.- (76.9%) von erforderlichen CHF 600'000.-, davon sind bereits CHF 320'000.- mittels Fakturierung einbezahlt. Für die vorgesehenen Bauarbeiten 1998, Strecke Muttbach-Gletsch sowie die Gleisanlagen des Bahnhofs Gletsch und der bevorstehenden Wiederaufarbeitung der FO-Dampflok HG 3/4 Nr. 4 ist diese Kapitalaufstockung dringend notwendig.

Aufgrund des Briefes «Vision Gletsch 2000» sind bis anhin rund CHF 136'000.- an Spenden einbezahlt worden, was die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur ermöglichte, sowie die Weiterführung der Bauarbeiten.

Allen Spendern sei hiermit nochmals bestens gedankt!

Für die Finanzierung der Verbindungsweiche DFB/FO in Realp sind bis anhin CHF 61'000.- auf das Sammelkonto eingegangen.

Abteilung ZfW

Ein echtes Problem besteht derzeit im Bereich ZfW. Die vorhandene Infrastruktur für den Unterhalt der Lokomotiven und der Wagen genügt den heutigen Anforderungen bei weitem nicht mehr. Dies führte nicht zuletzt auch zu einer gewissen Frustration beim verantwortlichen Personal. Eine Verbesserung der unhaltbaren Zustände ist hier zwingend erforderlich. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sind aufgerufen, die nötigen Mittel möglichst bald bereit zu stel-

len, so dass die dringend benötigten Anlagen und Einrichtungen bald realisiert werden können.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat bis zum heutigen Zeitpunkt (Periode Anfang Juli bis September) mehr als 500 Umfrageblätter betreffend der Beschriftung des Personenwagens ABD 4554 an die Fahrgäste abgegeben. Zum Teil wurden die Fahrgäste direkt durch das Zugpersonal befragt. Die Erhebung bei den Fahrgästen ist zu wenig repräsentativ, weil dazu die Beschriftung Furka-Bergstrecke auch im 3 D-Format hätte erfolgen müssen.

Umfrage betreffend Schriftbild

Bezeichnungsvariante	total Stimmen
Furkabahn	51 Fahrgäste
Dampfbahn Furka-Bergstrecke	48 Fahrgäste
Dampf-Furkabahn	1 Fahrgast
Furka-Bergbahn	1 Fahrgast
Schrift neu	25 Fahrgäste
Schrift alt	24 Fahrgäste

Aufgrund einer bei den Fahrgästen durchgeführten Umfrage, werden die Personenwagen der DFB neu mit einer etwas veränderten Schrift versehen. Die Anschrift lautet jedoch wie bisher «Furka-Bergstrecke». Die anfallenden Kosten der Neubeschriftung wird von einem Sponsor übernommen.

WBK-Schülerinnen und -Schüler aus Langenthal haben die drei Wagen GK 2605 und Gk 2618 (bestimmt für die Lagerung von Wagen-Ersatzteilen) sowie den Hochbordwagen X 2919 gereinigt, grundiert und mit Farben, die von Sponsoren zur Verfügung gestellt wurden, gestrichen. Mit vereinten Kräften verpassten sie ihnen ein neues Outfit. Die DFB hat damit 3 wie neu aussehende Wagen erhalten und die Schülerinnen und Schüler sind zu einer sinnvollen Beschäftigung gekommen, wofür wir ihnen an dieser Stelle bestes Danken.

Abteilung Bau

Die gesteckten Ziele des Bauprogrammes '98 konnten nicht erreicht werden. Die Gründe liegen, wie schon früher berichtet, bei der fehlenden Finanzierung des umfassenden Bauprogrammes. Bei Saisonbeginn wurde das Bauprogramm '98 (mangels Finanzen) auf rund 30% des Volumens reduziert. Die unerwartete Möglichkeit einer Teilfinanzierung erlaubte uns zwar den Beginn mit den Spezialarbeiten im Scheiteltunnel, jedoch verstrich zuviel wertvolle Zeit, um die umfassenden Arbeitsvorbereitungen rasch wieder voranzutreiben. Eine eingehende Planung in den nächsten Wochen

wird zeigen, zu welchem Zeitpunkt eine Betriebseröffnung nach Gletsch möglich sein wird.

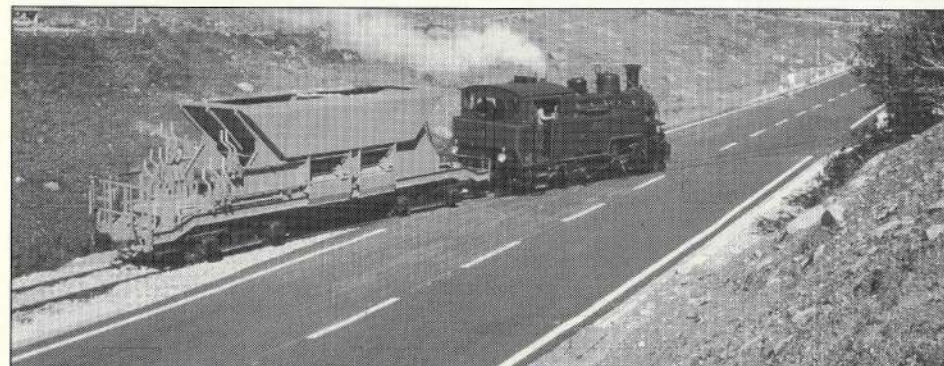
Das Bauprogramm musste dadurch lautend einer Neubewertung und Anpassung unterzogen werden.

Die Unterkunft im Depot Gletsch führte bei verschiedenen Gruppen zu Kritik. Zu diesen Äusserungen müssen wir festhalten, dass nur noch bis zur Betriebseröffnung nach Gletsch (2000?) diese Räumlichkeiten als Unterkünfte (für die Fronis) genutzt werden können. Daher ist es sinnlos, noch grössere Investitionen für diese Unterkünfte zu tätigen.

Die Spezialarbeiten im Scheiteltunnel TM 0-100 sind inzwischen weit fortgeschritten. Fertiggestellt ist die neue Tor-Nische bei TM 4. Noch anfangs Oktober 98 ist das

neue Tunneltor montiert worden. Die Stelle befindet sich in einer, speziell angelegten, ca. 20 m im tunnelinnern liegenden, geschützten, erweiterten Tor-Nische. Nebst umfangreichen Installationsarbeiten wie Brauchwasserversorgung, Stromversorgung, Installation Telecomverbindungen, Tunnelbeleuchtung, Sanierung Zufahrt Muttbach (Strasse), Antransport Installationen für Betonumschlag etc. sind auch die Sicherungsarbeiten für das Tunnelgewölbe realisiert worden. Ausgeführt ist hauptsächlich das Injizieren (einspritzen) der Hohlräume hinter dem deformierten Widerlagermauerwerk, etappenweises Ausbrechen des deformierten Mauerwerks, Sichern des Gebirges, Entwässerung hinter dem neuen Mauerwerk, betonieren Fundamente und Mauerwerke. Die Arbeiten wurden solange fortgeführt, wie die Witterung dies in diesem Herbst zulies.

Im Gleisabschnitt der Trasseverlegung Muttbach-Gletsch ist Ende August an insgesamt vier Tagen Schotter aufgeführt worden. Der Schotterzug verkehrte ab Realp mit Dampflok HG 3/4 und Schotterwagen Fad 4901. Im Muttbach wurde dazu vorher speziell ein Schotterdepot errichtet. Der grösste Teil Schotter wurde ab Muttbach mit dem Schotterzug talwärts transportiert und im neuen Trasse eingebracht.



Schwerer Schotterzug beim neuen Strassenübergang Muttbach Foto: Marcel Schuring

Der Ersatz und die Anpassung der Gleisanlagen «Ausbau Gletsch» ist weit fortgeschritten. Die insgesamt sechs Weichen sind bereits wieder montiert. Die Werkleitung zwischen Gleis 1 und 2 ist im Bereich der Gleisquerungen erstellt.

Bis Ende Bausaison '98 sollten alle Geleise der angepassten Anlage fertiggestellt sein.

Die detaillierten Bedürfnisabklärungen für die notwendigen Infrastrukturen Gletsch sind im Gange.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke sucht dringend neue Mitarbeiter für die Samstagseinsätze im Baubereich. Ohne diese freiwilligen Mitarbeiter/innen werden grosse Probleme entstehen, Gletsch termingerecht im Jahr 2000 zu erreichen. Freiwillige Mitarbeiter/Innen können sich unter folgender Adresse melden:

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

Abteilung Logistik (L+I)

Zum Pflichtenheft vom neuen Leiter der Abteilung Logistik (L+I), Herr Roland Keller gehört die Beschaffung von Betriebsstoffen wie Diesel, Benzin, verschiedene Öle und Fette, sowie deren Lagerung unter

Einhaltung der Gesetze und Verordnungen. Der Dampfbetrieb führt leider zur Bildung von Sonderabfällen, welche korrekt entsorgt werden müssen. Dazu gehört auch die Wartung der diversen Ölabscheider. In Zukunft soll das noch benötigte Material in und um die Lokremise in Realp noch besser sortiert, geordnet und gelagert werden. Eine Straffung ist unumgänglich.

Abteilung Betrieb & Marketing

Der neue Verwaltungsrat hat an seiner ersten Sitzung vom Samstag, 7. August 1998 entschieden, dass Herr Ruedi Burri die Kundenbetreuung im Raume Deutschland übernimmt. Herr Wolfgang Schmidt wird Herrn Ruedi Burri das nötige Rüstzeug vermitteln. Die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat danken Herrn Schmidt für seine tolle Mithilfe und die unermüdlichen Einsätze. (Ruedi Burri konnte sein Mandat aus gesundheitlichen und persönlichen Gründen nicht antreten; Red.)

Die Geschäftsleitung beschliesst, dass der Fahrplan 1999 derart gestaltet wird, dass grundsätzlich die Anschlüsse am Morgen und am Abend auf die Furka-Oberalp-Bahn (FO) abgestimmt wird, dass man aber ge-

gebenenfalls über die Mittagszeit darauf keine Rücksicht nimmt.

Die Betriebsaison 1999 dauert vom Samstag, den 19. Juni bis zum Sonntag, den 3. Oktober. Die Hochsaison (tägliche Fahrten) dauert vom Sonntag, den 11. Juli bis zum Sonntag, den 22. August (6 Wochen).

Nachdem Anzeichen vorhanden sind, dass ehemalige ständige Mitarbeiter ihre alten Dienstfahrausweise weiterhin benützt haben, wird die Betriebsabteilung auf 1999 einen neuen Dienstaussweis ausstellen. Gleichzeitig werden die Ehegattinnen bzw. der Ehegatte auch einen Dienstaussweis erhalten (Darf's es bizeli me si (Red.).

Bereits sind wir an der Planung von verschiedenen Marketing-Aktionen für 1999. Es sind dabei folgende Aktionen geplant:

- Kinder Dampfparty
- Kinder Dampfparty mit Europa-Park
- Kinder Dampfparty mit Junior-Club SBB
- Sagennächte auf der Furka
- verschiedene Verkaufsaaktionen
- Werbefahrten

gl/news 21/Pascal Zenklusen

Jahresstatistik 1992-98

Jahr	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Differenz Vorjahr %			+ 49,9	- 4,1	+ 16,8	+ 29,1	-24,34
Betriebstage	.....	36	63	71	74	71	71
Personenzüge	120	288	478	472	482	468	472
Gefahrene km	816	3917	6501	6419	6555	6646	6702
Fahrgäste bergwärts	.....	9339	13702	13094	15429	19195	15966
Fahrgäste talwärts	.....	7634	11738	11298	13062	17596	11878
Total Fahrgäste	.....	16973	25440	24392	28491	36791	27844
Durchschnitt pro Zug	.....	58,9	53,2	51,7	59,1	78,6	59,0
Streckenlänge km	3,4 ¹⁾	6,8 ²⁾	6,8 ²⁾	6,8 ²⁾	6,8 ²⁾	7,1 ³⁾	7,1 ³⁾

¹⁾ Realp Depot-Tiefenbach ²⁾ Realp Depot-Furka ³⁾ Realp Station DFB-Furka

Rückblick auf die Betriebsaison 98

GL/DFB, 09.1998

Abteilung Betrieb & Marketing

Am 20. Juni 1998 ist die Dampfbahn Furka-Bergstrecke pünktlich um 10.10 Uhr ab dem neuen Einsteigebahnhof Realp DFB abgefahren. Für die Betriebsabwicklung hat sich dieser neue Einsteigebahnhof, der 1997 in Betrieb genommen werden konnte, bestens bewährt.

Der neue Einsteigebahnhof wird von unserer Kundschaft sehr geschätzt. Zusammen mit dem Kiosk- und Barwagen ist er ein idealer Platz zum Verweilen.

An dieser Stelle danke ich im Namen der Abteilung Betrieb & Marketing allen Mitarbeiter/Innen der Abteilungen ZfW, Bau, Logistik und Finanzen, welche mit ihrem tollen Einsatz eine rechtzeitige Eröffnung der Betriebsaison ermöglicht hatten.

Der Baudienst hat bis zur Betriebseröffnung und während der Betriebsaison 1998 unglaubliches geleistet (Schneeräumung, intensive Bauarbeiten auf der Walliser Seite und im Scheiteltunnel, neuer Bahnübergang in Gletsch, Sanierungsarbeiten entlang der Strecke usw.). Die Küchenmannschaft hat uns mit kulinarischen Menüs verwöhnt. Die Abteilung ZfW, welche für den reibungslosen Fahrbetrieb verantwortlich war, hat die Lokomotiven und Wagen bei Betriebsschäden sofort wieder auf Vordermann gebracht, die Lokomotiven zur rechten Zeit eingheizt und unsere Fahrgäste sicher zur Furka und zurück gefahren. An alle ein riesengrosses DANKESCHÖN.

Die Verkaufsförderungsaktionen mit den einzelnen Partnern brachten leider nicht den gewünschten Erfolg. Nur die Migros-Genossenschaftsgutscheine wurden rege

eingelöst. Dieses Jahr hatten wir bei den Verkaufsförderungsaktionen keinen Renner wie im letzten Jahr die AVIAMAT-Gutscheine.

Gegenüber dem letzten Jahr mussten wir dieses Jahr einen Rückgang der Fahrgäste in Kauf nehmen (1998 = 27'844 Fahrgäste /1997 = 36'791 Fahrgäste [- 8947]). Einzig im Monat Juni war eine Frequenzzunahme zu verzeichnen. In den restlichen Monaten mussten wir dagegen einen Frequenzrückgang hinnehmen, obwohl wir im Winterhalbjahr 1997/98 doppelt soviel Werbung für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke betrieben haben (siehe auch Jahresstatistik 1992-98 auf nebenstehender Seite, unten).

Wir haben versucht, die Gründe für diesen Frequenzrückgang herauszufinden. Unsere Vermutungen betreffend den Rückgang der Anzahl Fahrgäste sind folgende:

- Durch die Presse/Medien liessen wir verlauten, dass wir im Jahr 2000 nach Gletsch fahren möchten. Aus Gesprächen mit Kunden (Reisebüros, Touroperator, Veranstalter etc.) haben wir herausgehört, dass der Kunde wartet, bis die Dampfbahn nach Gletsch fährt, bevor er wieder eine Reise zur Furka-Bergstrecke unternimmt.
- Die wirtschaftliche Situation in Deutschland liess gegenüber dem Vorjahr mehrere Gruppen ausfallen (die gleiche Entwicklung ist dieses Jahr auch bei der FO eingetreten).
- Die Gruppe M+K Versand AG hat im Gegensatz zum letzten Jahr ein zu langes Programm ausgeschrieben, was ein Rückgang von ca. 2'000 Fahrgästen bedeutete.
- Im weiteren war uns das Wetter im Sep-

tember und Oktober auch nicht bestens gesinnt. Zwei Mal war sogar ein Winter-einbruch in Realp zu verzeichnen.

Im nächsten Jahr setzen wir alles daran, mit gezielten Veranstaltungen wie z.B. Kinder-Dampfpartys mit dem Junior-Club SBB, mit Sagennächten, verschiedenen Verkaufsaaktionen sowie Werbefahrten über 30'000 Fahrgäste zu befördern.

Dieses Jahr haben wir während den Monaten Juni und Juli eine Umfrage auf unseren Zügen durchgeführt. Das Resultat war wieder sehr positiv. Unsere Fahrgäste sind mit unserem Produkt sehr zufrieden. Sehr erfreulich waren auch die zahlreichen Komplimente betreffend der Freundlichkeit unserer Mitarbeiter/-Innen.

Toll war auch das grosse Echo aufgrund des ersten Bauzuges, welcher am Donnerstag, den 30. Juli 1998 in Gletsch eingetroffen ist. Man kann sich ausdenken, welchen Andrang die Dampfbahn Furka-Bergstrecke erleben wird, wenn der erste offizielle Dampfzug in Gletsch einfahren wird.

1999 werden wir mit Pro Historia, Herrn Willi Ruedi ein Angebot zusammen mit den RIGI-Bahnen und Brienz-Rothorn-Bahnen gestalten, welches nur von Nostalgie handelt, um mit diesem Angebot zusätzliche Gruppen bzw. Einzelfahrgäste zur Dampfbahn zu bringen.

Der Fahrplan / Preisliste wird wie bereits angekündigt zusätzlich in EURO erscheinen, damit für den Touroperator die Möglichkeit besteht, die Rechnung in EURO zu begleichen. Bei der Rechnungsstellung gilt der EURO-Tageskurs.

Betreffend Preiserhöhung von CHF 2.00 sind keine Reklamationen eingegangen. Die Spenden in der Spendenkasse sind

leider zurückgegangen. Lag dies etwa an der neuen Spendenkasse? Die alte wurde beim letztjährigen Einbruch Ende Fahr-saison entwendet. Falls jemand eine grössere durchsichtige Spendenkasse zur Verfügung stellen könnte, wären wir dankbar. Masse: Höhe = ca. 30 cm / Breite = ca. 20 cm / Zylinderform.

Während der Betriebs-saison wurden sämtliche Gäste-Informationen verkauft. Neu werden wir voraussichtlich ab 1999 einen Reiseführer DFB auf den Markt bringen.

Der Personenwagen ABD 4554 wurde zur Zufriedenheit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sehr positiv bei den Fahrgästen und Mitarbeiter/Innen DFB aufgenommen. Jetzt verfügt die Dampfbahn über zwei schöne Standardkompositionen.

Da wir keine Gutscheine und Kontrollmarken mehr besitzen, müssen neue gedruckt werden. Wir haben uns für ein neues Motiv entschlossen und hoffen, dass wir einen Sponsor zum Aufdruck auf der Rückseite finden werden.

Zum Schluss möchte ich allen nochmals für die aktive Mitarbeit während der Betriebs-saison und den kommenden Wintermonaten danken. Den Mitarbeiter/-Innen hinter den Kulissen sowie all jenen, die uns finanziell unterstützen.

Ich hoffe, dass wir uns im nächsten Jahr, sei es als Fahrgast oder als Mitarbeiter/-In gesund wiedersehen werden.

Jetzt, da wir kurz vor unserem Zwischenziel Gletsch/Wallis stehen, bitte ich Euch alle, nochmals alles daran zu setzen, dass wir auch wirklich im Jahr 2000 offiziell in Gletsch mit Dampfzügen einfahren können. Ich bitte Euch, das Ziel Gletsch nicht aus den Augen zu lassen, diesem Ziel vorläufig al-

les unterzuordnen, d.h. die eigenen Wünsche in den Hintergrund zu stellen, welche bei Erreichen des Zieles Gletsch, dank der zusätzlichen Einnahmequellen dann einfacher realisiert werden könnten.

