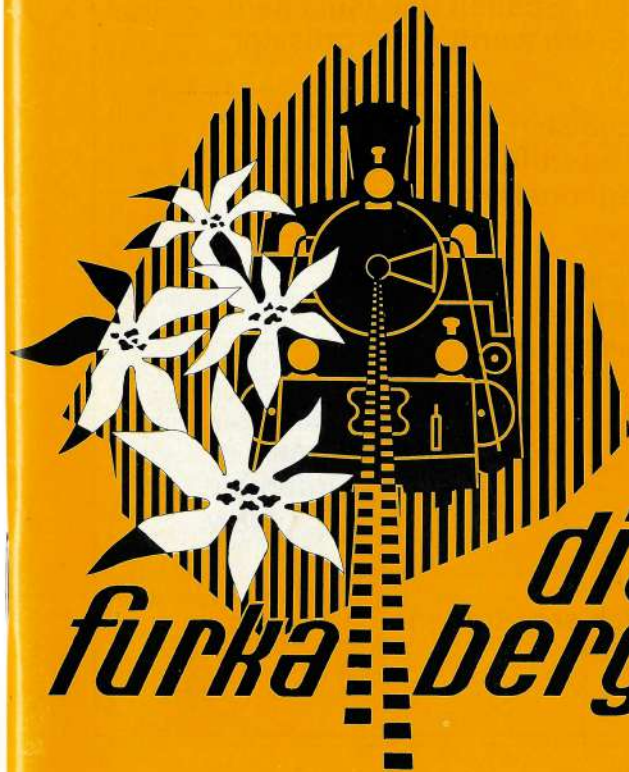




1/91



*die
furka bergstrecke*



Bruno Rütli

**Kunstschlosserei 9204 Andwil SG
Telefon 071 85 38 53**

In meiner kleinen, aber sehr leistungsfähigen Werkstatt kann ich diverse Kunstschlosseraufträge ausführen.

Arbeiten im Schmieden, Spalten und jeglichem Handverformen von Eisen werden mit grösster Fachkenntnis erledigt.

Es wird mein Bestreben sein, auch Ihren Auftrag mit grösster Sorgfalt auszuführen. Wann darf ich Ihre Bestellung entgegennehmen?

Vereinswanderpreise

Aschenbecher

Gitter und Tore

Geländer

Trennwände

Kunstgegenstände

Skulpturen

Grabmale

usw.

Ihr Auftrag würde mich sehr freuen.

Mitteilungsblatt / Bulletin
Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 1/1991
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

8. Jahrgang Auflage 8000 Ex.
8^e année Tirage 8000 ex.
4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:
Hans Hofmann, Bruno Albisser,
Georg Seiler, Robert Trachsler
Redaktionsadresse / Adresse
de la rédaction: H. Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

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

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

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

Redaktionsschluss für Nr. 2/1991 /
Clôture de rédaction du n° 2/1991:
8. April 1991 / 8 avril 1991
Erscheinungsdatum: Woche 22
Date de parution: semaine 22

Unsere Konten / Nos comptes:
Verein Furka-Bergstrecke
Postcheckkonto 19-11643-1, Sion
Schweiz. Bankgesellschaft, Frauenfeld,
Konto 403.435 MI

Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD),
Konto 0448 076 BLZ 690 700 32
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postcheckkonto 19-5011-3, Sion



Inhalt / Sommaire

Editorial	4
Bericht über den «info-bus» Ende Dezember 1990	5
Mitfahrzentrale Goms: Auch ein Angebot für Furka-Freunde	8
Mitgliederstatistik	9
Einladung zur 7. ordentlichen Generalversammlung	10
Invitation à la 7 ^e assemblée générale ordinaire	11
Ein Bagger für die DFB	12
Bauprogramm 1991 – Arbeitseinsätze	14
Schülerfahrt mit der «Weisshorn»	18
Noch einmal Monte Generoso	19
Neuerwerbungen der DFB AG	20
Rollmaterialgruppe Bern Revision 2-Achser RhB B 2028	24
«Back to Switzerland»: La mission de la DFB au Viêt-nam	25
Bericht des Verwaltungsrates	34
Sektionsnachrichten	41



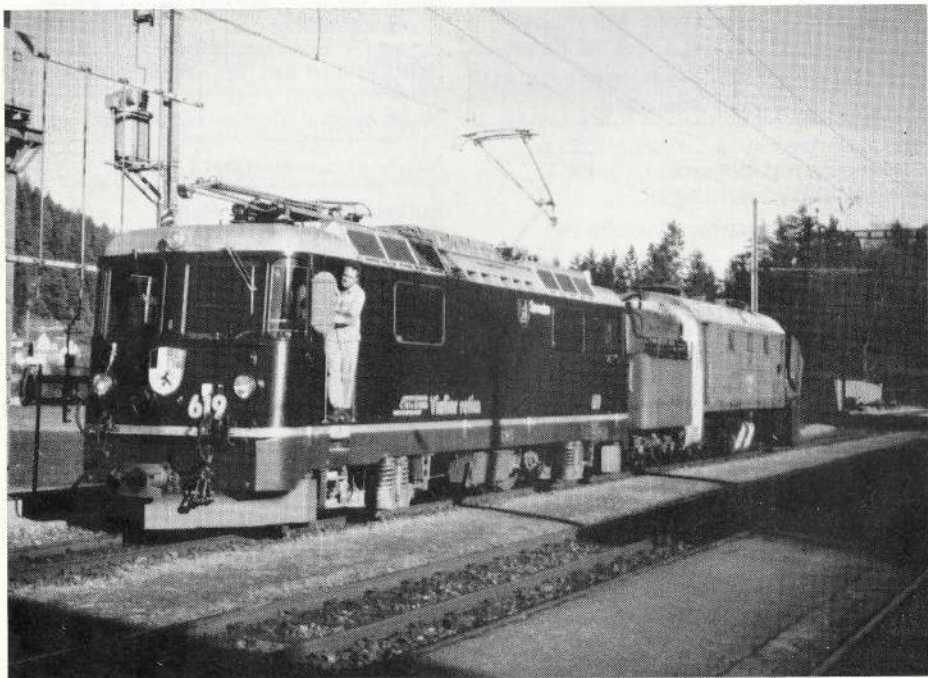
DFB
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
CH-3999 OBERWALD

Editorial

Noch trennen uns einige Monate, ehe wir mit dem gemeinsamen Wirken im Land der Furka beginnen können. Vieles ist bereits Wirklichkeit geworden, aber es gilt weiterhin zugkräftig am begonnenen Werk zu bleiben. Wie es scheint, werden wir inskünftig auch in höheren Regionen tätig sein.

Damit rückt ein weiteres Ziel in Sichtweite, Zahn um Zahn die Station Furka zu erreichen.

Imageförderndes Verhalten jedes Einzelnen wird auch im Jahr 1991 unabdingbare Voraussetzung für unser Unternehmen sein, sei es auf der Ebene des Vereins oder auf jener der DFB AG.



Bericht über den «info-bus» Ende Dezember 1990

Auf Ende August waren endlich alle Bildtafeln ausgeliefert und in wenigen Tagen dann im Bus montiert, so dass dieser an der Aktionärsversammlung am 1. September in Olten erstmals vollständig präsentiert werden konnte.

Über die verschiedenen Einsätze habe ich im Mitteilungsblatt 4/90 des VFB recht ausführlich berichtet, ich beschränke mich deshalb hier auf ein paar wenige zusätzliche Zahlen:

Der Bus war seit seiner Fertigstellung und Inverkehrsetzung am 1. März bis Ende November an 24 Orten total 41 Tage im Einsatz. Dabei wurden etwa 3500 km zurückgelegt und ungefähr 18000 Franken von Verkaufsmaterial und der Lok-Kasse eingenommen. Ich danke hier nochmals allen Personen, die zu diesem Ergebnis beigeholfen haben. Ohne deren Mithilfe wäre das niemals möglich gewesen. Vor allem dem Busteam, das alle Einsätze, auch wenn sie noch so knapp gemeldet wurden, ermöglichte. Wer einmal einen ganzen Tag im Bus war, den vielen Besuchern Auskunft gegeben hat, sie zu überzeugen versuchte, bei diesem Unternehmen auch mitzumachen, und am Schluss noch von unserem Material verkaufte, der weiss, wieviel Aufwand das alles kostet. In den meisten Fällen ist man abends recht müde. Man wünscht sich dann, dass diejenigen, die das hereingebrachte Geld ausgeben, doch mit mehr Verantwortung und Effizienz ihre Aufgabe erfüllen möchten!

Am 10. November fand in Schönenwerd eine Zusammenkunft des Busteams statt. Anwesend waren auch der Präsident Alfred Gysin und Beat Schweizer samt Gattinnen.

Nach kurzer Vorstellung jedes einzelnen wurden kleinere, administrative Busprobleme erörtert. Da in der Zwi-

schenszeit keine Änderungsvorschläge dazu bei mir eingetroffen sind, werde ich in nächster Zeit die Papiere neu schreiben. Leider verstehen mein neuer Computer sowie Framework III das auf dem alten Modell und auf Wordstar Geschriebene nur schlecht. Ich bitte alle deshalb noch um etwas Geduld.

Vor allem galt das Busteamtreffen aber dem gegenseitigen Kennenlernen, dem Gedankenaustausch und der Gemütlichkeit. Ich glaube, dies alles ist damit gelungen, und wir werden gegen Ende 1991 wieder ein solches Treffen veranstalten.

In der Zwischenzeit habe ich mich, in Absprache mit Beat Schweizer, bemüht, bei verschiedenen Stellen Einsatztermine für 1991 zu erhalten, um damit bereits einen provisorischen Tourenplan zu erstellen. Vermutlich bin ich aber doch allzu früh, denn bis heute erhielt ich nur teilweise Antwort, und da auch nur global. Wir werden uns also noch etwas gedulden müssen. Es ist aber vorgesehen, einen ersten Tourenplan auf Ende Februar/Anfang März zu erstellen, wenn dieser dann auch erst 50% unserer möglichen Auslastung abdeckt. Das Busteam hat ja schon einige Male bewiesen, dass es recht beweglich ist. Trotzdem bin ich bereits jetzt dankbar um Meldungen möglicher und sinnvoller Einsätze aus Eurer Umgebung oder aus dem Bekanntenkreis. Besten Dank im voraus. Generell darf gesagt werden, dass der «info-bus» seinen Zweck recht gut erfüllt, und dies erst noch, ohne die Zentralkasse zu belasten. Der Einsatz des Busses ist eben bequem, bringt er doch die ganze Infrastruktur gleich mit. Es ist zu hoffen, dass ihm deshalb von seiten der Sektionen noch mehr Unterstützung zukommt. Vielleicht könnte hier auch der

Zentralvorstand eine positive Reaktion auslösen! (Alles Gute kommt bekanntlich von oben!)

Vororientierungen

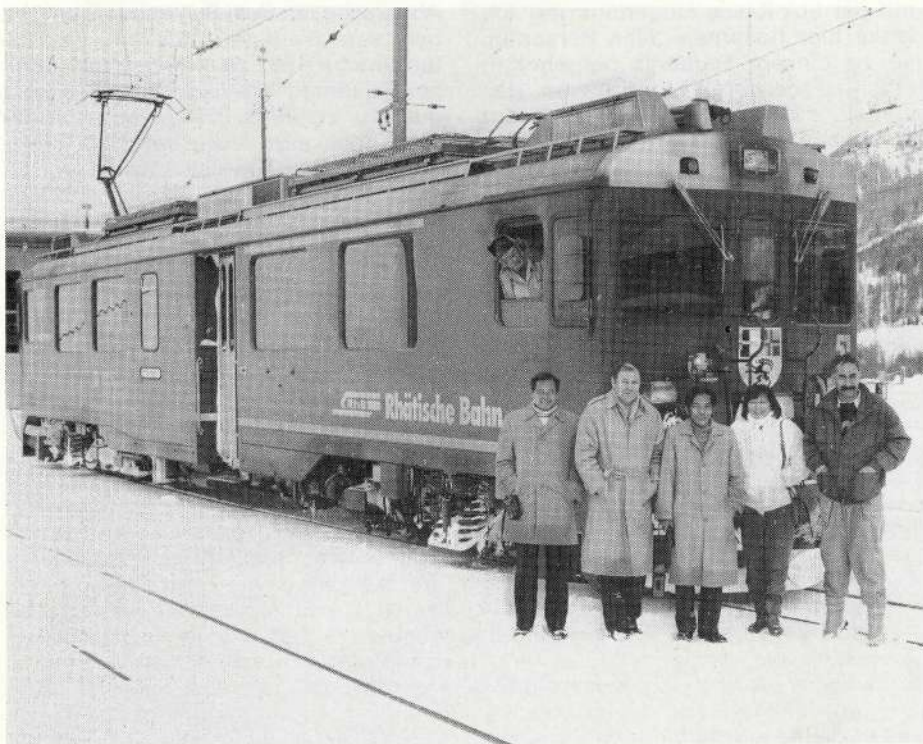
- Den nächsten Bericht vom «info-bus» werde ich auf den Redaktionsschluss des Mitteilungsblatts 2/91 fertigstellen.
- Ein nächster Bericht über den «info-bus» in dieser Form an das Busteam, den Zentralvorstand erfolgt auf Ende 1991. Es zeigt sich nämlich, dass dies einerseits genügt, und andererseits können neue und eventuelle Verbesserungsvorschläge, die am Busteamtreffen gemacht werden, darin einfließen.
- Wie bereits erwähnt, werden die neuen, gültigen Buspapiere sowie der provisorische 1. Tourenplan für

1991 etwa Ende Februar/Anfang März fertig sein und zum Versand kommen.
H. Surber

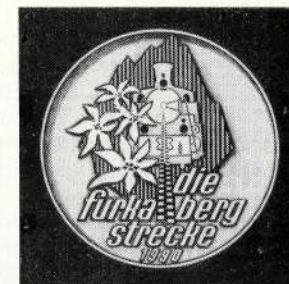
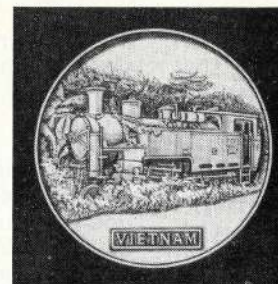
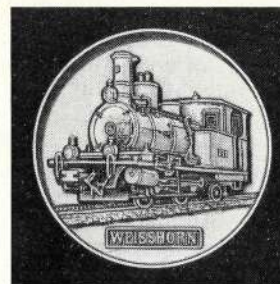
Im Zusammenhang mit der Rückkehr der ehemaligen Zahnradampflokomotiven der FO in die Schweiz, weilten zwei Vize-Generaldirektoren der vietnamesischen Staatsbahnen DSVN in der Schweiz.

Da die DSVN ein 2000 km langes Meter-spurnetz betreiben, war das Interesse an der Rhätischen Bahn entsprechend gross. Anlässlich ihres Gastbesuches in der Hauptwerkstätte Landquart und auf der anschliessenden Fahrt zum Bernina-Hospiz zeigten sich die Herren Nguyen Hieu Liem und Le Van Chau sehr beeindruckt vom technischen Niveau der RhB.

ZfW-HW Bühler



Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Medaillen



Medaille «VIETNAM»

Das Eisenbahnereignis des Jahres 1990. Die Medaille «VIETNAM» erinnert an die Rückführung von Schweizer Dampflokomotiven aus Vietnam.

Lieferbar ab Dezember 1990

Medaille «WEISSHORN»

Die Lok «WEISSHORN» ist die erste Dampflok im Rollmaterialbestand der DFB AG. Sie wurde nach umfangreichen Instandstellungsarbeiten 1989 wieder in Betrieb genommen.

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

Die Auslieferung erfolgt mit Rechnung zuzüglich Porto und Verpackung.

