



Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



## Vereinsbeitrag 1995

vfb/alb – Gemäss Beschluss der letzten Generalversammlung beträgt der Jahresbeitrag 1995 unverändert SFr. 50.–, bzw. DM 60.– und HFL 66.–. Familienmitglieder entrichten das 1,5fache des einfachen Beitrages.  
Für die angenehme Zusammenarbeit im vergangenen Jahr bedanken wir uns herzlich.

Der Zentralvorstand

## Generalversammlung 1995

vfb/alb – Die Generalversammlung 1995 findet am 18. März 1995 statt. Die Einladung mit Traktandenliste entnehmen Sie bitte dem Mitteilungsblatt 1/1995.

Der Zentralvorstand

### Der Verwaltungsrat

**der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**

**und der Zentralvorstand**

**des Verein Furka-Bergstrecke**

**wünschen allen Aktionären und Mitgliedern**

**schöne Festtage und ein gutes neues Jahr.**

Mitteilungsblatt / Bulletin  
Verein Furka-Bergstrecke  
3999 Oberwald

Ausgabe / Editions 4/1994  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
3999 Oberwald

## Impressum

11. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.  
11<sup>e</sup> année Tirage 10 000 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:  
Hans Hofmann, Bruno Albisser  
A. Heinimann

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:  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postfach, CH-3999 Oberwald

Redaktionsschluss für Nr. 1/1995 /  
Clôture de rédaction du n° 1/1995:  
14. Januar 1995 / 14 janvier 1995

Erscheinungsdatum: Woche 6  
Date de parution: semaine 6

Unsere Konten / Nos comptes:  
Verein Furka-Bergstrecke  
Postkonto 19-11643-1, Sion  
Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD),  
Konto 0448 076 BLZ 690 700 32  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postkonto 19-5011-3, Sion

## Inhalt / Sommaire

Vereinsbeitrag 1995	2
Generalversammlung	2
Rückblick auf die Saison	4
Bericht der Abteilung Zugförderung DFB über die Fahrsaison 1994	7
Freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für 1995	11
«Anzeigenmotiv für die Furka-Bergstrecke»	15
«Informationen»	16
Fahrplan 1995	18
Hallo Furkabahn-Freunde	20
Furka-Dampferlebnis	21
Sektionsmitteilungen	23

Zum Titelbild: Wz. 1 zur Abfahrt bereit  
(Sektion Innerschweiz)



Sekretariat  
Postfach 20  
3428 Wiler b. U.



DFB  
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG  
CH-3999 OBERWALD

## Rückblick auf die Saison 1994

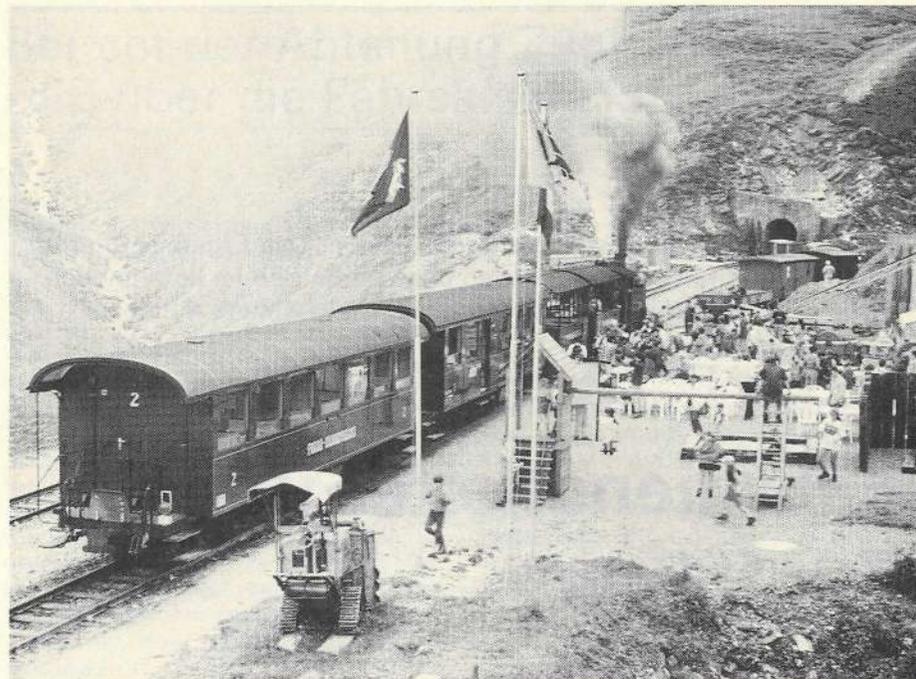
Sie ist vorbei, die grosse Bewährungsprobe. Erstmals in der Geschichte der DFB haben wir 1994 während über 4 Wochen täglich an der Furka Dampf gemacht, und wie. Der Erfolg war entgegen allen Erwartungen. Vor allem die Augustwochen haben uns einen Verkehr beschert, welcher alle Beteiligten zu Höchstleistungen anspornte. So mussten wir teilweise unter der Woche die Züge doppelt führen, zum Beispiel wollten am 3. August über 450 Personen auf die Furka. Zwei Dampflok und alle verfügbaren Personenwagen waren im Einsatz. So standen um 14.00 Uhr zwei Dampfzüge mit je 4 Wagen und mit über 220 Reisenden auf der Furka. Die Restauration hatte alle Hände voll zu tun.

Pünktlich und ohne Unfälle ging die Saison 94 vorbei. Lediglich 3 Züge sind infolge Lokdefektes ausgefallen, was für den Unterhalt und die Wartung im vergangenen Winter spricht. Den Kollegen aus Werkstätte und Depot herzlichen Dank.

Grosses haben auch die Kollegen vom Bau geleistet. Pünktlich am 25. Juni zur Betriebsöffnung stand die Strecke zur Verfügung. Auf der Furka standen lediglich zwei kleine aus dem Schnee gefräste Schneisen zu den Eingängen Küche und Restaurant zur Verfügung, daneben lagen noch bis zu 3 Meter Schnee. Ein Dank auch an die Kollegen von der Schneeräumequpe und dem Bau.

Insgesamt 16012 Personen haben wir in diesem Sommer auf die Furka befördert, fast das Doppelte des vergangenen Jahres. Es hat sich deutlich gezeigt, der durchgehende Zugsbetrieb im Sommer war ein Bedürfnis. Wir haben uns deshalb entschlossen, den Verkehr auszudehnen. Im nächsten Jahr bieten wir ab Mitte Juli bis Ende August täglich Dampf an. Dabei haben

wir bereits ab Freitag den Zweizugbetrieb, was die Attraktivität an der Furka-Bergstrecke nochmals erhöht. Den endgültigen Fahrplan hoffen wir Ihnen im Heft 1/95 nachliefern zu können. Inzwischen wird sich auch der Betrieb langsam ins Wallis begeben. Die Kollegen vom Bau haben plangemäss das neue Dienstgebäude an der Furka fertiggestellt, so dass im kommenden Jahr die «Relaisbauer» mit dem Einbau der Sicherungsanlagen für den Scheiteltunnel beginnen können. Auch sind die Planungen für die betrieblichen Bedürfnisse in Muttbach und Gletsch abgeschlossen. Die Detailplanung sowie die Plangenehmigungen laufen voll. Jetzt benötigen wir nur noch den entsprechenden «Schotter». Ich bitte alle Freunde der Furka-Bergstrecke, helfen Sie uns mit Spenden und Aktienzeichnungen, um auch auf der Walliser Seite erfolgreich Dampf zu machen. Im weiteren ist der Barwagen (genauer; die rollende Restauration) wieder an die Betriebsabteilung DFB zurückgegangen. Dies wurde nötig, nachdem logistische und personelle Probleme mit der Resto-Fer bzw. deren Pächter aufgetreten waren. Die letzten 5 Wochen waren dann für unseren neuen roten Barwagen sehr erfolgversprechend und lassen für 1995 weitere Mehreinnahmen erwarten. Im weiteren werden auch die Information sowie die Souvenirverkaufsstellen Realp, Furka und Gletsch neu ab der Saison 95 bei der Betriebsabteilung integriert. Dies, weil sich die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit gezeigt hat. Deshalb werden auch diese Stellen mit Kondukteuren oder neuen Mitarbeitern besetzt, welche eine entsprechende DFB-Eisenbahnausbildung absolviert haben (siehe hierzu auch die Ausschreibung in diesem Heft). Der Bahnhof Realp, inkl. Kiosk und Informationsbüro,



Emsiges Treiben auf der Station Furka

wird dann bereits ab Mitte Mai bis Mitte Oktober durchgehend täglich besetzt sein. Die vergangene Saison hat deutlich gezeigt, dass auch die Betriebsführung an der Furka an einem Limit angelangt ist. 16000 Fahrgäste und viele «Neugierige» haben die Mitarbeiter auf dem Bahnhof und auf den Zügen stark gefordert. Dank grossem Einsatz aller Beteiligten konnten aber alle Bedürfnisse befriedigt werden. Die Schwachstellen gilt es jetzt auszumerzen. Wir arbeiten daran. Es wird im Moment ein neues Konzept erarbeitet, welches im kommenden Sommer erprobt werden soll. Nach einer Streckenerweiterung nach Gletsch werden wir an einem gewissen Profibetrieb nicht mehr vorbeikommen.

Allen beteiligten Mitarbeitern vom Bau, von den Werkstätten und der Zuförderung und vom Betrieb möchte ich für den tollen Einsatz im Sommer 94 herzlich danken. Freuen wir uns auf eine neue Saison, welche bereits heute mit vielen Neuerungen eine weitere Attraktivitätssteigerung an der alten, schönen Furka-Bergstrecke bringen wird. Ich wünsche ALLEN viel Spass und die nötige Kraft, dem Projekt auf den letzten «Metern» die benötigten Impulse zu geben. Die Bergspitze ist in Sicht. Der Dampfbahn und den vielen freiwilligen Helfern weiterhin «Gut Dampf».