Also Packen wirs an!
Alles Gute für die kommende Zeit.
Mit kollegialen Grüssen

Pascal Zenklusen

Nachfolgend unsere wichtigsten Adressen:

Verantwortlicher: Martin Lehmann
Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Reisedienst
Postfach 35
CH-3999 Oberwald/Wallis
Tel.: 027 / 973 33 73
Fax: 027 / 973 33 74

Verantwortlicher: Till Pütz
Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Prospektlager Deutschland
für Messen usw.
c/o Till Pütz
Hallesche Allee 14
D-76139 Karlsruhe
Tel.: ++49 721 9685905
(Anrufbeantworter)
Fax: ++49 721 9685906


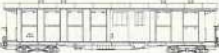



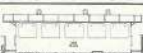



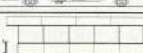
Verantwortlicher: Pascal Zenklusen
Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Betrieb & Marketing
Postfach 35
CH-3999 Oberwald/Wallis
Tel.: 027 / 973 33 75
Fax: 027 / 973 33 76

Achskilometer-Leistungen 1998 pro Wagen

Anzahl Einsätze (Strecke à 7 km Realp-Furka-Realp)

*weitere Typen-Skizzen siehe
«Rollmaterial der DFB»*

Art.-Nr. 2005 à Fr. 10.- Seite 29

Fahrzeugtyp	Einsätze	km-Leistung	Typenbild
ABD 4543	134	938	
ABD 4554 (neu)	161	1127	
AB 2420	5	35	
B 4233	164	1148	
B 2228	118	826	
B 2224	48	336	
C 2351	13	91	
C 2352	11	77	
C 2353	137	959	
C 2354	124	868	

Hans-Rudolf Fiechter aus Schöffland war bekanntlich Mitinitiant der Dampflok-Laternen-Konstruktion und -Produktion. Er hat das Projekt aufgenommen, Zeichnungen erstellt, Material beschafft und die Produktion einer ersten Serie mit weiteren Helfern gestartet. Seit einigen Jahren stellt eine kleine Gruppe von Mitgliedern der Sektion Aargau mehr oder weniger im Stillen die Produktion einer jährlichen Serie von ca. 20 Stück sicher (vergleiche Bericht im Infoheft 3/93, Seiten 17 ff). Leider hat sich Hans-Rudolf Fiechter aus der Laternenproduktion per 30.9.1998 zurückgezogen. Wir danken Ihn an dieser Stelle herzlich für die geleistete Arbeit und hoffen weiterhin, dass er uns mit Rat und Tat unterstützt. Da die Laternen wie schon erwähnt von Mitgliedern der Sektion Aargau hergestellt wird, lag es nahe, die Administration und Betreuung ebenfalls in unsere Sektion zu integrieren.

Bis heute sind die Lok-Laternen Nr.1...100 hergestellt und ausgeliefert worden. Die Nummern 101...120 sind derzeit noch in der Endmontage und werden Anfang 1999 ausgeliefert. Ein längerer Auslieferungsrückstand wird damit wettgemacht. Alle offenen Bestellungen können damit abgedeckt werden. *Da im Moment die DFB noch keine weiteren Lok-Laternen benötigt, stehen von dieser Serie ca. 8 Stück für den freien Verkauf zur Verfügung.*

Die Lok-Laterne stösst immer wieder auf Bewunderung bei den vielen Eisenbahnfans. Hohe Qualität der verwendeten Materialien, sorgfältige Verarbeitung und der aufwendige Finish rechtfertigen den Preis der Laterne. Sie eignet sich nicht nur als Verschönerung des eigenen Wohnzimmers (Umbaumöglichkeiten des Beleuchtungssystems 24 V= auf Anfrage), sondern kann

auch besondere Freude als Geschenk bereiten. Ein Vorschlag wäre z.B. zum runden Geburtstag, als Dankeschön für treue Dienstjahre im Beruf oder im Verein oder als Mitarbeitergeschenk an den Chef zum Firmenjubiläum.

Gesamthöhe	600 mm
Kaminhöhe	480 mm
Ø der Lampe	300 mm
Dicke Lampenteil	200 mm
Beleuchtungssystem	24 V=
Gewicht	6 kg



SFr. 1200.-

Foto P. Grünig

Bestellungen nehmen gerne die bekannten Verkaufsstellen von Souvenirartikeln in Realp, Gletsch, das Sekretariat VFB in Wiler oder direkt, Werner Beer, Gartenweg 8, CH-5034 Suhr, entgegen.

Sie erhalten danach eine Bestellsbestätigung mit Nennung des ungefähren Liefertermins. Die fertige Lok-Laterne wird grundsätzlich persönlich übergeben (kein Versand) und die Bezahlung erfolgt in bar oder mit Rechnung. Der Verkaufspreis be-

trägt nach wie vor SFr. 1200.-. Mit diesem Betrag werden die Herstellungskosten der Laterne gedeckt, der verbleibende Rest fließt in die DFB-Kasse.

Die Lok-Laternenbauer Heiri Ott, Roland Müller, Guido Schmid, Beat Stirnemann, Walter Böss und Werner Beer sind mit Freude am Werk und hoffen auf diese Art, ebenfalls zum Gelingen unseres grossen Projektes beizutragen.

Die Produktion wird fortgesetzt!

VFB-Mitglieder-Beitrag 1999

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

Einzelmitglied SFr. 50.- / DM 60.- / HFL 66.-

Familienmitglied SFr. 75.- / DM 90.- / HFL 99.-



HOTEL · RESTAURANT

Ihr Hotel für Aktivferien

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

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

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

!! Aktivwochen !!

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

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

Seit längerer Zeit bestehen Probleme an der Brückenkonstruktion am Objekt nach dem Tunnel II. Diese machten sich bemerkbar im nachlassen der Festigkeit des Brücken-Oberbaus. Dieser trogartige Teil, welcher das Bahntrasseee aufnimmt, zeigte «altersschwächen». Bereits im Spätherbst des letzten Jahres wurden die ersten Massnahmen zur Beseitigung des Problems eingeleitet.

In den Wintermonaten sind in der Werkstätte «Amsteg» die benötigten Beton-Fertigelemente durch AAM-Leute hergestellt worden. Die armierten, sorgfältig mittels wiederverwendbaren Formen hergestellten Brückenelemente mussten die erforderliche Festigkeit durch aushärten bis zum Einbau im Frühjahr erlangen.

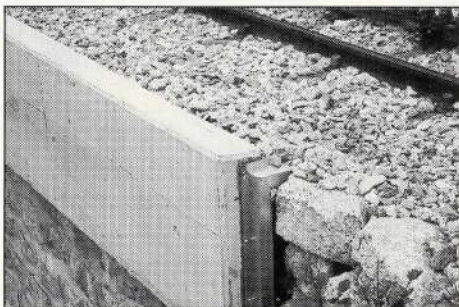
Der happigste Arbeitsanteil stand jedoch erst im Frühsommer bevor. Die desolate Brücke musste innert kürzester Zeit vor der Betriebsaufnahme der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ersetzt werden.

Das Frühjahr begann daher wie immer mit der Strecken-Schneeräumung. Kaum war die Strecke bis zur Steffenbachbrücke vom Schnee befreit, wurde seine «Aufrichtmannschaft» sowie alles benötigte Material nach oben transportiert und anschliessend die zu ersetzende Stein-Brücke hinter den Leuten abgebrochen. Der gesamte Brücken-Oberbau wurde abgetragen und für die Aufnahme der Beton-Fertigelemente vorbereitet, anschliessend die Elemente per Bahn auf die Baustelle transportiert und einzeln versetzt. Der sorgfältigen Verankerung in den Untergrund (zur Aufnahme der hohen Lasten) wurde vom Bauschef besondere Beachtung geschenkt.

Der entfernte Oberbau wurde wieder durch einbringen des Schotters, verlegen der Schwellen und Schienen sowie der Zahn-



stange rekonstruiert. Die sorgfältige Schotterung/ Stopfung und Ausrichtung der Geleise mit der Zahnstange ermöglichte nun eine sichere und unfallfreie Fahrsaison. Wer hat sich dieses Jahr bei der Fahrt auf die Furka an der neuen Brücke erfreut? Der gute optische Eindruck der Brücke ist durch die Oberflächenrenovation noch gesteigert worden. Dass die Arbeiten mit viel Liebe zum Detail ausgeführt sind, zeigen die Fotos. Auch Kleinigkeiten wurden nicht vergessen, das dokumentiert ein Foto vom oberen Anschluss am Brückenkopf. Die Arbeiten konnten dank dem massiven, konzentrierten AAM-Einsatz an der Furka-Bergstrecke durchgeführt werden. Nicht unwesentlich auch der Hinweis, dass der finanzielle Aufwand der Verein Furka-Bergstrecke übernahm. Die termingerechte Eröffnung der Betriebsaison 98 ist nicht zuletzt dem weitsichtigen Einsatz der Bauabteilung zu verdanken.



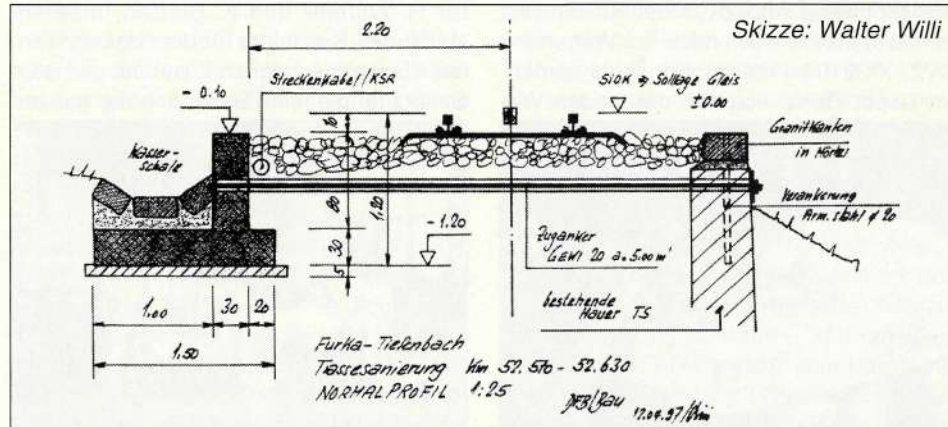
Bereits in einer früheren Ausgabe des Infoheftes durften wir Euch über das Projekt am Kilometer 52.600 informieren. Die nachfolgende Skizze soll nochmals das ursprüngliche Projekt zeigen (Baulänge ca 60 m). Während der Ausführung der Arbeiten musste durch zusätzlich auftretende Probleme eine wesentliche Projektänderung vorgenommen werden.

Die Schäden an diesem Streckenteil erwiesen sich beim «Auspacken» grösser als ursprünglich angenommen. Die Planung sah nur eine talseitige Mauer vor.

Bergstrecke zur Verfügung gestellt. Auch die Einsatz-Planung der Mitarbeiter, welche die Arbeiten ausführen, muss sorgfältig realisiert werden. Die Versorgung der Leute mit Material und Verpflegung muss sichergestellt und Wochen im Voraus bestellt werden.

Bedingt durch die Witterung musste die Arbeit auch in mehrere Abschnitte unterteilt werden.

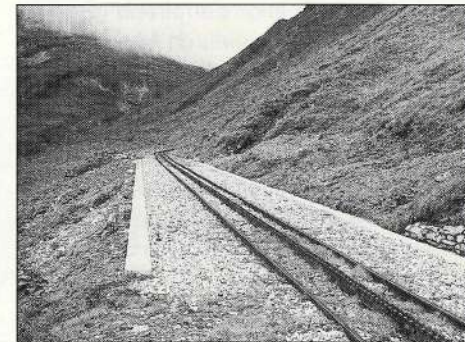
Nicht desto trotz sind die Arbeiten gegen Mitte des Jahres erfolgreich abgeschlossen worden. Das Ergebnis dieser Bemü-



Im Verlaufe der Arbeiten musste nun festgestellt werden, dass eine Konstruktion bestehend aus zwei Mauern mit dazwischen gespannten Ankern wesentlich stabiler und auch einfacher auszuführen war. Trotz des scheinbar höheren Aufwandes konnte der Kostenvoranschlag beinahe eingehalten werden.

Zu Beginn aller Arbeiten steht eine ausführliche Planung. Anhand der Terminvorgaben können die Vorbereitungsarbeiten fristgerecht ausgelöst werden. Enthalten ist auch die Bereitstellung der finanziellen Mittel. Diese wurden durch den Verein Furka-

hungen dürfen wir Euch mit nachfolgendem Bild dokumentieren.



In der Woche vom 3.-10. September 1998 leistete die Weiterbildungsklasse (WBK) Langenthal für die Abteilung Wagenunterhalt einen praktischen Einsatz in Realp. Die Klasse arbeitete unter der Leitung von den Herren Hugo Widmer und Kurt Blatter. Die 18 Schülerinnen und Schüler, verstärkt mit dem Küchenteam Elisabeth und Beat Schütz leisteten vorzügliche Arbeit in dieser Woche. Vorgesehen war, den beiden ehemaligen Güterwagen Gk 2605 (ex RhB 9005) und Gk 2618 (ex FO 4418) einen neuen Farbanstrich zu verpassen. Durch das motivierte Anpacken der Klasse (mit Lehrern) konnte auch noch der Wagen (ex BVZ) X 2919 komplett gestrichen werden. Im Depot Realp standen die beiden Wa-



gen bereit, um der Verjüngungskur unterzogen zu werden. Nach einer Begrüssung und kurzen Instruktion betreffend «Sicherheit und Unfallgefahr» durch Armin Brüngger, übernahm unser Mechaniker Hansruedi Schneider die Schüler und begann mit ihnen, zuerst mit dem zeitraubenden Abkratzen der alten, verwitterten Farbe. Mit allen möglichen Hilfsmitteln wie Spachtel, Drahtbürste, Stechbeitel, Schraubenzieher und Sonstigem rückten sie dem bisherigen, brüchigen Anstrich zu Leibe. Am dritten Tag war die Arbeit soweit fortgeschritten, dass die beiden Wagen mit

dem Grundanstrich versehen werden konnte. Die Schulklasse war derart motiviert an der Arbeit, dass sie kurzfristig beschlossen, einen dritten Wagen (Hochbordwagen X2919 ex BVZ Ek 2919) auch noch zu bearbeiten und zu streichen. Bis zum Mittwochabend waren alle drei Wagen gestrichen, beschriftet, das Depot sauber aufgeräumt, so, dass die Schulklasse am Donnerstag wieder in ihren gewohnten Schulalltag zurückkehren konnten. Das Wochenziel war mit dieser Leistung mehr als erfüllt. Zum Schluss Dank an die WBK-Klasse, die Leiter H. Widmer und K. Blatter, unserem Hansruedi Schneider für die Organisation, der Küchenmannschaft Elisabeth und Beat Schütz für die feine Bewirtung der ganzen



Gruppe, dem Zentralverein für die finanzielle Unterstützung (Verpflegung). Der Firma Sax Farben und Lacke in Zürich ein herzliches dankeschön für die erneut gratis zur Verfügung gestellten Farben. Die in neuem Glanz erstrahlenden drei Dienstwagen (Holzteile hellgrau, Metallteile dunkelgrau) bestärken gegen Aussen unser Bestreben nach Sicherheit, Qualität, Zuverlässigkeit, trotz der Komplexität, welche das Unternehmen DFB inzwischen erreicht hat. Der neu bemalte Zug ist nebenan auf seiner «Jungfernfahrt» abgebildet.

Fotos: A. Brüngger

Furka-Dampfbahn, Swiss Pass und viel Schweiz - auch eine unendliche Geschichte

Es begab sich im Jahre 1979, dass eine Gruppe damals noch junger deutscher Eisenbahnfreunde es wagte, mit der «Silberdistel», einem Viertage-Regionalabonnement für Graubünden, das Gebiet zu «durchschienen». Sie erkundete, ob wohl mehr Schweiz finanziell ertragbar sein könnte - mit Erfolg. Das war das Exempel, dem 1980 die grössere und damit schwierigere Probe folgte. Auch diese bestand Helvetien bestens.

1981, im letzten Jahr der alten Furka-Bergstrecke, wollten jene glorreichen Sieben unbedingt dabei sein. Die im Vorjahr schon bewährte «Schweizer Ferienkarte» machte es möglich. Tagelang erlebten sie das bewegende und erregende Schauspiel meist überfüllter Züge, die oft in Sichtabstand berg- und talwärts einander folgten. Das beängstigende Knarren, Knirschen und Stöhnen der Wagen - ob des schlechten Streckenzustandes - und die nicht zu schätzende Zahl japanischer Reisender.

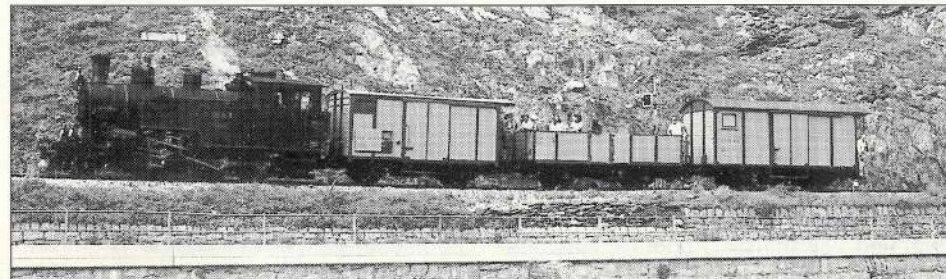
Die Dörfer Realp und Oberwald waren damals Eisenbahnfreunden kaum mehr bekannt, als Ein- und Ausfahrt des Furka-Basistunnels. Das änderte sich schlagartig, als sich 1982 die Kunde von einem Initiativkreis verbreitete und 1983 von der er-

folgten Gründung des «Verein Furka-Bergstrecke» die Meldung kursierte.

Zeitsprung in die Gegenwart

Die wiederbelebte Bergstrecke wächst, blüht und gedeiht aus dem Urner Urserental dem Walliser Goms entgegen. In Realp gibt es seit 1997 den DFB-Bahnhof (siehe Verein Furka-Bergstrecke-Mitteilungsblatt 4/97, Seite 13: «Jetzt isch es ä richtigi lisebahn»). Die Zeichen stehen gut, dass die Bergstrecke zur Saisonöffnung im Jahre 2000 bis Gletsch freigegeben wird. Bei derlei guten Voraussetzungen sollten deshalb noch einige Reiseveranstalter mehr die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in ihre Programme einbeziehen. Einzel- und Gruppenreisende sind da schon weiter und nutzen die in der Schweiz vielfältigen preisgünstigen Angebote für öffentliche Verkehrsmittel.

Jüngstes Erleben einer Nichtschweizer-Reisegruppe zeigt hier beispielhaft auf, welche interessante Möglichkeiten heutzutage der «Swiss-Pass», die ehemals «Schweizer Ferienkarte», vom Urserental und vom Goms aus in Tagesfahrten bietet: Von den 15 möglichen Reisetagen blieben, da für die weite An- und Heimreise je ein Tag benötigt wurde, 13 Tage übrig, die ebenso abwechslungs- wie kontrastreich waren, Natur, Kultur und Technik prächtig



miteinander kombinieren liessen:

1. Centovalli
2. Zermatt-Gornergrat
3. Lausanne
4. Lugano-San Salvatore
Locarno- Ascona- Brissago
5. Chur
6. Furka- Grimselpass, Meiringen- Spiez- Brig
7. DFB bis Tiefenbach, - Fussweg - Bus Oberwald, Airolo über Nufenenpass
8. Luzern, Vierwaldstättersee, Vitznau- Flüelen- Göschenen
9. Disentis-St.Moritz-Filisur
10. Lötschbergbahn-Thunersee
11. Gotthardpass-Luganer-See

12. Luzern-Brünigbahn
 13. Sustenpass-Talmuseum Andermatt
- Für reichlich eine Woche mehr wären Tagesprogramme möglich gewesen, auch über die Wanderwege entlang der und rund um die Furka-Bergstrecke.
- Und immer wieder sagen und bestätigen Schweiz-Urlauber und -Studienreisende gleich welcher Art und woher sie kommen: «Seitdem ich einmal in der Schweiz war, zieht's mich immer wieder hin, lässt's mich nicht mehr los!» - Gibt es schönere Anerkennung und besseres Dankeschön für das kleine feine Land mitten in Europa und die freundlichen uns stets hilfbereiten Menschen dort? Also Freunde ...