Bestellitalon für Furka-Bergstrecke-Medaillen

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

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

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

Mitfahrzentrale Goms: Auch ein Angebot für Furka-Freunde

Die «Mitfahrzentrale Goms», auch ein Pilotprojekt in der Region Goms, hat vor kurzem ihren Betrieb aufgenommen und bietet per Telefon unentgeltlich und rund um die Uhr Informationen über bestehende Mitfahrgelegenheiten in Privatautos.

Für alle Mitglieder des Vereins Furka-Bergstrecke, Interessenten/-innen und solche, die sich z.B. zwecks Streckenausbau ins oder durchs Goms bewegen, dürfte das neue Angebot durchaus von Interesse sein.

Wer abends nach 19 Uhr ins Goms will, muss zeitig los, um die derzeit bestehenden «Spätkurse» der Furka-Oberalp-Bahn noch zu benutzen. Bis heute ist es den Verantwortlichen, vorwiegend aus finanziellen Gründen, nicht gelungen, für die Region auch spät abends günstige Verbindungen herzustellen. Und – der annähernde Stundentakt lässt auch tagsüber einige Lücken offen.

Eine an sich «unbefriedigende Situation», sagten sich die Initianten/-innen der Mitfahrzentrale Goms, und gründeten einen Verein, der fortan für die Dienstleistung in Obergesteln verantwortlich ist. Per Telefon und mit Hilfe des Computers vermittelt Peter Bachmann Mitfahrgelegenheiten.

Längerfristig kann sich dies in einer, wenn auch minimalen Reduktion des Privatverkehrs auswirken. Endziel ist und

bleibt allerdings eine Verbesserung des Angebots der öffentlichen Verkehrsmittel, sprich bessere Bahnverbindungen mit der Furka-Oberalp-Bahn.

Die Arbeiten für den Betrieb der Furka-Bergstrecke sind noch voll im Gange – und ihre Aufgabe wird auch nicht sein, die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse von Einheimischen und Feriengästen zu befriedigen. Trotzdem verfolgen wir ähnliche Ziele, denn als Sympathisant/-in oder Anhänger/-in des Vereins Furka-Bergstrecke sind auch Sie an Bahnverbindungen interessiert...

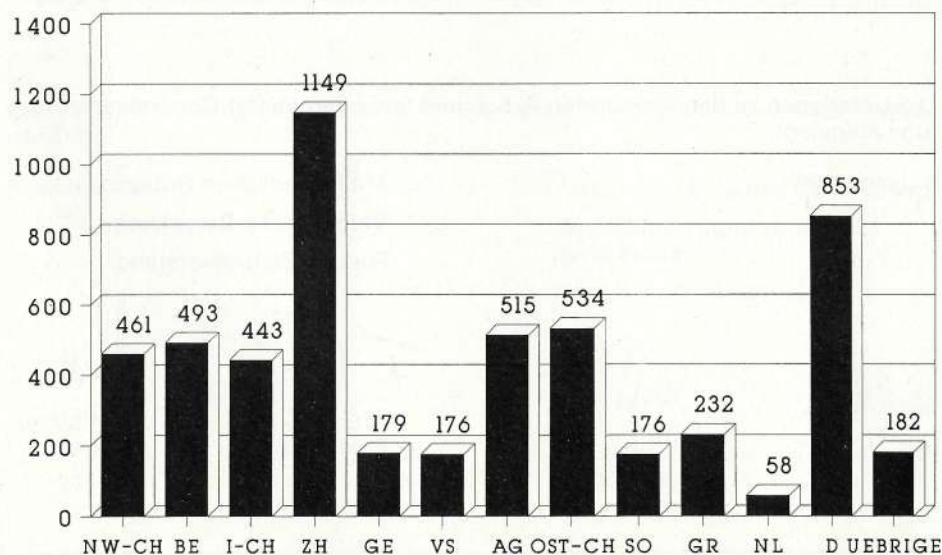
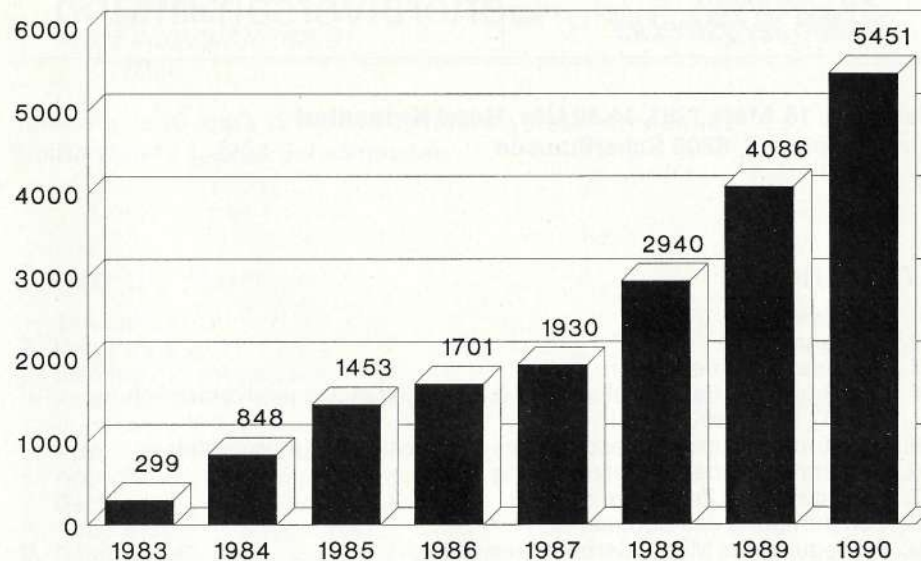
Wenn Sie also das nächste Mal zu einem Arbeitseinsatz, zu einer Streckenbesichtigung oder aus welchen Gründen auch immer durchs Goms fahren: Telefon 028 73 26 26 gibt Ihnen Auskunft über bestehende Mitfahrgelegenheiten und nimmt Ihr eigenes Angebot entgegen.

Einen zusätzlichen Beitrag in Sachen «umweltfreundlich Reisen» leisten Sie mit einer Mitgliedschaft im «Verein Mitfahrzentrale Goms»: Fr. 10.– für Einzelmitglieder, eine Kollektivmitgliedschaft kostet Fr. 50.–.

Prospekt, Anmeldetalon und nähere Auskünfte erhalten Sie bei folgender Adresse:

Mitfahrzentrale Goms
3981 Obergesteln
Telefon 028 73 26 26

Mitgliederstatistik





Einladung zur 7. ordentlichen Generalversammlung

Samstag, 16. März 1991, 14.30 Uhr, Hotel Kronenhof
Kirchhofplatz 7, 8200 Schaffhausen

Traktanden:

1. Begrüssung
2. Traktandenliste
3. Wahl der Stimmenzähler
4. Genehmigung des Protokolls der 6. ordentlichen Generalversammlung vom 17. März 1990 in Biel
5. Genehmigung des Jahresberichtes 1990 des Zentralpräsidenten
6. Genehmigung der Jahresrechnung 1990
7. Entlastung des Zentralvorstandes
8. Genehmigung des Budgets 1991
9. Festlegung des Mitgliederbeitrages 1992
10. Vergabe der 8. Generalversammlung 1992
11. Orientierung über das Arbeitsprogramm 1991
12. Varia

Die Unterlagen zu den Traktanden 4, 5, 6 und 8 werden an der Generalversammlung aufgelegt.

5. Januar 1991

Mit freundlichen Grüssen

Verein Furka-Bergstrecke

Für den Zentralvorstand:

A. Gysin
Präsident

B. Albisser
Sekretär



Invitation à la 7^e assemblée générale ordinaire

Samedi, le 16 mars 1991, à 14.30 heures, Hotel Kronenhof
Kirchhofplatz 7, 8200 Schaffhausen

Ordre du jour:

1. Salutations
2. Ordre du jour
3. Election des scrutateurs
4. Approbation du procès-verbal de la 6^e assemblée générale ordinaire du 17 mars 1990 à Bienne
5. Approbation du rapport annuel 1990 du président central
6. Approbation des comptes 1990
7. Décharge du comité central
8. Approbation du budget 1991
9. Détermination des cotisations pour 1992
10. Attribution de la 8^e assemblée générale 1992
11. Orientation sur le programme des travaux 1991
12. Divers

Les documents pour les points 4, 5, 6 et 8 seront disponibles à l'assemblée générale.

5 janvier 1991

Avec nos meilleures salutations

**Association ligne sommitale
de la Furka**

Pour le comité central:

A. Gysin
Président

B. Albisser
Secrétaire

Ein Bagger für die DFB

Am 28. Juni 1990 übernahm die DFB einen Bagger RB 15 von der Firma Rothpletz Lienhard & Cie AG, Ingenieur- und Tunnelbauunternehmung, Aarau. Der Transport war nicht ganz einfach, musste doch der Baggerführer bei der Fahrt von Göschenen nach Andermatt den Gittermast-Ausleger der Maschine in den Kurven laufend verstellen. Diese Maschine kann für Hebe- und Seilwindarbeiten, aber auch für den Schleppkübeleinsatz verwendet werden.

Das Bild zeigt den Bagger bei der Ankunft in Realp. Von links nach rechts der Baggerführer, unsere beiden Aargauer Mitglieder Röbi Hintermann und Walter Benz (welcher diese Woche Fronarbeit leistete) sowie der Chauffeur im Lastwagen.

Im Hintergrund sehen wir den Installationsplatz Realp mit «Gnagiwagen», Unterkunfts-Container, Drehscheibe und der sich im Bau befindenden Remise mit Pneukran und Werkstattwagen.

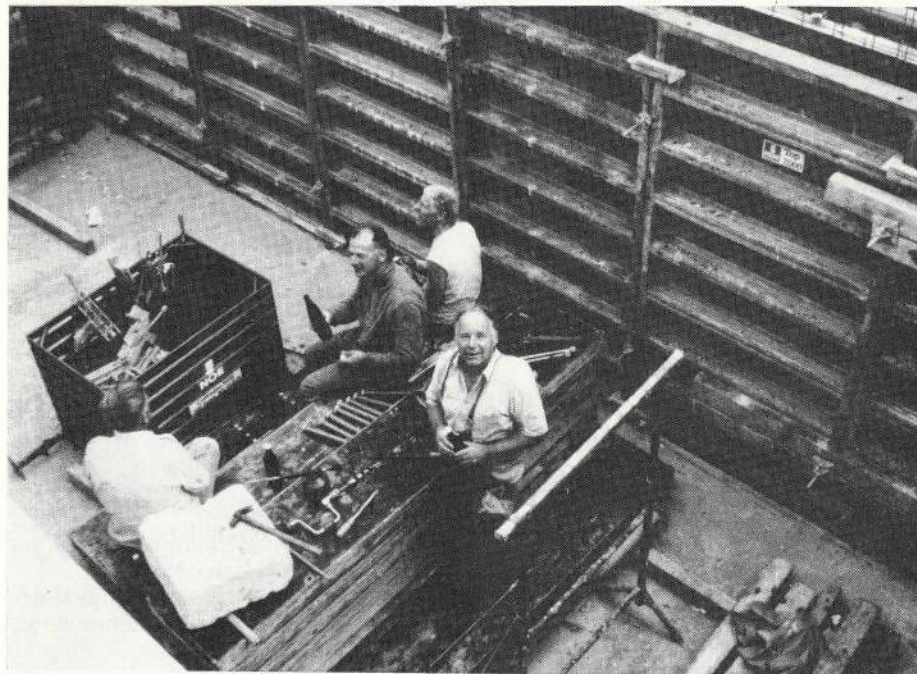
Bei der Remise wurden die Kellerwände geschalt und betoniert. Auf dem Bild sehen wir die Baugruppe bei einem wohlverdienten Bier kurz vor dem Betonieren der Kellerwände.

Die DFB möchte an dieser Stelle der Firma Rothpletz Lienhard & Cie AG, Aarau, für die grosszügige Abgabe einer grösseren Anzahl Maschinen, Geräte und Materialien herzlich danken. Durch deren Vermittlung wurde auch die Anschaffung der Unterkunftscontainer ermöglicht. Unser Dank geht auch an unsere beiden obenerwähnten Aargauer Sektionsmitglieder, deren Verbindungen diese Übernahme ermöglichten.



Ein neues «Gerät», ein Seilbagger, ergänzt den Maschinenpark der DFB.

Rückblick in jene Zeit, als die Remise aus dem Boden zu wachsen begann. Wertvolle Hilfsmittel sind uns übergeben worden und haben bereits gute Dienste geleistet.



Bauprogramm 1991 – Arbeitseinsätze

1. Umfang der Bauarbeiten 1991

Ziele für 1991:

- Teilbetriebnahme Realp–Tiefenbach = Fertigstellung, Abnahme Gleis, feste Anlagen
- Technische Mittel unterhalten, ergänzen, in gutem Zustand halten
- Reduziertes Bauprogramm ausserhalb Strecke Realp–Tiefenbach

Umfang der Bauarbeiten:

Gleis:

Kleinunterhalt, Wechseln von Oberbauteilen
Ergänzen der Gleisanlagen Realp und Tiefenbach
Restliche Schotterreinigungen
Einrichten Oberbaulager/Magazine

Tiefbau:

Fertigstellung Entwässerungen
Trassierungen, Umgebungsarbeiten
Realp und Tiefenbach
Fertigstellung, Ergänzung Steffenbach
Fertigstellung Tunnel I–III (Eisenbeton, Verkleidungen, Abdichtungen, Tore usw.)

Hochbau:

Fertigstellung Remise Realp
Infrastruktur schaffen für Tiefenbach

SW, Kabelbau:

Fertigstellung, Inbetriebnahme BUe
Schweigstrasse
Ergänzung Streckenkabel, Inbetriebnahme
Fertigstellung Energiezuleitung Realp/
Tiefenbach

Übrige Anlagen:

Infrastruktur Realp und Tiefenbach (Bekohlungs-Wasserfass-Stellen, Schmiergruben usw.)

Vorbereitungen:

Schneeräumung Abschnitt Realp–Tiefenbach
Montage Steffenbachbrücke

Arbeiten ausserhalb Strecke Tiefenbach–Realp:
Unterhalt Entwässerungen/Durchlässe
Unterhaltskontrollen
Sanierung Brücke km 45,500 (Hilfsbrücke)
Zufahrt Muttbach fertigstellen

2. Arbeitseinsätze 1991

Konsequenzen aus den letzten Jahren:

- Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die Arbeiten an der Bergstrecke teilweise zuwenig koordiniert und zu uneffizient durchgeführt wurden.
- Zu viele Organisationsgremien haben sich die Arbeit geteilt.
- Die technischen Mittel und Werkzeuge leiden an mangelndem Unterhalt.
- Die Einsatzgruppen pro Woche waren zu gross.
- Die Fachbetreuung im Detail fehlte oft.
- Die Arbeitsvorbereitungen waren oft mangelhaft.

Wie können wir die Einsätze optimieren?

- Straffung der Organisation, klare Aufgabenverteilung, Verantwortlichkeiten
- Schaffung von kleineren Arbeitsgruppen, von Fachgruppen

Das Arbeitsprogramm soll wiederum in den Bauwochen ab Mitte Mai bis Ende Oktober ablaufen.

Die Schwerpunkte bleiben Wocheneinsätze mit ein bis drei Arbeitsgruppen und Einsätze an Samstagen für Spezialistenarbeiten und Vorbereitungsarbeiten für die folgende Bauwoche.