Jörg Kreuzmann, Betriebschef DFB

Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
Betriebsabteilung  
Postfach  
6491 Realp

Wir hatten eine ausgesprochen gute Saison. Das Ergebnis spornt uns zu neuen Taten an. Wir wollen unseren Betrieb im kommenden Jahr weiter ausdehnen und benötigen deshalb weitere Kollegen.

Wir suchen

## Fahrdienstleiter und Zugführer

Wenn Sie die entsprechende Ausbildung als Bahnbetriebsdisponent oder Kondukteur bei den SBB, einer anderen schweizerischen Normalspurbahn oder bei einer der nachstehenden schmalspurigen Privatbahnen (RhB, FO, BVZ, MOB, AB) absolviert haben, sind Sie unser Mann (selbstverständlich auch Frau). Auch rüstige «Rentner» im Unruhestand sind herzlich willkommen. Als Fahrdienstleiter übernehmen Sie auch die Vertretung des Betriebschefs während dessen Abwesenheit.

Ideal wären Einsätze an ganzen Wochenenden oder während unserer Hauptsaison auch wochenweise.

Einsatzort 1995: ab Realp

Wir bieten Ihnen:  
Unterkunft, Verpflegung, tolle Kameradschaft und Uniform.

Interessiert? Unser Betriebschef Herr Jörg Kreuzmann gibt Ihnen gerne weitere Auskünfte. Anmeldungen bitte auf einer Postkarte an die obige Adresse der Betriebsabteilung in 6491 Realp.

## Bericht der Abteilung Zugförderung DFB über die Fahrseason 1994

Anfangs Dezember des letzten Jahres versammelte sich das ganze Team des Zugförderungsdienstes zur Absprache und Planung der notwendigen Massnahmen für einen wenn möglich störungsfreien Fahrbetrieb im Sommer 1994. Hauptziel musste also sein, unsere Lokomotiven im Winter in einen Zustand zu versetzen, der den fahrplanmässigen Einsatz unter härtesten Bedingungen im Bergbetrieb ohne nennenswerte Störungen und Reparaturen ermöglichen sollte. Nebst den in eigener Regie auszuführenden Tätigkeiten waren die Zahnradwagen beider HG  $\frac{3}{4}$  zu Garantie-Nacharbeiten noch einmal ins Raw Meiningen überführt worden.

Während zusammen mit Spezialisten aus Meiningen wesentliche Bauteile wie Umsteuerschieber Verbund/Adhäsion, Stopfbüchsen, Bandbremsscheiben, Kolbenstangen usw. verbessert oder neu gefertigt wurden, machte sich ein Team unter der Leitung unseres Dampfspezialisten Jakob Knöpfel an vielen Winterwochenenden in Realp an die Arbeit, um alle übrigen Detailarbeiten an den HG  $\frac{3}{4}$  zu vollenden. Bekanntlich sind diese zwei Loks ja im vorigen Sommer unter unerhörtem Termindruck ausgeliefert, überführt, in Betrieb genommen, getauft und gefahren worden, so dass für Detailarbeiten überhaupt keine Zeit zur Verfügung stand.

Die in den vorigen Jahren durch Bauzüge und dann mit Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebes im ständigen Einsatz arg strapazierte Lok «Weisshorn» erforderte von der Lokgruppe einiges an zusätzlicher Arbeit. So waren die Speiseköpfe samt Rückschlagventilen, Injektoren, Regulator, Armaturenstock u. a. umfassend aufzu-

arbeiten oder neu herzustellen. Zukünftig soll ja Lok Nr. 6 als stille Reserve dienen und nur in dringenden Fällen zum Einsatz kommen, was denn auch im Berichtsjahr dreimal nötig geworden ist. Dadurch konnten die auf Lokstörungen zurückzuführenden Zugausfälle in der Saison 1994 auf ein äusserstes Minimum beschränkt werden. Veranlasst wurde diese Massnahme u. a. durch schadhafte Umsteuerventile, gebrochene Schmierleitungen, einen losen Kreuzkopfbolzen und ein geplatzt Verbindungsrohr zur Repressionsbremse. Obwohl in einem Fall während der ganzen Nacht durchgearbeitet worden ist, kam die altbewährte «Weisshorn» zu Ehren und hat die DFB vor Zugausfällen an einem schönen Sommertag gerettet!

Im personellen Bereich unserer Abteilung waren enorme Anstrengungen nötig, damit – erstmals übrigens – während vier Wochen täglich fahrplanmässige Fahrten zur FURKA und zurück erfolgen konnten. Soll, wie vorgesehen in der Saison 1995, der tägliche Betrieb auf sechs Wochen ausgedehnt werden, so wird es im personellen Bereich nochmals einiges an Planung und Organisationstalent erfordern, um das hochgesteckte Ziel mit einem relativen Minimum an Lokpersonal zu erreichen. Im Sommer 1993 forderte die Übernahme der beiden Vietnam-Loks den Chef ZfW Walter Probst derart, dass die Ausbildung des Lokpersonals stagnierte. Das nötigte uns in der nun beendeten Saison zu besonderen Anstrengungen, um dem erforderlichen Betrieb dienen zu können. So wurden in dieser Fahrplanperiode rund 85 «Manntage» Ausbildung zu Lokführern und Heizern auf unseren Dampfloks absolviert. Musste die Saison *anfangs mit nur fünf*

Lokführern bewältigt werden, so stehen heute immerhin 10 Lokführer zur Verfügung, und weitere vier Anwärter werden vermutlich im nächsten Frühjahr für eine selbständige Tätigkeit bereit sein. Als neue und nun selbständige Heizer konnten fünf Mann rekrutiert werden, während weitere drei in Ausbildung sind und sich noch drei bis vier Interessenten zur Verfügung halten.

Mittlerweile hat sich der Personalbestand beim Lokpersonal auf gegenwärtig 35 Aktive und ernsthaft Interessierte eingependelt. Damit sollte zumindest die nächste Fahrseason gesichert sein. Allerdings ist zu bemerken, dass es oft grosser Anstrengungen zur koordinierten Betriebsabwicklung bedarf, weil der grössere Teil des Personals noch im aktiven Beruf und teils im unregelmässigen Dienst tätig ist. Erschwerend wirkte sich auf die nun beendete Saison der gesundheitsbedingte Rücktritt unseres geschätzten Chefs aus. Dieser erfolgte auf Ende Juni, und gut einen Monat später verliess uns ein weiterer Aktiver, der nebst seiner Tätigkeit als Lokführer, Heizer und vor allem als technischer Wagenchef zusammen mit Walter Probst ein Vakuum hinterliess, das uns arg zu schaffen machte. Wir waren allesamt gefordert und bewältigten den Fahrbetrieb trotzdem ohne nennenswerte Probleme, wofür allen Kollegen der beste Dank gebührt. Im Namen aller ZfW-Mitarbeiter möchten wir an dieser Stelle auch unserem Chef Walter Probst ein herzliches Dankeschön abstellen. Trotz gesundheitlicher Schwierigkeiten hat er all seine Kraft für den Erfolg der DFB eingesetzt. Wir wünschen ihm etwas ruhigere Zeiten, viel Glück und gute Erholung.

Die eingangs erwähnten umfangreichen Winterarbeiten an den Loks haben sich sehr positiv auf den Fahrbetrieb ausgewirkt. Nur dadurch wurde es möglich, das gesteigerte Zugangebot überhaupt zu bewältigen. Leider hat uns ein finanzieller Engpass aber Unannehmlichkeiten beschert, die hoffentlich zu Beginn oder während der nächsten Saison behoben sein wer-

den. Besonders ins Gewicht fiel dabei die fehlende Vorheizanlage, so dass Arbeitsschichten um runde zwei bis drei Stunden länger dauerten als ursprünglich angenommen. Zwölfstündige Arbeitstage waren die Regel, und es brauchte wirkliche Idealisten, die in ihrer Freizeit gewillt waren, nebst Schmutz, Rauch und Russ solche Erschwernisse in Kauf zu nehmen. Um so angenehmer war nach einer erfrischenden Dusche dann das freundschaftliche, ja familiäre Zusammensein im Stammlokal «Pöstli» in Realp. Nun nach Saisonende wird es beim einen oder anderen nicht lange dauern, bis sich gewisse Entzugserscheinungen punkto Realp und DFB einstellen werden ...

Gemeinsames Ziel ist vorläufig Gletsch. Das setzt die Anschaffung weiterer Lokomotiven voraus. Zum Abschluss der Saison besuchten einige von uns kürzlich das Raw Meinigen, um weitere Möglichkeiten und deren Kostenfolgen zu erforschen. Eindeutig stellte sich dabei die Aufarbeitung von HG 4/4 als kostengünstigste Variante heraus, so dass der Bau einer weiteren HG 3/4 kaum in Frage kommen wird. Nun, die Zukunft wird zeigen, wie und *wohin die Reise führt!* Wir hoffen gemeinsam mit allen Interessierten, dass sie **bald einmal durch den sanierten FURKA-Scheiteltunnel und über Muttbach hinaus am Rhonegletscher vorbei nach Gletsch führt ...**

Mit dem Dank für Ihre DFB-Treue verbleibt die Abteilung ZW

Max Zwald

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke**  
**Betriebsabteilung**  
**Postfach**  
**6491 Realp**

Wir hatten eine ausgesprochen gute Saison. Das Ergebnis spornt uns zu neuen Taten an. Wir wollen unseren Betrieb im kommenden Jahr weiter ausdehnen und benötigen deshalb weitere Kollegen.