Am Fusse der Furka, im «Pöstli» zu Realp

Werner Wolters

... kommen sie von allenthalben zusammen, so wie es eine Tafel am Eingang des Friedhofs von Morcote vermerkt. Im «Pöschtl» sind es lebende, ja Lebendige im wahrsten Wortsinne: Junge - und Junggebliebene; «Reisende» und «Fronarbeiter», in der Schweiz so benannte ehrenamtlich tätige, hier solche, die an der Wiederherstellung der Furka-Bergstrecke unmittelbar mitarbeiten oder sonstwie dazu beitragen. Sie finden während der Bauzeit allabendlich zueinander beim gemütlichen «Hock» am runden Tisch im Hotel «Zur Post» in Realp. Sie sprechen, woher sie auch kommen, zumeist über die Eisenbahn, ob gross oder klein, im allgemeinen und im besonderen, vor allem aber über das Wiedergedeihen der Furka-Bergstrecke, nun im klassischen Dampfbetrieb. Auch über deren Zukunftsmöglichkeiten, -Aussichten und über vieles andere mehr. Über Länder, Leute, Bergsteigen und Höhenwandern, Pflanzen und Tiere, Orgelspiel und Volksmusik, Fondue-, Raclette- und Röstivariationen - über kleines und

grosses Weltgeschehen, kurz, über Gott und die Welt. Und sie erinnern sich und berichten über eigenes Erleben - nicht selten weltweites. Und sie träumen laut und vernehmlich, was sie täten, wenn sie könnten, wie sie wollten... Wenn hier und dort und überall mehr guter Wille wäre, miteinander auszukommen, bei allen natürlichen und vorgegebenen Unterschieden, Gemeinsamkeiten zu erkennen, um dann gemeinsam gesetzte Ziele zu erreichen. Die «Ritter der Pöschtl-Runde» halten dennoch und bescheiden diesen runden Tisch nicht für den Nabel der Welt - sie bleiben auf den Gleisen.

Was Hans Hofmann in seiner 1992 erschienenen, lesens- und liebenswerten Broschüre «Gletsch - Begegnungen an der jungen Rhone» auf Seite 21 hinweisend bemerkte, gilt, leicht abgewandelt, auch für die Pöschtl-Runde: In Bezug auf das Menschliche ist dieser Ort des Zusammenseins nicht zu überbieten, und obwohl es den Fernseher gibt, ist der «runde Tisch» weit wichtiger.

Gaststätten und Hotels

wo Fronarbeiter und Gäste viele gemütliche Stunden verbringen

Hotel Restaurant Glacier du Rhône 3999 Gletsch

Telefon 041 / 887 12 72

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



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

041 / 887 12 72
Restaurant
zum
«Bahnhof» 

Autoverlad
Furka-Oberwald

J. + W. Blöchlinger
6491 Realp

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



Pension Furka 

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche / WC, TV

HOTEL-RESTAURANT
TANNENHOF

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

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

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



Hotel Galenstock

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

Gletscher-Restaurant Belvédère

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

VFB-Mitglieder-Beitrag 1999

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

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

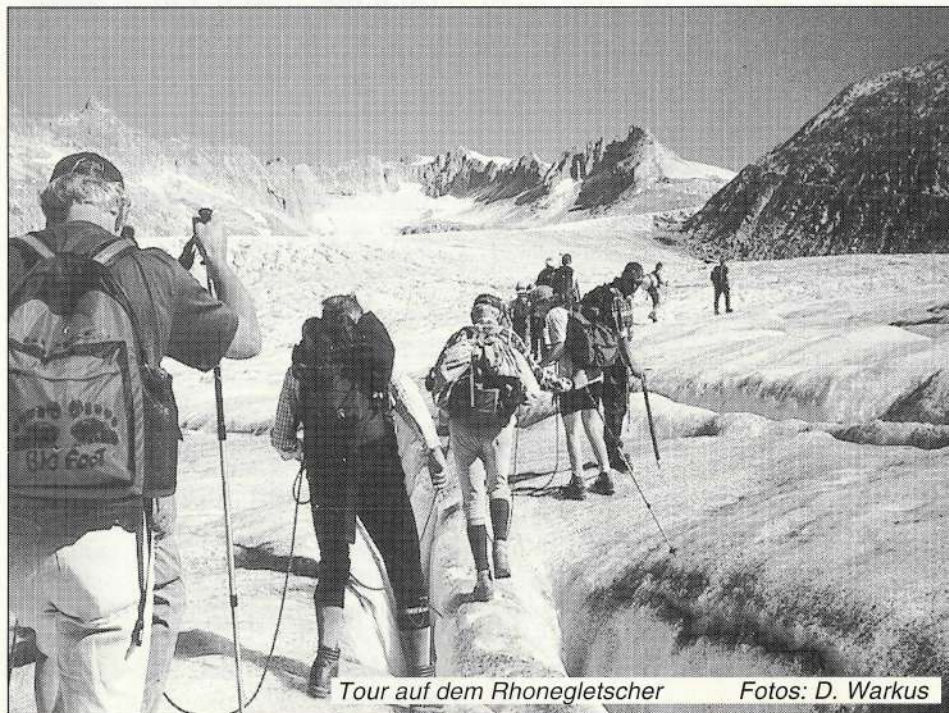
«Mit Volldampf zum Rhonegletscher»

Dieter Warkus

Von Stuttgart - «mit Volldampf zum Rhonegletscher» und zurück!

Die detaillierte Beschreibung dieses aussergewöhnlichen DFB-Wanderprogramms stiess bei unseren Wanderfreunden auf lebhaftes Interesse. Das Fazit: Eine 17-köpfige Wandergruppe unter der Leitung von Dieter Warkus (Sektion Stuttgart) unternahm vom 8. bis 10. August bei herrlichem Sommerwetter eine Bahnreise an die Furka. In Andermatt angekommen, ging es mit dem Taxi nach Realp, wo das DFB-2-Gespann bereits auf uns wartete. Viele liessen sich die Fahrt im offenen Wagen hinter der Lok nicht entgehen und bekamen dank Funkenflug, Hitze und Russ einen kleinen Vor-

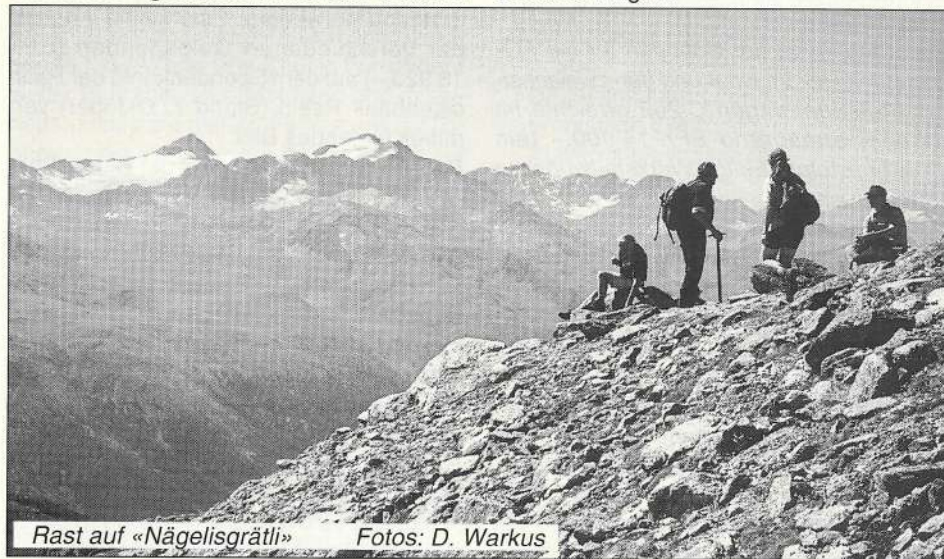
geschmack auf das «Fegefeuer». Der Aufstieg von der Station Furka zur Passhöhe war bald überwunden und nach einer schönen Wanderung auf dem Panoramaweg hatten wir den Rhonegletscher vor Augen. Nach einem zünftigen Apéro in der Eisgrotte wurden im altehrwürdigen Hotel «Belvédère» die Zimmer bezogen. Bei stimmungsvollem Sonnenuntergang genossen wir das hervorragende Abend-Menü. Am anderen Morgen starteten 12 Wanderer nach einem «währschaffen» Frühstück mit 2 Bergführern über den Rhonegletscher und das Näglisgrätli zum Grimselpass, während die Restgruppe über die alte Furka-Pass-Strasse und die Hungerberg-sesselbahn dem gemeinsamen Ziel «Hotel



Tour auf dem Rhonegletscher Fotos: D. Warkus

Furka» in Oberwald entgegenstrebte. Nach einem Bummel durch den Ort genossen wir frisch geduscht bei Familie Nanzer die bekannt gute Schweizer Gastronomie. Sicher hätten wir gerne noch mehr «Jubiläumswein» getrunken, aber am anderen

Seen und Täler erklärte), war dies für uns alle ein unvergessliches Erlebnis! Sicher werden einige unserer Gruppe der Furka-Dampfbahn treu bleiben, denn wir hatten von oben das Ziel «Gletsch 2000» stets vor Augen.



Rast auf «Nägelisgrätli» Fotos: D. Warkus

Morgen war das Frühstück ab 6.30 Uhr anberaumt, da wir gut gestärkt um 7.45 Uhr am Bahnhof in den Zug nach Andermatt einsteigen wollten. Dafür kamen wir ab Arth-Goldau in den Genuss, mit dem «Cisalpino» der Heimat entgegenschweben zu können.

Dank der hervorragenden Organisation durch Beat Moser, dem herrlichen Wanderwetter und unserem humorvollen Bergführer Konrad (der uns geduldig alle Berge,

Aber wir wollten auch anderen Bergfreunden zu diesem Erlebnis verhelfen und haben deshalb in Verbindung mit einer gesponserten Anzeige einen Bericht in «Schwaben Alpin» der Sektion Schwaben des DAV (Deutscher Alpenverein) gebracht. Das positive Echo sollte uns alle ermutigen, im nächsten Jahr auch in den Publikationen anderer DAV Sektionen und bei sonstigen Wandervereinen für die DFB-Wanderprogramme zu werben. Diese Aktionen sollen mithelfen, dank dem aussergewöhnlichen Umfeld für unsere Furka-Bergstrecke neue Freunde zu gewinnen. Und die Anfahrt natürlich mit Nostalgie und Dampf! Daher der Aufruf an alle Mitglieder, jetzt schon Kontakte zu den örtlichen Vereinen zu knüpfen und im kommenden Frühjahr intensiv zu werben!

Dieter Warkus, Robert-Mayer-Str. 1
D-70191 Stuttgart, Tel. 0711-257 65 69



Die Werkstatt Chur konnte während der Sommersaison benutzungsgerecht eingerichtet werden.

Der Kontostand der Spenden für die FO-Dampflok HG 3/4 Nr. 4 und den zweiachsigen Personenwagen C 202 erreichte im Oktober annähernd SFr. 14'000.– (ein grosser Erfolg!). Einige Werkstattwünsche stehen noch an.

Dank an die Spender

Allen, die in den vergangenen Monaten die Werkstatt Chur in materieller und finanzieller Weise unterstützt haben, gebührt unser aufrichtige Dank. Maschinen, Einrichtungen und Mobiliar sind der Werkstätte von mehreren Firmen geschenkt worden. Dieses Glück ist das Verdienst verschiedener Mitglieder der Sektionen Zürich, Ostschweiz und Graubünden. Sie haben bei Firmen, Handwerkern und Privaten Interesse, ja sogar Begeisterung für unsere Sache geweckt.

Der Erfolg des 4-seitigen Beihefters im Mitteilungsblatt 3/98 und die vorangehende Verteilung in den Kiosken Gletsch und Realp sowie an den Stationen Oberwald und Realp (FO und DFB) mag relativ be-

scheiden erscheinen. Für die Werkstätte Chur ist dieses Geld als Startkapital aber dringend notwendig. Eine kleine Analyse der verschiedenen Geldspenden (SFr. 13'923.–) auf dem Spendenkonto der Raiffeisenbank Realp (Stand 7. Oktober) vermittelt folgendes Bild:

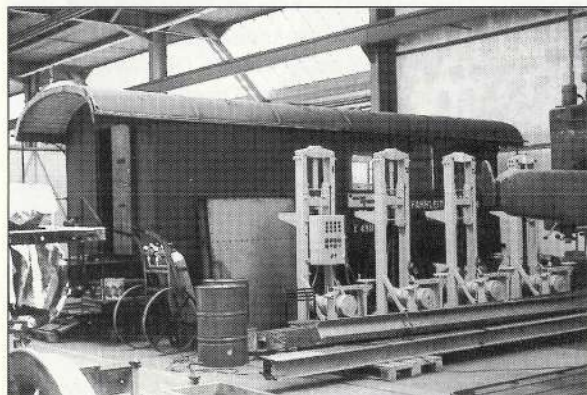
Bei 136 Einzahlungen liegt der Betrag über SFr. 100.– je Spender. Unter ihnen befinden sich auch Begeisterte aus Frankreich und Österreich. In Deutschland lagen am 16. September DM 650.– Spenden auf dem Konto.

Aus der Werkstatt

Die Überprüfung der Werkstatteinrichtung während des Sommers hat noch einige offene oder fehlende Gegenstände aufgezeigt. Unter anderen werden gesucht:

- Lünette zu Drehbank Oerlikon Typ DM 0a
- Hydraulische Werkstattpresse 50 t
- Neue Batterien zu Gabelstapler Lansing (Typ und Modell sind vor Ort abzuklären)

Mitteilungen bitte an die am Schluss aufgeführte Adresse. Die in der Ausgabe 3/98 gesuchte Sandstrahlanlage konnte durch die Initiative eines Mitgliedes gratis von einer Firma übernommen werden.



In der Werkstätte Chur steht auch der ex B.F.D. C202 ex FO X4911. Der Wagenkasten ist inzwischen vom Chassis abgehoben. Die Revisionsarbeiten können am Chassis beginnen und der Holz-Wagenkasten aufgearbeitet werden. Der als BD (2. Kl. mit Dienst- abteil) umzubauende Wagen wird bei der DFB unter der Bezeichnung BD 2502 laufen, die Nostalgiebezeichnung kann CF 271 lauten. *Foto: P. Grünig*

Ausblick

In der Wintersaison 98/99 beginnt die Demontage der FO 4 und des C 202. Die Revisionskosten für beide Fahrzeuge sind schwer abzuschätzen. Erst nach Zerlegung in die Einzelteile ist eine genaue Bewertung möglich.

Alle Leserinnen und Leser sind erneut aufgefordert, die Werkstatt Chur in Form finanzieller Beiträge zu unterstützen und mitzuhelfen, dass die beiden Fahrzeuge zur Eröffnung der Bahnstrecke nach Gletsch zur Verfügung stehen.

Für umfangreiche und zum Teil kostspielige Fremdarbeiten wie z.B. vermessen des Rahmens und dessen Lager (an der FO 4), bearbeiten des Rahmens, werden Direkt-sponsoren gesucht. Die Mithilfe in Form von Kontakten zu geeigneten Firmen ist sehr gefragt und willkommen.

Die Bank hat gegenüber dem Einzahlungsschein in der Ausgabe 3/98 die Anschrift geändert. Der bestehende Einzahlungsschein kann aber weiterhin verwendet werden. Die Kontoanschrift lautet neu:

Raiffeisenbank Urner Oberland
Postkonto 60-3263-3
Zu Gunsten Konto Nr. 19255.10
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Werkstätte Chur

Für alle Mitteilungen an die Werkstätte lautet die Adresse wie folgt:

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

LANDGASTHAUS NUSSBAUM

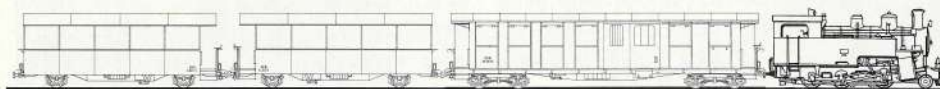
7205 Zizers Tel. 081 / 322 13 84

- RESTAURANT
- GARTEN
- ZIMMER



Magdalena Philipp

Dienstag Ruhetag



Anmeldetalon senden an:
DFB-Werkstätte Chur
Pulvermühlestrasse 20
CH-7000 Chur

Name: _____
Vorname: _____
Strasse: _____
PLZ / Ort: _____
Telefon G: _____
Telefon P: _____
Beruf: _____

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

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

Treffen «Aktiv-Mitarbeiter» der Sektionen

Bruno Rütli

Samstag 21. November 10.00 Uhr
Restaurant Neubühl, Winterthurerstr. 175,
CH-8057 Zürich (Irchel)

Bei der Niederschrift dieses Aufrufes (20.10.1998) ist nur der Termin und Ort sowie die Veranstaltungsart bekannt. Die Teilnehmer werden laufend rekrutiert. Deshalb suche ich in dieser Ausgabe des Infoheftes 4/1998 noch weitere Interessenten, die irgend «Etwas» beitragen möchten, dass wir mit unserer Dampfbahn möglichst bald in Gletsch einfahren und dann bis nach Oberwald kommen.

Diese Einladung ist an all jene Personen gerichtet, denen an der Streckeneröffnung nach Gletsch im Jahre 2000 etwas gelegen ist, und die den Verantwortlichen des VFB und der DFB ausserhalb eines offizi-

ellen Vorstand-Mandats aktiv helfen wollen, dieses sehr ehrgeizige, einzigartige Ziel zu erreichen. Sie hatten doch schon lange eine Idee, etwas für unsere Bahn zu tun. Nun, hier ist die Möglichkeit: melden Sie sich mit Ihrem Vorschlag bei uns, damit wir alle guten Ideen / Visionen zusammenstellen können. Denn wir haben nur noch wenig Zeit zur Verfügung, um unsere Aktionen zu formulieren und Ziele zu erreichen.

Möglicherweise haben sich einige bis zum Erscheinen des Infoheftes auch schon das erste Mal getroffen, und unsere Gedanken zum guten Gelingen unseres Vorhabens ausgetauscht. Ich möchte aber allen 7000 Mitgliedern unseres Vereins die Gelegenheit geben, sich zu melden. Deshalb dieser Aufruf.



Fährt bald anstelle eines Bauzuges ein Personenzug? Foto: Marcel Schuring (NL)

Um einer guten Idee loszuwerden genügt auch schon ein kurzer Brief, wenn Sie nicht auch noch an eine Versammlung kommen können. Ich werde mich als Projektleiter bemühen, alle guten Vorschläge erfolgreich umzusetzen. Ich bin mir bewusst, dass ich mir mit dieser Aufgabe sehr viel Arbeit aufbürde, aber das ist mir die «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» wert. In diesem Sinne zähle ich auf Eure Mitarbeit und Engagement.

Mit diesem Aufruf für «aktive Mitarbeit» im Ideenbereich möchte ich gleichzeitig daran erinnern, dass ich an der Generalversammlung der DFB in Andermatt im Juni 1998 zur Spendenaktion aufgerufen habe. Leider ist bis heute noch gar nichts in dieser Richtung geschehen. Deshalb erinnere ich alle nochmals, endlich etwas zu unternehmen. Im Infoheft 3/1998 auf Seite 22 ist mein Aufruf abgedruckt. Verlangen Sie bei Ihrem VFB-Sektionspräsidenten unseren Werbetext. Mit diesem gehen Sie zu den Zeitungsredaktionen der Region und bitten diese, für unsere Dampfbahn eine grosse Gratisreportage zu veröffentlichen. Zeitungen sind auch dazu da, durch gute

Reportagen jemandem zu helfen, auch wenn unsere Bahn nicht im Einzugsgebiet der betreffenden Zeitung liegt. Wir sind alle in der Schweiz dafür verantwortlich, dass der Dampfbahn geholfen wird, nicht nur die Urner und die Oberwalliser. Das nennt sich Solidarität, auch wenn wir weit weg von unserer Dampfbahn wohnen.

Haben Sie dazu noch Fragen oder gute Vorschläge, so lassen Sie es uns wissen. Alle Aktionen tragen zur Förderung bei, gleich welcher Art, sie wird etwas Bewirken, damit weitergebaut werden kann. Dauernde Stänkerer und Meckerer bringen uns keine Schwelle näher zum Ziel; im Gegenteil, sie schaden der Sache! In diesem Sinne glaube ich, mit unseren Hilfsaktionen, der Geldsammlung und verschiedenen Aktivitäten in diesem Winter doch bis zur nächsten Saisonöffnung viel Gutes für unsere Bahn zu leisten.