Die Bildung von Fachgruppen:

- Einsätze in Fachgebieten
- Ein Verantwortlicher koordiniert die

Arbeiten direkt mit dem Ressort Bau.	29	13.	7.	–	20.	7.	91
– Die Einsätze erfolgen konzentriert in Wocheneinsätzen oder an Samstagen.	30	20.	7.	–	27.	7.	91
	31	27.	7.	–	3.	8.	91
	32	3.	8.	–	10.	8.	91
	33	10.	8.	–	17.	8.	91
	34	17.	8.	–	24.	8.	91
	35	24.	8.	–	31.	8.	91
	36	31.	8.	–	7.	9.	91
	37	7.	9.	–	14.	9.	91
	38	14.	9.	–	21.	9.	91
	39	21.	9.	–	28.	9.	91
	40	28.	9.	–	5.	10.	91
	41	5.	10.	–	12.	10.	91
	42	12.	10.	–	19.	10.	91
	43	19.	10.	–	26.	10.	91
	44	26.	10.	–	2.	11.	91
	45	2.	11.	–	9.	11.	91

Fachgebiete:

- Werkstattdienste (Dezember–Mai in Goldau, Mai–Oktober in Realp)
- Magazindienste (Goldau oder Realp)
- Hochbau (sämtliche einschlägigen Handwerksberufe)
- Tiefbau (Entwässerungen, Tunnels)
- Gleisbau (Kleinunterbau, Ausbauarbeiten usw.)
- SW, NF, Kabelbau (Hier können Untergruppen mit Teilaufgaben gebildet werden.)

Es ist enorm *wichtig*, dass alle Arbeiten im Rahmen des Gesamt-Bauprogramms abgewickelt werden. Einsame Entscheide und Eigendynamik schaden dem Fortschritt.

Logistik:

Für den Stützpunkt Realp wird eine ständige Arbeitsgruppe von 2–3 Personen gebildet, die sich den logistischen Aufgaben zuwenden.

3. Organisation

Werkstattarbeiten Goldau:

Ab Mitte Dezember 1990 bis Ende Mai 1991 wird in der Bau-Werkstätte Goldau an den verschiedensten technischen Mitteln gearbeitet.

Treff jeweils am Samstag um 9 Uhr im Bahnhofbuffet Goldau

Nach Rücksprache besteht auch die Möglichkeit, unter der Woche einen Werkstatt-Einsatz zu leisten: *Telefon 041 82 25 02 (Herr Müri)*.

Einsatz auf der Bergstrecke:

Einsatzwochen:

20	11.	5.	–	18.	5.	91
21	18.	5.	–	25.	5.	91
22	25.	5.	–	1.	6.	91
23	1.	6.	–	8.	6.	91
24	8.	6.	–	15.	6.	91
25	15.	6.	–	22.	6.	91
26	22.	6.	–	29.	6.	91
27	29.	6.	–	6.	7.	91
28	6.	7.	–	13.	7.	91

Die maximale Teilnehmerzahl pro Bauwoche beträgt 15 Personen.

Wie erfolgt die Anmeldung?

Es ist wünschenswert, dass sich Einsatzgruppen von 5 bis 10 Personen via Sektionen organisieren und sich dort beim zuständigen Koordinator melden. Die Sektionen leiten die Anmeldungen bis zum vorgesehenen Meldeschluss an die untenstehende Adresse weiter. Einzelmeldungen können weiterhin unter Einhaltung des Meldetermins an die untenstehende Adresse direkt gesandt werden. Lehrlingslager und Schullager müssen sich bis Ende Januar 1991 beim Ressort Bau DFB anmelden. Für Schullager besteht nur eine beschränkte Einsatzmöglichkeit für 1991.

Bedingungen für Arbeitseinsätze:

- Die Arbeit an der Bergstrecke sowie die Werkstattarbeiten werden unentgeltlich geleistet.
- Die DFB stellt im Rahmen der Möglichkeiten die Massen-Unterkünfte in den Stützpunkten als Gegenleistung zur Verfügung.
- Die DFB gibt an alle freiwilligen Helfer drei Mahlzeiten täglich gratis ab.
- Bei Lehrlings- und übrigen Gruppenlagern gilt für Unterkunft und Verpflegung eine Sonderregelung.
- Die Leistungen für Unterkunft und Verpflegung können nur während

- des Aufenthalts als freiwilliger Helfer gewährt werden.
- Grundsätzlich ist es Sache der Teilnehmer, sich gegen Unfall und Krankheit genügend zu versichern.
- Für tageweisen Einsatz kommt die DFB nur für die Verpflegung auf.
- Alle ankommenden Teilnehmer eines Einsatzes melden sich auf dem entsprechenden Stützpunkt bei den Verantwortlichen an.
- Alle Teilnehmer eines Baueinsatzes haben sich an die Anordnungen der Bauverantwortlichen beziehungsweise des technischen Personals zu halten.

- Das Ressort Bau DFB entscheidet endgültig über die Bildung von Arbeitsgruppen und deren Grössen.
- Sämtliche Anmeldungen für Arbeits-einsätze müssen über das Ressort Bau DFB abgewickelt werden.
- Die eingegangenen Anmeldungen werden innert 4-6 Wochen durch das Ressort Bau DFB bestätigt.

Anmeldeschluss: 31. März 1991

Anmeldeadresse DFB:
DFB/Bau
W. Willi
Postfach 682
6440 Brunnen

Baueinsatz 1991

Einzel-Anmeldung für freiwilligen Baueinsatz 1991

1. **Termin:** (gemäss Ausschreibung von Baulagern 1990)

A) Samstagseinsätze ab: _____

B) Baulagereinsatz an der Bergstrecke gemäss Baulagertableau 1991

1.2 Teilnahme in der Bauwoche Nr. _____ vom _____ bis _____

Nr. _____ vom _____ bis _____

Nr. _____ vom _____ bis _____

1.3 Teilnahme an Samstagseinsätzen: am: _____

am: _____

am: _____

2. Personalien

2.1 Name, Vorname: _____

2.2 Adresse, PLZ, Wohnort: _____

2.3 Telefon: Privat: _____ erreichbar von _____ bis _____

Geschäft: _____ erreichbar von _____ bis _____

2.4 Alter: _____ Jahre

2.5 Beruf/Fähigkeiten: _____

2.6 Mitglied der Sektion: _____

2.7 Unterkunft und Verpflegung

.1 Unterkunft im Massenlager DFB und Verpflegung durch DFB

.2 Besorge Unterkunft selbst (ohne Kostenfolge für DFB)

2.8 Bemerkungen: _____

2.9 Interesse an einer Fachgruppe: _____

2.10 Habe mich bereits in der Fachgruppe _____ organisiert.

Meldeschluss: 31. März 1991

Anmeldung an: DFB/Bau, W. Willi, Postfach 682, 6440 Brunnen

Datum: _____ Unterschrift: _____

Eingang Sektion: _____ Eingang DFB/Bau: _____

Bestätigt DFB: _____ Reg.: _____



Neu

Fr. 150.-

(Subskriptionspreis bis 30.6.91
Fr. 120.-)

Der abgebildete
Luxuskoffer
bietet Platz für
11 Medaillen.

(Vorgesehene Lieferung:
Herbst 1991)

Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Medaillen

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

Zu beziehen: Verein Furka-Bergstrecke,
Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

Schülerfahrt mit der «Weisshorn»

Am 24. August des vergangenen Jahres dampfte die neurenovierte und sauber herausgeputzte «Weisshorn» mit einer fröhlichen Kinderschar durch das Churer Rheintal. Mit dieser Fahrt löste Alfred Gysin eine Gratisfahrt ein, die er den Schülern des Heroldschulhauses Chur anlässlich der Lokübergabe an die DFB zusicherte. Bis zum Jahr 1988 nämlich fristete die «Weisshorn» als röstelndes Standbild über mehrere Jahre ein eher armseliges Dasein.

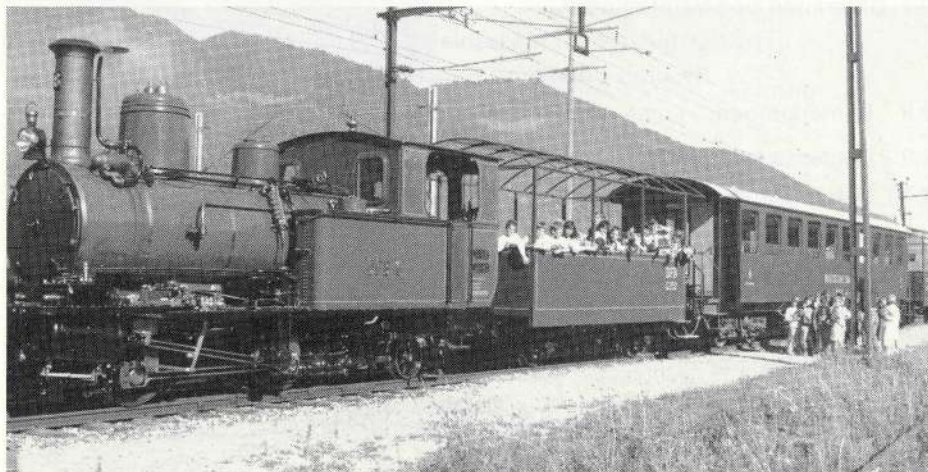
Über 250 strahlende Gesichter wurden an diesem sonnigen Tag in zwei Fahrten nach Zizers und zurück befördert. Armin Brüngger, Lokführer, Hermann Hess und Damian Dorizzi als Heizer, alle drei Mitglieder der Sektion Graubünden, sorgten für eine gute Fahrt und genügend Dampf. Die Passugger Heilquellen AG sorgte für den willkommenen Gratis-Durstlöcher und stiftete zudem eine namhafte Zahl Preise für den mit dieser Fahrt verbundenen Wettbewerb. Die Kinder konnten freiwillig eine Zeichnung oder ein Gemälde mit der schönsten «Weisshorn» einreichen. Eine fünfköpfige Jury (Frau Zanoni und

die Herren Bacchini, Casparis, Gilardi und Zweifel) hatte aus über 100 Bildern eine geeignete Auswahl zu treffen.

Zur grossen Freude der Kinder konnten anlässlich der Preisverteilung 6 Sporttaschen, 6 Badetücher und 26 Gutscheine für eine Harasse Getränke den Gewinnern überreicht werden. Ein Bild hat es dem Vorstand der Sektion GR besonders angetan. Die «Weisshorn» von Stefan Eberle wird im DFB-Kalender 1992 als Monatsblatt erscheinen.

Abschliessend bleibt uns die angenehme Aufgabe, allen, die mitgeholfen haben, diesen Anlass zu einem Erfolg zu verhelfen, recht herzlich zu danken. Vorab den Schülern des Heroldschulhauses für die rege Teilnahme am Wettbewerb, den Passugger Heilquellen AG für die Gratisgetränke und die gespendeten Preise, der Schuldirektion Chur, den Lehrern des Heroldschulhauses und nicht zuletzt der RhB und den Sektionsmitgliedern, die sich besonders für diese beiden Extrafahrten einsetzten.

VFB Sektion GR, J. Zahnd



Noch einmal Monte Generoso

Zum Artikel in Heft 3/90, Seite 30, über die Monte-Generoso-Bahn

Auf den im Mitteilungsblatt 3/90 erschienenen Artikel «Monte-Generoso-Bahn wohin?» erreichte uns ein Brief vom Migros-Genossenschafts-Bund Zürich, dem Eigentümer der Bahn. Herr J. Nyffenegger nimmt darin zu verschiedenen Aussagen des Berichtes Stellung und korrigiert teilweise auch. Gerne kommen wir dem Wunsche nach, das Schreiben (in den wichtigsten Teilen wenigstens) zu veröffentlichen:

«Es ist richtig ... Überlegungen anzustellen.»

Im Anschluss an diese Stellungnahme sei noch hinzugefügt:

Der Verfasser des fraglichen Artikels hat nochmals die Probe bei Hotelplan – bei verschiedenen Geschäftsstellen – gemacht. Daher kann er weiter zu der diesbezüglich gemachten Aussage stehen.

Die Aussage über die Zusammenarbeit mit Carunternehmen wurde im Zusam-

menhang mit der Diversifikation betreffend Verlagerung oder gar Dehnung der Transportspitze (z. B. bis in den späteren Abend) gemacht.

Dass die Strasse auf den Berg für rein touristische Fahrten nicht endlich geschlossen wird, wurde – in Kenntnis der Situation – in keiner Form der Bahnunternehmung angelastet.

Die subjektive Aussage über den Einsatz des Personals kann gerne mit der jeweils auftretenden Stresssituation im Hochsommer in Zusammenhang gebracht und nicht als Dauersituation angesehen werden. Für diese Aussage entschuldigt sich der Autor in aller Form.

Der Besuch der Monte-Generoso-Bahn, die Fahrt zum Gipfel und die ausgezeichnete Bewirtung im Ristorante Vetta sei allen Lesern für die kommende Saison bestens empfohlen.

Unterlagen können angefordert werden bei:

Ferrovie Monte Generoso SA
Casella postale 26
CH-6825 Capolago

Beat H. Schweizer

Renovation BVZ-Wagen

Der im Depot Gletsch seit mehreren Jahren eingestellte BVZ-Vierachser B⁴ 2224 ist aus seinem Dornröschenschlaf geweckt worden. Eine Baugruppe hat mit Wagenbauern, Lokschlossern sowie Schreibern (mehrheitlich aus der DDR) mit der Aufarbeitung des Wagens begonnen. Ende August wurde die Blechverkleidung am ganzen Wagen entfernt. An der Holzkonstruktion (Baujahr 1930?) wurden verschiedene morsche Stellen sichtbar, welche repariert und anschliessend imprägniert wurden. Vor allem im Fensterbereich hat

das Holz gelitten. Alle Deckleisten, Sitzbänke, Gepäckablagen und elektrischen Installationen (ohne Verkabelung) wurden demontiert. Bei den Sitzgarnituren wurde festgestellt, dass die aus Alu-Legierung bestehenden Rahmen korrodieren und im Winter neu hergestellt werden müssen. Die Holzbänke sind abzuschleifen und neu zu lackieren. Die Metallteile vom Kastenoberbau benötigen eine gründliche Entrostung und eine anschliessende Grundierung (Rostschutz). Die Sektion Bern wird im Winter verschiedene Arbeiten für den BVZ-Wagen ausführen.

Neuerwerbungen der DFB AG

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG hat von der RhB weiteres wertvolles, historisches Rollmaterial erwerben können.

Bernina-Schneeschleuder

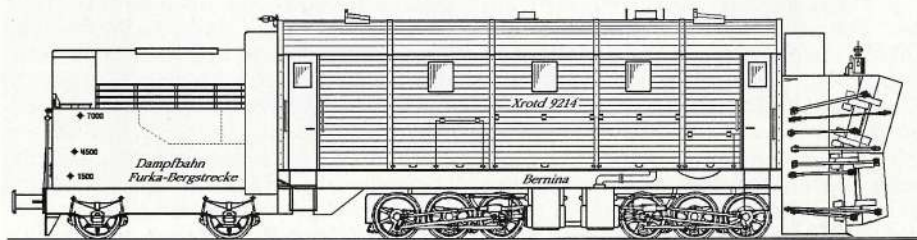
Die übernommene Schneeschleuder RhB Xrotd 9214 wurde von der SLM (Werk-Nr. 2299) im Jahre 1912 für die damalige Bernina-Bahn (BB, Nr. 1052) gebaut. Die Dampfschneeschleuder G 2×3/3 mit Tender ist selbstfahrend (4 Zylinder für den Fahrbetrieb, bzw. 2 für den Schleuderbetrieb).

1943 wurde sie in RhB Xrotd 14 umbenannt, 1954 erhielt sie die heutige Bezeichnung. Die Schleuder hat ein Leergewicht von 45,5 t, bzw. ein Dienstgewicht von 64 t. Insgesamt kann 7 m³ Wasser und 4,0 t Kohle mitgeführt werden. Das Gefährt misst von Puffer (Tender) bis zu der Schleuderradspitze 13 865 mm. Die minimale feste Breite beträgt 2800 mm. Grösste Räumbreite mit den seitlichen Leitblechen 3500 mm. Die Geschwindigkeiten betragen: Verschieben V_{max} 36 km/h, Schleudern V_{max} 12 km/h. Beachtenswert ist zum stählernen, schweren Schleudergerät die Holzverkleidung der Dampfschnee-

schleuder. Im Winterdienst wurde die Xrotd oft von Diesel/Elektro-Loks oder von Triebwagen als Schubfahrzeug unterstützt.