Wir suchen

## Einnehmerei-Chef(in)

Wenn Sie die entsprechende Ausbildung als Bahnbetriebssekretär(in)/-disponent(in) oder als Betriebsassistent(in) bei den PTT absolviert haben, sind Sie unser(e) Mann bzw. Frau.

Sie betreuen die Einnehmerei Realp, besorgen das Abrechnungswesen, kurz, einfach alles, was mit Geld oder anderen Wertsachen innerhalb unseres Büros zu tun hat.

Ideal wäre, wenn diese Stelle 3 bis 4 Personen teilen und sich während des ganzen Sommers abwechseln könnten. Einsatz vor der Saison einige Tage, während der Saison sollten Sie sich (oder eben Ihre Kollegen) während des Wochenendes in Realp aufhalten. Sie besorgen dann die Abrechnung mit den Billettschaltern, dem Zugpersonal, den Kioskbetrieben und mit dem Barwagen, senden die eingekommenen REKA-Checks an die richtige Adresse, bereiten die Abrechnung mit Telekurs vor (ab 1995 nehmen wir auch Kreditkarten), bringen das Geld in den Nachttresor der Bank, und so weiter ...

Einsatzort 1995: ab Realp

Wir bieten Ihnen:

Unterkunft, Verpflegung, tolle Kameradschaft und Uniform.

Interessiert Sie diese Vertrauensstelle? Unser Betriebschef Herr Jörg Kreuzmann gibt Ihnen gerne weitere Auskünfte. Anmeldungen bitte auf einer Postkarte an die obige Adresse der Betriebsabteilung in 6491 Realp.

## Neue Video-Kassette «Eigentlich war's nur Schrott»

Unter diesem Titel hat der Mitteldeutsche Rundfunk «m d r» voriges Jahr einen Fernsehfilm (30 Minuten) gedreht. Anlass war die Aufnahme unseres Zugbetriebes zwischen Realp und Furka mit den ehemaligen Vietnam-Loks DFB 1 und DFB 2. Er zeigt erstmals Vorkriegs-Filmmaterial mit unseren Loks, Szenen von deren Rückholung 1990 aus Vietnam, ihre Aufarbeitung im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen (Thüringen) und den Einsatz in der alten Heimat.

Nach langwierigen Verhandlungen konnten wir mit dem «m d r» einen Lizenzvertrag abschliessen, der es uns erlaubt von diesem Fernsehfilm VHS-Kassetten herzustellen. Sie sind ab Ende November 94 lieferbar. Verkaufspreis Fr. 49.–.

Diese VHS-Kassette ist sicher für viele Freunde eine nette Weihnachtsüberraschung.

Bestellungen bitte an:

DFB-Sekretariat, Souvenir-Shop, Postfach 3468, 4002 Basel

## Furka-Fotos für unseren Reisedienst

Wir suchen laufend Fotos von unserer Bergstrecke mit touristischen Motiven für die Arbeit unseres Reisedienstes im In- und Ausland. Gefragt sind diese von 1993 und insbesondere von 1994.

Wer uns solches Fotomaterial – bitte kostenlos – zur Verfügung stellen kann, gebe dazu bitte eine Nachricht an unseren DFB-Verwaltungsrat Wolfgang Schmidt, Sonnenhalde 22, D-72488 Sigmaringen, Tel. 0049/7571/52030, Fax 0049/7571/50604.

### Anmerkung:

Wir müssen diese Bitte aus unserem Mitteilungsblatt 3/94 wiederholen, da es hierzu leider nur eine Reaktion gab. Unser Reisedienst bittet **dringend** um Hilfe, denn er kann neben der täglichen Arbeit nicht auch noch die für Reiseveranstalter benötigten Fotos selber machen.

## Freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für 1995

### Geschätzte Furka-Freunde

Die Saison 1994 an der Bergstrecke ist weitgehend abgeschlossen, und wir dürfen stolz auf den grossen Erfolg zurückschauen. Durch die Mitarbeit vieler Helferinnen und Helfer ist dieser Erfolg erst möglich geworden. Als markante Ereignisse an der Bergstrecke sind folgende von grosser Bedeutung:

- Erfolgreiche Verbesserungsarbeiten an den Loks 1 und 2
- Grosses Wagenbauprogramm abgeschlossen
- Intensives Bauprogramm 94: Beheben Unwetterschäden, Umbau Streckenabschnitt km 56.900 bis km 57.730, Ausbau Station Furka
- Steigerung des Personenverkehrs um über 60%

*An dieser Stelle danken wir allen Beteiligten für den grossen, unermüdlichen Einsatz im Dienste unserer Furka-Bergstrecke und für das kollegiale Verhältnis in den Arbeitsgruppen.*

Wir glauben, dass unter diesen guten Voraussetzungen die weitere Entwicklung unseres Betriebes, aber auch die Weiterführung der Ausbau- und Sanierungsarbeiten gesichert sind.

Um eine effiziente Saison 95 zu planen, sind bereits jetzt wichtige Entscheidungen zu treffen, und wir bitten alle Verantwortlichen aus DFB und VFB, aktiv und termingerecht mitzuarbeiten.

Für die Saison 95 sind im Bereich freiwillige Mitarbeit in allen Dienstbereichen einige Änderungen notwendig. Diese können wie folgt umschrieben werden.

1. Ständige Mitarbeiter bzw. Fachpersonal werden direkt durch die Abteilungen DFB informiert und auch für die Einsätze disponiert.
2. Freiwillige Einsätze für **Bauarbeiten** an der Strecke sind nur noch inner-

halb einer Baugruppe (Sektionsgruppe, Regionalgruppe oder Lehrlingseinsätze) möglich. Direkte **Einzelmeldung** an DFB ist also **nicht** mehr möglich!

3. Der Einsatzbereich für **Einzelmeldungen** wurde jedoch auf verschiedene **andere Aufgabenbereiche** ausgedehnt (siehe unter «Mitarbeiter für erweiterte Aufgabenbereiche», S. 2).

Die Aufgabenbereiche und Bedingungen haben wir wie folgt festgelegt:

### Bauabteilung:

#### Wocheneinsatz für Baugruppen an der Strecke:

(wie unter Punkt 2 erwähnt)

- Wocheneinsätze ab Woche 16/Di 18.4.95 bis Woche 44/Sa 4.11.95
- Max. Teilnehmerzahl pro Woche: 12 Teilnehmerinnen und Teilnehmer
- Pro Baugruppe eine Helferin oder ein Helfer für Mitarbeit in der Logistik
- Schriftliche Anmeldung des Baugruppeneinsatzes bis 31.12.94 an die DFB mit Teilnehmerliste (siehe Anmeldeformular)
- Bestätigung für Einsatz durch DFB bis 31.3.95 an den verantwortlichen Gruppenleiter

#### Samstagseinsätze für Gruppen an der Strecke:

- Samstagseinsätze ab Woche 16/Sa 22.4.95 bis Woche 44/Sa 4.11.95
- Meldung Einsatztermin bis 31.3.95 schriftlich an DFB (siehe Anmeldeformular)
- Meldung über Teilnehmerzahl für Samstagseinsätze bis 2 Wochen vor Einsatz telefonisch an 044 687 42
- Bestätigung Einsatztermin durch DFB bis 15.4.95

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für erweiterten Aufgabenbereich:**  
(wie unter Punkt 3 erwähnt)

**Stabstelle Sekretariat:**

**Mitarbeiter/-innen Kioske:**

Der Aufgabenbereich umfasst den Verkauf von Souvenirs mit Standort in Realp und Gletsch. Die Mindesteinsatzdauer beträgt eine Woche.

**Betriebsabteilung:**

**Mitarbeiter/-innen im Betriebsdienst:**

Diese Aufgabe ist sehr vielfältig und umfasst folgende Dienstbereiche:

- Verladearbeiten, Telefonischer Auskunftsdienst, Billettverkauf
- Informationsdienst am Schalter, auf dem Perron (auch Betriebsbesichtigungen)
- Ordnungsdienst (z. B. Parkplatz Realp, Umgebung Bahnhof)
- Hilfe beim Bereitstellen der Züge (z. B. Platzreservation/Wagenreinigung)
- Teilweise Mithilfe im Kiosk und Postgänge

Geboten wird Unterkunft und Verpflegung während des Einsatzes.

Die Mitarbeiter(Innen) des Betriebsdienstes werden uniformiert.

Der Einsatz ist von Mai bis Oktober, wenn möglich auch wochenweise, um den Telefondienst durchgehend abdecken zu können.

In der Vorsaison werden Nebenarbeiten für den Betrieb erledigt (z. B. Fahrplanversand usw.).

Das Einsatzgebiet setzt einige DFB-interne und allgemeine Eisenbahnkenntnisse voraus.

**Mitarbeiter/-innen müssen für diese Aufgabe während zwei Samstagen im Frühjahr in Zürich eine Einführungsschulung besuchen.**

(Hinweis: Infolge Konzeptänderung werden alle bisherigen Kondukteure neu in diese Personalkategorie übernommen. Neuen Mitarbeiter/-innen steht die Weiterbildung zum Kondukteur DFB später offen.)

**Betreuung Barwagen:**

Der Aufgabenbereich umfasst die Betreuung unseres Barwagens während der Fahrt, aber auch für die Vorbereitungsarbeiten.

Geboten wird Unterkunft und Verpflegung während des Einsatzes.

Die Einsatzzeit ist wochenweise von Mitte Juli bis Mitte August und übrige Zeit jeweils von Freitag bis Sonntag.

Zur Einführung ist ein eintägiger DFB-interner Kurs vorgesehen. Die Mitarbeiter/-innen Barwagen werden neu uniformiert.