Meine Adresse:

Bruno Rütli,
Wilerstrasse 192, CH-9230 Flawil
Tel. P 071 393 68 68 (abends)
Fax G 071 380 06 65

Rückblick auf die Logistik Gletsch 98

Peter Grünig

Anhand der ausgeteilten Fragebogen an die Bauleiter der beteiligten Sektionen kann bestätigt werden, dass im Grossen und Ganzen die neue Organisation gut angefallen ist. Kleinen individuellen Wünschen kann aber auch in Zukunft nicht entsprochen werden.

Verbesserungsbedürftig ist sicher die Koordination der Lebensmitteleinkäufe. Die Kurierdienste von Heinz Haueter wöchentlich (oder sogar mehrmals) sind nicht sinnvoll und nicht akzeptabel. Auch die Bestellung der Waren bei den örtlichen Betrieben müssen wir nochmals überdenken. Es kann

nicht angehen, dass Gruppen Waren bestellen und diese aus irgendwelchen Gründen nicht beziehen und nicht bezahlen! Die nachfolgenden Gruppen müssen dann die Suppe auslöffeln und im sprichwörtlichen Sinne «die Zeche bezahlen». Wir wollen auch in Zukunft mit den ansässigen Bewohnern ein gutes Verhältnis pflegen. Also bitte ich alle, den Leuten gegenüber ein wohlwollendes Verhalten entgegen zu bringen. Unterkunftsmässig sind bessere Absprachen der Belegung (Depot / Station) noch möglich. Man muss miteinander reden! Das gilt übrigens generell für alle: DFB/VFB

VFB-Einteilung Bauwochen 99 (Anmeldungen) P. Grünig

Woche	Datum	VFB-Sektion / Tel.	Verantwortlicher	komplett = X
20R	17.05.-22.05.			
21R	24.05.-29.05. 24.5. Pfingst-Montag			
22R	31.05.-05.06.			
23R	07.06.-12.06.			
24	14.06.-19.06.	Rhein-Main 06021 / 266 53	Ralf Kaufmann, Schwabstrasse 5 D-63739 Aschaffenburg	
25	21.06.-26.06.	Nordwestschweiz 0041 / 61 / 461 2758	Schaub Andreas, Hölenbachweg 36 CH-4132 Muttenz	
26	28.06.-03.07.	Ostschweiz 0041 / 71 / 411 7731	BrunoENZler, Zielweg 5 CH-8580 Amriswil	
27	05.07.-10.07.			
28	12.07.-17.07.	Aargau 056 624 17 57	Ernst Brunschweiler, Tannenweg 3 CH-5605 Dottikon	
29	19.07.-24.07.	Berlin-Brandenburg 03303 / 404 769	Axel Schiele, Thälmannstr. 2 D-16556 Borgsdorf	
30	26.07.-31.07.	Ungarn 0036 1 3673 008	Gusztav Gulyas, Apatutca 6. H-1033 Pudapest	
31	02.08.-07.08. So 01.08. Feiertag	Norddeutschland 0040 / 598 072	Oliver Racine, Am Hasenberge 37 D-22335 Hamburg	
32	09.08.-14.08.	Schwaben / Ulm 08282 / 5668	Bernd Hillemeier, Galgenberg 22 D-86381 Krumbach	
33	16.08.-21.08. So 15. Mariahimmelf.	Stuttgart 07121 / 321 085	Wolfgang Hackel, Sickenhäuserstr. 103 D-72760 Reutlingen	
34	23.08.-28.08.	Holland 0031 / 343 745 722	Robert Janzen, In de West 20 NL 3958 GC Amerongen	
35	30.08.-04.09.	Holland 0031 / 343 745 722	Robert Janzen, In de West 20 NL 3958 GC Amerongen	
36	06.09.-11.09.	Sektion Bern 032 / 665 23 25	Bollinger Peter Blumenweg 18, CH-3315 Bätterkinden	
37	13.09.-18.09.	Nürnberg 0911 / 814 7425	Volker Kabisch, Neptunweg 9 D-90471 Nürnberg	
38	20.09.-25.09. So 19.9. Eidg. Bettag	Rhein-Neckar 06221 / 168 333	Alexander Ehrhard, Eisenlohrstr. 8 D-69115 Heidelberg	
39	27.09.-02.10.			
40R	04.10.-09.10.			
41R	11.10.-16.10.			
42R	18.10.-23.10.			
43R	25.10.-30.10.			
44R	01.11.-06.11. Mo 01.11 Allerheiligen			

R = Einsatzort Realp!
Beachte: Sehr wichtig ist, dass auch die Samstags-Einsätze (Tageseinsatz) voll belegt werden!

Anmeldeformular freiwilliger Einsatz Saison 99 P. Grünig

Name Vorname

Strasse PLZ / Ort

Tel. / Fax Beruf / Tätigkeit

Jahrgang Pkw-Führerschein ja nein

Anmeldung für folgende Aufgabenbereiche: (Gewünschtes bitte ankreuzen)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1 Informations-Kiosk Realp ¹⁾ | <input type="checkbox"/> 4 Informations-Kiosk Gletsch ³⁾ |
| <input type="checkbox"/> 2 Barwagen Realp ¹⁾ | <input type="checkbox"/> 5 Logistik Gletsch Depot ⁴⁾ |
| <input type="checkbox"/> 3 Samstag-Einsatz Realp ²⁾ TnTE
TnTE = Teilnehmer Tages-Einsatz | <input type="checkbox"/> 6 Samstag-Einsatz Gletsch ⁴⁾ TnTE |
| | <input type="checkbox"/> 7 Bauwoche Wallis ⁴⁾ (Einzelmeldung) |

Termin: Woche-Nr. vom . bis . 99

Alternative: Woche-Nr. vom . bis . 99

Unterkunft / Verpflegung: (Gewünschtes bitte ankreuzen)

Privat (ohne Kostenfolge für VFB/DFB ¹⁾) ²⁾	Unterkunft:	Verpflegung:
Stationsgebäude Gletsch ³⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Depot Gletsch (Massenunterkunft), Sektionen VFB ⁴⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bisherige geleistete Baueinsätze / Jahr:

Ort / Datum: Unterschrift:

Für den gleichen Termin ist Frau / Herr aus
angemeldet für Einsatz im Kiosk Realp [] / Barwagen Realp [] / Kiosk Gletsch []

Bitte Bedingungen, Hinweise und Gewässerschutzmerkblatt für 1999 beachten!
Anmeldungen laufend an folgende Adresse:

Für die Schweiz / Deutschland / Niederlande:

Position 1 - 7
Herr Pfändler Fritz
Schwalbenstrasse 26 B
CH-9200 Gossau
Tel. 0041 / 71 / 385 58 40 (abends)

Teilnehmer, welche eine Privatunterkunft buchen (Camper / Hotel etc. zu eigenen Lasten), bezeichnen die Anmeldung mit einem grossen P!

Grundsätzliches

Neuer wesentlicher Punkt ist, dass die Baugruppen-Verantwortlichen in der neuen Saison 99 in der Vorwoche ihres Kommens mit Walter Willi die Arbeiten und den Treffpunkt (und Termin) telefonisch absprechen. Die Anmeldestelle für alle Baueinsätze und für alle Länder ist Pfändler Fritz in der Schweiz (Tel. P 0041 / 71 / 385 58 40).

Ein Auto steht nächsten Sommer nicht mehr zur Verfügung. Das bisherige wurde aus dem Verkehr gezogen. Wenn sich etwas ändern würde, werden wir uns melden. Die Baugruppen planen aber ihren Einsatz ohne DFB-Fahrzeug.

Die Lebensmittelvorräte werden in gleicher Weise bereitgestellt. Mit dem Bezug von Leistungen von anderen Partnern werden wir eine straffere Lösung einführen (Brot / Milch etc.).

Neu wird ein Telefon im Depot installiert. Ein Fax / Anrufbeantworter steht neu auch im Stationsgebäude zur Verfügung. Die Kioskbetreuer werden vermehrt auch telefonische Arbeiten verrichten müssen (Auskünfte, Meldungen weiterleiten, Fax vermitteln, Materialbestellungen aufgeben etc.).

Details werden den Zuständigen zugestellt. Die gewünschten Adressen und Telefonnummern waren immer in Gletsch vorhanden. Offenbar waren nicht alle informiert, wo diese zu finden waren. Wir werden einen Ordner im Depot und im Stationsgebäude einrichten. Auch eine topografische Karte wird verfügbar sein.

Der Lebensmitteleinkauf in der Schweiz ist für unsere ausländischen Freunde problematisch, betreffend den hohen Preisen. Abhilfe könnte der Einkauf in der Heimat bringen. Zollformalitäten für die Einreise in die Schweiz beachten.

Die Vorratshaltung der Lebensmittel und

des Verbrauchsmaterials ist ständig zu überwachen. Die Nachlieferung ist frühzeitig zu verlangen.

In der Küche sollten gegen Saisonende keine Grosspackungen mehr geöffnet werden.

Personal

Sehr wichtig ist die restlose Belegung der Samstageinsätze zusammen mit den ständigen Mitarbeitern. Nur so ist gewährleistet, dass Gletsch erreicht werden kann. Bauwochen und Weekend werden laufend durch Einzelmeldungen aufgefüllt. Darum sofort mit Namen die Gruppen melden.

CD über unsere Dampfbahn

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

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



Art.-Nr S 2212

DanMark
featuring
JASMIN



Sfr. 10.-

Anzahl	Artikel-Nr.	Bezeichnung		Preis SFr.
.....	S 2202	DFB-Taschenuhr mit Kette, mechanisch	neu	129.-
.....	S 2212	CD Single «Mir riited uf d'r DFB»	neu	10.-
.....	S 1999	Kalender 99		12.-
.....	S 2003	Basisinformation über die Furka-Bergstrecke		5.-
.....	S 2004	Dienstvorschriften BCm 21/22 (1928)		10.-
.....	S 2005	Rollmaterial der DFB (Verzeichnis)		10.-
.....	S 2006	Geschichte der Lokomotiven 1-10 Furkabahn		22.-
.....	S 2011	B1: Realp Installationsplatz		8.-
.....	S 2012	B2: Wilerbrücke		8.-
.....	S 2013	B3: Alt Senntum-Stafel-Tunnel		8.-
.....	S 2014	B4: Steffenbachbrücke		8.-
.....	S 2014.1	B4.1: Bewegliche Brücke Steffenbach, Anleitung 1926		8.-
.....	S 2015	B5: Station Tiefenbach		8.-
.....	S 2016	B6: Furkareuss- und Siedelenbachbrücke		8.-
.....	S 2017	B7: Station Furka		8.-
.....	S 2018	B8: Scheiteltunnel 1874 m		8.-
.....	S 2019	B9: Station Muttbach Belvédère		8.-
.....	S 2020	B10: Muttbach Unterführung (Projektstudie)		8.-
.....	S 2021	B11: Die Bahnanlage Gletsch		8.-
.....	S 2022	B12: Rhoneviadukt, Kehrtunnel, Notbrücke		8.-
.....	S 2023	B13: Lammenviadukt		8.-
.....	S 2024	B14: Oberwald Installationsplatz		8.-
.....	S 2030	B1-8: Serie Uri		52.-
.....	S 2031	B9-14: Serie Wallis		40.-
.....	S 2044	Lithographie «Weisshorn», Format A3 mit Rahmen		29.-
.....	S 2046	Broschüre: Pässefahrt		8.50
.....	S 2047	Broschüre: Glacier-Express		10.-
.....	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 2056	Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen		45.-
.....	S 2057	Elektrische Strassenbahnen im Kanton Zug		45.-
.....	S 2058	Elektrische Bahn Locarno-Ponte Brolla-Bicinasco		45.-
.....	S 2059	Elektrische Traktion am rechten Thunerseeufer		45.-
.....	S 2060	Elektrische Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim		45.-
.....	S 2061	Trambahn der Stadt Luzern		45.-
.....	S 2062	Elektrische Bahn Wohlen-Meisterschwanden		45.-
.....	S 2063	Talbahn Arth-Goldau		40.-
.....	S 2064	Regionalverkehr Bern-Solothurn (Band 1)		49.-

.....	S 2065	Schnellzuglokomotive Ae 4/7	19.-
.....	S 2066	Zahnradlokomotive He 2/2	19.-
.....	S 2072	Geschichte des Landes um die Furka	27.50
.....	S 2073	Goms, Land an der jungen Rhone	59.-
.....	S 2074	Goms, eine Bergregion behauptet sich	49.-
.....	S 2075	Das Salondampfschiff Blüemlisalp	47.20
.....	S 2077	Bahnsaga Schweiz, Jubiläumsbuch (D)	78.-
.....	S 2079	Bahnsaga Schweiz, Jubiläumsbuch (I)	78.-
.....	S 2081	Gästeinformation	2.-
.....	S 2082	Die Furka (Louis Carlen)	17.40
.....	S 2083	Gletsch, Begegnung an der jungen Rhone	7.-
.....	S 2090	Die Aufarbeitung der Loks HG 3/4 der DFB	39.-
.....	S 2091	Konzessionsgesuch DFB	22.-
.....	S 2121	Loki-Wecker, ohne Batterie	65.-
.....	S 2123	Kravatte weinrot, Signet silber	29.-
.....	S 2124	Kravatte bordeauxrot, gestreift	29.-
.....	S 2125	Designkravatte smaragdgrün	29.-
.....	S 2126	Rucksack DFB	15.-
.....	S 2128	Stoffsignet DFB	5.-
.....	S 2129	Feuerzeug, blau, Logo und Schriftzug	2.50
.....	S 2130	Kugelschreiber mit Schriftzug	2.-
.....	S 2131	Kugelschreiber chrom mit Schriftzug	5.-
.....	S 2132	Foulard marine/gelb mit Signet	49.-
.....	S 2133	Flügelrad (Uniformschmuck)	5.-
.....	S 2134	DFB-Pin (Kokarde für Dienstmütze)	5.-
.....	S 2135	Rahmen für 300er Aktie	25.-
.....	S 2136	Rahmen für 200er und 500er Aktie	25.-
.....	S 2137	Rahmen für 100er, 250er und 400er Aktie	25.-
.....	S 2138	Schlüsselanhänger mit Chip rot	6.-
.....	S 2139	Schlüsselanhänger mit Chip blau	6.-
.....	S 2140	Zippo Feuerzeug mit Logo	69.-
.....	S 2141	Post-it Block mit Logo und Schriftzug	2.-
.....	S 2200	Briefbeschwerer (Schienenstück) geätzt	15.-
.....	S 2201	Herrenarmbanduhr, Datum, Lederband	79.-
.....	S 2206	Taschenmesser rot mit Schriftzug	39.50
.....	S 2207	Weingläser DFB-Signet blau	5.-
.....	S 2209	Notbremse rot (Korkenzieher)	2.-
.....	S 2210	Musikkassette von Michel Villa	10.-
.....	S 2211	Sammelmappe für Infoheft	5.-
.....	S 2213	Schlüsselanhänger blau, DFB-Signet gelb	2.50
.....	S 2215	Holzzug mit DFB-Beschriftung 55 cm	69.-
.....	S 2216	Holzzug mit DFB-Beschriftung 125 cm	120.-
.....	S 2217	Keramiktasse mit Furkahorn	45.-
.....	S 2218	Tasse mit Zug (Fotoaufdruck)	15.-
.....	S 2221	Fahne weiss, mit VFB-Signet	98.-
.....	S 2222	Regenschirm rot/weiss, mit VFB-Signet	18.-
.....	S 2223	Regenschirm blau/weiss, mit DFB-Signet	18.-
.....	S 2228	Schildmütze rot, mit VFB-Logo weiss	6.-

.....	S 2229	Schildmütze blau, mit DFB-Logo gelb	6.-
.....	S 2300...	Pin diverse	1.- / 2.-
.....	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, sitzend, mit Fass, 19 cm	19.80
.....	S 2507	Bernhardiner, sitzend, mit Fass, 13 cm	14.-
.....	S 2509	Kuh, Swiss-Edelweiss	14.-
.....	S 2511	Appenzeller-Hund, 19 cm	19.80
.....	S 27xx	T-Shirt div. Grössen + Farben marin/weiss meliert	.-
.....	S 27xx	Sweat-Shirt div. Grössen + Farben marin/weiss meliert	.-
.....	S 4002	Puzzle 2: Dampfzug DFB 1 (K16)	5.-
.....	S 4005	Puzzle 5: Dampflok FO 4 (K19)	5.-
.....	S 4006	Puzzle 6: Lokparade (K15)	5.-
.....	S 4007	Puzzle 7: FO-Zug in Schöllenen (K37)	5.-
.....	S 4011	Puzzle 11: 143-teilig, Personenzug mit Dampflok 2	19.80
.....	S 4012	Puzzle 12: 143-teilig, Wasserkran mit Dampflok 2	19.80
.....	S 4013	Puzzle 13: 143-teilig, Dampflok 6 vor Scheiteltunnel	19.80
.....	S 4014	Puzzle 14: 143-teilig, Dampflok 2 mit Fahnen	19.80
.....	S 6001	Video 1: Back to Switzerland	68.-
.....	S 6003	Video 3: Führerstandfahrt HG 3/4	10.-
.....	S 6004	Video 4: Mit Dampf ab Realp (Koller)	40.-
.....	S 6005	Video 5: Eigentlich war's nur Schrott	39.-
.....	S 6006	Video 6: Dampfbahn Furka-Bergstrecke	59.80

Achtung: Alle Medaillen und Schlüsselanhänger mit Medaillen: Vietnam, Steffenbach- / Wilerbrücke, Weisshorn. Ausführung: Gold / Silber **neu nur noch SFr. 5.-**

Verkaufs- und Lieferbedingungen:

Alle Preise inkl. MWSt. Die Auslieferung erfolgt gegen Rechnung zuzüglich Porto und Verpackungskosten. Die Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlungsträger in DM. Alle Artikel nur solange Vorrat.

Name: Vorname:

Adresse: PLZ/Ort:

Datum: Unterschrift:

Telefon für allfällige Rückfragen:

Bestellungen einsenden an: (Tel. / Fax 032 / 665 11 24)
Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Souvenirhandel, Postfach 49, CH-3428 Wiler b. U.

Neu - rechtzeitig auf Weihnachten!

Die DFB-Taschenuhr mit Kette

- dem grossen «SBB-Vorbild» von anfangs diesem Jahrhundert im Detail nachempfunden
- mit rückseitiger Gravur der HG 3/4 und «DFB»
- mit mechanischem Werk, 18 Rubis
- zweifarbigem Ziffernblatt (schwarz/rot) und
- zentralem, rotem Sekundenzeiger

Die Abbildung entspricht in der Grösse (Ø 50 mm) und Formgebung der angebotenen Uhr - nicht aber das Zifferblatt, welches leider bei Drucklegung noch nicht verfügbar war - in Wirklichkeit sieht sie noch besser aus!

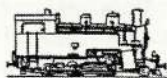
Spezial-Weihnachtsangebot nur SFr. 100.-

(plus Porto und Verpackung)

Die DFB-Taschenuhr mit Kette ist das ideale Weihnachtsgeschenk!

Bestellen Sie rechtzeitig!