Die Maschine stand seit längerer Zeit im Areal der RhB in Landquart. Der Kessel der Dampfmaschine war «abgesprochen», d.h. entsprach nicht mehr den gesetzlichen Sicherheitsvorschriften (Druckprüfung, Dichtigkeit usw.). Eine Erneuerung der Einheit war für die RhB wirtschaftlich nicht interessant, da moderne, leistungsfähigere Geräte verfügbar sind. Eine fast baugleiche Maschine mit der Bezeichnung Xrotd 9213 Baujahr 1910/11 (BB Nr. 1051/BB13/SLM 2149) verbleibt bei der RhB.

Für die DFB besteht vorerst kein zwingendes Bedürfnis für die Restaurierung der Schleuder, da «nur» in den Sommermonaten die Bergstrecke befahren wird. Bei der Inspektion der Dampfmaschine könnte der Steh- und Langkessel mit den Siede- und Rauchrohren beanstandet worden sein, was die teilweise Überarbeitung derselben und der mögliche Ersatz der Stehbolzen und Deckenanker bedeuten würde. Eine teure, (auch wenn teilweise in Eigenregie) knifflige, zeitraubende Arbeit.



Gratis

Gewinnen Sie einmalige Preise im grossen Wettbewerb!



1. Preis

Ein unvergesslicher Flug für zwei Personen über Bangkok nach Ho-Chi-Minh-Ville (Saigon) gestiftet von der Thai Airways.



NAYAK
REISEN

Das Reisebüro Nayak in Basel stiftet zusätzlich für den glücklichen Gewinner einen Reisegutschein im Wert von Fr. 800.-- und erledigt alle notwendigen Formalitäten!

BESUCHEN SIE UNSERE SONDERAUSSTELLUNG IM VERKEHRSHAUS LUZERN!

Machen Sie mit! Zwischen dem 1. Dezember 1990 und dem 6. April 1991 können Sie den rückseitigen Teilnahmechein an der Kasse des Verkehrshauses Luzern abgeben - und vielleicht gewinnen Sie einen der attraktiven Preise! Mit jedem Eintritt ins Verkehrshaus anlässlich der Sonderausstellung werden unserem Projekt Fr. 2.20 überwiesen!

Mitmachen - mithelfen!

Die Teilnahme am Wettbewerb ist nicht von einem Eintritt abhängig!

Mit jedem an der Kasse abgegebenen Wettbewerbston wird unserem Unternehmen ein Beitrag gewährt.

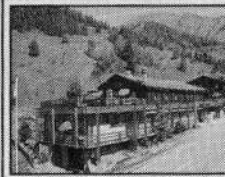
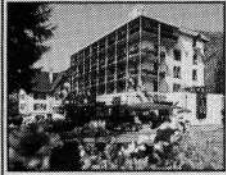


Gewinnen Sie einmalige Preise im grossen Wettbewerb!

Gratis

2. Preis

1 Woche Ferien mit Halbpension für 2 Personen im Hotel Monopol-Metropol, Andermatt



3. Preis

1 Woche Ferien für 2 Personen im Hotel Diana, Münster

4. Preis

1 Wochenende für 2 Personen im Hotel Aletsch, Mörel



Mitmachen - mitgewinnen!

Weitere attraktive Preise:

- 6 x Gratisfahrten für die ganze Familie im Dampzug
- 10 x Original Furka Trainer
- 30 x Original Furka Pullover
- 24 x Sonderdrucke Furka Bergstrecke
- 25 x Original Furka Bergstrecke T-Shirt
- 1 x Führerstandsfahrt auf der Weisshorn

Back to Switzerland
Mit Volldampf in eine neue Epoche!

Teilnahmebedingungen

Teilnahmeberechtigt ist jedermann, der den untenstehenden Talon vollständig ausfüllt und anlässlich der Sonderausstellung im Verkehrshaus Luzern an der Kasse zwischen dem 1. Dezember 1990 und dem 6. April 1991 abgibt. Die Teilnahme ist nicht von einem Eintritt abhängig. Für die schriftliche Teilnahme erhalten Sie Informationen über die im Prospekt angegebene Adresse. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ueber den Wettbewerb kann keine Korrespondenz geführt werden. Die Ziehung findet am 7. April 1991 unter notarieller Aufsicht im Luzerner Verkehrshaus statt.

verkehrshaus luzern

Teilnahmeschein

Name:

Vorname:

Strasse:

Nr.

Plz:

Wohnort:

Wir sind

Personen

(Nur auszufüllen, falls Sie das Verkehrshaus besuchen)

An der Kasse des Verkehrshaus Luzern zwischen dem 1. Dezember 1990 und dem 6. April 1991 abgeben. Nur vollständig ausgefüllte Talons nehmen an der Verlosung teil. Pro Eintritt erhält die VFB Fr. 2.20

Die zwei MITROPA Restaurantwagen WR 3813/3814

Die beiden Restaurantwagen (ohne Küchen) wurden von der MITROPA Berlin (MITeleuROPäische Schlafwagen- und Speisewagen AG) für die Bernina-Bahn (BB) im Jahre 1928 bei der SWS Schlieren beschafft. Die MITROPA bewirtschaftete gleich selber die beiden «Salon-Speisewagen» B4ü Nr. 161 und 162 auf der Berninastrecke und zusätzlich auch das Buffet auf Alp Grüm.

Im Kriegsjahr 1943 liess die Besitzerin MITROPA die Wagen in Berlin mit kleinen Küchen ausrüsten. 1949 konnten die beiden «Bordeaux» käuflich von der Mitropa erworben und als WR 3813/3814 eingesetzt werden. Für den Einsatz im «Glacier-Express» über die FO-Strecke wurden 1969 zusätzlich Bremszahnäder eingebaut.

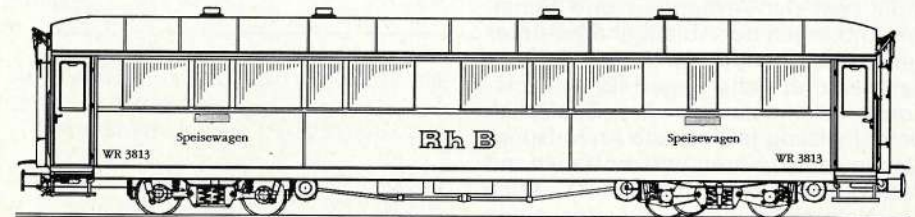
Die vierachsigen im Pullman-Look der zwanziger Jahre gehaltenen Stahlwagen weisen ausgezeichnete Sichtverhältnisse für den Reisenden auf. Das durchlaufende Fensterband, nur durch schmale Sprossen unterbrochen, ermöglicht dem Passagier einen herrlichen Rundblick im hell und freundlich gestalteten Innern. Das Wand- und Deckentäfer besteht aus kaukasischem Nussbaumholz. Die Tische und fensterseitigen Sitze sind fest montiert, die gangseitige Bestuhlung als Sessel frei platzierbar. Die in Raucher/Nichtraucher unterteilten Wagen weisen total 36 Plätze auf. Viele schöne Beschläge, stilvolle Beleuchtungskörper und die

eleganten Gepäckablagen ergänzen das behagliche Interieur. Der bordeauxrote Anstrich verleiht den Wagen ein nostalgisch, gediegenes Aussehen.

Die beiden MITROPA-Wagen wurden 1987 nach Inverkehrsetzen des «längsten Speisewagen der Welt» aus dem Verkehr gezogen. Die Bremszahnäder und die Vakuum-Bremsen der beiden Wagen wurden ausgebaut und fanden im neuen «Doppel-Speisewagen» WR 3816/17 Verwendung.

Die Laufeigenschaften der ursprünglichen sehr einfachen Drehgestelle befriedigten die RhB auch nach verschiedenen Umbauten nie. So wurden von der FAA unterschiedliche Prototypen-Drehgestelle anstelle der alten eingesetzt, auf welchen die Wagenkasten noch heute laufen. Auch die Dachpartien der beiden Wagen sind unterschiedlich, WR 3813 mit Querteilung der Dachbleche, WR 3814 mit Längssigen (Wasserabweisern) über die ganze Dachlänge. Langfristig scheint eine Neuverwendung als historisches Rollmaterial nach einer Totalsanierung bei der DFB möglich. Vorerst könnten die beiden Wagen als stationäre Restaurants an den Zielpunkten der Teilstrecken eingesetzt werden.

Im Modell erhältlich sind z.Z. in Spur HOm WR 3813 und in Om WR 3814. Wagen-Vorbestellungen (DFB-Look) inkl. Dokumentation mit Postkarte (Unterschrift) bei der Sektion Bern, Postfach 129, 3098 Köniz zum Händlerpreis (plus Verpackung und Porto). Realisierung mit Vorbehalt auf genügend Bestellungen.



Rollmaterialgruppe Bern Revision 2-Achser RhB B 2028

In der offenen Halle der Rollmaterialgruppe Bern in Deisswil wird unbeirrt an unserem 2. Wagen (nach dem Gkv 4416), am 40plätzigem Zweiachser aus dem Jahre 1903, von einer «harten» Gruppe weitergearbeitet.

Inzwischen wurde der Wagenkasten (Holzkonstruktion) am Fahrgestellrahmen an 14 Punkten verankert. Die helle Innentäferung (Decke/Wände) ist fertig angeschlagen, die Längstäferung unter der Fensterfront erfolgt nach dem Scheibeneinbau. Der Lärchenboden ist neu verlegt. Zur Schonung (Schmutz, weil keine Perrons vorhanden) wird für die ersten Jahre zusätzlich ein Bodenbelag (z.B. Linoleum) von etwa 5 mm Dicke eingebaut. Angebote bitte melden!

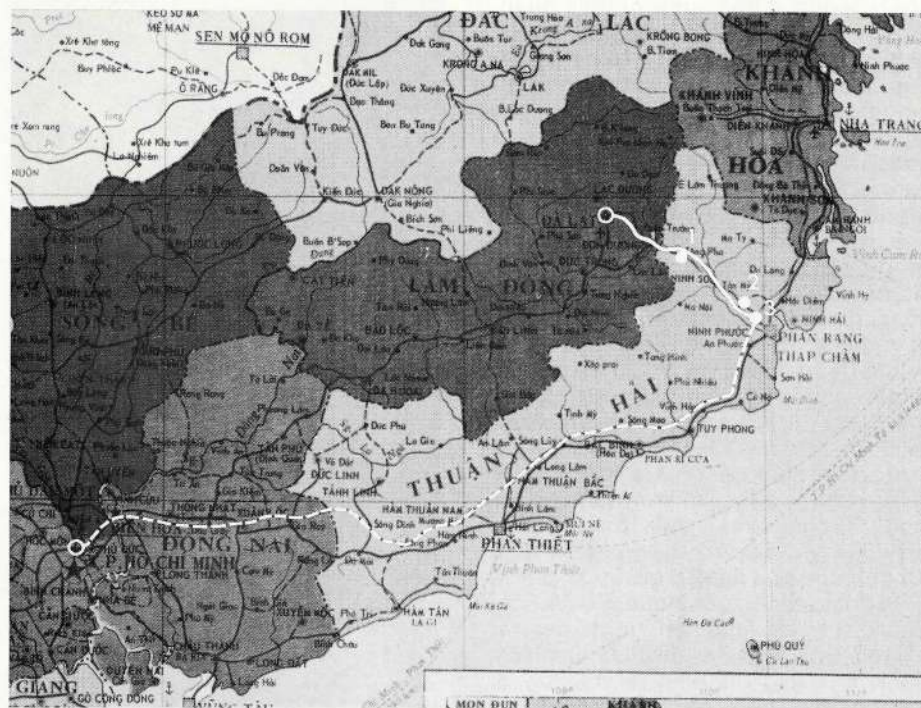
In den nächsten Arbeitseinsätzen (nach Absprache auch an Samstagen) werden folgende Arbeiten ausgeführt: Verzinkte Stahlblech-Dachhaut reinigen / entfetten / streichen (vor ca. 8 Jahren grunderneuert). Verschiedene Abdeckleisten (Holz) ablängen und montieren. Fenster einbauen, Türen anschlagen, Holz für Trittbretter zuschneiden und montieren. Plattformböden einpassen, grundieren und Randschutzleisten anbringen. Plattformgeländer (Original) am Stossbalken anpassen, montieren. Dabei muss beachtet werden, dass genügend Befestigungspunkte für die Dienstleitungen wie Dampfheizung (24 V=), Lautsprecher-Leitung vorgesehen werden. Verkabelung der Beleuchtung, montieren der Armaturen und Schalter. Anbringen der Abfallbehälter unter Fensterplatz (kip- und arretierbar). Rahmen und Halterungen für Informationen/Reklame vorbereiten. Zusätzlich Dampfheizung (auf neuste Anweisung) planen, konstruieren und einbauen mit Brand- und Berührungsschutz. Auch die Notbremse muss auf der einen

Plattform eingerichtet werden. Viele Holzpartien sind vor dem Lackieren sorgfältig zu schleifen.

Provisorisch die grundierten Aussenbleche anschlagen und anpassen. Die vielen vorbereiteten Einzelteile wie Deck- und Zierleisten, Lamellen- und Abschlussbleche usw. müssen sortiert, probemontiert und markiert werden. Inzwischen wird fleissig an den neuen Sitzbänken, Gepäckablagen und Gepäcknetzen gearbeitet. Die ersten Muster sind geliefert und positiv beurteilt worden. Mit geeigneten Massnahmen wollen wir nun auch der Kälte am Arbeitsort zu Leibe rücken (für Farbspritzarbeiten min. 15°C). Die Zeit drängt.

Der Wagen wird ab 22. April bis 4. Mai integriert in einer «Furka-Bergstrecke-Ausstellung» im M-Einkaufszentrum Ostermündigen zu sehen sein. Mit Bildtafeln, Video und Werbematerial will man die Bevölkerung über die Ziele und das Vorhaben informieren. Am Wochenende vom 3./4. Mai (Freitag/Samstag) wird ein «Wagenfest» mit zusätzlichen Aktivitäten (Modellbahnklubs, Börse) stattfinden. Nach der Ausstellung wird der Wagen direkt an die RhB in Landquart geliefert, damit er abnahmebereit hergerichtet werden kann. Der schicke Wagen wird dann bald neuen Aufgaben zugeführt.

«Back to Switzerland»: La mission de la DFB au Viêt-nam



Situation du Viêt-nam du sud. La ligne blanche indique le chemin du transport.

Après une série d'intenses efforts, la DFB SA (SA Dampfbahn Furka-Bergstrecke) a réussi à se procurer ses futures locomotives à vapeur et à crémaillère.

Les machines en question ont pris la mer jusqu'à Hambourg d'où elles ont été ensuite acheminées jusqu'en Suisse.

- locomotive démontée VHX 31.202, ex-FO 2
- locomotive démontée VHX 31.203, ex-FO 8
- locomotive démontée VHX 31.204, ex-FO 9
- ancien wagon complémentaire Krongh Pha-Da Lat, GK 30031
- quatre wagons plats à 4 essieux, construction lourde de type RW avec une longueur de pont de 14 m.

Au Viêt-nam, la DFB a pu acheter le matériel roulant suivant:

- locomotive à vapeur HG ¾ VHX 31.201, ex-FO 1
- locomotive à vapeur HG ¼ VHX 40.304
- locomotive à vapeur HG ¼ VHX 40.308

En plus, 20 tonnes de pièces détachées pour les locomotives de type HG $\frac{3}{4}$ et HG $\frac{1}{4}$. Entre autres, un jeu de roues complet et neuf pour les HG $\frac{3}{4}$, en plus de diverses barres de traction et de couplage.