Walter Willi

**DFB Geschäftsleitung**

Saison 1995

**Anmeldung für freiwilligen Einsatz (Einzelmeldung)**

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

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

Telefon/evtl. Fax: \_\_\_\_\_

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

Ich interessiere mich für folgenden Aufgabenbereich:

- Mitarbeiter(in) Kiosk**       Realp       Gletsch

Mögliche(r) Termin(e): \_\_\_\_\_

- Mitarbeiter(in) im Betriebsdienst**

Mögliche(r) Termin(e): \_\_\_\_\_

- Betreuung Barwagen**

Mögliche(r) Termin(e): \_\_\_\_\_

- Mitarbeit Personalkantine Realp**

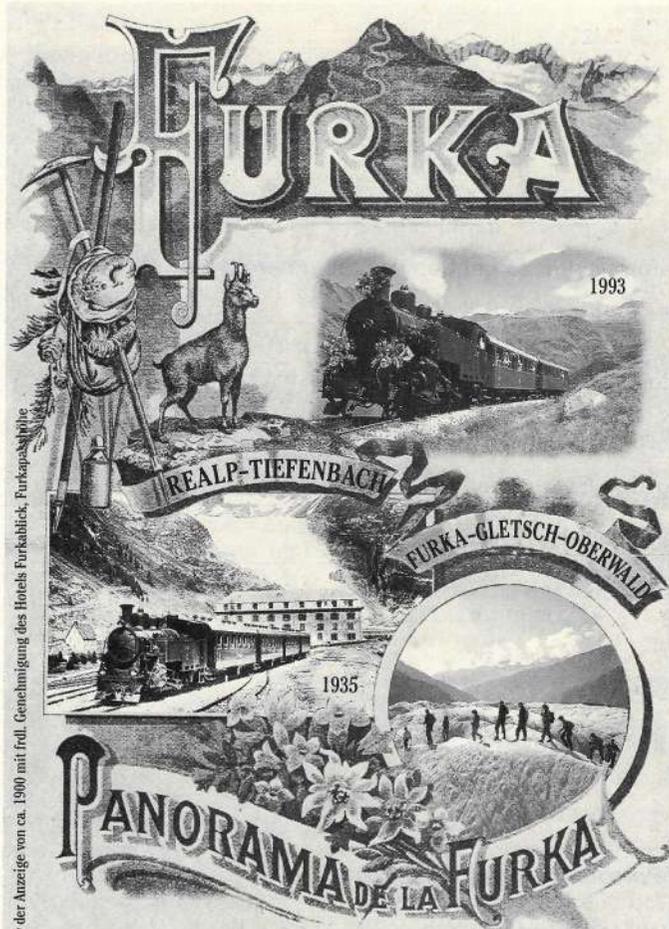
Mögliche(r) Termin(e): \_\_\_\_\_

Bitte Zutreffendes ankreuzen!

Bedingungen und Hinweise sind im Infoschreiben (Seite 2) ersichtlich!

Anmeldung bis spätestens 31.12.94 an:

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
Geschäftsleitung, 6491 Realp**



Grundmotiv der Anzeige von ca. 1900 mit freil. Genehmigung des Hotels Furkablick, Furkapasshöhe



Reiseinformationen und -vorschläge auch für Gruppen  
einschl. Wanderideen durch

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG / Reisedienst**  
Postfach, CH-6491 Realp / UR  
Tel.: 00 41 / 44 / 680 25, Fax: 00 41 / 44 / 686 42

## «Anzeigenmotiv für die Furka-Bergstrecke»

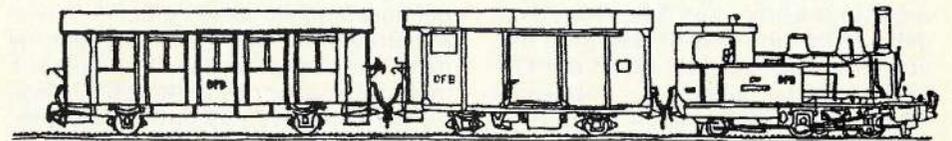
In bestimmten Bereichen der Tourismus-Werbung können redaktionelle Beiträge nur in Verbindung mit Anzeigen untergebracht werden. So z. B. bei Fachzeitschriften für das Omnibusgewerbe. Auf der Suche nach einem für uns geeigneten Motiv konnte uns damit Stefan Wagner, Limburg, aus seiner umfangreichen Sammlung helfen. Mit seinem Material haben wir bekanntlich 1991 die Ausstellung «Vom Saumpfad zur Dampfeisenbahn» aus Anlass der Wiedereröffnung des Hotels Glacier du Rhône, Gletsch, bestückt.

Das Motiv basiert auf einer Anzeige des nicht mehr bestehenden Furka-Hotels am Furkapass aus der Zeit um die Jahrhundertwende. Wir haben es nach unseren Erfordernissen abgeändert

und verwenden es erstmalig in der November-Ausgabe der Zeitschrift «bus magazin» in Verbindung mit dem redaktionellen Beitrag «Volldampf auf der Furka-Bergstrecke» und Infos für Omnibus-Reiseveranstalter. Die Kosten für diese Schwarz-weiss-Anzeige wurden dankenswerterweise von den Vereinigten Verkehrsvereinen Oberrhods übernommen.

Wahrscheinlich haben einige Vereinsmitglieder Zugang zu Printmedien, in denen eine Veröffentlichung unserer Anzeige nützlich und auch kostenlos – oder gesponsert – möglich ist. Filme stehen im abgebildeten Format und auch für DIN A4 jederzeit gerne beim Verfasser zur Verfügung.

Wolfgang Schmidt



## «Informationen»

Wie schon im Mitteilungsblatt 3/94 berichtet, ist seit Juli 1994 der Wanderweg Tiefenbach–Realp fertig. Dies gilt jetzt praktisch auch für den Abschnitt Furka–Tiefenbach. Allerdings muss die Markierung noch verbessert werden. Die Gemeinde Oberwald/VS hat am 12.9.94 beschlossen, den Wanderweg Gletsch–Furkapass nicht nur wiederherstellen zu lassen, sondern auch als Hauptwanderweg auszubauen. Unsere fotografierenden Eisenbahnfreunde werden hierdurch sicher zahlreiche neue Motive finden..

Das Versuchs-Wanderprogramm «Mit Volldampf zum Rhonegletscher» war erfolgreich. Aufgrund von Veröffentlichungen in drei süddeutschen Tages- bzw. Wochenend-Zeitungen erhielten wir hierfür 360 Interessentenanfragen. An den vorgeschlagenen vier Terminen haben 67 Personen teilgenommen. Wir sind dabei, für 1995 ein umfassendes Programm «Dampf und Wandern» vorzubereiten.

Ausser diesen Individual-Touristen sind wir auch um die Förderung von Gruppenreisen bemüht. Weitere Paket-Reiseveranstalter und Reiseunternehmer mit eigenem Programm bieten 1995 den Besuch bei uns zum Teil im Rahmen mehrtägiger Rundreisen an. Auch unsere Aktivitäten für sogenannte Incentive-Reisen verzeichnen einen ersten Erfolg.

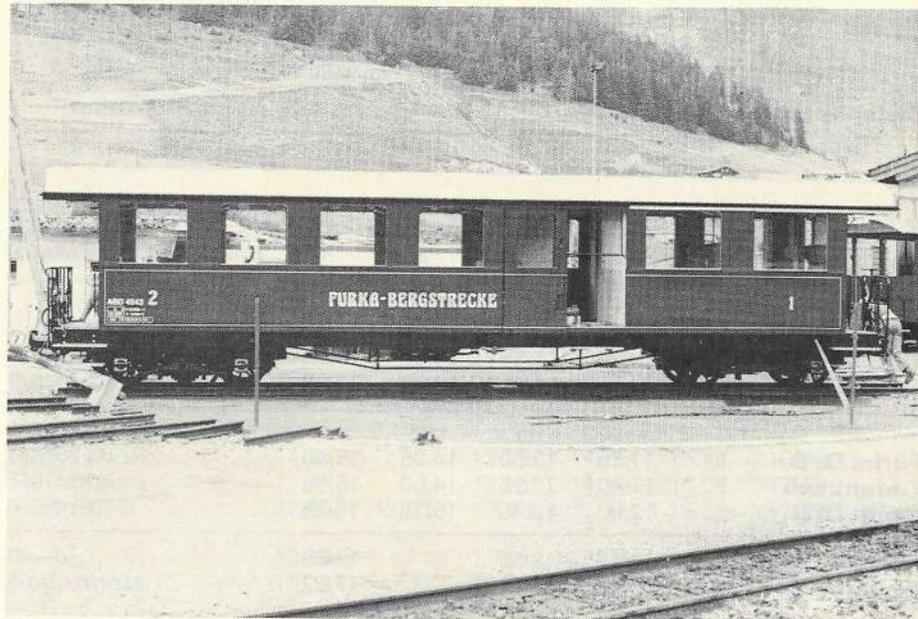
Leider zu spät in der abgelaufenen Fahrseason haben wir angefangen, die Adressen zu Omnibusunternehmen aus Holland, Österreich und Deutschland zu notieren, die zwischen Oberwald–Gletsch–Furkapass und Realp unterwegs waren. Aus Gesprächen mit den Fahrern und Reiseleitern ging hervor, dass unser Zugbetrieb an der Furka-Bergstrecke praktisch unbekannt war. In allen Fällen haben wir schriftlich nachgefasst. Dieses aktive Marke-

ting sollten wir 1995 systematisch betreiben. Das geht aber nicht ohne Helfer, die ab Anfang Juli bis Anfang Oktober z. B. in Hospental und Gletsch «auf der Lauer» liegen zum Notieren der Adressen. Name und Ort genügen, denn wir haben ergänzende Angaben in unseren Fachverzeichnissen.