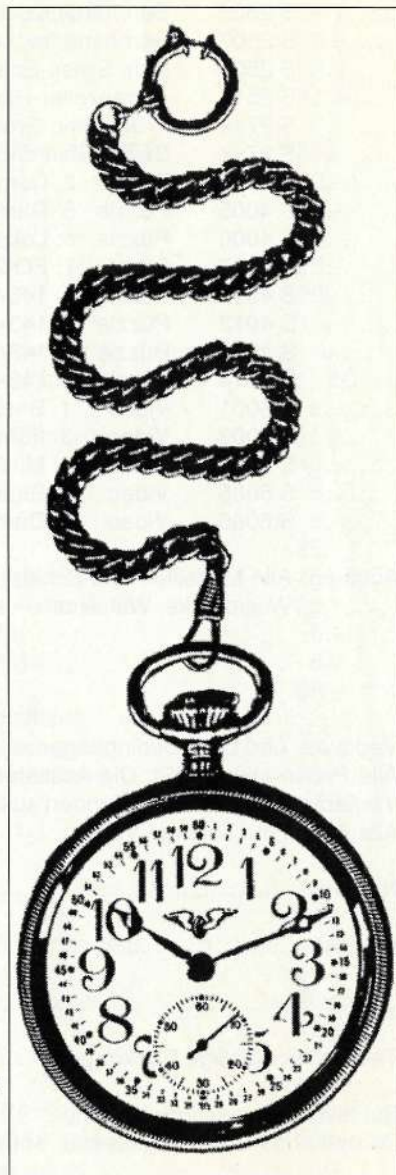
(Gravur auf Rückseite)



DFB

Art.-Nr S 2202

Abbildung:
1:1 Grösse



Die Halle in Kirchberg ist uns auf Ende Jahr 98 von AAM-Projekt vorsorglich gekündigt worden (neue Verträge). Alle Projekte müssen im Kant. Bern durchschnittlich um 20 % günstiger werden. In der «Hochkonjunktur» beschäftigten wir bis max. 5 Erwerbslose gleichzeitig. Ab 9. Juli 98 waren keine Erwerbslose mehr verfügbar (sie waren im Zwischenverdienst, Ausgesteuert, der Sommer stand vor der Tür), oder für unsere anspruchsvollen Arbeiten nicht geeignet (ohne ständig anwesenden Vorarbeiter). Unser ehemaliger Mitarbeiterstab der Roll-

materialgruppe Bern (mehrheitlich Pensionierte z.T. über 70-jährig), hat sich mit dem Umzug von Deisswil nach Kirchberg gänzlich zurückgezogen. Massgeblich beigetragen haben zu dieser Entwicklung Probleme mit der Mentalität der Erwerblosen, die Verkehrslage / Standort Kirchberg (fehlende öffentliche Verkehrsmittel), geringes Interesse von Seite der Sektion Bern. Die Mehrfachbelastung des Projektleiters hat die Grenzen aufgezeigt. Gleichzeitig erstellte er die neuen Konstruktionszeichnungen (für den Wagenkastenneubau in Biel)



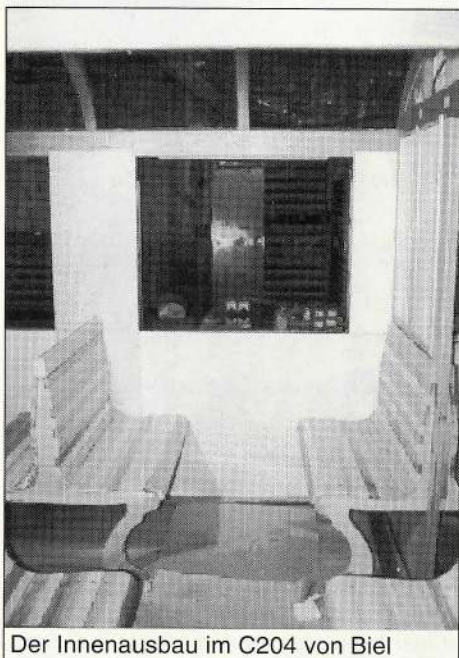
Der Wagenkasten C204, das Wagen-Dach ist hier teilweise montiert Foto: P. Grünig

erteilte Arbeitsanweisungen in Kirchberg inkl. Materialbeschaffung oder bot techn. Unterstützung vor Ort in Biel.

Bei verschiedenen Berner-Teilnehmern führte dieser Zustand zu wiederkehrenden Motivationsproblemen. Die mehrmals zugesicherte Arbeitsunterstützung unterblieb aber auch nach mehrmaligen Rückfragen. Dies führt zur heutigen Situation:

Das Chassis ist zu ca. 65 % revidiert. Der Neubau des Wagenkastens zu ca. 55 % (der Teufel steckt bekanntlich im Detail). Wenn wir die Hallenmiete ab 1.1.99 selber tragen müssen (VFB), ist der Betrag für eine Lagerhalle nicht tragbar (an der Motivation der Mitglieder ändert sich langfristig nichts). Zudem wird meine Verfügbarkeit im ersten Halbjahr 99 aus med. Gründen eingeschränkt sein.

Der «Service Club Kivani Biel» (Hr. Gasser), Sponsor des C204, investierte mehrere 10'000.- Franken in den Wagenkasten-neubau in Biel / bzw. in Pieterlen. Die



Der Innenausbau im C204 von Biel

ca. 15 Leute aus dem Kivani-Team haben in der Zeit von ca. 130 Abenden ca. 2000 Stunden investiert! Herr Gasser gelang am ersten Standort bei der Firma Posalux SA eine Fristverlängerung.

Am zweiten Standort hat inzwischen das Baugeschäft Reifler & Guggisberg Bau AG Eigenbedarf für die belegte Hallenfläche ab W 48 in Pieterlen gemeldet (Baustellenräumung). Das veranlasste den DFB-Wagenchef A. Brüngger zum Handeln. Mit der Sektion Aarau wurde man einig (Aellen / Beer). Der Wagenkasten ist ab Pieterlen am Donnerstag 19. November in die Halle Aarau zu verschieben (ist inzwischen erfolgt). Die Sektion Aargau wird sich grundsätzlich weiter ausschliesslich seinem neuen 4-Achser-Projekt widmen.

Unser Chassis hätte eigentlich eine Woche vorher nach Aarau verbracht werden sollen. An einer kleinen Kriesensitzung am 5. November in unserer Werkstatt in Kirchberg haben sich aber der Präsident Peter Bollinger und Kassier Lüdi Hansrudi für die Fertigstellung in Bern ausgesprochen. Sie argumentierten, sie hätten 2 neue junge Mitglieder aus der Region, die bereit sind, am Samstag am Wagen mitzuarbeiten. Auch die Frist bis ende Februar 99 sei realistisch, die noch auszuführenden Arbeiten gemeinsam zu erledigen. Der Arbeitseinsatz nach Aarau käme nur bedingt in Frage. Die Werkstatt wird demnach auf Wusch oder Voranmeldung Di / Do / Sa betrieben. Unterstützung haben wir zusätzlich durch H.-R. Schneider erhalten, der uns einige wertvolle Informationen und Kniffe verraten hat. Zudem können wir eine Drehbank der Firma Leuenberger in unmittelbarer Nähe mitbenützen. Das Bolzendrehen kann also sofort beginnen.

Der Wagenkasten (und das Chassis) könnte in Aarau mit Leuten aus der Churer-Gruppe (ZH, ICH, OCH) und den Leuten aus Bern beendet werden (Einblecharbeiten: Dach, Wände). Die Fertigstellung muss in

Aus dem Zentralvorstand VFB (ZV)

Der Zentralvorstand VFB hat an seiner Sitzung vom 07.11.1998 folgende Beschlüsse gefasst:

Infobus

Der ZV hat beschlossen, den Infobus zu einem symbolischen Betrag an einen Interessierten abzugeben. Zu gegebenem Zeitpunkt werden wir weiter informieren.

Revision Zentralstatuten 99

Der ZV hat den Entwurf beraten und wird diesen an die Sektionen zur Vernehmlassung abgeben.

Wir erwarten allfällige Änderungswünsche bzw. Ergänzungen bis zum **10.12.1998** (VFB Postfach 20, CH-3428 Wiler) zurück. Später eintreffende Wünsche können leider nicht mehr berücksichtigt werden. Die Sektionen in Deutschland und Holland erhalten den Entwurf anlässlich des Kranichsteiner-Treffens überreicht, den Sektionen in der Schweiz wird er zugestellt. Die Frist ist relativ kurz bemessen, doch möchten wir diese Arbeiten zügig vorantreiben.

Sektionszuständigkeit im ZV

Die einzelnen VFB-Sektionen haben ab sofort einen Ansprechpartner im ZV, der/die für alle Belange betreffend «seiner / ihrer»

Sektion zuständig ist.

Nachfolgend die Zuteilung wie an der ZV-Sitzung vom 07.11.1998 vereinbart:

<i>Sektionen:</i>	<i>Ansprechpartner/in:</i>
Aarau	Albisser Bruno
Bern	Haueter Heinz
Gotthard	Albisser Bruno
Graubünden	Haueter Heinz
Innerschweiz	Abegg Alice
NW-Schweiz	Carlyle Christopher
Ostschweiz	Abegg Alice
Romande	Chopard Claire
Solothurn	Grünig Peter
Wallis	Chopard Claire
Zürich	Fränsing Claudia

Holland	Fränsing Claudia
Berlin	Abegg Alice
München	Haueter Heinz
Norddeutschland	Grünig Peter
NR-Westfalen	Fränsing Claudia
Nürnberg	Grünig Peter
Rhein-Main	Carlyle Christopher
Rhein-Neckar	Fränsing Claudia
Schwaben	Carlyle Christopher
Stuttgart	Albisser Bruno

Selbstverständlich bleibt die Gesamtverantwortung beim ZV, doch soll diese Variante die Aufgaben im ZV besser verteilen.

(Fortsetzung von Seite 34)

jedemfall am selben Ort erfolgen (abstimmen Verkabelung, Verankerung etc.).

Wichtig ist eine regelmässige Teilnahme, damit die Vorbereitungen frühzeitig abgesprochen und das Material bereitgestellt werden kann. Ich bin zuversichtlich und hoffe, dass alle nach ihren Möglichkeiten mitmachen.

Der Wagenkasten ist sehr weit fortgeschritten. Das Holzdach konnte noch vor dem

Transport montiert werden. Die Bieler-Gruppe hat sich für unsere Sache mächtig eingesetzt. Wir dürfen Sie schon aus diesem Grunde nicht enttäuschen und die Arbeiten in Aarau in gleicher Kadenz fortsetzen. Die DFB-Leitung wünscht im Wagen eine Dampfheizung. Die Aargauer Spezialisten werden uns in dieser Sparte sicher helfen. Armin Brüngger schwebt vor, das der neue Wagen noch vor Ende Fahrsaison 1999 in der Furka eintreffen wird.

Die Sektion Ostschweiz besitzt seit längerer Zeit einen grossen professionellen Ausstellungsstand «Vitrashop». Dieser ist zur Zeit in einem Raum im Untergeschoss der Werkstätte Aarau eingelagert.

Um diesen Stand allen Sektionen zugänglich zu machen, wurde die letzte Präsidentensitzung speziell diesem Thema gewidmet und 1:1 vorgeführt. Die Teilnehmer hatten Gelegenheit, unter Anleitung von Hans-Walter Beyeler den Auf- und Abbau zu praktizieren. Als Übungsobjekt konnte ein säulenartiger, 63x63cm messender und 2,25 m hoher Info-Turm realisiert werden. Hans-Walter hatte gleichzeitig einen kleinen Musterstand mit Infotafeln und Bildern aufgebaut. Dieser würde sich vorerst einmal für alle Werbemassnahmen eignen und findet auch in jeden Pkw Platz. Der Stand wäre auch zeitweise unbemannt z.B. in einer überwachten Zone (Achtung Vandalismus) aufstellbar. Mit Bildern und Texttafeln bestückt und mit genügend Prospektmaterial versehen könnte der attraktive Werbebestand mit wenig Betreuung auskommen. So müsste er z.B. morgens, mittags und abends mit neuem Infomaterial versorgt und etwa kontrolliert werden.

Mit dem Grundmaterial lassen sich beliebige Standmodelle individuell aufbauen. Die Wandplatten 2-4 sind mit Bildern verschiedener Themen bestückt. Die Wandplatte 1 eignet sich für Sektionsangaben und Standhinweise. Sie werden im Überkopf-Bereich verwendet.

Ein Inventar der Bauelemente und der Bilder / Texte ist ab Februar erhältlich.

Mustertexte stehen zur Verfügung.

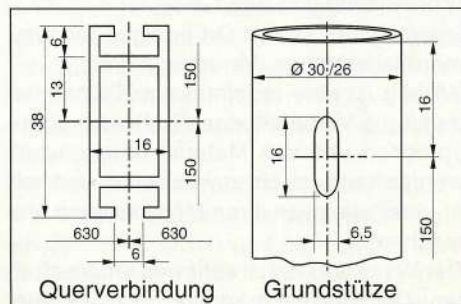
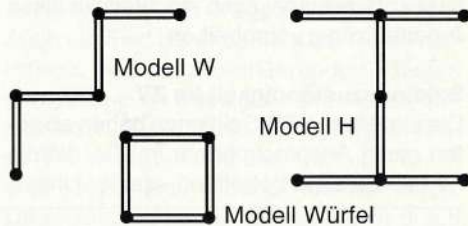
Der Achsabstand beträgt ein vielfaches von 630 mm. Dieses Mass kann rasterförmig in X/Y-Richtung ausgedehnt werden. In der Höhe ist die Abstufung ein vielfaches von

150 mm (erstes Mass ab Boden 120 mm).

Folgendes Grundmaterial ist vorhanden:

- Grundstütze Ø 30/26 – 1950 mm 13 Loch
- Grundstütze Ø 30/26 – 750 mm 5 Loch
- Grundstütze Ø 30/26 – 450 mm 3 Loch
- Aufsatzstütze Ø 30/26 – 300 mm 2 Loch
- Stoss Ø 26 – 100 mm
- Tablar 16 – 608x608 mm
- Tischplatte 16 – 608x608 mm
- Querverbindung 38x16 – 599 mm
- Wandplatte 1 H 272 x 594 mm
- Wandplatte 2 H 422 x 594 mm
- Wandplatte 3 H 572 x 594 mm
- Wandplatte 4 H 722 x 594 mm
- Glastablare 6 - 607 x 607 mm
- Glasseite 6 - 271 x 593 mm
- Glasseite 6 - 571 x 593 mm
- Glasschiebetüre 252 x 612 mm
- Glasschiebetüre 552 x 612 mm
- Schiebetür-Profile
- Flügeltüre 6 - 257 x 589 mm

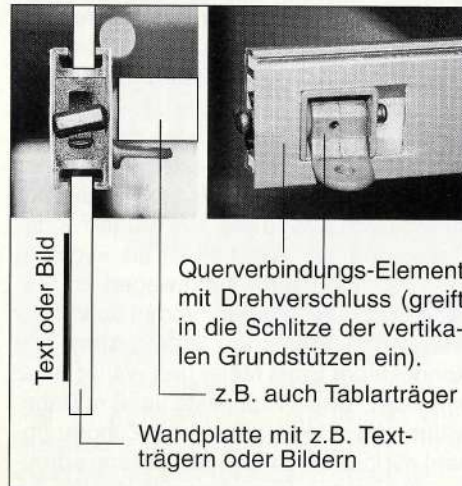
Einige Musteraufbauten in folgender Darstellung (Grundrisse: als reine Fotowände).



Modell-Stand mit Tischmodul in der Mitte



Modell-Turm (für reine Text / Bild-Info)



Text oder Bild

Querverbindungs-Element mit Drehverschluss (greift in die Schlitze der vertikalen Grundstützen ein).
— z.B. auch Tablarträger

Wandplatte mit z.B. Text-trägern oder Bildern

Mit lieferbaren Spotlampen kann der Stand ausgeleuchtet und ins richtige «Licht» gebracht werden. Die Sektionen sind aufgerufen, Aufstellorte zu finden und zu melden!



Aktives! Stand auf- abbauen in Aarau

Werbewirksamer-Einsatz des Furka-Umzugs- und Werbewagens der ehemaligen Nyon-St. Cergue-Bahn der Sektion Aargau im Jahre 1998. Bereits im Vorjahr 1997 war unser historischer Furka-Wagen schwergewichtig an der Baden-Fahrt (mit hunderttausenden Umzugszuschauern) und in Küssnacht am Rigi (als Werbewagen) anlässlich der Spanisch-Brötli-Bahn-Fahrten im Einsatz. 1998 konnte die Sektion Aargau dieses wirksame Werbemittel noch mehr in Einsatz bringen, wie dies der nachstehende Bericht zeigt.

7. Februar 98: Umzug Loeb in Bern

Dieser Umzug fand als Abschluss einer Werbewoche «das Wallis zu Gast in Bern» für das Warenhaus Loeb in der Innenstadt von Bern (am Bundeshaus vorbei) statt und wurde von der Sektion Bern unter der tat-



Umzug in der Bundsstadt Bern (Loeb)

kräftigen Leitung von Liliane und Peter Bollinger initiiert. Mit diversen Walliser-Gruppen war es ein lebhafter und abwechslungsreicher Tag für Besucher und Teilnehmer. Mit dem starken Mitsubishi-Jeep gelangten wir mit unserem «Lokomotiv-Führer» Peter Vögele problemlos über die Auto-Bahn bis nach Bern und zurück.

7. Juni 98: Festumzug Langnau

In Zusammenarbeit mit der Fiesch-Eggishorn-Bahn (Peter Heinzer) und der Sektion Bern durften wir an diesem wunderschönen Corso mit vielen Tieren durch Langnau im Emmenthal «promenieren». Leider wurden wir während des zweiten Umzugs-Teils von starken Regenschauern heimgesucht. Auch an diesem Umzug machten diverse Teilnehmer der Sektion Bern aktiv Reklame für unsere Furka-Bahn.

14. Juni 98: Festumzug Bremgarten AG

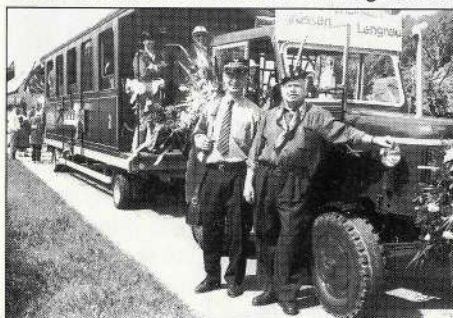
Mit dem Jodlerclub Aarau, dem unser Mitglied Benno Schmid angehört, durften wir am abschliessenden Umzug des Nordwestschweizerischen Jodlerfestes in Bremgarten teilnehmen. Der speziell in unseren Furka-Farben (tiefblau-gelb mit roten Radinnenteilen) gespritzte alte Bühler-Industrietraktor, mit Walter Suter als «Lokführer», führte unseren Furkawagen an tausenden von Zuschauern vorbei durch das historische Städtchen Bremgarten. Die Kondukteure Ernst Meier und Walter Benz verteilten fleissig Prospekte unserer Bahn, während die Jodler(innen) die Zuhörer(innen) mit ihrem wohlthuenden Gesang erfreuten. Der ganze Umzug wurde direkt vom Schweizer Fernsehen in unsere Stuben übertragen. Unser Wagen wurde von den Zuschauern begeistert begrüsst. Ein unvergesslicher, sonniger Tag!

18. - 29. Juni 98: Dorffest Unterendingen-Endingen

Für diesen Anlass wurde als Erinnerung an die nicht gebaute Eisenbahnlinie Döttingen-Niederweningen symbolisch die Surbtal-Bahn aufgebaut. Diese 60 cm-Spur-Bahn führte von Endingen nach Unterendingen und war regelmässig ausgebuht. Unser Umzugs- und Werbewagen stand während zehn Tagen mitten im Festgetümmel am «Bahnhof» Endingen und diente als Büro- und Ausstellungswagen beschriftet mit «Surbtal-Bahn».

30. August 98: Fest-Umzug Lengnau

Am Umzug der Nachbar-Gemeinde von Endingen beteiligten sich das OK und der Gemeinderat von Endingen mit unserem Mitglied Peter Schwaller an diesem originellen und sonnigen Corso durch das Festgelände von Lengnau. Das nachstehende Bild zeigt unsere «Lok mit Wagen» begleitet von «Lokführer» Walter Suter und «Zugführer» Walter Benz und den obenerwähnten Passagieren, die mit der «Surbtal-Bahn» unmittelbar vor dem Umzug stehen.



OK und Gemeinderat (insgesamt etwa 40 Personen) haben nicht nur fleissig Wein ausgeschenkt, sondern auch eifrig Werbung für unsere Furka-Bahn gemacht.

30.8. - 5.9.98: Playland Wettingen

Gleich nach dem Umzug von Lengnau fuhren wir nach Wettingen, wo unser Wagen eine Woche als Werbeträger für die Furka-

diente und durch unsere Aargauer Sektionsmitglieder betreut wurde. In einem Abteil war für die Kinder eine Eisenbahn aufgestellt. Der Inhaber des Spielwarengeschäftes Playland, Bruno Bodenmann, hatte sich für den «Loki-Doktor» Hermann Wetzel, der sein 25-jähriges Arbeitsjubiläum feierte, mit unserem Wagen einen speziellen «Gag» ausgedacht. Sowohl Bruno (Schwiegevater unseres Zentralkassiers «Stöffel») und Hermann sind Mitglieder unseres Vereins und waren begeisterte Mitarbeiter unseres «Furka-Treffs», unserer Festbeiz an der letztjährigen Badenfahrt.