Le transport d'une aussi grande quantité de matériel et la topographie du pays constituèrent le problème principal de la mission. Les autorités compétentes vietnamiennes n'étaient pas en mesure de transférer des locomotives aussi lourdes dans la vallée. Le contrat de vente spécifiait que la DFB prendrait en charge le matériel sur le lieu d'entrepôt et l'emporterait à ses propres frais et risques.

Après un examen sérieux des locomotives, de l'état de certains tronçons de la route et des ponts, la direction du projet de la DFB décida de transporter tout le matériel jusqu'à la côte à l'aide d'un camion spécial à pont surbaissé, le «loco-carrier». Ce «loco-carrier» put être «fabriqué» selon un cahier des charges précis en transformant un ancien «Scheuerle» qui fut ensuite expédié par mer au Viêt-nam. Il était accompagné de deux containers contenant du matériel technique. Ce chargement fut expédié en juin dernier jusqu'à Hô Chi Minh-Ville. L'investissement total en matériel, logistique et personnel peut se comparer à l'équipement d'une section de génie de l'armée.

Au Viêt-nam même l'équipe de 12 Suisses fut complétée par un groupe des DSVN (Duong Sat Viêt-nam = chemins de fer de l'Etat du Viêt-nam). Pour notre mobilité dans les montagnes et pour les transports lourds la DFB a utilisé trois camions russes à trois essieux de type Kama 3 et deux bus pour passagers. Parfois jusqu'à six semi-remorques de l'armée vietnamienne vinrent également à la rescousse.

Da Lat «gare central» avec nos locomotives.

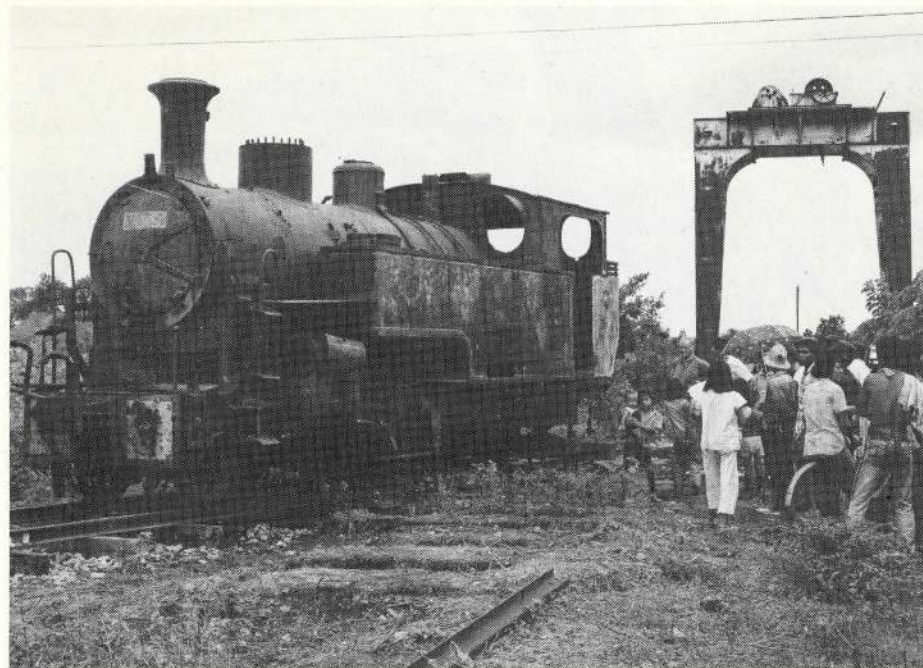




Des spectateurs, à Da Lat



Une opérations particulière pour la population et pour la police lors du transport.



Locomotive «FO 2» à Tap Cham avant le transport vers Ho-chi-minh-ville.

En raison des intempéries et modifications de dispositions, le programme prévu initialement s'étendit sur six au lieu de quatre semaines.

Dans ce laps de temps, les locomotives furent transportées une à une par la route de Da Lat et Song Pha à Tap Cham. Afin d'arriver au but, les machines durent être chargées et déchargées 30 fois. Avec des mesures spéciales, 18 ponts ont dû être traversés. L'un d'entre eux a même été contourné en réutilisant un pont de chemin de fer parallèle au pont. Ce pont, désaffecté depuis une quinzaine d'années, reçu en quelques jours de nouveaux rails qui permirent de tracter les locomotives à l'aide d'un câble.

A Tap Cham, camp de base technique de la DFB et des DSVN, les locomotives

et le reste du matériel furent transférés sur des wagons de marchandises. C'est un train de 15 wagons tirés par une locomotive diesel qui avala les 320 km entre Tap Cham et Hô Chi Minh-Ville en 36 heures.

A la gare de triage de Songh Than près de Hô Chi Minh-Ville, c'est de nouveau un convoi routier qui pris la relève pour amener tout le matériel jusqu'au port de la ville où il fut embarqué sur le «Friedrich Engels».

Le fret est arrivé à Hambourg à fin octobre. Les «vétérans du Viêt-nam» sont rentrés en Suisse dans le courant de novembre. Du 1^{er} décembre 1990 au 7 avril 1991, les futures «locomotives de la Furka» seront exposées au Musée des Transports dans le cadre d'une exposition spéciale.



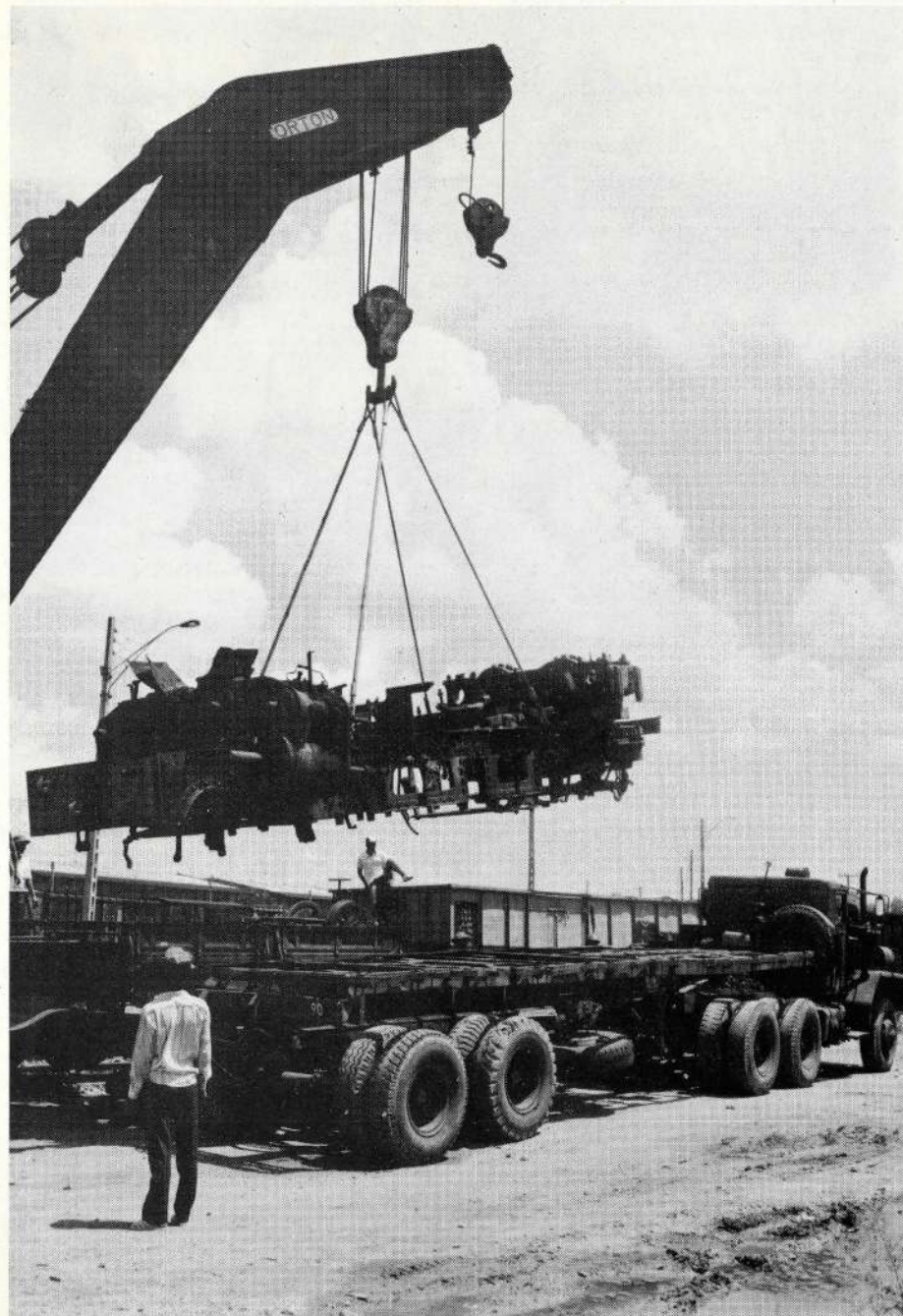
Endroit de déchargement à Tap Cham et préparation pour le transport sur voie vers le port de Ho-chi-minh-ville.

La DFB SA aimerait pouvoir, dès 1992, remettre en service une nouvelle locomotive par année. Ce projet dépend bien sûr des possibilités de financement des travaux de révision. Il faut compter 1 million de francs par machine. La DFB pense faire circuler en premier la VHX 31.201. Il s'agit de la locomotive historique BFD et FO N° 1 construite en 1913. Elle prendra la désignation DFB N° 1.

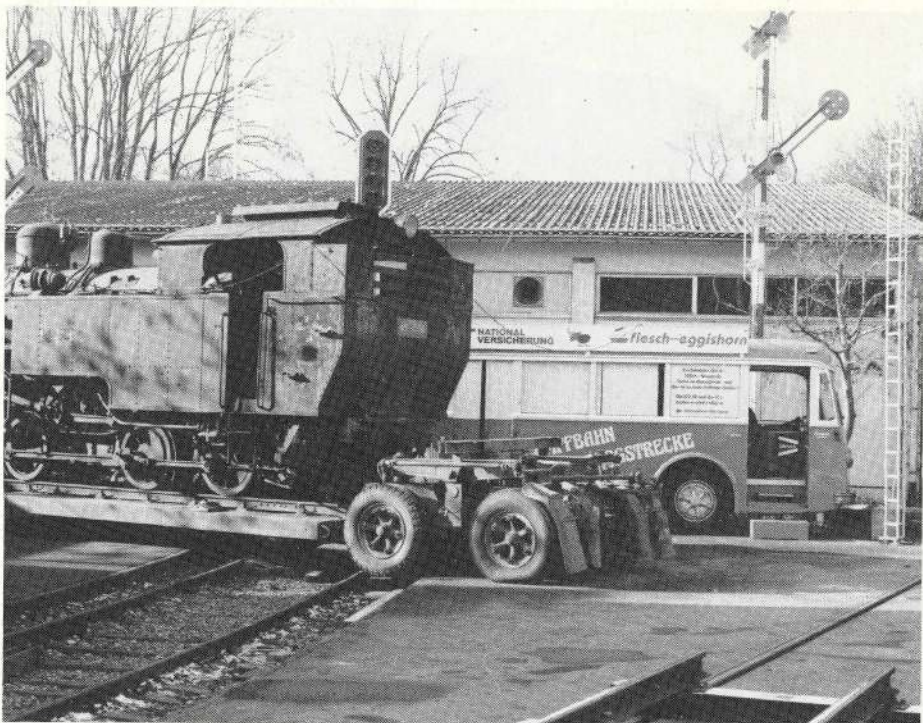
DFB, Ralph Schorno
Matériel-roulant



Un petit cadeau pour la direction de chemin de fer à Viêt-nam, le calendrier 1991.



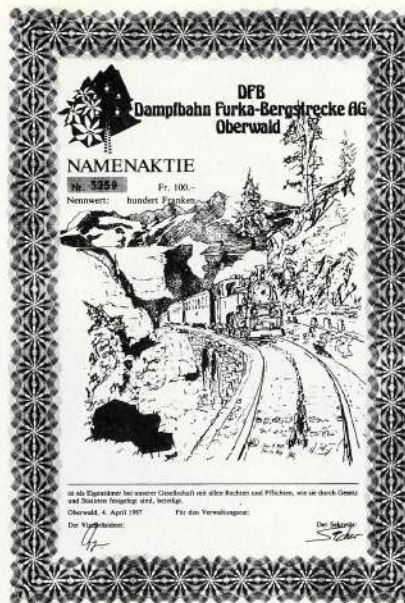
Des pièces lourdes, le mécanisme, prise par le grue de chargement.



Après plus de quatre ans dans l'orient extrême et un voyage très long, les locomotives sont arrivées à Lucerne.
Les machines à vapeur sont présentées pendant une exposition spéciale jusqu'au 7 avril 1991.

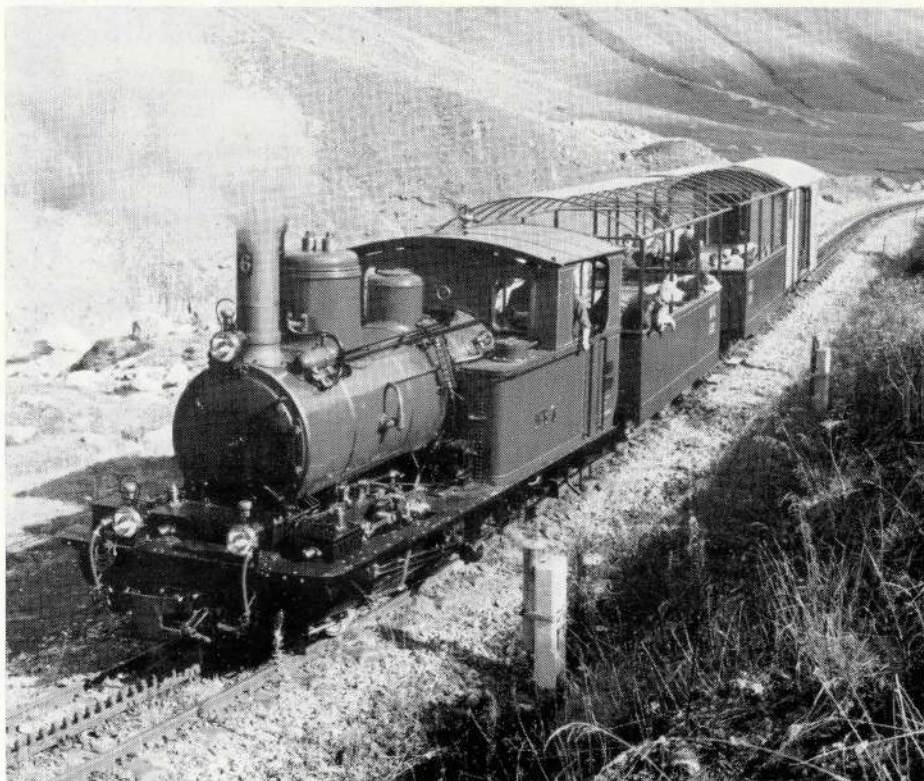


Logement de notre équipe à Da Lat.



Kapitalerhöhung von Fr. 5 300 000.- auf Fr. 7 000 000.-
Prospekt und Einladung zur Aktienzeichnung





Bericht des Verwaltungsrates

Die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

1987 hat die DFB AG von der Furka-Oberalpbahn die gesamte 18,056 km lange Bahnlinie Oberwald-Gletsch-Muttbach-Furka-Tiefenbach-Realp käuflich erworben bzw. im Baurecht übernommen (Oberwald-Gletsch). Seit dem Frühjahr 1990 ist die Unternehmung zudem im Besitz einer eidgenössischen Eisenbahnkonzession für den Wiederaufbau und den Betrieb der Furka-Bergstrecke.