Am 15.9.94 brachte das Fernsehen des Südwestfunks 3 in seinem bekannten Magazin «Eisenbahnromantik» eine Kurzfassung unseres Films «Back to Switzerland». Wir erhielten daraufhin über 50 Anfragen nach unserer 60-Minuten-Kassette. Bei dieser Gelegenheit kündigte Herr Hagen v. Ortloff an, dass er 1995 selber einen Fernsehfilm über unsere Furka-Bergstrecke drehen will. In der 3sat-Sendung «Abenteuer Eisenbahn» am Samstag, dem 1.10.94, wurde über die Reise der «Rocco»-Freunde Anfang Juli in die Schweiz berichtet und dabei mit verschiedenen Interviews auch über den Besuch bei uns. Wer hat diese Sendung mitgeschnitten? Nachricht dazu bitte an den Unterzeichnenden.

Die Raststätte-Gesellschaft N 2 Uri AG hat kürzlich im Rahmen ihrer Schriftenreihe «Verkehrswege in Uri» das Heft 2 unter dem Titel «DER FURKAPASS» (Auflage 15 000) mit Titelfoto von unserer «Weisshorn» mit drei blauen Wagen herausgebracht. Das Heft ist sehr lesenswert und hat auch teilweise humorvolle Informationen. Es wurde an alle Haushaltungen im Kanton Uri verteilt und ist leider vergriffen. Wir sind dabei, die Möglichkeiten eines Nachdrucks zu klären, da es sicher viele Interessenten in den eigenen Reihen und bei unseren Fahrgästen gibt.

Mit Briefen an alle Haushaltungen in den Kantonen Uri und Wallis haben wir im Oktober über das erfreuliche Ergebnis der Fahrseason 94 und unsere weiteren Bauvorhaben berichtet. Gleich-



Ein neuer Wagen ABD 4543 hergestellt von der Sektion Bern

zeitig haben wir um Beteiligung an der im November abgeschlossenen Kapitalerhöhung gebeten.

Für die Fahrseason 95 planen wir die Herausgabe einer «Gästezeitung», die wir allen Fahrkartenkäufern aushändigen wollen. Ausser Informationen über uns wollen wir über Land und Leute berichten, um auf diese Weise unsere Besucher zum längeren Verweilen anzuregen. Mit anderen Worten: Unsere Kunden sollen gleichzeitig für uns Werbung machen.

Unser Fahrplan 95 sieht eine Betriebszeit vom 24.6. bis 8.10.95 vor. Es wird wieder am Freitag, Samstag und Sonntag gefahren. Zusätzlich vom 15.7. bis 27.8.95 auch an den übrigen Wochentagen, also täglich.

Die deutsche Illustrierte «STERN» (Auflage 1,6 Mio.) beabsichtigt, in ihrer

Ausgabe Nr. 19 (Anfang April 95) den im Sommer vorbereiteten Bildbericht über die Furka-Bergstrecke zu veröffentlichen. Sicher im Vorfeld unserer nächsten Fahrseason ein günstiger Termin.

Die Gemeinde Oberwald baut zur Zeit eine Mehrzweckhalle, die Mitte 95 fertiggestellt werden soll. Für Versammlungen sind bis zu 650 Sitzplätze möglich. Günstig für Veranstaltungen von uns.

In Japan ist bei Fa. Alba, Tokio, eine VHS-Kassette über den «Glacier Express» erschienen, in der auch mehrere Minuten über uns, und zwar bei einem Wintereinbruch während der Fahrseason 93, berichtet wird.

Wolfgang Schmidt

# Fahrplan 1995 (provisorisch)

**Zwischensaison** vom 23. Juni bis 13. Juli und 28. August bis 8. Oktober

<b>Andermatt</b>	9.37	10.32	12.32	
<b>Realp</b>	9.48	10.45	12.45	
	113	119	125	133
<b>Realp DFB</b>	10.05	11.05	13.05	14.30
<b>Tiefenbach</b>	10.35	11.35	13.35	15.00
<b>Furka DFB</b>	10.55	11.55	13.55	15.20
	114	120	126	134
<b>Furka DFB</b>	11.15	13.00	14.25	15.40
<b>Tiefenbach</b>	11.40	13.25	14.50	16.05
<b>Realp DFB</b>	12.00	13.45	15.10	16.25
<b>Realp</b>	12.10	13.58	17.09	
<b>Andermatt</b>	12.24	14.12	17.22	

Die Züge 113/114 und 125/126 verkehren jeweils Freitag, Samstag und Sonntag.  
Die Züge 119/120 und 133/134 verkehren jeweils Samstag und Sonntag.  
Barwagen.

Die Züge 113/114 und 125/126 verkehren immer, die übrigen Züge können bei ungenügender Frequenz ausfallen.

Einzelplatz-Reservation auf allen bergwärts verkehrenden Zügen möglich.  
Taxe Fr. 4.-. Telefon 044 680 25.

Auf der DFB werden zwischen Realp und Tiefenbach/Furka und umgekehrt keine Velos befördert. Für Gruppen ab 20 Personen Zusage der Betriebsleitung erforderlich. Telefon 044 680 25.  
Extrazüge für Gruppen auf Anfrage.

## Neu: Video «Dampfbahn Furka-Bergstrecke»

Spieldauer ca. 45 Minuten, Fr. 69.- zuzüglich Versandkosten.

DFB-Sekretariat, Souvenir-Shop, Postfach 3468, 4002 Basel

# Fahrplan 1995 (provisorisch)

**Hauptsaison** vom 14. Juli bis 27. August

<b>Andermatt</b>	9.37		10.32	12.32				18.32
<b>Realp</b>	9.48		10.45	12.45				18.45
	113	1117	119	125	133	141	1143	
<b>Realp DFB</b>	10.05	10.30	11.05	13.05	14.30	15.30	19.10	
<b>Tiefenbach</b>	10.35		11.35	13.35	15.00	16.00		
<b>Furka DFB</b>	10.55		11.55	13.55	15.20	16.20		
	114		120	126	134	142		
<b>Furka DFB</b>	11.15		13.00	14.25	15.40	16.45		
<b>Tiefenbach</b>	11.40		13.25	14.50	16.05	17.10		
<b>Realp DFB</b>	12.00	13.00	13.45	15.10	16.25	17.30	22.40	
<b>Realp</b>	12.10		13.58	17.09		17.58		
<b>Andermatt</b>	12.24		14.12	17.22		18.12		

Die Züge 113/114 und 125/126 verkehren täglich.

Die Züge 119/120 und 141/142 verkehren jeweils Samstag und Sonntag sowie am 15. August.

Zug 133/134 verkehrt jeweils Freitag, Samstag und Sonntag. Barwagen.

Die Züge 113/114 und 125/126 verkehren immer, die übrigen Züge können bei ungenügender Frequenz ausfallen.

**Furka Steam Special**, Zug 1117. Spezialzug für Fotofreunde.  
Platzzahl beschränkt. Platzreservation zwingend. Zuschlagspflichtig.  
Verkehrt jeweils Freitag vom 21. Juli bis 25. August.

**Furka Steam Moonlight**, Zug 1143. Raclette/Fonduefahrt. Spezialpreise.  
Platzreservation zwingend. Verkehrt am 14. und 15. Juli sowie am 11./12. August.

Einzelplatz-Reservation auf allen bergwärts verkehrenden Zügen möglich.  
Taxe Fr. 4.-. Telefon 044 680 25.

Auf der DFB werden zwischen Realp und Tiefenbach/Furka und umgekehrt keine Velos befördert. Für Gruppen ab 20 Personen Zusage der Betriebsleitung erforderlich. Telefon 044 680 25.  
Extrazüge für Gruppen auf Anfrage.

**Fahrpreise für die Saison 1995** (Billette allgemeiner Verkehr)

- Realp-Tiefenbach retour Fr. 20.- einfach Fr. 12.-
- Realp-Furka retour Fr. 34.- einfach Fr. 22.-
- Tiefenbach-Furka retour Fr. 17.- einfach Fr. 12.-

**Preise für Gruppenreisen** (mind. 10 zahlende Teilnehmer)

- Gesellschaften:
- |                         |                |
|-------------------------|----------------|
| 10-24 zahlende Reisende | 20% Rabatt     |
| 25 und mehr Reisende    | 30% Rabatt     |
| je 20 Reisende          | eine Freifahrt |

## Hallo Furkabahn-Freunde

Erneut wende ich mich an unsere bisherigen und *Neu-Mitglieder*. Ihr seid ja alle von unseren Bemühungen zur Wiederbelebung unserer Bahn in der ganzen Länge von rund 18 km begeistert und deshalb unserem Verein beigetreten. Ihr habt alle schon recht viel von unserer schönen Sache gehört. Sicher haben auch viele von Euch unsere Strecke, die Loks, die Wagen usw. schon «hautnah» erlebt. Trotzdem gibt es bestimmt da und dort noch offene Fragen irgendwelcher Art im Zusammenhang mit dem Ganzen. Speziell für die Klärung solcher Punkte, sofern ich dazu die Möglichkeit habe, wurde mir im Zentralvorstand das Ressort «*Neu-mitglieder*» und «*Mitgliederbetreuung*» anvertraut. Seit dem letzten Frühling durfte ich versuchen, einer Anzahl von Euch zu helfen. Ich hoffe, dass Ihr die erteilten Antworten und Vorschläge befriedigend fandet. Falls nicht, entschuldige ich mich zuerst einmal und bitte Euch, mit mir erneut Verbindung aufzunehmen, um Eure Anliegen möglichst besser zu erledigen.

Die diesjährige Fahrsaison ist ja nun auch schon wieder Geschichte geworden. Wie man bisher so hörte, lief es während der ganzen Zeit recht gut bezüglich Fahrgäste, Loks, Wagen, Betrieb usw. Im Rahmen der Mitgliederbetreuung ist hier nicht der Platz, um über vergangene und zukünftige Aktivitäten zu berichten. Dafür verweise ich auf andere Beiträge in unseren Hefen. Andererseits erwarte ich sehr gerne spezifische Fragen über unsere Bahn mit allem *Drum und Dran*. Ich werde mich stets wieder bemühen, alles bestmöglichst zu beantworten.