22.-27.9.98: Gewerbeausstellung Aarau

Die Aargauer-Sektion nimmt regelmässig an der Gewerbeausstellung MAAG in Aarau teil. Diesmal hatten wir das Innere des Wagens speziell für die Werbung ausgestattet. Unter der Leitung von Urs Hasler wurden vom Donnerstagmorgen bis Sonntag-Abend von unseren Sektionsmitgliedern Souvenirs verkauft, Mitglieder geworben, Werbung gemacht und Aktien verkauft. Mit dem Erfolg waren wir sehr zufrieden.

4. Oktober 98: Winzerfest Döttingen

Der Jodler-Club Endingen nahm nochmals mit der «Surbtal-Bahn» am Winzerumzug in Döttingen teil. Begleitet wurden sie von den «Furka-Kondukteuren» Ernst Meier, Ruedi Staiger und Walter Benz. Diese machten aber mit Prospekt-Material der Furka-Bahn Werbung, was dann einigen Zuschauern die Frage entlockte, «ob dann die Furka-Bahn nächstens bis Döttingen fahren würde?». Das Bild zeigt unsere «Lokomotive» auf der Surbrücke - kurz vor dem Umzug - mit dem kunstvoll hergerichteten Schild «1200 Jahre Endingen, Unterendingen und Lengnau grüssen Döttingen». Bis auf weiteres steht nun unser Furka-Wagen wieder in der Werkstatt Aarau und wartet auf kommende Einsätze, wie wir diese



oben mit Erfolg getätigt haben. Jeder Einsatz bringt wirksame Werbung für unsere Furka-Bahn. Für Wagenmiete, Transport,

Blumenschmuck usw. muss - je nach Art und Ort des Einsatzes mit Kosten zwischen Fr. 500.- und Fr. 1'000.- gerechnet werden. Für einen Verein, der an einem Umzug teilnehmen will und dafür keinen eigenen Wagen gestalten muss, ist dies ein günstiger Preis. Vielfach werden diese Kosten auch vom OK des Umzuges übernommen.

Anfragen sind zu richten an:

Urs Hasler, Ahornweg 17,
CH-5022 Rombach (Administration)

Walter Benz, Propstbergstrasse 10,
CH-5312 Döttingen (Einsatz Wagen)
Telefon 062 827.11.54
Telefon 056 245.29.03



Unser neuer Einsteigebahnhof Realp DFB. Nur 2 Fuss-Minuten vom FO-Bahnhof Realp oder vom grossen Auto-Parkplatz entfernt.
Foto: Bruno Rütli

Beachten Sie bitte das umfangreiche Souvenirsortiment auf den Seiten 29 bis 32. Die neue DFB-Taschen-Uhr mit Kette zu einem Spezialpreis auf Weihnachten.



Sektionsnachrichten

Sektion Aargau	Tel.
Aellen Gérard	062 827 15 43
Juraweidstrasse 26	
CH-5023 Biberstein	

Tätigkeitsbericht der Sektion Aargau

Nachdem am 5. Juni 1998 die Renovation unseres ersten Wagens, dem ABD 4554, in Anwesenheit der eingeladenen Material- und Sitzplatzsponsoren sowie der beteiligten Werkstattemannschaft mit einem Apéro gefeiert wurde und am folgenden Tag, am Samstag, den 6. Juni 1998 in Anwesenheit des Fernsehens TELE M1 und der Presse der «Neuen Aargauer Zeitung» verladen und nach Realp transportiert wurde, hat nun das Fahrzeug nach der Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr am Dienstag, den 16. Juni 1998 eine ganze Fahrseason hinter sich.

Der ABD 4554 hat sich während seiner ersten Fahrseason gut bewährt. Eine Equipe der Werkstätte Aarau hat anlässlich eines Arbeitstages den Wagen inspiziert und auf seine Bewährung geprüft. Erfreulicherweise konnte der Wagen in einem recht guten Zustand angetroffen werden. Einige in der Zwischenzeit aufgetauchte kleinere Mängel konnten an Ort und Stelle behoben werden. Diese Nachprüfung war sehr wertvoll, um die gemachten Erfahrungen beim Wiederaufbau des bereits angelaufenen Umbaus am zweiten Wagen einfließen zu lassen.

Bereits ist dieser zweite Wagen komplett demontiert und sieht nun ähnlich aus, wie der erste Wagen vor 2 1/2 Jahren. Alle Komponenten wurden für die Auffrischung und die Wiederherstellung ausgebaut und es steht nur noch die tragende Holzkonstruktion, ähnlich wie bei einem Riegel-

haus. Bereits wird darüber diskutiert, ob auch die Dachkonstruktion einer gründlichen Erneuerung unterzogen werden soll. Während die ganze Renovation des ABD 4554 ganze 5700 Arbeitsstunden beanspruchte, dürfte der Aufbau beim zweiten Wagen in einer merkbar kürzeren Zeit erfolgen. Deshalb sollte es zeitlich möglich sein, auf die fahrplanmässige Eröffnung des neuen Streckenabschnittes nach Gletsch im Jahre 2000 den zweiten Wagen dem Fahrbetrieb übergeben zu können. Der Wagen B 4253 bietet 56 Sitzplätze 2. Klasse an und erhält somit kein zusätzliches Gepäckabteil und es sind keine neuen Gepäckkore anzufertigen. Auch der Ausbau eines 1. Klasse Abteils entfällt. Wir freuen uns über jeden Besucher. Interessenten sind zu einem unverbindlichen Besuch unserer Werkstätte ganz herzlich eingeladen. Wir arbeiten in der Werkstätte an der Industriestrasse 20 in Aarau, Halle hinter dem Hochhaus der Firma Rockwell Automation, (früher Sprecher + Schuh) gegenüber dem Restaurant zur Gais, jeden Dienstagabend ab 18.00 Uhr. Wir werden Sie gerne über unsere vielfältigen Arbeiten informieren und Ihre Fragen beantworten.

Einweihungsfahrt des ABD 4554

Auf Sonntag, den 23. August 1998 wurden alle am Apéro vom 5. Juni eingeladenen Gäste zur Einweihungsfahrt eingeladen. Bei sehr gutem Wetter konnten alle anwesenden Material- und Sitzplatzsponsoren und die Werkstattemannschaft auf der Strecke Realp-Furka und zurück im Aargauerwald die Landschaft geniessen und die guten Eigenschaften des Erzeugnisses aus der Werkstätte Aarau beurteilen.

Bei der Rückfahrt von Realp mit einem Reiscar der Firma EUROBUS Knecht AG,

konnten die erfreulichen und guten Fortschritte bei den Bahnübergängen Muttbach und Gletsch, sowie beim Umbau der Geleiseanlagen im Bahnhof Gletsch beobachtet werden.

Extrafahrt für neue und ältere Mitglieder

Wir möchten Neumitgliedern oder älteren Mitgliedern, welche keine Gelegenheit haben nach Realp zu fahren eine Möglichkeit anbieten, um unsere Dampfbahn kennen zu lernen. Es ist deshalb vorgesehen, bei genügender Nachfrage, jährlich eine Fahrt mit einem Reisebus zu unserer Dampfbahn zu organisieren.

Vereinsanlässe

Generalversammlung 1999

Die Generalversammlung wird wieder, wie letztes Jahr, im Restaurant Café-Bank an der Bahnhofstrasse 57, in Aarau am Freitag, den 9. April 1999 stattfinden.

Betriebsbesichtigungen

Am Samstag, den 13. Februar 1999 wird von der Sektion Aargau eine Besichtigung des Kernkraftwerkes Gösgen organisiert. Ein Anmeldeabschnitt werden Sie in den Sektionsnachrichten 4/1998 der Sektionen Aargau, Bern und Nordwestschweiz finden. Interessenten aus anderen Sektionen können sich auch beim Organisator, Daniel Bühler, Birkenstrasse 1, CH-5212 Hausen bei Brugg melden.

Im Monat April / Mai ist eine Besichtigung der Firma ADtranz in Oerlikon geplant. Nähere Informationen werden Sie in den Sektionsnachrichten 1/1999 der Sektionen Aargau, Bern und Nordwestschweiz finden. Die Sektionsreise der Sektion Aargau wird uns dieses Jahr im September 99 voraussichtlich an den Genfersee führen.

Mitgliederwerben
bringt uns Gletsch näher!

Sektion Gotthard	Tel. / Fax
Bissig Heinz	041 870 89 72
Reuss-Strasse 7	079 417 87 58
CH-6460 Altdorf	

Seit der Gründung der jüngsten Sektion des VFB sind nun schon einige Monate verstrichen. In dieser Zeit sind verschiedene Veranstaltungen im 98 durchgeführt worden:

Weltrekordversuch

Am 21. Februar fand in Andermatt der Weltrekordversuch der «längsten Schneebar» der Welt statt. Die einzelnen Vereine konnten zehn Meter dieser Bar frei gestalten und so auf sich aufmerksam machen.

Wir hatten zu diesem Zweck einen kleinen Dampfkessel mit verschiedenen Lokpfeifen aufgestellt, was die Besucher in Scharen anlockte, da das Pfeifen im ganzen Dorf zu hören war. Sogar beim FO-Bahnhof wurde nach dem imaginären Dampfzug gefragt!

Ausserdem verkehrte auf der Bar-Theke ein kleiner LGB-Zug (Modell), welcher verschiedene Getränke servierte. Ein Schätz-Wettbewerb ermöglichte uns mit vielen Einheimischen und Touristen ins Gespräch zu kommen und so auf unsere Bahn und unseren Verein aufmerksam zu machen.

Generalversammlung DFB

Die wahrscheinlich grösste Herausforderung an unsere junge Sektion war die Organisation der Generalversammlung der DFB AG am 27. Juni 98 in Andermatt. Nur wer so etwas schon einmal gemacht hat, weiss, wieviel Arbeit hinter einer solchen Veranstaltung steckt. Doch dank dem grossen Engagement vieler Helfer im Vorder- und Hintergrund durften wir viele Komplimente entgegennehmen. Verschiedene Besucher bestätigten uns, dass sie noch nie eine so schön hergerichtete Halle an einer DFB-GV gesehen hätten. Der sek-

tionsinterne Höhepunkt des damaligen Tages war dann aber am Abend die Taufe der neuen «DFB-CD» im Dancing «Gotthard». Die ganze Bar war ganz im Dampfbahn-Look geschmückt und mit der Sängerin «Jasmin» kam Super-Stimmung auf. Noch heute redet man in Andermatt von diesem tollen Abend.

Unser erster Arbeitseinsatz

fand am 4. Juli statt. Die alte Brücke über den Sidelenbach am Wanderweg Furka-Tiefenbach wurde im Frühling letzten Jahres von einer Lawine zerstört. Wir errichteten aus drei Bahnschienen und darüberliegenden Holzlatten einen komplett neuen Übergang. Sogar an ein Geländer wurde gedacht! Selbstverständlich ist die Brücke so konzipiert, dass sie ohne grossen Aufwand im Herbst wieder demontiert werden kann.

An den weiteren Arbeitstagen (25. Juli und 22. August) machten wir uns mit Bagger, Pickel und Schaufel sowie viel Handarbeit daran, den weiteren Verlauf des Wanderwegs Richtung Tiefenbach besser begehbar zu machen. Hier wartet noch viel Arbeit auf uns.

Geselliger Anlass

Im September fanden zwei weniger arbeitssame, dafür umso geselligere Anlässe statt. Am Sonntag 6. September wanderten ca. 20 Personen von der Station Furka durch den Scheiteltunnel nach Muttbach und weiter ins Wallis hinunter bis Oberwald. Das Wetter machte ideal mit und wir konnten vor Ort die grossen Fortschritte im Streckenbau besichtigen.

Ausflug der Sektion Gotthard ins Misox

Am 20. September machte sich die Sektion Gotthard von Realp aus auf den Weg nach Castione. In Andermatt und Göschenen vergrösserte sich die Reisegruppe, bei Kaffee und Tessiner Volksliedern gings

per Schnellzug gemeinsam nach Bellinzona und anschliessend mit einem modernen Postbus weiter nach Castione, dem Ausgangspunkt der «Ferrovio Mesolcinese» (FM). Spätestens hier erwachten nun auch diejenigen, welche am Vortag den Weg ins Bett erst sehr spät gefunden hatten.

Zusammen mit den Tessiner Mitgliedern, welche nun zu uns gestossen waren, stiegen wir in den nostalgischen Elektrozug, voller Erwartungen an die bevorstehende Fahrt.

Wir sollten nicht enttäuscht werden. Der Zug rumpelte und ratterte mit viel Charme vorbei an wunderschönen Landschaften, in den malerischen Stationen kurz halt und machte uns richtig «gluschtig», längere Zeit auf der Alpensüdseite zu verweilen.

Plötzlich ein Halt, dann langsames Weiterfahren, dann wieder ein Stopp. Was war geschehen? Auf offener Strecke stand ein Auto viel zu nahe am Bahngleise, ohne Blechschaden gabs kein Durchkommen! Dank einigen kräftigen Armen, welche das Auto zur Seite schoben, konnte die Reise dann jedoch bald fortgesetzt werden.

In der Endstation Cama wurden wir von unserem Sektionsmitglied Sämi musikalisch empfangen. Gemeinsam gings weiter zum nächsten Höhepunkt, dem vorzüglichen Mittagessen: Bei Wild und Wein liessen wir es uns gut gehen, nur allzu bald war es wieder Zeit für die Rückfahrt, auf welcher wir die schöne Landschaft des Misox noch einmal geniessen konnten.

Mit der Erkenntnis, dass auch andere einzigartige Bahnen ums Überleben kämpfen, machten wir uns wieder auf die Heimreise. Wir danken Martin Lehmann recht herzlich für die perfekte Organisation, der Ausflug war ein voller Erfolg!

Ferrovio Mesolcinese (FM)

Von der ehemaligen Bellinzona-Mesocco-Bahn (BM / RhB) ist heute nur noch der Abschnitt von Castione-Arbedo (TI) nach

Cama (GR) für den Güterverkehr in Betrieb. Seit 1995 fährt die Ferrovia Mesolcinese (FM) an einigen Wochenenden im Sommer und im Herbst mit Personenzügen.

Infos bei:

Sig. Ferrari Bruno, FM, CH-6562 Soazza, Tel.-Nr. 079 / 681'05'59

Der zweitletzte Arbeitstag am 3. Oktober (letztes Betriebswochenende), benutzten wir um in der Station Furka die letzten Vorbereitungen für die Wintermassnahmen zu treffen. Ausserdem demontierten wir «un-

sere» Sidelen-Wanderweg-Brücke.

Im ersten Schnee brätelten wir unsere Cervelats, aber um 16.00 Uhr setzte ein richtiger Schneesturm ein, der uns veranlasste, wieder talwärts zu fahren.

Am 7. November wird noch ein letzter Arbeitstag, sowie am 12. Dezember ein Fackellauf durch das Urserental stattfinden. An diesem Abend sollen keine sportlichen Höchstleistungen erfolgen, viel eher möchten wir mit einem anschliessenden Fondue das Sektionsjahr möglichst gemütlich beschliessen.

Sektion Innerschweiz Tel.
Mühlethaler Roland 041 281 00 06
Rosengartenstrasse 19
CH-6023 Rothenburg

Verdankung

Nach unserem Aufruf, Fotos für unsere Sektionschronik zur Verfügung zu stellen, sind einige interessante Sendungen bei uns eingetroffen. Allen Zusendern danken wir herzlich! Als Beispiel im folgenden ein Foto von einem Frondienst-Einsatz der Maurer-

lehrhallen Sursee nach dem Motto «Auf nach Gletsch!». Für weitere interessante Zusendungen sind wir sehr dankbar! Stan Holecek
Vizepräsident der Sektion Innerschweiz
Postfach 3259
CH-6002 Luzern 2

Vorankündigung

GV 1999 der Sektion Innerschweiz
Samstag 13. März 99, ca. 16.00 Uhr
Gasthaus zum Rössli, Kantonstrasse 57
CH-6234 Triengen



Einsatz Teilnehmer Maurerlehrhalle Sursee

Als Attraktion findet gegen 14.00 Uhr eine Fahrt von Triengen nach Sursee und retour mit dem Dampfzug der Sursee-Triengen-Bahn STB statt, Fotohalte eingeschlossen.

Genaue Zeitangaben und weitere Informationen folgen mit der Einladung zur Generalversammlung.



Sektion Zürich
Kurt Brügger
Industriestrasse 16
CH-8627 Grüningen Postfach 268

Tel. / Fax
01 935 45 03

Sektionsnachrichten

Kleiner Rückblick auf unsere bisherigen Tätigkeiten:

Die zweite Bauwoche, wo ich persönlich Gelegenheit hatte, bei einigen Arbeiten anwesend zu sein, wurde erfolgreich abgeschlossen.

Die Züri-Oberland-Messe, wofür ich immer meine Ferien opfere, haben wir auch mit Erfolg abgeschlossen, konnten wir Fr. 504.- an Spenden sowie Fr. 2'487.- Materialverkäufe verbuchen. Erfreulich auch, dass wir 66 neue Mitglieder gewinnen konnten. Herzlichen Dank an alle Messehelfer:

Monica Crameri, Christoph Gasser, Emil Halter, Jakob Keller, Oskar Meierhofer, Paul Feuerstein, Ernst Sommer, Edi Schlumpf, Fritz Schmutz. Auch recht herzlichen Dank an Peter Marques und Heinrich Reiser, die beim Transport mithalfen. Der Dank richtet sich auch an die Firma Gebr. Schneider AG, Transporte Meilen, welche den Kleinlastwagen gratis zur Verfügung stellte. Da beim Erscheinen dieses Heftes das Jahr 1998 bald zu Ende geht, möchte ich an dieser Stelle jemandem besonders danken, nämlich Paul Feuerstein, der mit seinem Marktstand unermüdlich bei jeder Witterung von Markt zu Markt fährt und mit viel Liebe und grossem Engagement den Verein Furka-Bergstrecke, sowie unsere Sektion würdig vertritt. Allen Helferinnen und Helfern, die sich während des ganzen Jahres in irgendeiner Form für unsere Sache einsetzen, herzlichen und aufrichtigen Dank. Leider kann ich hier nicht alle namentlich aufzählen, weil sonst der Bericht zu lang würde, ich bitte um Ihr Verständnis. Zum Abschluss danke ich Euch allen für Euer Engagement und wünsche Euch und

Euren Familien schöne Festtage und alles Gute fürs 1999.

Kurt Brügger, Präsident ZH

Ausblick 1999

Wie Sie im Heft 3/98 unter den Sektionsnachrichten gelesen haben, beabsichtigen die Sektionen Graubünden, Ostschweiz und Zürich gemeinsam die DFB-Werkstätte Chur zu betreiben. Bereits haben wir durch unser Mitglied Emil Halter, sehr viele Maschinen und Werkzeuge vermitteln können. Einige Transporte wurden bereits durch uns ausgeführt und finanziert. In dieser Werkstätte gibt es während den Wintermonaten sehr viel Arbeit (ausführlicher Bericht Heft 3/98, Seiten 17 und 18). In der Halle stehen die HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn», die FO-HG 3/4 Nr. 4, der FO-Hilfswagen X 4911. Alle Fahrzeuge müssen Teil- oder Totalrevidiert werden. Zusätzlich müssen Teile der beiden HG 3/4 Nr. 1 und 2 aufgearbeitet oder verbessert werden.

Wir suchen aus diesem Grunde einige freiwillige Helfer mit handwerklichen Berufen, welche bei den interessanten und abwechslungsreichen Arbeiten regelmässig mitarbeiten möchten. Interessierte Mitglieder (oder Freunde) melden sich bitte direkt bei folgender Adresse:

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

Wenn Sie Fragen haben, wenden Sie sich bitte an unsere Sektionsadresse:
Kurt Brügger, Präsident ZH

Einladung Sektion Zürich

zur ordentlichen Generalversammlung
Mittwoch, 10. März 1999, 19.00 Uhr,
im Saal des Kunsthhauses (Heimplatz)
8001 Zürich

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Protokoll der Generalversammlung 98
4. Jahresbericht des Präsidenten und Ressortberichte
5. Jahresrechnung und Revisionsbericht
6. Budget 1999
7. Entlastung des Vorstandes, Décharge
8. Wahl des Tagespräsidenten
9. Wahlen: 1999 ist Wahljahr. Rücktritte aus unserem Vorstand gibt es keine. Der gesamte Vorstand in der bisherigen Zusammensetzung stellt sich zur Wiederwahl.
10. Anträge der Mitglieder
11. Varia
12. Film- oder Diavortrag

Paul Feuerstein wird mit einem Verkaufstand anwesend sein.