Nach Jahren systematischer Aufbauarbeit verfügt die DFB heute nicht nur über Grund und Boden, über Gebäude und technische Anlagen, sondern auch über einen umfangreichen Park von Baumaschinen und Geräten, eine Diesellok, mehrere Draisinen und 12 Wagen für den Baudienst.

Im Hinblick auf die Eröffnung des Dampfbetriebes auf dem Streckenabschnitt Realp-Tiefenbach konnte bereits auch ein erster Dampfzug, bestehend aus der neuerevidierten Lok «Weisshorn», einem Dienstwagen und zwei offenen Panoramawagen bereitgestellt werden. Weitere Personenwagen sind in Revision bzw. im Bau.

Die DFB wird in ihren Anstrengungen zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke aktiv durch den Verein Furka-Bergstrecke VFB und durch zahlreiche Firmen im In- und Ausland unterstützt. Beträchtliche finanzielle Mittel, umfangreiche Materialspenden und enorme Fronarbeitsleistungen kommen so jährlich der Furka-Bergstrecke zugute. 1990 konnten dadurch folgende Hauptziele in den Ressorts Bau und Rollmaterial verwirklicht werden:

- Bau der neuen dreigleisigen Remise in Realp (Rohbau)
- Kauf und Rückführung von 3 Zahnrad-Dampflokomotiven, 3 Lokbaugruppen, von 4 Flachwagen und einem Güterwagen aus Vietnam in die Schweiz
- Fertigstellung von zwei offenen Panoramawagen
- Sanierung des Tunnelgewölbes von Altseentum-Stafel-Tunnel I
- Erneuerung der Portalbereiche der Tunnel II und III
- Weiterführung der Gleisbauarbeiten zwischen Realp und Tiefenbach.

Gleichzeitig wurden mit dem Ankauf von weiteren Personenwagen (2 Speisewagen ex RhB) die Voraussetzungen geschaffen, um 1992 einen zweiten Dampfzug in Betrieb nehmen zu können.



Jahresrechnung 1989

BILANZ per 31. Dezember 1989	AKTIVEN	PASSIVEN
Liquide Mittel	88 047.75	
Festgeldanlage	1 000 000.—	
Wertschriften	55 703.65	
Verrechnungssteuer	14 800.60	
Diverse Guthaben	4 060.80	
Grundstücke und Gebäude	98 421.—	
Rollmaterial	1 131 148.—	
Streckenbauten	137 045.—	
Brücken- und Tunnelbauten	50 500.—	
Baukonto	599 623.—	
Baumaschinen, Installationen	44 635.—	
Werkzeuge, Kleingeräte	37 260.—	
Strassenfahrzeuge	67 004.—	
Bürocontainer, Mobiliar, EDV	93 459.—	
Organisationskosten	60 850.—	
Transitorische Aktiven	20 497.—	
Bankschulden		68 628.—
Nicht eingelöste Checks		72 680.—
Kreditoren		123 588.95
Rückstellungen		14 000.—
Transitorische Passiven		4 607.90
Kapitaleinzahlungskonto		36 295.40
Aktienkapital		3 300 000.—
Verlustvortrag	68 990.10	
Verlust 1989	<u>47 755.35</u>	- 116 745.45
	<u>3 503 054.80</u>	<u>3 503 054.80</u>
VERSICHERUNGSWERTE		
Gebäude im Baurecht		700 000.—
Rollmaterial		2 900 000.—
Mobilien und Baumaschinen		567 000.—
GEWINN- und VERLUSTRECHNUNG 1989		
	AUFWAND	ERTRAG
Unterhaltskosten	15 789.45	
Betriebsmaterial, Energie	10 272.20	
Versicherungen	28 222.60	
Verwaltungskosten	84 889.55	
Werbung	16 329.95	
Abschreibungen	121 889.85	
Steuern	4 676.30	
Diverser Aufwand	15 204.15	
Zinserträge		30 699.75
Spenden		189 780.—
Sonstige Erträge		29 038.95
Verlust 1989		<u>47 755.35</u>
	<u>297 274.05</u>	<u>297 274.05</u>

BERICHT DER KONTROLLSTELLE vom 17. Juli 1990

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1989 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir haben festgestellt, dass

- die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen empfehlen wir, die vorliegende Jahresrechnung mit einem Verlustsaldo von Fr. 116 745.45 zu genehmigen.

Mit freundlichen Grüssen
Schweizerische Revisionsgesellschaft

H. Rau

K. Zöbeli



Einladung zur Aktienzeichnung

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, CH-3999 Oberwald

Kapitalerhöhung 1991 von Fr. 5300000.- auf Fr. 7000000.-
durch Ausgabe von

2800 Namenaktien mit dem Nennwert Fr. 100.-

4100 Namenaktien mit dem Nennwert Fr. 200.-

2000 Namenaktien mit dem Nennwert Fr. 300.-

Zeichnungsfrist: 1. Dezember 1990 bis 30. April 1991

Zeichnungsbedingungen:

1. Für die zur Zeichnung aufliegenden Aktien gelten die folgenden beiden Bezugsvarianten:

a) Für Zeichner, die bereits DFB-Aktien mit dem Nominalwert von Fr. 500.- besitzen, beträgt der Bezugspreis (inkl. 3 % eidg. Titelstempel)
für die 100 Fr. Aktie: Fr. 103.- pro Aktie
für die 200 Fr. Aktie: Fr. 206.- pro Aktie
für die 300 Fr. Aktie: Fr. 309.- pro Aktie

b) Für Zeichner, die keine DFB-Aktien mit dem Nominalwert von Fr. 500.- besitzen, beträgt der Bezugspreis (inkl. 3% eidg. Titelstempel)
für die 100 Fr. Aktie: Fr. 203.- pro Aktie
für die 200 Fr. Aktie: Fr. 306.- pro Aktie
für die 300 Fr. Aktie: Fr. 359.- pro Aktie
Wer gleichzeitig mit der Zeichnung, DFB-Aktien à Fr. 500.- nominal aus dem Besitz des VEREIN FURKA-BERGSTRECKE erwirbt, hat ebenfalls Anrecht auf die Bezugspreise gemäss Variante a).

2. Die Zuteilung der Aktien erfolgt durch den Verwaltungsrat. Die Einladung zur Generalversammlung über die Kapitalerhöhung erfolgt durch schriftliche Mitteilung an die Zeichner.

3. Die gezeichneten Aktien werden den Zeichnern (nach der Zuteilung durch den Verwaltungsrat) in Rechnung gestellt. Wir bitten die Zeichner daher, vor Rechnungsstellung keine Zahlungen vorzunehmen.

4. Die Zeichner haften der Gesellschaft gegenüber für den vollen Zeichnungsbetrag bis am 30. 9. 91.

5. Der Verwaltungsrat behält sich vor, die Zeichnungsfrist wenn nötig zu verlängern.

6. Der Verwaltungsrat behält sich vor, nach Schluss der Zeichnungsfrist die definitive Höhe des Aktienkapitals festzulegen. Die diesbezügliche Kompetenz ergibt sich aus Art. 4 der Statuten.

7. Die Auslieferung der Titel erfolgt spätestens Ende 1991.

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

CH-3999 Oberwald
17. November 1990

Für den Verwaltungsrat:

Alfred Gysin
Präsident

Aldo Contratto
Vizepräsident



DFB

DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG

CH-3999 OBERWALD

Kapitalerhöhung 1991

Zeichnungsschein

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

_____ **Namenaktien von Fr. 100.- Nennwert**
_____ **Namenaktien von Fr. 200.- Nennwert**
_____ **Namenaktien von Fr. 300.- Nennwert**

Gleichzeitig kaufe ich aus dem Besitz des VEREIN FURKA-BERGSTRECKE

_____ **Namenaktien von Fr. 500.- Nennwert**
(zum Preis von Fr. 515.- pro Aktie)

Ich/wir verpflichten mich/uns, den geschuldeten Betrag nach erfolgter Rechnungsstellung zu bezahlen.

Dieser Zeichnungsschein ist bis zum 30. September 1991 verbindlich. Die Titel werden bis gegen Ende 1991 an die Zeichner ausgeliefert.

Name: (Herrn, Frau, Firma *)

Vorname:

Genauere Adresse:

PLZ/Wohnort:

Datum/Unterschrift:

Ich bin bereits Aktionär der DFB JA / NEIN *)

Ich besitze bereits 500-er Aktien der DFB JA / NEIN *)

(* Bitte zutreffendes vermerken)

Zeichnungsschein
einsenden an:

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Aktienregister, Postfach 3468, CH-4002 Basel

Zweck der Aktienkapitalerhöhung

Die aus der Aktienzeichnung resultierenden Mittel sollen zur Förderung folgender Projekte eingesetzt werden:

- Fertigstellung der Remise in Realp.
- Schaffung der Voraussetzungen für die Aufnahme des Betriebes zwischen Realp und Tiefenbach.
- Vorbereitung der Gleisanlagen zwischen Tiefenbach und Furka für die Kollaudation.
- Fertigstellung des Rollmaterials für die erste Betriebsphase.
- Beschaffung und Beginn der Revisionen am Rollmaterial für die zweite Betriebsphase.

Firma und Sitz

Die DFB DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG, mit Sitz in Oberwald, wurde am 27. Mai 1985 in Lausanne gegründet. Die konstituierende Generalversammlung fand am 22. Februar 1986 in Ulrichen statt. Die Eintragung im Handelsregister Oberwallis erfolgte ebenfalls am 22. Februar 1986.

Aktienkapital

Das voll einbezahlte Aktienkapital beträgt nach der am 1. September 1990 durchgeführten Kapitalerhöhung Fr. 5 300 000.—, eingeteilt in 8200 Namenaktien zu nominell Fr. 100.—, 4900 Namenaktien zu nominell Fr. 200.—, 5000 Namenaktien zu nominell Fr. 300.— und 4000 Namenaktien zu nominell Fr. 500.—.

Verwaltungsrat

Alfred Gysin, Seltisberg/BL	*) Präsident
Aldo Contratto, Goldau/SZ	*) Vizepräsident
Bruno Albisser, Wiler/BE	
Fritz Müller, Luzern	*)
Jürg Schletti, Bern	
Wolfgang Schmidt, Sigmaringen/D	
Erich Schneider, Grand-Lancy/GE	
Ralph Schorno, Zürich	*)
Beat H. Schweizer, Titterten/BL	
Georg Seiler, Kriens/LU	
Hans R. Wespi, Grächen/VS	
Walter Willi, Brunnen/SZ	*)

Kontrollstelle

REVISUISSE, Schweizerische Revisionsgesellschaft, Zürich

Sektionsnachrichten



Section de Genève – «LSFG»
Case postale 79
1211 Genève 28

Rétrospective

L'année 1990 s'est soldée plutôt positivement pour la section francophone, et je tiens ici à remercier les membres qui ont d'une manière ou d'une autre contribué aux différents succès constatés. En début août, la section a organisé une excursion de 2 jours à Oberwald VS dans le but de montrer aux membres francophones intéressés les différents chantiers et réalisations sur la ligne sommitale de la Furka. Notre groupe a été accueilli avec la courtoisie habituelle par la direction du Sport-hotel d'où nous avons effectué les visites aussi-bien du côté de Gletsch qu'en amont de Realp.

La section a organisé des soirées d'informations, invitée par le Club des modèles réduits à Morges VD, puis par l'EXPO-RAIL-NYON (une exposition de 3 jours) et puis par l'AGMT groupant les amis des tramways genevois. «LSFG» a pu ainsi se montrer active à travers ces manifestations bien réussies et conformes aux statuts. Elle est cependant limitée dans ses actions en rapport des collaborateurs bénévoles disponibles.

Depuis sa dernière assemblée générale du 25.4.90, «LSFG» a reçu des dons au profit de son action «Pas de vapeur sans charbon» lui permettant de prendre en charge le paiement d'une facture de charbon DFB de fr.2500.— (5 tonnes). A faire remarquer que depuis le lancement de l'action et les augmentations successives, la somme versée pour 100 kg ne suffisait plus que pour l'achat de 80 kg! Nous n'avons évidemment pas encore réalisé le but des 10 tonnes que nous espérons at-

teindre jusqu'à la prochaine assemblée générale. L'action continue donc! Autant que je tiens ici à remercier nos donateurs qui nous ont permis ce résultat intermédiaire réjouissant, je remercie à l'avance tous ceux, membres et non-membres de l'Association, qui nous permettrons d'atteindre le but fixé. En outre, nous avons pu remettre à la DFB la coquette somme de fr.500.— offert généreusement par la Ville de Lancy pour le comptes des locomotives réparés du Viêt-nam. — Pour votre don, en voici nos coordonnées: «LSFG» — 1211 GENÈVE 28 — CCP 12-13823-8. Prière de mentionner (X * l'unité de 100 kg de charbon à fr.40.—)

Nos actions DFB sont très prisées en Suisse allemande, et en Allemagne et surtout l'action de fr.100.—/1986 se traite souvent bien au-delà des prix fixés. «LSFG» en possède, en nombre limité, de chaque émission et elle en vend aux conditions officielles établies par LSF/VFB. Prenez contact avec le président «LSFG».

Comme il n'est jamais trop tard pour bien faire, prenez en note qu'il y a encore par-ci, par-là un trou d'une semaine soit pour l'occupation du kiosque à Gletsch ou sur les chantiers de la Furka. A la rédaction de ces lignes il n'y a encore aucune inscription de la part d'un membre «LSFG». Il est évidemment plus aisé de s'inscrire dès le début car toutes les possibilités sont ouvertes quant au choix de la semaine de collaboration désirée. Votre président «LSFG» répond très volontier à vos questions.

Le président «LSFG»
Erich F. Schneider



Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

Ein vorläufiger Rückblick auf das Vereinsjahr 1990 gibt leider wenig Anlass für Genugtuung. Zu den wichtigsten Aufgaben der Sektionen gehört nach wie vor die Durchführung von Arbeitstagen sowie die regionale Werbung. Bei den ersteren konnte der Arbeitstag vom 30. Juni von der Teilnahme wie von der Ausbeute her noch als Erfolg bezeichnet werden, während diejenigen vom 25. August und vom 6. Oktober in bezug auf Beteiligung blamabel waren. An eine Ausführung von selbständigen Arbeiten war daher nicht zu denken, die leise Enttäuschung bei den wenigen treuen Helfern mehr als nur verständlich.

Aus Gründen, auf die hier nicht weiter eingegangen werden soll, ist die Anfang letztes Jahr ins Leben gerufene Werbekommission nie aus dem embryonalen Zustand herausgekommen. Dass das vorgegebene Ziel in keiner Weise erreicht worden ist, kann deshalb nicht erstaunen.

Nicht nur der guten, sondern offenbar auch der schlechten Dinge sind oft drei: An der letzten Vorstandssitzung gaben vier Vorstandsmitglieder (unter anderen die Sekretärin und die Werbekommission) ihren Rücktritt auf die nächste Generalversammlung bekannt. Wie es nun weitergehen soll, hängt zur Hauptsache davon ab, wie die Vakanten mit einsatzwilligen Leuten neu besetzt werden können. Immerhin liegt schon eine Zusage vor. Der Schreibende appelliert an alle Mitglieder, bei der Suche nach neuen Vorstandsmitgliedern mitzuhelfen, um das «havierte Schiff» wieder flottzukriegen. Hinweise und Bewerbungen nimmt der Sektionspräsident (Telefon 041 41 12 86) gerne entgegen.