*Liebe bisherige und Neu-Mitglieder!* Um folgenden Aufruf komme ich einmal mehr auch hier nicht herum, und deshalb erlaube ich mir zum x-ten Mal zu wiederholen: Uns aller harren noch

grosse, nein sehr grosse Aufgaben vielfältigster Art. Wir sind darum ganz dringend darauf angewiesen, den Kreis der *Furka-Fans* recht massiv zu erweitern! Horcht doch bitte ständig herum, ob es nicht eine Gelegenheit gibt, positiv über unsere schöne Sache zu sprechen und dafür zu werben. In Eurer Umgebung, am Arbeitsplatz, bei Bekannten und Verwandten, in anderen Vereinen, bei guten Freunden und einfach überall gibt es bestimmt noch jede Menge Leute, die sich als Mitglieder, Aktionäre, Spender oder für Arbeitseinsätze gewinnen lassen! Aus eigener Erfahrung bei vielen Gelegenheiten ist mir bekannt, dass der Begriff *Furka-Bergstrecke* bei einem sehr grossen Teil der Bevölkerung noch fast unbekannt ist. Das *muss* anders werden! Material zu Werbezwecken, nochmals sei es erwähnt, erhaltet Ihr jederzeit sofort über meine Adresse:

Weber Hans, Birkenweg 12, 5603 Staufen, Tel. 064 51 15 38

Ja, werte *Furka-Freunde*, das ist es pro 1994 bereits gewesen. Ich wünsche Euch allen für den Rest des Jahres noch das Beste, allseits bestmöglichste Gesundheit, schöne Jahresendfesttage und natürlich auch einen guten Anfang für 1995. Nebst alledem erhoffe ich für Euch auch im neuen Jahr recht viel Spass und Freude mit unserer grandiosen Hochalpenbahn *Furka-Bergstrecke*.

H. Weber

## Furka-Dampferlebnis

(R.D.) Die Sektion Zürich des Schweizer Verbandes für Betriebsorganisation organisierte am Ende der Sommerferien am 20. August 1994 für ihre Mitglieder und Angehörigen ein einmaliges Erlebnis, eine Dampffahrt auf der ehemaligen Furka-Bahnstrecke.

Diese Fahrt durch die landschaftlich einmalige Furka-Dampfstrecke war für die über siebzig Teilnehmer ein einmaliges Erlebnis, um so mehr als sich Petrus von der besten Seite zeigte. Bei wärmstem Wetter konnten sie auf der Furka-Passhöhe ein währschaftes Älpler-Zmorge à Diskretion (Kaffee, Milch, Brot, Zopf, Butter, Konfitüre, 2 Sorten Urner Käse, Urserental-Wurstruggeli)

im Freien einnehmen. Bruno Schneider und Robert Gierer umrahmten mit Handorgel und Bassgeige die Verpflegung im Freien.

Für die Rückfahrt hatte Peter Fehrenbach zwei Extrapostautos erhalten, die die ganze Gesellschaft über den ausgebauten Furkapass nach Gletsch und von dort über den bald 100jährigen Grimsel nach Meiringen brachte. Mit der SBB-Zahnradstrecke über den Brünigpass erreichte die Gruppe bald Luzern.

Diese erneute Exkursion unter der tadellosen Führung von Peter Fehrenbach fügte sich den bisherigen Exkursionen der Sektion würdig an.



Als grosser Erfolg darf auch die von Bruno Rütli organisierte Reise an die Furka bezeichnet werden.

## Neu!

Briefbeschwerer aus Original-Furka-Schienen  
(1912/1919)

Gravur (Signet und Schrift) mit Laserstrahl!

2 Ausführungen: roh, lackiert Fr. 18.-  
geschliffen, lackiert Fr. 23.-  
(+ Versandkosten)

Bestellungen an:  
DFB-Sekretariat, Souvenir-Shop,  
Postfach 3468, 4002 Basel



## Weihnachtsaktion 1994

Das ideale Geschenk, im Kombi viel billiger als einzeln gekauft!

- 1 Rückfahrkarte Realp-Furka-Realp und die farbig illustrierte Broschüre «Die Furka-Bergstrecke», Neuauflage 1994, zusammen Fr. 50.- (statt Fr. 58.-)
- 2 Rückfahrkarten und eine Broschüre, Neuauflage 1994, zusammen Fr. 80.- (statt Fr. 92.-)

Bestellungen an das DFB-Sekretariat, Souvenir-Shop, Postfach 3468, 4002 Basel (Tel. 061 332 18 18, Fax 061 332 16 00)

Unsere Informationsschrift

## die furka-bergstrecke

wurde völlig überarbeitet und erweitert. Sie steht seit Mitte August in dieser neuen Auflage wieder zur Verfügung. Die zusätzlichen Texte und zahlreiche neue Fotos berichten auch über unsere neueren Aktivitäten bis Mitte 1994. Diese Neuauflage unserer Informationsschrift ist deshalb auch als Geschenk für viele Anlässe – z.B. Weihnachten – gut geeignet.

Der Verkaufspreis beträgt wie bisher Fr. 24.-.

Bestellungen bitte an  
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Sekretariat, Souvenir-Shop  
Postfach 3468, 4002 Basel

## Sektionsmitteilungen



Sektion Aargau  
Telefon 064 51 15 38  
5000 Aarau

Nachdem im Heft 3/94 Mitteilungen unserer Sektion fehlten, versuche ich zu Händen der VFB/DFB-Allgemeinheit wiederum zu berichten, was bei uns im Aargau in Sachen Furka seit den letzten Meldungen «in etwa» gelaufen ist: Nun, alle durchgeführten Arbeitseinsätze gingen zur Zufriedenheit der Teilnehmer über die «Furkabühne». Von der Bauleitung durften wir bezüglich unserer Arbeitsgruppen auch in dieser Saison viel Gutes vernehmen. Wie schon seit Jahren waren eine rechte Anzahl unserer Leute auch ausserhalb der Sektionseinsätze in verschiedenen Funktionen zum Wohle unserer Bahn während der ganzen Fahrsaison, sowie vorher und nachher an der Strecke, auf den Zügen oder sonst im Betrieb intensiv tätig.

In unserer seit dem Frühling in Betrieb stehenden, sektionseigenen Aarauer Werkstatt wird jede Woche erfolgreich gearbeitet. Bis jetzt waren stets genügend Leute zur Stelle, um die anfallenden Arbeiten zu erledigen. Es werden natürlich bei uns keine kompletten Wagenrevisionen oder ähnliches gemacht, aber doch interessante Details, wie die Herstellung von Bänken für die zwei neuen Aussichtswagen, Stellische für die elektrischen Sicherungseinrichtungen in der Station Furka (für den Scheiteltunnel) und für den Bahnhof Gletsch hergestellt. Weiter sind gegenwärtig Schrankenanlagen mit allem Drum und Dran für die verschiedenen Strassenübergänge auf der Waliser Seite in Arbeit. Hoffentlich können all diese Dinge recht bald in Betrieb genommen werden!

Die bereits im Heft 1/94 erwähnten monatlichen Dienstagshocks fielen den Dienstags-Arbeitsabenden zum Opfer. Allerdings trifft man sich regelmässig, eben auch am Dienstag, nach Arbeitschluss, ab zirka 21 Uhr im Restaurant Gais in der Nähe unserer Werkstatt.

Werbemässig waren wir dieses Jahr nur an einem «Dampfanlass» in Lenzburg und an dem Bahnhoffest – Kolibri-Taufe – mit «Dampfbeteiligung» in Hunzenschwil präsent. An beiden Orten stiessen wir auf ein akzeptables Interesse für unsere Bahn von Seiten des anwesenden Publikums. Über unsere Sache sprechen, Werbematerial verteilen und möglichst ein paar Artikel aus unserem Sortiment verkaufen, waren beiderorts die Haupttätigkeit. Auch ein paar Neumitglieder durften wir registrieren. Die grosse Hauptsache ist ja bei solchen Gelegenheiten stets, dass wir mit unserem Bahnanliegen erneut in der Öffentlichkeit präsent sind, und dass das Publikum auf die Furkabahn aufmerksam gemacht wird. Immer wieder stellt man so fest, dass es noch sehr viele Leute gibt, die von unseren Aktivitäten noch wenig bis nichts gehört haben.

Diese Tatsache beinhaltet für uns alle die Verpflichtung, uns möglichst stark anzustrengen in dem die Werbung für unsere Bergstrecke immer wieder voll eingesetzt wird. Deshalb auch an dieser Stelle die Wiederholung des schon x-mal erwähnten Aufrufs: Sprecht doch überall, bei jeder Gelegenheit mit Kollegen, Bekannten, Verwandten, einflussreichen Leuten aus der Wirtschaft, in anderen Vereinen und so weiter über unsere Bahn! Macht die DFB bekannt und werbt für das Ganze! Unterdessen wisst Ihr ja alle längst: Es braucht in allen Teilen noch sehr viel bis wir unser Endziel erreicht und konsolidiert haben!

Nochmals zurück zu unserer Sektion: Nebst Fronarbeit aller Art pflegten wir auch dieses Jahr das gesellige Zusammensein. Einmal war es die Fahrt bis zur Station Furka mit der anschliessenden Begehung des Scheiteltunnels und der Walliser Seite unserer Strecke bis Oberwald. Ein zweiter Anlass war der sehr interessante Besuch der Lok-Fabrik SLM in Winterthur. Letzlich wurde auch die spurweitenmässig «grosse Konkurrenz» im Wutachtal, eben die «Sauschwänzlebahn» besucht und genossen. Alle Anlässe wiesen gute bis sehr gute Beteiligungen auf und man hörte bezüglich der Organisatoren usw. nur gute Bemerkungen.