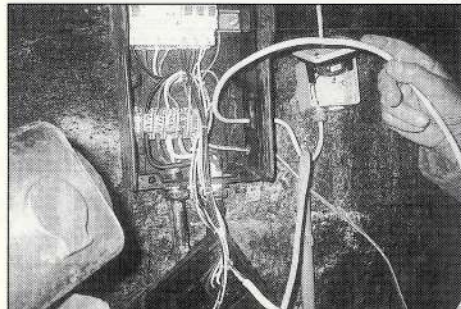
Anträge an die Generalversammlung richten Sie bitte bis am 06.02.1999 an folgende Adresse:

Verein Furka-Bergstrecke,
Sektion Zürich, Kurt Brügger,
Postfach 268, CH-8627 Grüningen

Bericht über die 2. Bauwoche

(16.-21.08.98)

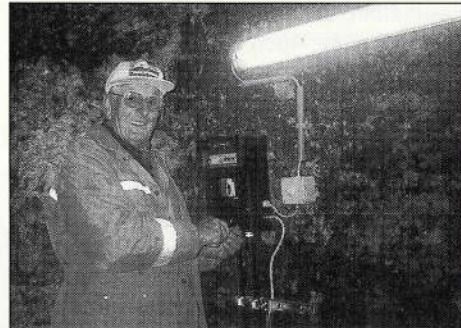
Vorgängig dieser Woche führten wir den Spezialeinsatz «Tunnelbeleuchtung»



Kabelsalat in Tunnel-Nische kurz vor Vollendung der Arbeiten Fotos: F. Schmutz

durch. Vom 08.-11.08.98 verbrachte ich mit zwei Assistenten 30 Stunden im Tunnel (davon allein am Sonntag 13 h). Aufgabe war, alle 300 m die vom BAV verlangte Beleuchtung einzubauen. Gleichzeitig wurde jeweils ein Anschlusskasten an die Nischenwand montiert (mit 380/230 V-Stekern) und an das schon verlegte Speisekabel angeschlossen (\varnothing 27 mm, 5 x 36 mm²). Dass das Einführen eines solchen Kabel-Querschnittes und das Aufspleissen in dem engen Kasten neben der Gleiserde, (Kupferdraht von 8 mm Durchmesser), ein zeitraubender «Krampf und Kampf» ist, wissen jetzt alle, die dabei waren.

In der Bauwoche wurde die nicht ganz fertige Arbeit noch zu Ende geführt, so dass jetzt in 6 Nischen die von unserer Sektion gesponserten FL-Nassraumleuchten ihr helles Licht verbreiten. So ist dafür gesorgt, dass überall Elektrogeräte bei Vollicht für Tunnelarbeiten eingesetzt werden können.



Unser Bau-Chef erstrahlt in neuem Tunnel-Licht nach vollbrachtem «Krampf»

Weitere Arbeiten gab es noch unterhalb der Überführung Muttbach am neuen Trasse. Dort haben wir, anschliessend an die erste Bauwoche, das Kabelschutzrohr bis zum Spleisschacht eingegraben. Im Bahnhofareal Gletsch wurden Kabelschutz- und Wasserleitungsschutzrohre eingebaut und Vorbereitungen für den Einbau von zwei Kabelschächten getroffen.

Das prächtige, sommerlich heisse Wetter,

mit Abend-Gewittern, (Ausnahme: Tunnel, kühl bei ca. 9° C, teilweise etwas zügig), hat unsere Arbeiten einmal mehr begünstigt. Die Fahrt ab Basis Realp mit dem sektionseigenen Bus über die Pass-Strasse hat uns jeden Tag wieder neu motiviert und für unser Projekt begeistern können.

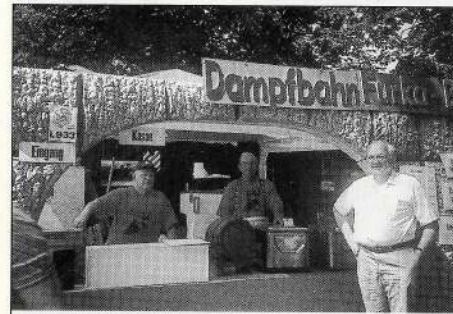
Der schon zur Tradition gewordene Fondue-Abend, wieder im Beisein unseres Präsidenten, war mit den üblichen Scherzeinlagen, eine gelungene Sache.

Im Namen des Präsidenten danke ich allen Teilnehmern für ihren grossen Einsatz. Teilnehmer Bauwoche: Oskar Greminger, Edi Gubler, Toni Hobi, Markus Hugentobler, Emil Halter, Meinrad Keller, Uli Stoffner, Armin Wegmann. Spezial Einsatz: Peter Marques, Fritz Schmutz.

Euer Bauchef: Edi Schlumpf

«Züri-Fäscht» (3.-5.07.98)

Hier noch eine Nachlese über eine weitere Aktivität der Sektion Zürich, und zwar eine sehr personalintensive. Hinter einem täuschend echten Tunnel-Doppelportal haben wir vor allem echte «Urner Äplermakkaroni» aber auch «Penne» mit verschiedenen Saucen den Festbesuchern angeboten. Dazu servierten wir einen guten Merlot. Der Zuspruch war zwar sehr rege. Da das Angebot auf dem Lindenhof vielseitig und exotisch war, und der Wettergott es am Freitag gar nicht gut mit dem Anlass mein-



Zürifest: Standhälfte als Tunnelportal ausgebildet, rechts Tourist aus New York

te, konnten wir die «Schallgrenze» von 1000 Portionen leider nicht erreichen.

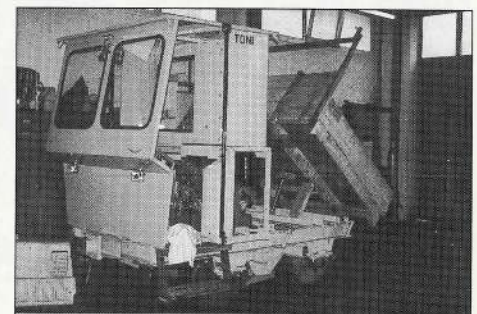
Um die happigen Standgebühren zum grossen Teil abzuverdienen, leisteten wir für das OK und den Festwirt Fronarbeit. In einheitliche bahnorange T-Shirts mit Sektionsaufdruck gekleidet, räumten wir pausenlos auf dem ganzen Platz das leere Geschirr von den Tischen ab und schleppten überquellende Abfallsäcke zu den Containern. So konnten wir trotz allem ein passables Reinergebnis von Fr. 2'790.45 erwirtschaften.

Im Namen des Vorstandes (der übrigens in Corpore praktisch im Dauereinsatz stand), sei an dieser Stelle allen Helfern ein herzliches Dankeschön ausgesprochen (aus Platzgründen auf Namen verzichtet).

Fritz Schmutz

Winterthurer-Messe (27.11.-06.12.98)

Als letzte Werbeaktion dieses Jahr steht uns noch diese Messe bevor, wo wir natürlich an das stolze Resultat der ZOM anknüpfen wollen (siehe Bericht des Präsidenten). Alle motivierten und überzeugungsstarken Mitglieder der ganzen Gegend Zürich-Nord rufe ich hiermit auf, sich direkt bei mir zu melden (Tel./FAX: 052 343 40 31). Dies möglichst umgehend, mit Angabe der gewünschten Einsatztage- und Zeiten (nachmittags/abends). Allen vielen Dank im voraus.



Bau-Draisine Typ Xmh 1/2 erneuert durch die Sektion Zürich Foto P. Grünig

Sektion Berlin-Brandenburg
Axel Schiele
Thälmannstrasse 2
16556 Borgsdorf

Unsere Bauwoche 33 in Gletsch

In der 33. Woche war diesmal Gletsch fest in Händen der Sektion Berlin-Brandenburg, mit Unterstützung aus Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Hessen. Drei waren im Kiosk, einer in der Küche und zwölf beim Bau beschäftigt. Montags zerlegten wir noch einige Gleisjoche, räumten Schrott aus dem Wege und sortierten / deponierten diesen, sowie schafften wir ein Planum für das Gleis 1. Am Dienstag wurde das vorhandene Gleis 1 am Lokschuppen vorgezogen und die Absteckung fertiggestellt. Ab Mittwoch wurde das Gleis 1 vom Lokschuppen aus über Weiche W11 mit dem Gleisbogen zum Anschluss an das bestehende Gleis gebaut. Freitag war das Gleis 1 durchgehend befahrbar, d.h. wieder die

ganze Strecke!
Dies haben wir gebührend gefeiert, und unter lautem «Getute» einen Kasten Hasseröder Bier vom Bahnübergang zum Lokschuppen transportiert. Danach wurden das Gleis noch etwas unterstopft und die Baustelle aufgeräumt. Am Sonnabend war dann Maria Himmelfahrt. Sowohl von der Arbeitsaufgabe und der Menge, als auch vom Organisatorischen, dem Wetter und der Verpflegung her war die 33. KW eine ganz vorzügliche Bauwoche.

Info-Stand unterm Fernsehturm

Vom 30.10.98 bis zum 8.11.98 wollen wir auf der Modelleisenbahn-Ausstellung unterm Fernsehturm am Alex einen Info-Stand betreiben, um die ca. 30'000 zu erwartenden Eisenbahnfreunde über die Fortschritte an der Furka-Bergstrecke zu informieren und gleichzeitig Werbung für Reisen in die Schweiz zu machen.

Die nächsten Treffen der Sektion Berlin-

Brandenburg (immer freitags)

Freitag,	8.	Januar 1999
Freitag,	5.	März 1999
Freitag,	7.	Mai 1999
Freitag,	3.	September 1999
Freitag,	12.	November 1999

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

Die Sektion Niederlande hat in den letzten Zeit viele Aktivitäten hinter sich: so waren wir im eigenem Lande mit unserem Informationsstand auf einem Dampflokfest bei der VSM (Veluwse Stoomtrein Maatschappij, Strecke Apeldoorn-Dieren), auf Rail 98 in Herzogenbusch und zu Gast bei dem MBS (Museum Buurt Spoorweg, Strecke Haaksbergen-Boekelo). Auf der Strecke selbst haben unsere Fronarbeiter dieses Jahr zum ersten Mal zwei Wochen gearbeitet statt wie bisher eine.

Bauwoche 35:

Zwölf Mitglieder der «Sectie Nederland» sammelten sich am Sonntag in Gletsch, zwei junge Damen, Monique und Ryanne für die Betreuung der Küche, die Übrigen zehn für die Arbeit auf der Strecke. Die Information erhielten wir von Thomas und Alex, die auch die Leitung bei der Arbeit hatten.

Unsere Aufgabe war das Einschottern der letzten 200 Meter unterhalb des neuen Bahnüberganges bei Muttbach. Uns wurde klar gemacht, dass die Schotterarbeiten am Donnerstag fertig sein sollten, damit an diesem Tag zum ersten Mal eine Dampflok der DFB nach Gletsch fahren könnte. Am Montag fingen die Arbeiten an mit der Ankunft vom Schotterwagen mit Lok 1, welche mit ihrer Amerikanischen Lokpfeife die

Die Treffen finden bis auf weiteres um 19.00 Uhr in der 6. Grundschule Kastanienallee, Kastanienallee 118, 12627 Berlin-Hellersdorf statt.

Sie ist mit Tram Nr. 6 bis Zossener-Str. / Kastanienallee gut zu erreichen oder vom U-Bahnhof Hellersdorf aus zu Fuss.

Aufmerksamkeit manches Autofahrers auf sich zog. Die Lok befand sich zu unserer Überraschung an der Bergseite, mit dem Kamin in Richtung Muttbach.

Es regnete den ganzen Tag, was aber bei unserer schweren Arbeit für etwas Erfrischung sorgte: die Schienen mussten ja angehoben und auf Holzklötzen verlegt werden, nach dem Schotteraufbringen mussten die Schwellen gestopft und die Holzklötze wieder entfernt werden.

Ab Dienstag hatten wir Sonnenschein; schönes Wetter, der Ausblick auf den Rhonegletscher - und auf die Dampflok - gaben uns viel Spass bei der Arbeit. Am Mittwoch erreichten wir die Anschlussstelle mit der alten Trasse und das Anheben der Schienen auf die richtige Höhe war hier nicht leicht. Am Ende des Tages war der letzte Schotter eingebracht und mussten, um unser Ziel zu erreichen am Donnerstag nur noch die letzten Holzklötze entfernen und die Schwellen stopfen.

Nachdem in Muttbach einige Gleisbaumaterialien aufgeladen waren, hatten wir



Voller Schotterzug nach Muttbach ...



Erste Durchfahrt auf neuem Gleis 1, am «14.08.98» mit Belegschaft Foto: Axel Schiele

das Vergnügen, mit dem ersten Dampfzug nach Gletsch zu fahren.

Die Fahrt war sehr schön und in Gletsch wurden wir von einer Menge Leute erwartet, die durch die Lokpfeife aufmerksam gemacht worden waren. Bei einem improvisierten Spruchband gab es eine kleine Feier mit Champagner, selbstverständlich wurden viele Fotos gemacht.

Am Nachmittag besuchte uns ein Fernsehteam aus den Niederlanden; man machte einige Aufnahmen von Rangierfahrten mit der Dampflok und vom Abladen der Baumaterialien.

Freitags konnte dann das Bahnhofsgelände aufgeräumt werden und wir fingen an, einen Kabelschacht zu graben.

Unsere erfolgreiche Bauwoche endete abends in Feststimmung mit einer indonesischen Mahlzeit, zubereitet durch Hermann und Peter.

Amersfoort, 10-10-1998
M. Schuring (Sekretär)

Bauwoche 36:

In der Woche 36 bestand die Gruppe aus zwei Nationalitäten: 7 Holländer und 5 Ungarn, die glücklicherweise etwas Deutsch oder Englisch sprachen. Der neue Gleisplan in Gletsch wurde uns von Manfred «Manni» Steiner präsentiert. In 4 Tagen wurde 60 Meter Gleis und 2 Weichen gebaut und tausende Kilos altes Material, Gleis, Schwellen, Teile von Weichen usw. beim blauen Haus abgelagert. Der Kabelschacht wurde bis zum Eingang der Remise verlängert, Kabelröhre eingelegt und wieder zugemacht. Das Essen wurde von Annemieke versorgt, einmal gab es sogar flambierte Kirschen. Die Ungarn kamen selbstverständlich nicht davon, ohne einmal einen richtigen Gulasch und Kuchen mit Rum zubereitet zu haben.

Beide Baugruppen kehrten Heim mit der angenehmen Überzeugung, Gletsch 2000 wieder einen Schritt näher gebracht zu haben.

Marcel Schuring / Paul Olijslagers



Schotterzug mit Mannschaft auf der Rückfahrt nach Muttbach Foto: Marcel Scuring

Administration

Enfin on y arrive, le jeudi 30 juillet 1998, le premier train de chantier est officiellement arrivé à Gletsch côté Valais.

La séance de constitution du comité d'organisation pour les festivités à Gletsch a eu lieu. Des projets de collaboration avec le DFB doivent être encore entérinés par le VFB.

La section de suisse nord-ouest du VFB a voulu faire cadeau du chasse-neige X 9104. Le DFB a remercié la section, mais ne peut l'accepter, car il n'y a pas la possibilité de l'utiliser sur le tracé, quelques années auparavant on avait décidé de le démolir.

Le 27 juin 1998 a eu lieu l'assemblée générale des actionnaires. Le conseil d'administration se compose des personnes suivantes:

Alfred Gysin,	Seltisberg, Président, (pour une année);
Peter Heinzer,	Fiesch; Vice-président
Karl Danioth,	Andermatt;
Josef Iten,	Oberägeri;
Josef Albisser,	Liestal;
Dr. Richard Steiner,	Glis;
Heinz Fränsig,	Dortmund, Kirchhörde

Nous avons prévu, entre le wagon kiosque et la future gare d'ériger un monument avec la liste des sponsors.

Ces derniers temps il y a eu quelques frottements entre les travailleurs bénévoles et les collaborateurs du programme des chômeurs en fin de droit. Pour l'avenir nous aimerions éviter des frictions et pour se faire nous vous présenterons dans le futur le programme des chômeurs en fin de droit.

Les chômeurs des cantons d'Uri et Schwyz ont la possibilité pendant six mois dans un programme pour ceux-ci de la confédéra-

tion, pour améliorer leurs possibilités de trouver de travail. Le DFB AG a conjointement avec les cantons concernés et la confédération mis sur pied un programme de travail à la Furka. Le salaire des collaborateurs est entièrement payé par les institutions officielles. Tous les travailleurs du programme de chômage ne sont pas engagés par le DFB AG et non plus payé par lui.

Pour le DFB AG il en résulte aucun frais pour ce programme. Par l'engagement du projet AAM, le DFB en retire un grand avantage, car nous pouvons exécuter des travaux supplémentaires, et déléguer plusieurs projets libérant les responsables du DFB pour d'autres tâches. En outre nous constatons une nette amélioration dans le domaine des constructions.

Division atelier

Lors des révisions des locomotives à vapeur HG 3/4 n° 1 et 2 nous avons constaté que les réservoirs d'eau étaient pleins de saleté occasionner par de l'eau pas toujours très propre. L'exploitation du DFB a entre-temps changé de ruisseau pour le captage d'eau, eau qui coule en grande partie sous terre, le DFB a monté un dispositif de filtrage sur la pompe. Après cette amélioration le problème devrait être résolu.

Le 15 juin 1998 l'inspecteur de l'OFT a homologué les deux locomotives à vapeur HG 3/4 n° 1 et 2, par la même l'inspecteur cinq wagons de voyageur ont été homologués.

Dans les ateliers à Coire, les travaux de restauration de la locomotive HG 2/3 n° 6 n'ont pas pu être achevés en ce moment, car pendant la saison d'été, nous avons besoin de tous les travailleurs sur la ligne. Elle ne pourra pas être utilisée avant

l'automne 1998-Pendant l'hiver dernier nous avons restauré la locomotive HG 2/2 n° 51, révision qui nous a donné les travaux suivants:

Modification des freins d'adhérence et des freins de crémaillère (mécanique et pneumatique) selon la législation ferroviaire, et en même temps nous avons pris garde que les wagons accrochés peuvent être freinés également avec le frein à vide. Réparation des agrégats hydraulique (pompe, moteur à huile).

Réduction des tours de la pompe par l'installation d'une courroie à disque pour la crémaillère.

L'installation provisoire d'un convertisseur de couplage de rotation.

La réalisation d'un pupitre de conduite moderne avec vue d'ensemble des instruments (pour la surveillance de la température d'huile et d'une protection maximale contre les fausses manipulations).

Montage d'un compteur de vitesse avec tachygraphe.

Quelques travaux supplémentaires seront entrepris après la saison d'exploitation.

Au mois de juin ont eu lieu pendant 2 week-end les instructions sur la HGm 2/2. Les conducteurs ont été informés sur la conduite, l'entretien et le service. Les participants ont reçu un manuel d'instruction. Pour les trains de chantier annoncés, il y aura toujours un conducteur formé à disposition.

L'arrivée le samedi 6 juin 1998 du wagon ABD 4543 à Réalp, a contribué à agrandir le parc de matériel roulant. Ce wagon est très important pour augmenter la qualité du transport des voyageurs. Le conseil d'administration et la direction du DFB AG aimeraient à cette occasion remercier la section argovienne pour leur engagement et leur formidable travail.

Le wagon ABD 4543 porte à l'extérieur le nom de «Furkabahn» au lieu de «Furka-Bergstrecke». Si nous voulons laisser la dé-

nomination «Furkabahn» nous aurons besoin de l'accord de la FO.

La ventilation pour la fumée est en fonction au dépôt à Réalp.