Zum Glück gibt es aber auch Erfreuliches zu berichten. Die im vergangenen Sommer durchgeführte Sammel-

kampagne für die Zeichnung von DFB-Aktien ergab die ansehnliche Summe von gut 2300 Franken. Allen Spendern sei auch an dieser Stelle herzlich gedankt. Die in diesem Zusammenhang ausgeloste «Vietnam»-Medaille gewann unser Mitglied Hans Zollinger aus Emmetten. Er hatte zusammen mit seiner Gattin im letzten Oktober eine Woche lang in Gletsch den Verkaufsladen betreut, und die beiden stellten sich bereits wieder im Januar während einer Woche für die Standbesetzung im Verkehrshaus in Luzern zur Verfügung. Apropos Verkehrshaus-Ausstellung: Trotz nicht idealer Startbedingungen gelang es uns, die Sektionsvertreter für die beiden ersten Wochenenden zur allseitigen Zufriedenheit zu stellen. Jedenfalls war es ein Vergnügen, die ersten neugierigen Besucher zu empfangen und für unsere Sache zu interessieren. Zu hoffen ist, dass auch das finanzielle Ergebnis dieser Ausstellung stimmen wird. Für die wochenweise Basisbesetzung haben sich verschiedene Mitglieder unserer Sektion für insgesamt 14 Wochen zur Verfügung gestellt, einige sogar für mehr als eine Woche. Zudem konnte durch Vermittlung eines Sektionsmitgliedes eine Gratisunterkunft für die auswärtigen Betreuer gefunden werden.

Mit dem aufrichtigen Dank an alle freiwilligen Helfer bei dieser für unser Vorhaben sehr bedeutenden Ausstellung darf ich diesen Bericht abschliessen.

Georg Seiler



Sektion Ostschweiz
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Jahresbericht des Präsidenten

Es scheint mir, als ob ich erst den letzten Bericht zuhanden der Hauptversammlung abgelegt habe, und schon ist wieder ein solcher zu schreiben.

Ein recht bewegtes Jahr liegt wieder hinter uns, und der Arbeit wird immer mehr, es braucht immer noch mehr Schultern, um diese Arbeit zu verteilen. Leider verfügen viele nicht über genügend Zeireserven, für einzelne Aufgaben braucht es schon ein paar hundert Stunden im Jahr. Doch manches Mal genügt auch schon ein kleiner Beitrag, und sei dies nur einmal ein oder mehrere Tage Mithilfe an einem Stand, an einer Ausstellung oder für Einsätze auf der Strecke. Doch die Befriedigung, für ein solches Werk tätig sein zu können, entschädigt für vieles.

Auch im neuen Berichtsjahr ist das Sektionsgebiet wiederum kleiner geworden, indem wir die deutschen Mitglieder aus dem Gebiet der Postleitzahl 79.. abtraten und in Ulm eine eigene Regionalgruppe wirkte. Trotzdem weisen wir wieder eine erfreuliche Mitgliederzunahme auf.

DFB-Strecke

Die DFB ist eine eigene Bahngesellschaft. Nachdem auch der Nationalrat der Konzessionserteilung zugestimmt hat, ist nach vielen Jahren in der Schweiz eine neue Bahngesellschaft entstanden. Ein Ereignis, welches nicht so rasch wieder kommen wird. Andererseits heisst dies nun erst recht: Leute an die Arbeit, denn mit dieser Konzessionserteilung hat die DFB AG auch eine grosse Verpflichtung übernommen.

Die Arbeiten für die Befahrbarkeit des ersten Teilstückes sind schon recht weit vorangeschritten. Auch konnte im Herbst die neue Remise in Realp eingeweiht werden. Die erste Zugskomposition hat die Feuertaupe auch bereits bestanden. Die Loks sind aus Vietnam heimgekehrt und stehen derzeit, ohne all das zusätzliche Material, im Verkehrshaus in Luzern in einer Sonder-schau.

Auch heuer wieder entzieht es sich meiner Kenntnis, wer alles für unsere Sache tätig war. Allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen sei an dieser Stelle recht herzlich gedankt. Wenn ich hier

auf einige Punkte der Mitarbeit eingehen, so möchte ich die ändern, die im stillen wirkten, nicht zweitklassig behandeln, aber es fehlen mir einfach die notwendigen Informationen.

Beginnen wir bei der Lokheimschaffung aus Vietnam. Unter dem dort im Einsatz befindlichen Trupp befanden sich zwei Mitglieder aus unserer Sektion, Jakob Knöpfel und Bruno Rütli, welche uns sicherlich noch ausführlich über ihre Erlebnisse berichten werden. Die Drehscheibe in Realp hat unter tatkräftiger Leitung, aber meistens selbst grösster Mitarbeit von Jakob Knöpfel ihren Dienst aufgenommen und zufriedenstellend funktioniert. Weitere Aufgaben hat Jakob bereits jetzt schon im Auge.

Nebst vielen Einzeleinsätzen auf der Strecke führte die Sektion am ersten Oktoberwochenende, d. h. am Samstag, nochmals mit 14 Teilnehmern einen Einsatz durch, welcher teilweise bis in die Nacht hinein dauerte und einzelne noch am Sonntag werken sah.

Nachdem im letzten Winter der Gnagiwagen in Bühler aufgearbeitet worden ist, ging Sepp, «unserem kleinen Russen», die Arbeit nicht aus. Zusammen mit Kollegen aus der Sektion Zürich war er in Gletsch beim Einbau der geschenkten neuen Küche wie auch des neuen, ebenfalls gesponserten Fensters mitbeteiligt und brachte auch für die Fortsetzung der Arbeiten im 1991 recht wertvolle Anregungen ein. Daneben war er aber auch immer wieder in Realp tätig, vor allem am Neubau der Remise.

Ein Gruppe von 6–7 Mann, bestehend aus Baufachleuten, half mit, den Keller im Bahnhof Gletsch zu sanieren. Gestattet mir, auf die Aufzählung der Namen zu verzichten, aber der Raum Uzwil ist recht aktiv. Eine Zusammenkunft daselbst hat bereits stattgefunden und die Bauplanung 1991 sehr detailliert vorbesprochen. Anreise jeweils am späten Freitagabend, in aller Herrgottsfrühe am Samstag Arbeitsbeginn, und recht müde wurde dann am Abend noch die Heimreise angetreten.

Die Arbeiten sind weitergeführt worden, dass es im 1991 möglich sein wird, die öffentlichen Toiletten in Betrieb zu nehmen wie auch unsere eigene Toilette zu sanieren.

Diese Aufzählung ist, wie erwähnt, nicht abschliessend. Für alle Informationen über die aktive Mitarbeit habe ich immer ein offenes Ohr.

Im kommenden Jahr werden wir schon recht bald in entsprechende Arbeiten hineinsteigen müssen, und willige Hände sind immer begehrt.

Gesamtverein

Neu wurde eine formelle Sektion in den Niederlanden gegründet. Der Verein zählt per Ende 1990 rund 5500 Mitglieder und 11 Sektionen.

Die Regionalgruppen in Deutschland sind nur lose Gebilde und umfassen nicht nur Mitglieder, sondern auch Aktionäre, Fronarbeiter und Interessenten.

Sektionsvorstand

Auch dieses Jahr wieder konnte ich mich dank der tatkräftigen Mitarbeit meiner Kolleginnen und Kollegen weitgehend auf die Präsidialarbeiten beschränken, wofür ich denselben recht herzlich danke, gab mir dies doch die notwendigen Kapazitäten für andere Aufgaben, welche manches Mal ganz plötzlich vor der Tür standen, und ich so als «Feuerwehr» einspringen konnte.

Der Vorstand erledigte die Geschäfte in 4 Sitzungen und war anlässlich des Werbetages in Gossau vollzählig vertreten.

Werbung

Auch dieses Jahr wieder entfalteten einzelne Mitglieder eine recht starke Werbetätigkeit. Wenn auch nicht alles Mitglieder für unsere Sektion waren, so spielt dies überhaupt keine Rolle, wichtig ist, dass es Mitglieder sind.

Unsere Sektion beteiligte sich an der Thurgauer Frühjahrsmesse in Frauen-

feld, woselbst wir nicht nur rund 30 Aufnahmen tätigen konnten, sondern auch für die AG eine Krampmaschine geschenkt erhielten, welche wenige Tage danach durch unsere Goldauer Kollegen abgeholt worden ist.

Ein Versuch war der Werbetag, welchen wir in Gossau durchführten. Auch hier waren 30 Neueintritte zu verzeichnen, es war der gesamte Vorstand im Saal anwesend.

Im Herbst erfolgte die Beteiligung an der *Mobautech* in St.Gallen, welche wiederum recht zahlreiche Neuaufnahmen brachte, aber auch sonst viele Kontakte zu den Mitgliedern ermöglichte.

Derzeit läuft im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern die Sonderausstellung mit den Loks aus Vietnam. Unter den Betreuern befinden sich auch Mitglieder aus unserer Sektion, welche dort nicht nur Auskünfte erteilen, sondern auch unser Material verkaufen und daneben für weiteren Mitgliederzuwachs besorgt sind.

Fronarbeit

Hier kann ich mich recht kurz fassen, habe ich doch über die vielfältigen Einsätze unserer Mitglieder bereits unter dem Abschnitt DFB berichtet. Die durch unsere Sektion letztes Jahr geleisteten zwei Wochenendeinsätze sollen auch dieses Jahr wieder durchgeführt wer-

Sektion Ostschweiz

Arbeitswochenenden auf der Bergstrecke

29./30. Juni 1991
5./6. Oktober 1991

Wir erwarten gerne Ihre Anmeldung.

Detailprogramme und Auskünfte bei:

Maria Gfeller, Telefon 054 21 25 28
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

den. Daneben hoffe ich gerne, dass es gelingen wird, im kommenden Vereinsjahr eine ganze Arbeitswoche mit den Mitgliedern unserer Sektion durchzuführen.

Was uns noch fehlt, sind Mithelferinnen und Mithelfer für das Aufstellen und den Abbau unseres Messestandes. Ferner sollten wir unbedingt noch willige Köpfe haben, welche an Ausstellungen und Messen einzelne Tage oder auch ganze Wochen zur Betreuung zur Verfügung stehen. Körperliche Arbeit ist dabei nicht nötig.

Sektionsanlässe

In diesem Jahr haben wir davon abgesehen, regelmässig jeden Monat einen Anlass durchzuführen. Teilweise spielten terminliche Gründe mit, teilweise mussten andere Prioritäten gesetzt werden.

Recht zahlreichen Besuch wies der Diabericht des Chefs Rollmaterial über seine Nachforschungen in Vietnam auf, welchen Anlass wir infolge des regen Interesses in einem grösseren Lokal in Gossau durchführten. Im November beim Videorückblick auf die letzten Jahre platzte unser Vereinslokal buchstäblich aus den Nähten. Entsprechende Schlussfolgerungen sollen für das kommende Jahr gezogen werden.

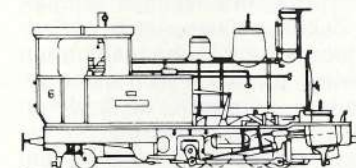
Mitgliederbestand

Leider bin ich nicht in der Lage, den aktuellen Mitgliederbestand hier festzuhalten. Wir haben von der Mutationszentrale des Gesamtvereins erst die Mutationen per Ende September erhalten, und die Neueintritte der *Mobautech* wie auch der Monate Oktober bis Dezember sind noch nicht verarbeitet, konnten dadurch aber leider auch noch nicht begrüsst werden. Ich hoffe, dass diese Adressen so weit erfasst sind, dass diesen Neumitgliedern unsere Einladung zur Hauptversammlung zugestellt werden kann.

Abschliessend möchte ich nochmals danken. Danken Ihnen, liebe Mitglieder, für den sehr zahlreichen Besuch

unserer einzelnen Veranstaltungen. Danken den vielen Helfern, welche ihre Mitarbeit im stillen leisten, und danken allen meinen Kollegen im Vorstand für ihre tatkräftige Mithilfe am Steuer unseres Sektionsschiffes.

Der Berichterstatter:
Eugen Gfeller, Präsident



Was wollen wir Mitglieder des VFB? – Grundsätzliches

1. Wir wollen die Furka-Bergstrecke wieder zu neuem Leben erwecken.
2. Wir wollen uns dabei für jede Leistung entschädigen lassen.
3. Wir wollen ideell und tatkräftig diese Idee unterstützen und die anfallenden Aufgaben erfüllen helfen.

Manchmal habe ich den Eindruck, Mitglieder, welche mit Punkt 2 sympathisieren, tendieren zur Vormachtstellung. Sie verlangen (und bekommen zum Teil) für jeden Einsatz einen Obolus, sei er nun gross oder klein.

Auf der anderen Seite gibt es sehr viele Mitglieder, die Stunden, Tage und Wochen für die Sache der Furka-Bergstrecke einsetzen und nie eine Entschädigung für ihren Einsatz erhalten, geschweige denn begehren!

So darf es einfach nicht sein, dass Aufgaben, die in der Öffentlichkeit und damit spektakulär sind, honoriert werden. Die riesige Arbeit, die überall im Hintergrund und ohne Aufsehen im stillen erledigt wird, gelangt damit zur Desavouierung. Alle Mitglieder, die sich in dieser Form uneigennützig einsetzen, fühlen sich mit Recht hintergangen, um nicht zu sagen verarscht.

Als Mitglied und Aktionärin der DFB AG fordere ich deshalb den Verwaltungsrat der DFB AG auf, die Ausgaben inskünftig sehr genau unter die Lupe zu nehmen und reglementarisch dafür zu sorgen, dass das Geld für die *notwendigen* Aufwendungen zielstrebig eingesetzt wird.

Es geht einfach nicht an, dass das Geld, welches auf Initiative weniger Mitglieder unter Zeitdruck (siehe letzte Aktienkapitalerhöhung) mit Mühe zusammengekratzt wird, kopflos (wenn nicht sogar egoistisch geprägt) von anderen Mitgliedern verschleudert wird. In diesem Sinne wünsche ich allen Helfern, die das eigentliche Ziel im Auge haben, ein erfolgreiches 1991.

E. Bühler
Sektion Ostschweiz

Sektion Ostschweiz

Wer kommt mit? Unsere Sektion will dieses Jahr ihren Beitrag auf der Strecke leisten mit einer eigenen

Arbeitswoche 2./7. September

Wir werden in Gletsch Unterkunft haben und uns selbst verpflegen. Machen Sie mit und melden Sie sich an!

Detailprogramme und Auskünfte bei:

Maria Gfeller, Telefon 054 21 25 28
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld.

Deutschland

Der Jahresbeitrag 1991 beträgt 50 DM bei Bezahlung auf Konto 0448 076 Deutsche Bank, Konstanz (BLZ 690 700 32), oder 40 Franken bei kostenloser Überweisung auf eines der Konti in der Schweiz.

Der Zentralkassier

Jahreshauptversammlung

Freitag, 1. März 1991, 20 Uhr, Restaurant Kreuz, St. Gallen-Winkeln, direkt beim Bahnhof Winkeln. Busverbindung aus der Stadt.



Sektion Solothurn
Postfach
2544 Bettlach

Die Weihnachts- und Neujahrstage sind vorbei. Hoffentlich hat diese Zeit des Ausruhens von Alltagsstress und Sorgen uns allen Gelegenheit gegeben, etwas über die eigene Position im Umfeld einer nicht allzuleichten Zeit zu finden und Mut für die Zukunft zu fassen. Möge das eben angelaufene Jahr persönliches Wohlergehen, Glück und Zufriedenheit bringen.

Die zwei letzten Anlässe des Jahres, Picknick und Klausenhock, waren sehr gut besucht. Solche Zusammenkünfte bieten Gelegenheit, sich ein bisschen näher zu kommen, und es ist schon erstaunlich, immer wieder feststellen zu können, wie vielfältig die Interessen und Talente der einzelnen Mitglieder sind. Eigentlich Grund zur Feststellung, dass die Sektion Solothurn auf der Basis dieser offenbaren oder noch schlummernden Talente als wertvolles Glied in der Kette der Sektionen Verein Furka-Bergstrecke wirken kann und wird.