So, liebe Furka-Freunde, das ist es für diesmal aus dem Aargau wieder gewesen. Wir hoffen natürlich, dass das kommende Jahr für unsere Bahn auch wieder möglichst erfolgreich sein wird, und dass in allen Sektionen für weitere Erfolge immer recht intensiv gearbeitet wird.

H. Weber



Sektion Bern  
Postfach 437, 3098 Köniz  
P. Grünig

### Höck in Deisswil

Die Wagenbaugruppe trifft sich ab sofort immer am ersten Donnerstag im Monat, ab 18.00 Uhr, im Klubraum der Wagenwerkstätte (Deisswil). An diesem Abend wird in der Werkstätte nicht gearbeitet (keine Regel ohne dringende Ausnahme). Der frühe Beginn sollte auch weiter entfernt wohnhaft Interessierten, die Teilnahme ermöglichen. Auch alle andern Mitglieder oder Interessierte können an diesen Abenden wertvolle Informationen erfahren und Fotos oder Dias von verschiedenen aktiven Mitgliedern sehen. Der Raum ist im Winter geheizt. Warme Getränke, wie Tee oder Kaffee sowie kleine Knabbereien, stehen zur Verfügung. Alle Teilnehmer möchten auch

ihre «geknipsten» Bilder mitbringen, auch aus anderen Themenbereichen! Wichtiger Gesprächsstoff wird immer genügend vorhanden sein.

### Wagenwerkstatt

In Deisswil hat sich durch die Räumung (Kündigung) von zwei externen Räumen einiges an Material angesammelt. Auch der Wagenbau der letzten Jahre hat seine Spuren an Sammelgut hinterlassen. Zur Zeit wäre eine Wagenbearbeitung nicht möglich. Wir werden im Winter alles brauchbare Material inventarisieren und das «Restgut» entsorgen. Solche Einsätze werden am Höck abgesprochen oder durch Anschlag in der Werkstätte verbreitet.

### Kleine Baueinsätze

Mitglieder aus der Sektion Bern werden nächsten Sommer wieder Einsätze im Raum Oberwald/Muttbach leisten. Die Arbeitsgebiete werden mit dem Chef Bau vorgängig abgesprochen. Wir hoffen dadurch mit der Zeit wieder ein schlagkräftiges Team aufbauen zu können. Der Teamgeist wird «Berge versetzten können»! Die Beschäftigung wird aus Samstag- oder Wochenend-Einsätzen bestehen. Wir denken zu Beginn an Rodungsarbeiten, Ausschneiden von Gebüsch und Sträuchern, Säubern von Wasserläufen und Entwässerungskanälen, Entwässerungen (Hegen und Pflegen). Auch die Militärstrasse zum Muttbach hat eine dringende Säuberung nötig. Nähere Angaben / Daten sind an der HV der Sektion zu erfahren bzw. im Bern-INFO.

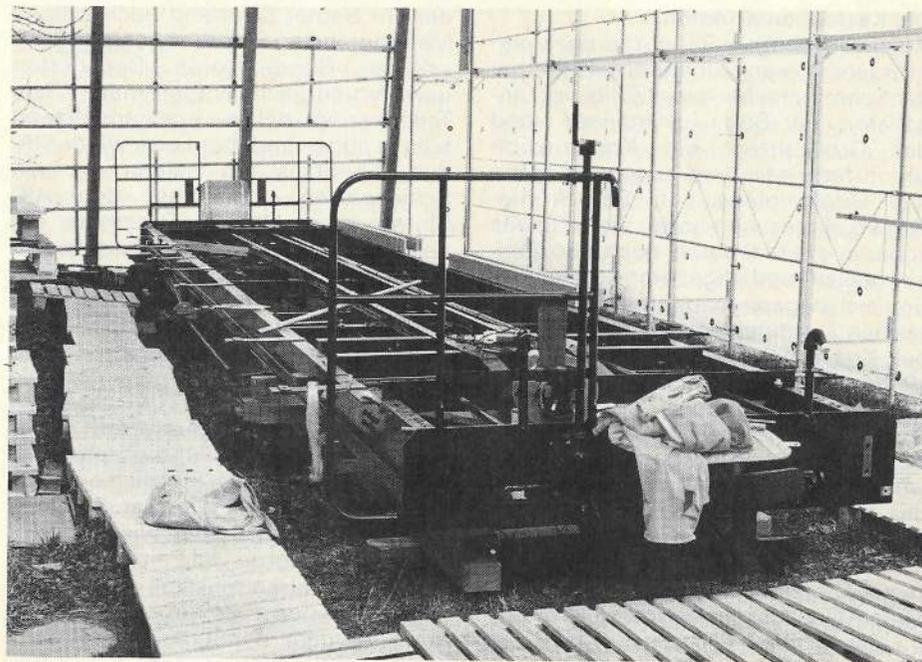
### Wagenbauprojekt ABD 4543 (von P. Grünig)

#### Vorgaben

Der erste Kontakt unter den Interessierten der DFB und der Rollmaterialgruppe der Sektion Bern für das neue Projekt fand am 26. Oktober 93 in Zollbrück statt. Zu diesem Zeitpunkt bestand nur eine Projektzeichnung (Typenskizze). Der Betriebschef wünschte



Holzvorrat für ABD-Wagenprojekt im Dezember 93



Durch die Gruppe Goldau aufgearbeitetes Untergestell (12.93)

für den künftigen Einsatz an der Furka einen Wagen mit zwei Klassen und einem Dienstabteil. Für den vollständig neu zu bauenden Wagenkasten fehlten noch alle Zurüstteile wie Fenster, Türbeschläge etc. Einige Beteiligte hatten noch Zweifel an der erfolgreichen Projektrealisierung in so kurzer Zeit, war doch der Abliefertermin auf Ende Juni 94 gewünscht. An der zweiten Sitzung vom 26. November zeigte sich aber, dass die verteilten Aufgaben erfolgreich und pflichtbewusst erledigt wurden und das vorhandene Untergestell inzwischen sogar schon von Hans Müri mit seinem Team in Goldau fertig aufgearbeitet war. Alle möglichen planerischen und finanziellen Probleme waren geregelt (Zeitplan/Budget/Offerte), alle Zweifel (auch bei mir) ausgeräumt. Der Start konnte somit erfolgen. Unüberwindbare technische Probleme sahen wir mit der klaren Aufgabenteilung nicht. Es sollte höchstens sein, dass jemand aus dem Team durch Unvorhergesehenes ausfällt ...

### Die Kastenkonstruktion

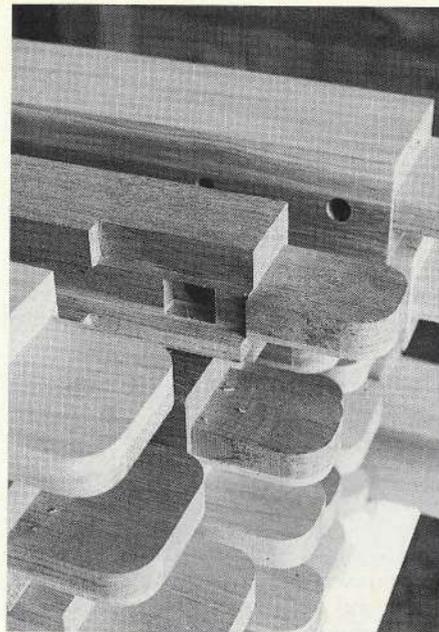
Anfang Dezember 93 wurde der erste grössere Posten Eichenholzbretter, bei der Schreinerei Muralt in Zollbrück, angeliefert. Für Berni Fankhauser stand das Grobkonzept der Konstruktion schon fest, nachdem er verschiedene alte Originalpläne von SBB-Brünig-Wagen eingesehen hatte. Viele Details konnten aber dadurch noch sorgfältiger geplant und abgestimmt werden. Sogleich begann man mit den umfangreichen Zuschneidearbeiten. Viele Stapel Konstruktionshölzer, grosse und kleine, einfache und solche mit komplizierten Ausfräsungen, Bohrungen, Querschnittsveränderungen häuften sich in der Schreinerei. Anfang März wird der 12 m lange Grundrahmen auf das inzwischen nach Zollbrück überführte Untergestell verlegt. Dank der milden Witterung konnte der Wagenkastenoberbau in drei Arbeitstagen Mitte März zusammengebaut werden. Da der Wagenkasten, bedingt durch seine Grösse, in der freien Natur (be-

helfsmässig überdacht) gebaut wurde, war die milde Jahreszeit für den Zusammenbau eine Grundvoraussetzung (Leimarbeiten bei plus 15°C). Alle die vielen Hölzer mit Nuten, Zapfen, Bohrungen und Einschnitten passten.

### Die Zurüstteile

Im Mitteilungsblatt 1/94 berichtete ich auch von den Vorbereitungsarbeiten, vornehmlich der Suche nach brauchbarem Ausrüstungsmaterial. Auf meine Aufforderung hin, sich am Projekt zu beteiligen, hat sich niemand gemeldet; enttäuschend! Auch Materialangebote trafen keine ein. Aber unser Team war um so erfolgreicher.