Section construction

Au mois de mai 1998, nous avons dû réduire le programme de construction à cause du manque d'argent. Entre-temps le DFB a trouvé les moyens financiers nécessaires pour l'exécution des travaux programmés pour 1998. Les responsables des travaux vont faire leur possible pour arriver à terminer tous les travaux programmés. Les travaux préparatoires pour le chantier du tunnel de faite ont commencé. Dans les prochains jours, les travaux de déblayages commenceront dans le tunnel. En même temps débutera l'assainissement des jointures, les écoulements d'eau au portail ouest, et nouvelle construction du portail est.

Les travaux spéciaux dans le secteur Tm 100 débiteront très probablement dans le courant du mois d'août 1998.

La reprise de la cantine de la station Furka par le programme AAM c'est avéré très positif. L'adaptation à la cantine et à la cuisine a déjà fait ces preuves.

Au chantier Réalp nous avons monté une clôture et fini les travaux de terrassement. Le groupe de construction du projet AAM a terminé les premières constructions, dans le cadre du programme. Le pont au km 56,5 a été reconstruit dans les délais. L'assainissement du tracé au km 52,6 est également terminé. Le groupe est momentanément occupé avec les travaux de finition sur le bâtiment de service Furka.



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

Extrait du nouvelliste du 30 juillet 1998

Ce n'est pas une flèche bleue qui transperce les Alpes, ni un moyen d'en traverser plus facilement les cols. En fait c'est un vieux rêve qui resurgit. Le train de la ligne sommitale de la Furka circulait sur la ligne Brigue-Disentis, ouverte en 1927.

Après guerre, il avait pris la route de l'Asie. En 1981, l'inauguration du tunnel de base entre Oberwald et Réalp condamnait définitivement le tracé sur lequel régnait jusqu'alors la locomotive à vapeur. Ce n'est qu'en 1990 que l'association se battant pour la sauvegarde de l'ancienne ligne de la Furka a retrouvé la trace de quatre locomotives dans la jungle vietnamienne.

De longs travaux

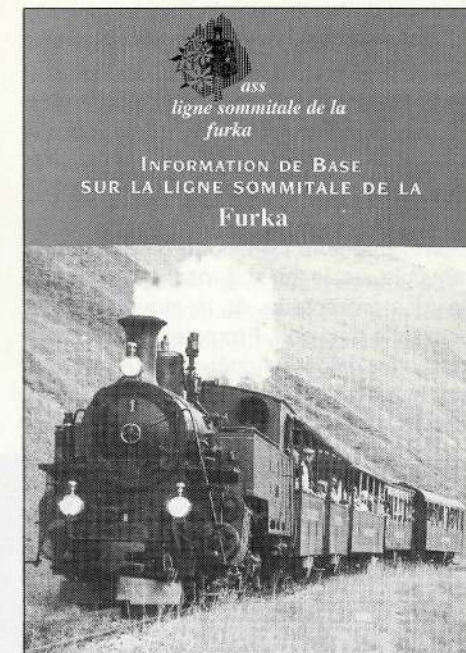
Deux ans plus tard on avait rajeuni ces vieilles dames de quarante-deux tonnes. Elles circulent désormais entre Réalp et Tiefenbach. L'année suivante, la ligne s'étendait jusqu'à la station Furka, qui culmine à 2160 mètres. Mais ce n'est qu'aujourd'hui, après cinq ans de labeur, que la voie permettant l'accès à Gletsch a été dégagée. Parmi les travaux nécessaires à cet accomplissement figure l'assainissement de l'ancien tunnel de la Furka, long de 1868 mètres. De nombreux travailleurs bénévoles ont pris part à cette entreprise titanique. Le résultat est là. Les nostalgiques ne s'y tromperont pas et partageront certainement notre enthousiasme, et celui des nombreux autres passagers. Au mois d'août dernier, ils étaient plus de 15'000 à s'embarquer pour ce voyage dans le temps. Mais il n'y a pas que la technique qui vaille le détour. Les glaciers, géants impassibles, écrasent du haut de leur éter-

nité l'éphémère fumée de ces mécaniques à peine centenaire.

Tirus Plattner

Brochures «base information»

Après bien des palabres nous avons pu enfin sortir la brochure en français «Information de base de la ligne sommitale de la Furka».



Brochure qui est disponible pour la modique somme de Fr. 6.- + Fr. 1,90 frais de port.

Les commandes peuvent se faire au moyen d'un paiement à:

Ligne sommitale de la Furka,
Section romande LSFR,
CH-1000 Lausanne
CCP 10-2441-9.

En mentionnant sous la rubrique «communication» Brochure information.

Date à retenir

Assemblée générale de la section romande aura lieu le Vendredi 12 mars 1998.

A l'hôtel restaurant de la Navigation à Lausanne à 20h00.

Assemblée générale de l'Association suisse de la ligne sommitale aura lieu le Samedi 20 mars 1998.

Un jour de bonheur à la Furka ou comment passer de membre actif à membre vraiment actif

Depuis toujours je suis passionné de chemin de fer. De montagne, aussi. Je n'ai donc pas été insensible au fait que le chemin de fer rouge ne passe plus par dessus la montagne.

Très tôt, comme beaucoup d'admirateurs nostalgiques, je me suis inscrit dans le cercle des promoteurs de la réouverture de cette ligne magique. Promoteur, c'est beaucoup dire, disons plutôt comme membre actif d'une section romande.

Mes sentiments affectifs grandissant pour

cette véritable oeuvre de pionniers qu'est cette ligne de montagne alliés au dynamisme de la section romande du DFB, ont fait que j'ai accepté d'accompagner un groupe de volontaires, cheminots d'un jour. Imaginez une sorte d'employé de bureau, un peu bricoleur et montagnard amateur, la cinquantaine bien rôdée, en travailleur sur une voie de chemin de fer! ...

Vendredi soir, rencontre des «collègues de travail» à Oberwald. Souper sur place. Dodo.

Samedi matin, 7h30, départ pour Gletsch équipés de bons souliers et d'habits pas «trop dommages». Comprenez que nous allons travailler. Quoi faire? Nous verrons! Lors de cette journée, notre tâche a été de couper les buissons qui envahissent la voie entre Gletsch et Muttbach. Tâche dégradante? Non pas, bien au contraire, car nous pouvions bien constater la progression de notre action de libération de notre ligne chérie.

Lors de cette journée, j'ai aussi compris qu'il



faut mesurer ses efforts. Car il s'agit de tenir jusqu'au bout. Et aussi, de veiller constamment à ne pas faire de gestes pouvant blesser des collègues. C'est ça le travail en équipe. Mais quel plaisir et quel enthousiasme.

Et encore de constater le volume de travail que peut faire un groupe de 10 à 12 personnes.

Peu importe la tâche à réaliser, ce qui a été fort dans cette journée, c'est cette même passion qui unissait notre équipe. Le fort sentiment de participer activement à la réalisation de ce rêve que font tant de membres actifs.

Quelle belle journée. Quelle belle contrée. Source du Rhône. Rude montagne. Chantier de pionniers. Admiration du travail de nos ancêtres.

Regards vers l'avenir aussi. Courage.

Quelle journée fatigante mais tellement enrichissante. Et puis, comme tout rendez-vous est une aventure, qu'une aventure réserve souvent une surprise, quelle ne fut pas notre joie de voir arriver un train de chantier venant de Muttbach!

Là, je peux vous assurer que de voir entrer ce convoi en gare de Gletsch a été un moment de bonheur extrême. Une sorte de retrouvailles. Après 17 ans d'absence. Mélange de tristesse et de joie. Le nez et les yeux qui piquent. Le souffle qui se retient ... On aimerait crier sa joie.

Il est là. Serrement de mains. le rêve devient lentement réalité. Echanges d'impressions. Mille espoirs.

Mille merci à tous ceux qui font que cela devient possible et surtout à ceux qui deviennent membres vraiment actifs.

Dimanche. Montée avec la vapeur de Realp à Furka. Descente à pieds jusqu'à Oberwald pour ceux qui veulent voir de près le travail encore à faire.

Des moments inoubliables.

A l'année prochaine! Vous viendrez avec nous?

Claude Wenger

Nouvelles du stage 1998 à la Furka

Fidèles à la tradition nos vaillants bénévoles ont repris le chemin de la Furka le temps d'un week-end de juillet. Tradition respectée également au niveau de l'organisation du travail... soit près de deux heures d'attente le samedi matin avant de pouvoir se mettre en route! Tous les membres présents ont vivement souhaité que ce genre de problème disparaisse au plus vite. Rien de plus frustrant en effet que de se lever à l'aube pour faire les cent pas à la gare de Gletsch. Finalement les choses se sont améliorées et l'équipe romande s'est métamorphosée en club de jardiniers alpestres, coupant des vernes par ici, désherbant par là, afin de redonner au tracé son allure d'antan. Pendant ce temps là les accompagnatrices ne chôment pas au dépôt de Gletsch, transformé en tratoria pour l'occasion. Un délicieux chili con carne maison attendait les travailleurs pour le repas de midi. Disposées devant l'imposant chasse-neige à vapeur Xrotd dont le diamètre de la fraise atteint 2,50 m avec vue sur le glacier du Rhône, les tables ne pouvaient se situer en meilleur endroit! La proximité de la voie a permis d'inaugurer le premier chariot de dessert métrique, fort bien garni du reste. Deux événements importants ont encore marqué ce week-end: l'arrivée en gare de Gletsch de la machine HGM 2/2 accompagnée de son wagon-grue X 2956 qui tel le petit Poucet cherchait son chemin en enlevant caillou après caillou pour se frayer un passage. Moment d'émotion lorsque le convoi traversa la route cantonale pour rejoindre la gare de Gletsch qui depuis si longtemps attendait le retour d'une locomotive, même diesel! L'utilisation des dortoirs du dépôt par un certain nombre de membres constitua le deuxième point fort. Confort certes plus modeste qu'à l'hôtel d'Oberwald, mais ambiance chaleureuse dans ce bâtiment adossé à la montagne avec une

partie transformée en cabane de club-alpin avec toutes les commodités nécessaires pour y passer une bonne nuit.

Que celles et ceux qui ont manqué ce mémorable week-end se rassurent: la section romande va remettre ça pour l'année pro-

chaine. Il paraît même qu'un Nasi-Goreng diffusera ses effluves exotiques au pied du glacier. Qu'on se le dise ...

Pierre-Yves Pièce
Avenue de la Gare 18, CH-1880 Bex

Collecte d'automne du VFB 1998

Il y a 15 ans déjà que quelques mordus ont fondé l'association de la ligne sommitale de la Furka, avec pour but; De faire revivre la ligne abandonnée de la Furka. A cette époque la dessiccation à été prise, que l'exploitation se fera en train à vapeur. Ce projet a provoqué en partie des doutes de la part de quelques pessimistes, mais avec l'enthousiasme de tous ces mordus, ils ont réussi à réaliser la réouverture de la ligne. Des nombreux travailleurs bénévoles, diverses actions par ex. Le rapatriement de six locomotives du Vietnam ont contribué au succès de cette entreprise.

Mais malheureusement un train, fut-il nostalgique n'est pas viable seulement avec des travaux bénévoles. Nous avons besoin d'argent pour mener à chef la réalisation du projet. Les cotisations des 7'000 membres de notre association et le capital-action de plus de 10 millions de francs, permettent de faire rentrer une partie de l'argent nécessaire. Mais nous devons compter avec l'argent de nos généreux sponsors, les quels nous ont soutenus pendant toutes ces années.

Notre train est en service depuis 5 ans, mais seulement depuis Realp à Furka, car l'extension de la ligne jusqu'à Gletsch, nécessite encore des énormes travaux, par exemple: La rénovation du tunnel du sommet. Mais que nous puissions malgré tout atteindre notre prochain but: Gletsch, nous avons un besoin urgent de dons. L'exploitation de ce tronçon de la ligne, nécessite une troisième locomotive, c'est à dire que nous devons restaurer une locomotive à vapeur

supplémentaire et tous les wagons correspondants.

Les frais ne peuvent pas encore être couverts par les recettes de l'exploitation pendant les 15 semaines de l'été. Nous avons cependant de plus en plus de monde qui voyagent avec notre train à vapeur, le quel commence à être connu, surtout par le travail de nos membres du marketing. Nous aimerions vous demander de nous soutenir par un don de votre part, afin que notre rêve; d'atteindre Gletsch puisse se réaliser. Pour tous les dons reçus, nous vous enverrons une lettre de remerciement et pour les dons de Fr. 300.- et plus, nous vous offrons gracieusement un billet pour Realp-Furka-Realp. Nous avons absolument besoin de votre aide pour arriver à réaliser notre but. Nous vous sommes reconnaissantes d'examiner notre demande avec bienveillance, tous nos remerciements vous seront acquis à l'avance.

Vous pouvez demander des bulletins de versement Tél. 021 / 800 48 61

Ou faire un versement sur le compte bancaire

Association Ligne sommitale de la Furka
Banque Raiffeisen
Compte n° 42508.08
CH-1142 Pampigny



Hourra, nous sommes arrivés à Gletsch!

Beat Moser

Le jeudi 30 juillet 1998, nous avons fait un grand pas de plus sur le long chemin pour la réouverture de la ligne sommitale de la Furka. Ce jour là, le premier train de chantier de la DFB, circulait de Réalp à Gletsch. Après l'achèvement des travaux des deux passages à niveau sur la route de la Furka, la jonction avec Gletsch est devenue une réalité.

Pour ce jour de fête, la DFB a organisé une media-information, la quelle a été suivie par de nombreuses personnes. Les invités et le public présents, ont attendu, munis d'appareils de photo et de caméras vidéo, l'arrivée du train, tracté par la locomotive HGm 2/2 et à la quelle ont été accouplées un wagon-plat et le SIG tomberau X 2919 qui était arrivé quelques jours auparavant du BVZ. Ce wagon historique fabriqué en 1889 a déjà fait partie de la construction de la ligne BFD (Brig-Furka-Disentis-Bahn). Avec une précision toute helvétique, la composition se présentait tout en haut de la pente. La locomotive rouge avec ses deux wagons de marchandises descendait lentement guider par la crémaillère, sur la pente de 110 ‰. Auparavant le tracé fut contrôlé car parfois des rochers tombent sur la voie,

provenant des travaux sur la route de la Furka. A la maison bleue, le train traversait, sous des applaudissements, les bandes de chantier rouge et blanche, les quelles ont été tendues pour l'événement. Après la composition traversait le passage à niveau, barré par deux hommes avec des drapeaux de signalisation et avec un «siffler» strident de la locomotive, le train entrainait à la gare de Gletsch.

Pour la postérité, cet événement historique a été filmé par une équipe de télévision SDR et un team de vidéo (Desti).

Après les invités d'honneurs, les autorités, les reporters, les responsables du tourisme et les invités se sont rassemblés devant la maison d'accueil, joliment décorée pour la circonstance, pour un apéro valaisan avec de la viande séchée et des rebibes de fromage. L'administration de la DFB, exposait un bilan des travaux accomplis et des projets pour terminer le raccordement des rails à Gletsch.

Beaucoup de travail reste à accomplir pour que le premier train à vapeur, prévu pour juillet 2000 arrive à Gletsch.

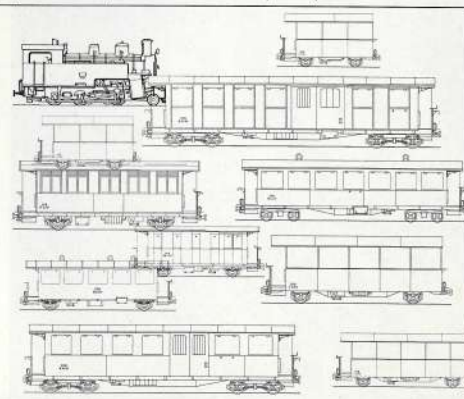
Beat Moser

(Traduit par Claire Chopard)

Das Rollmaterialverzeichnis der DFB ist ein ideales Nachschlagewerk für alle Furka-Interessierte. Es enthält alles Wissenswerte über das Rollmaterial und deren Herkunft.

Art.-Nr S 2005 Fr. 10.-
Rollmaterialverzeichnis der DFB

Bezug bei:
Dampfbahn Furka-Bergstrecke,
Souvenirhandel, Postfach 49,
CH-3428 Wiler b. U.
(Tel. / Fax 032 / 665 11 24)



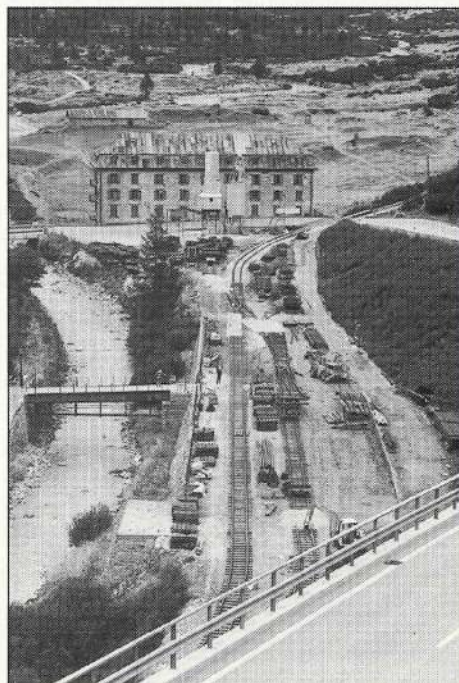
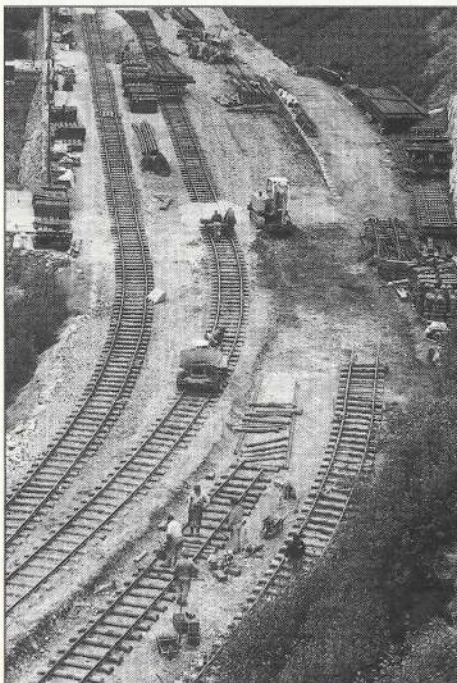
Aus dem Zentralvorstand VFB: Ab anfangs Jahr 99 wird ein Postkonto in der Schweiz in Euro eröffnet.

Eine aus den Sektionen gebildete Kommission hat für den Info-Bus in der gut bemessenen Zeit kein gewünschtes Konzept vorgelegt. Vielmehr wurden unterschiedliche Standpunkte vertreten. Nach einer zusätzlich gewährten, nicht genutzten Frist hat der ZV dem Verkauf an Private zugestimmt. Der ZV ist in Verhandlung mit einem Käufer.

Die Gleisanlagen in Gletsch sind soweit wieder verlegt, wie sie dem neuen Konzept der DFB entsprechen. Mit den letzten Baugruppen konnten noch wesentliche Arbeiten ausgeführt werden. Die beiden Bilder

stammen aus der Woche 39, ende September. Hier fehlen die Gleisstücke noch im dritten Gleich (zum Berghang). Diese sind inzwischen aber verlegt. Fotos Jürg Zahnd.

Die neue Tornische bei Muttbach wurde von oben aus dem Berghang realisiert. Die Tunnelgewölbedecke musste von oben freigelegt werden, damit man die Nischen-erweiterung ausführen konnte. Der entstandene kubische Nischenraum erlaubte Tore in rechteckiger Form anzubringen. Weil der Nischenraum ca. 20 m im Berginnern liegt, kann der Schnee die Tore weniger beschädigen und die Schneeräumung kann aus dem Tunnelinnern erfolgen, aus geschützter Lage. Die Tunnelbenützung kann früher erfolgen als bisher.



Wir wünschen Ihnen und
euren Lieben frohe,
gesegnete Weihnachten

und alles Gute
zum neuen Jahr



Dank an alle!

Zum Jahresschluss möchten wir nicht versäumen, allen zu danken für Ihre tatkräftige Unterstützung. Allen Menschen, die sich für das Projekt Furka-Bergstrecke einsetzen, ist unsere Anerkennung gewiss.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Der Verwaltungsrat
Die Geschäftsleitung

Verein Furka-Bergstrecke
Zentralvorstand
Ressort- und Gruppenleiter