In einem Spezialeinsatz vom 16. bis 29. Dezember halfen Mitglieder unserer Sektion die Sonderausstellung «Vietnam Loks» im Verkehrshaus, Luzern, zu betreuen. Erfreulich dabei war, dass keine Schwierigkeiten entstanden, Freiwillige für Luzern zu finden.

Die ersten Dampffahrten auf der Furka-Bergstrecke rücken ins Zentrum der Anstrengungen des eben begonnenen Jahres. Alle Sektionsmitglieder sind aufgefordert, ihren Beitrag zum Gelingen der guten Sache beizutragen. Jeder nach seinen Kräften und Möglichkeiten. Die persönliche Leistung kann vielfältig sein, z. B.

– Mitgliederwerbung in seinen eigenen Kreisen. Kauf von Aktien der DFB, Mitarbeit bei Einsätzen auf der Strecke, aktive Teilnahme am Sektionsleben.

Unser nächster Anlass, der erste im Jahre 1991, ist die Generalversammlung vom 8. März im Hotel Kreuz, Oensingen.

Hoffentlich haben Sie in den Vorsätzen des Jahresanfangs die Besuche der Sektionsveranstaltungen aufgenommen und wenn dem so ist, können wir zusammen auf ein Gutes Neues Jahr anstossen.

P. Kupper

Stammtisch in Köln

Ort: Gaststätte «Alt Köln», direkt gegenüber dem Haupteingang zum Hauptbahnhof, im «Schalauerstübchen».

Zeit: 11. 1., 15. 2., 8. 3., 12. 4., 10. 5., 14. 6., 13. 9., 11. 10., 8. 11., 13. 12., um 19.30 Uhr.



Regionalgruppe
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

Modelleisenbahnmesse in Köln (17. 11.–21. 11. 1990)

Die Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen konnte trotz aller Hindernisse auf der Modelleisenbahnmesse in Köln 1990 mit einem Stand vertreten sein. Nachdem der Verlag Schweers + Wall den Gemeinschaftsstand für die obgenannte Messe aufgrund der Differenzen mit dem VFB aufgekündigt hatte, sah es lange so aus, als ob die Furka-Bergstrecke nicht auf der Messe vertreten sein würde. Erst durch die Hilfe des BDEF konnten wir einen Stand bekommen, ohne dass wir die enorm hohen Standgebühren in Höhe von 150 DM je

m² bezahlen mussten. Seitens des Schweizer Zentralverbandes VFB/DFB war hierzu keine Unterstützung zu bekommen. Auf eine Anfrage hin wurde einfach nicht geantwortet.

Die Messe selbst war ein voller Erfolg. An den 5 Messetagen kamen insgesamt über 100 000 Besucher. Unser Stand war in den Stunden mit dem höchsten Besucheransturm ständig mit 20 bis 30 Personen umlagert. Die am häufigsten gestellten Fragen waren, wann die Vietnam-Loks nach Bochum-Dahlhausen kämen, bzw. bei den besser informierten, warum die Loks nicht in Bochum-Dahlhausen ausgestellt worden seien. Da eine offizielle Erklärung des Sachverhalts noch aussteht, konnten wir keine befriedigende Antwort geben und nur unsere Vermutungen äussern. Diese Fragen wurden uns täglich mindestens 20mal gestellt. Des weiteren wurde sehr häufig nach der Aufnahme des Personenbetriebs gefragt.

Es stellte sich auch heraus, dass bei dem weniger sachkundigen Publikum noch ein erheblicher Informationsbedarf bezüglich der Furka-Bergstrecke und deren Zusammenhang mit dem Glacier-Express besteht. Hier konnten wir gute Aufklärungsarbeit leisten. Deshalb ist es zukünftig weiterhin erforderlich, dass wir auf solchen Messen und Ausstellungen präsent sind. Hierzu ist auch die entsprechende Unterstützung durch den Schweizer Zentralverband erforderlich, dies insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass zur Zeit die meisten Fronarbeiter aus Deutschland kommen und beim zukünftigen Personenbetrieb auch ein grosser Prozentsatz der Fahrgäste aus Deutschland kommen könnte.

Es ist auch zu überlegen, ob der VFB die Mitgliedschaft im BDEF, zumindest für die deutschen Regionalgruppen, beantragen sollte, da hierdurch oft die Standgebühren wegfielen und gleichzeitig der Informationsfluss verbessert würde.

Uwe Bodenstein

Bilder: Martin Fränsing



Sektion
Niederland

Am 28., 29. und 30. September 1990 fand in Den Bosch (Holland) eine grosse Modellbahnausstellung statt. Die Sektion Niederland war auch dabei, nicht mit einem eigenen Stand, sondern als Gast beim Verein «Spoorgroep Zwitserland». Zum ersten Mal seit der Gründung der Sektion Niederland (am 12. Mai 1990) kamen wir in den Blickpunkt vieler (Modell-)Bahninteressierter. Herr Aeberli und andere betreuten unseren Werbetisch. Eine Diaserie über die Furka-Bergstrecke bis 1982, die Zeit danach und über den heutigen Wiederaufbau genoss die Aufmerksamkeit des Publikums. Der Glacier-Express ist auch in Holland sehr bekannt, wodurch wir der Lage der Furka-Bergstrecke leicht mehr Bekanntheit geben konnten. Verschiedene Zeitungen und Eisenbahnzeitschriften haben die Gründung unserer Sektion in Artikeln mitgeteilt. Die Zahl unserer Mitglieder steigt.

Am 13. Oktober fand die zweite Versammlung statt. Ursprünglich war sie am 20. Oktober geplant, wurde aber wegen des Remisenfests in Realp eine Woche nach vorn verschoben. Mehr als 25 Mitglieder waren anwesend, und wir konnten miteinander sehen (an Hand eines von Rued Halbertsma gedrehten Videofilms), was alles während Fronarbeiten an der Strecke gemacht wird: Remisenbau in Realp (dank Hans Müri); verschiedene Studenten, die ihr Praktikum Hoch- und Tiefbau absolvieren; Fronarbeiter bei verschiedensten Arbeiten, und nicht zu vergessen der Info-Bahnhof in Gletsch. Unwetterschäden vom August 1987 wurden repariert, und ein neuer Bahndamm wurde unter der Steffenbachbrücke gebaut. In Kürze wird in Tiefenbach ein drittes Gleis (Rangier-/Abstellgleis) notwendig. Unser Mitglied Koster konnte seinen Videofilm von der Überführung (Ende August) der «Weisshorn» und der zwei Panoramawagen von Disentis nach Realp zeigen.

Grosses Interesse hatten die Mitglieder an der Aufrichtefeier der Lokremise in

Realp und an den «Aufenthalts-Manifestationen» während der Überführung der Bergstrecke-Vietnam-Lokomotiven durch Deutschland. Hoffentlich finden einige von uns die Möglichkeit, nach Bochum-Dahlhausen (Holland am nächsten) zu reisen.

F. S. de Jong, Präsident

Holland

Der Jahresbeitrag 1991 beträgt hfl. 55.– und wird durch die Sektion Holland eingezogen. Die Einladung werden Sie durch Ihren Sektionskassier erhalten. Auch hier besteht die Möglichkeit, den Beitrag von 40 Franken kostenlos auf eines der Konti in der Schweiz zu überweisen.

Der Zentralkassier



Regionalgruppe
Rhein-Neckar

Fronarbeitswoche 15.–22. September 1990

Wie bereits 1989, so fand auch 1990 wieder eine Fronarbeitswoche der Regionalgruppe Rhein-Neckar an der Furka-Bergstrecke statt, an welcher 17 Mitglieder unserer Regionalgruppe teilnahmen. Die Unterbringung unserer Gruppe erfolgte teils in Privatquartieren, teils in dem aus Containern auf dem Installationsplatz in Realp errichteten Baucamp.

Nach einer Einweisung am Sonntagabend durch den Ressortchef Bau, Walter Willi, in deren Verlauf wir in drei Arbeitsgruppen aufgeteilt wurden, ging es am Montagmorgen pünktlich um 8 Uhr an die Arbeit.

Während die erste Gruppe unter der Leitung von Charly, einem pensionierten Gleisbaufachmann der DB, zwischen der Wilerbrücke und dem Alt-Senntum-Staffel-Tunnel III in dieser

Woche 200 m Geleise neu richtete und stopfte, war die zweite Gruppe unter der Führung von Theo, einem Bauingenieur, im Tunnelbau tätig. Die Aufgabe dieser Gruppe bestand darin, das Tunnelgewölbe des Alt-Senntum-Staffel-Tunnels I von oben her freizulegen und das Tunnelgewölbe anschliessend durch einen Betonriegel zu stabilisieren. Auch dieses Ziel konnte unter Mithilfe vom schweren Gerät bis Freitagmittag erreicht werden.

Die dritte Gruppe schliesslich, die sogenannte Gruppe K, war auf dem Installationsplatz eingesetzt. Sie errichtete dort u. a. eine Rampe zur Schotterverladung, plante den Installationsplatz, unternahm Kurierfahrten und erledigte alle weiteren anfallenden Arbeiten.

Trotz einiger Reibereien zwischen den Bauleitern und dem «Platzwart», die unserer Meinung nach jedoch vermeidbar gewesen wären, waren sich alle Beteiligten nach dem abschliessenden Gruppenbild am Freitagnachmittag auf der Drehscheibe des Installationsplatzes darin einig, dass wir auch 1991 wieder zu einer Bauwoche an die Furka kommen werden, welche wiederum in der bereits traditionellen 38. Kalenderwoche, d. h. vom 15. bis 21. September 1991, stattfinden wird.

Regionaltreffen in Neustadt an der Weinstrasse

Neben der Fronarbeitswoche, über welche bereits oben berichtet wurde, war das Regionaltreffen am 17. November 1990 in der Bahnhofsgaststätte in Neustadt an der Weinstrasse der zweite wichtige Termin im Terminkalender unserer Regionalgruppenmitglieder.

Zu diesem Regionaltreffen, dem eine sehr interessante Führung durch das Eisenbahnmuseum Neustadt vorausging, waren 65 Vereinsmitglieder, Aktionäre sowie Fronarbeiter erschienen. Neben Berichten über die Überführungsfahrt der «Weisshorn» von Landquart nach Disentis, die Generalversammlung der DFB AG in Olten sowie die Fronarbeitswoche unserer Regio-

nalgruppe sorgte vor allem die Absage der Werbefahrt, mit welcher die Vietnam-Lokomotiven von Hamburg in die Schweiz überführt werden sollten, für eine rege Diskussion, in deren Verlauf vor allem der Unmut der Anwesenden über die Absage dieser bereits angekündigten Veranstaltung zum Ausdruck kam.

Um diesen Unmut auch gegenüber dem Verwaltungsrat der DFB AG zum Ausdruck zu bringen sowie um Klärung zu erbitten, warum diese Werbefahrt abgesagt werden musste, wurde von den Anwesenden ein Protestschreiben verfasst und an den Verwaltungsrat der DFB AG gesandt.

Abschliessender Höhepunkt dieses Regionaltreffens war eine Fahrt mit der HG 3/4 Nr.4 der FO über den Oberalppass sowie über die Furka-Bergstrecke, welche von zwei Mitgliedern unserer Regionalgruppe noch zu Zeiten des Planbetriebes auf der Bergstrecke in einem Super-8-Film festgehalten wurde. Da es nach Beendigung dieser Filmvorführung bereits nach 18 Uhr war und viele der Anwesenden noch eine mehr oder weniger lange Heimfahrt vor sich hatten, leerte sich der Versammlungsraum recht schnell, so dass der gesellige Teil dieses Treffens in ein Lokal unterhalb des Hambacher Schlosses verlegt wurde, in welchem der «harte Kern» der Regionalgruppe noch bis in die späten Abendstunden zusammensass.

Erhard



Regionalgruppe
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

Am Sonntag, dem 18. November 1990, fand im Thomas-Morus-Haus in Neuss unser Herbsttreffen statt. Wir hatten diesen Ort gewählt, um auch den Furka-Freunden aus dem westlichen Bereich unseres Einzugsgebietes einmal etwas entgegenzukommen.

In dem grossen Saal waren Tische für

150 Personen gedeckt, was mich persönlich zunächst etwas skeptisch stimmte. Um so erfreuter waren wir, als sich bis zum Beginn der Veranstaltung etwa 120 Vereinsmitglieder, Aktionäre und Interessenten eingefunden hatten, so viele wie bei keinem Treffen zuvor. Bei Kaffee und Kuchen gab es wieder viel über das zu Ende gehende Jahr und die umfangreichen Aktivitäten an der Furka-Bergstrecke zu berichten.

Zur Einstimmung zeigte Hans Goertz wunderschöne Dias von der Überfahrt der «Weisshorn» nach Realp. Die Bilder von Theo Bruland machten eindrücklich die Baufortschritte an der Strecke, insbesondere an den Tunnelbaustellen, deutlich. Auf grosses Interesse stiessen auch die Dias von Wolfgang Laske, die den Empfang der «Vietnam-Loks» in Hamburg vom 3. November 1990 dokumentierten. Dies um so mehr, als ja eine geplante und bereits weitgehend organisierte und publizierte Ausstellung der Fahrzeuge in Deutschland (u.a. Bochum) in letzter Minute von unseren Schweizer Kollegen aus noch zu klärenden Gründen abgesagt wurde. Der Autor dieses Berichtes zeigte einen Videofilm über die Feier anlässlich der Aufrichte der Lokremise in Realp am 20./21. Oktober. Dabei waren erstmals Dampfzüge mit Personenbeförderung auf einem Teil unserer Bergstrecke zu bewundern. Beteiligte hatten ihre Freude, mit welcher Leichtigkeit und Laufruhe die «Weisshorn» die zwei Aussichtswagen bis zur Steffenbachbrücke beförderte. Zum Abschluss unseres Treffens gab es noch einen Film von Helmuth Küppers zu sehen, der einen schönen Querschnitt durch die Bausaison 1990 zeigte.

In den Vortragspausen war unser Info- und Souvenirstand jedesmal regelrecht belagert. An dieser Stelle möchten wir uns herzlich bei allen Spendern, Organisatoren und Käufern unserer Werbemittel für ihre grosszügige Unterstützung bedanken.

Martin Fränsing

Furka-Bergstrecke im Dreiländereck Polen- CSFR-Deutschland

Auch aus dieser beinahe entlegenen Gegend im Osten Deutschlands waren im Sommer 1990 Fronarbeiter an der Furka. Das für sie erstmalige Arbeitserlebnis in den Schweizer Zentralalpen haben sie zum Anlass genommen, auf fünf Tafeln mit eigenen Fotos, Karten und Zeitungsausschnitten in der Zeit vom 10. bis 25. November 1990 auf der Modelleisenbahnausstellung in Zittau über unseren Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke zu berichten. Karl-Heinz Stange berichtet von 4700 «zahlenden» Besuchern, und das muss für diese Gegend eine gute Zahl sein. Vor dem Ausstellungsgebäude wehte unsere weissrote Vereinsfahne. Sie war den dortigen

Freunden aus Anlass des 100-Jahr-Jubiläums der Schmalspurbahn «Zitta-Oybin/Jonsdorf» im Mai 1990 geschenkt worden. Angeregt durch das nette Echo auf dem Informationsstand hat Karl-Heinz Stange dann noch am 20. Dezember 1990 den Freunden des Modelleisenbahnclubs Zittau in einem Lichtbildervortrag über seine Erlebnisse während seiner Fronarbeitswoche in Muttbach beim Wiederbefahrbarmachen der alten Militärstrasse zum Westportal des Scheiteltunnels berichtet.



Die Verbundenheit zur Furka Bergstrecke wird auch von den Fronarbeitern in Zittau mit der Vereinsfahne zum Ausdruck gebracht.