Zwei Dachlüfter stammen aus Vorräten der Werkstatt Liestal. Zwei genügen. Beim BVZ-Wagen B 2224 waren auch nur zwei (nicht funktionsfähige) Lüfterhüte vorgesehen. Man wird darauf achten, dass die beiden Wagen im äusseren Erscheinungsbild möglichst identisch wirken. Von einem ehemaligen Appenzeller-Bahn-Motorwagen, welcher dem Abbruch geweiht ist, wurden im Berner Oberland noch schnell Messingfenster, Fensterscheeren, Griffstangen, Sonnenstoren, Dachgurten usw. vorsorglich entnommen. Viele Teile werden sich an unserem Wagen teils in abgewandelter Form wiederfinden. Ebenfalls die beiden grossen Schiebetüren entstammen dem AB-Motorwagen. Um im Dezember die neue Holzkonstruktion in diesem Bereich festlegen zu können, mussten Emil Müller und Hans Schlup sofort diese beiden Türen aufarbeiten. In der Werkstätte Deisswil wurde vorerst alles zerlegt und grob gereinigt. Die beiden genieteten Alu-Türen konnten sie einem Unternehmen zum Sandstrahlen übergeben. Für die vielen Einzelteile eröffnete sich plötzlich eine Gelegenheit, selber sich im Sandstrahlen zu versuchen. Mit Erfolg, wie sich zeigte. Dadurch wurde viel Zeit eingespart. Die Schiebetüren mussten aus ästhetischen Gründen oben um einige cm gekürzt werden, damit die Fensterlinie nicht beeinträchtigt wurde.



Vorbereitete Holzelemente



Holzkastenarbeiten (Details)

### Wagenfenster

Auch das Wagenfensterproblem ist inzwischen gelöst. Von einem Mitglied einer Dampf-Eisenbahngruppe konnte die nötige Anzahl Messingfenster käuflich erworben werden. Zusätzlich erstand man auch die nötige Menge (alter, zerschliessener) Sonnenstoren. Die Messingfensterrahmen mussten vorerst durch Schneeberger Christian und Fluri Max gesäubert und von allerlei festsitzenden Rückständen befreit werden. Mit allerlei «Hausmittelchen» erreichte man einen Hochglanzfinish. Die verschraubten Fensterrahmen-Elemente mit z.T. fehlenden Zoll-Schrauben erfahren eine aufwendige Nachbearbeitung. Einige Verbindungsstellen müssen durch Nachschneiden eines metrischen Gewindes ausgebessert werden. Nachdem die Rahmenelemente keine sichtbaren technischen Mängel zeigten, wurden die Rahmen vermessen und das neue Sicherheitsglas bei einer schweizerischen Firma in Auf-

trag gegeben. Die vier grossen Fenster im 1.-Klass-Abteil messen 1200 mm in der Breite. Unsere vorrätigen messen aber nur 1000 mm. Also mussten vier Fensterrahmen mittig aufgetrennt mit einem entsprechenden Profil um 200 mm verbreitert werden. Unser Theo Wenger hat sich diesem Problem zielstrebig angenommen. Nur der farbliche Unterschied der Verbindungsstelle lässt die Rahmenkorrektur erkennen. Auch die entsprechenden Fensterheber mussten auf das neue Mass angepasst werden. Bedingt durch den Einbau der Sonnenstoren (ungünstige Platzverhältnisse) erforderte es auch die Anfertigung spezieller Schrauben für die Kastenkonstruktion im Fensterbereich.

### Sitzbänke / 1.-Klass-Polsterung

Für die Sitze der 1. Klasse wurden durch Herr Probst alte, vollständige Prototyp-Doppelsitze vom Swiss-Express (SBB) angeliefert. Diese passten

in dieser Form aber nicht. Zerlegt und ausgeschlachtet auf das Brauchbare (Sitzschalenkerne) entstanden bei einem Polsterfachgeschäft auf unser Mass die neue Polsterung. Eingebaut in die neuen Sitzbankgestelle erfüllen die weiterverwendeten Teile die ihnen zugedachte Aufgabe vollauf. Die Stoffauswahl wurde unter den zur Zeit anwesenden Aktivmitgliedern getroffen.

## 2.-Klass-Sitzbänke

Diese wurden in gleicher Form und Art gefertigt wie die Sitze für den zweiachsigen RhB 2028. Die natürliche, helle Farbgebung passt harmonisch zu dem etwas dunkler gehaltenen Farbton der Innenwandverkleidung.

## Gepäckträger

Lange Zeit fehlten uns die passenden Gepäckablagen. Nach einem Augenschein in den Vorräten in Liestal wurden wir hier fündig. Wir meinten, damit seien alle Probleme gelöst.

Beim Ausmessen mit den ersten verfügbaren neuen Sitzen zeigte sich, dass die Höhe wie auch die Breite unterschiedlich waren und eine aufwendige Anpassung bevorstand. Die metallene Konstruktion musste zerlegt, teilweise gerichtet, Stützen verlängert oder (1. Klasse gekürzt) werden. Die Lattung (unterschiedlich und stark abgenutzt) erneuerten wir.

## Wagendach

Über die ca. alle 55 cm verlaufenden Dachspannten ist eine Holztäferung (mit zwei Kabelkanälen in der Mitte) verlegt. Darüber drei Bahnen über die ganze Dachlänge verlaufend, überlappende Dachpappenbahnen. Darauf sind elf grosse verzinkte Stahlbleche (aufgebördelt) mit zehn Dachgurten auf die Holz-Konstruktion hinuntergeschraubt. Diese Dacharbeiten haben uns «nur» drei Samstage versäumt.

## Wagenverblechung

Diese Ende März auf Mass bestellten Alu-Blechtefeln bereiteten uns am meisten Sorgen. Die Lieferung wurde mehrmals nach Rückfragen zugesagt. Letzlich war die Lieferung Anfang Juni

eingetroffen, mit einer Verzögerung von mehr als einem Monat auf die Marschtabelle. Darunter litt der ganze Wagenbau, weil viele Arbeiten erst nach Anbringen der Aussenbleche ausgeführt werden konnte. So z.B. die Bohrungen entlang der Blechkanten (alle 12 cm Bohrung mit Versenkung), Fenstereinfassungen, Fugendeckprofile etc.

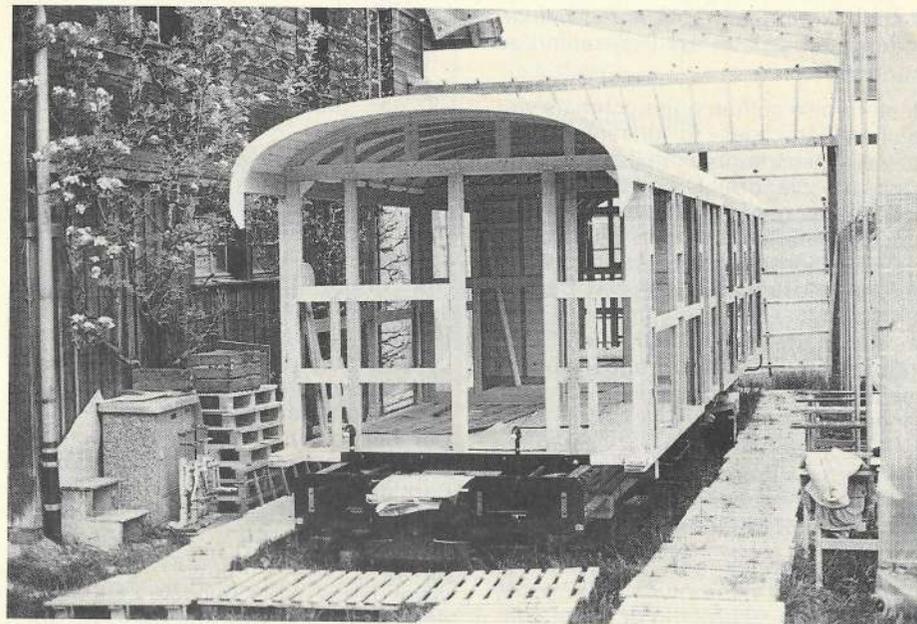
## Routentafelhalter

Dieser kleine Artikel konnte erst am letzten Samstag vor der Ablieferung geliefert und montiert werden. Die nachträgliche Befestigung erforderte aber den zusätzlichen Aus-/Einbau zweier Fenster.

Die mit Klebband an einer schmalen Holzleiste befestigte Mutter musste durch die schmale Fensterlücke zwischen Innen- und Aussenwand auf die von aussen kommende Schraube verpasst und angezogen werden. Ein Geduldspiel!, wo noch so viel Arbeit anstand.

## Wagenbeleuchtung / Licht-Schalter

Auf jeder Plattform ist an der Stirnwand ein Lichtschalter für die Innenbeleuchtung angebracht. Alles war soweit vorbereitet, verdrahtet und montiert, die nostalgischen Drehschalter liessen sich in ihrer gewohnten, etwas harten Art betätigen. Die Batterie war vorgängig sorgfältig geladen worden. Alles war bereit, nur fehlten die ebenfalls noch nicht gelieferten 24-V-Lampen. Daher entschloss sich der für die Arbeiten verantwortliche Hermann Eigensatz die Anlage mit dem Prüfsummer auszutesten. Gleichzeitig montierten andere Leute den letzten Gepäckträger an der gleichen (Innen-)Wand. Damit die Funktionstätigkeit überprüft werden konnte, musste eine weitere Person die Schalter betätigen. Der erste Schalter funktionierte einwandfrei. Man wechselte zum Schalter der andern Plattform. Mit allen Tricks liess sich dieser aber nicht in die andere Position drehen. Alle möglichen Fehler zog man als Ursache in Erwägung: zu starker Druck der Aussen-



Vollständige Wagenkastenkonstruktion (April 94)

bleche oder Innentäferung, ein Defekt des Schalters, Verunreinigung durch Holzspähne oder Fremdmaterial?

Fazit: Bei der Montage des Gepäckträgers gelangten zu lange Schrauben zur Anwendung. Der Zufall wollte, dass die Schraubenspitze genau in die Bewegungsfläche des Schalters gelangte und diesen blockierte.

## Wagenbeschriftung

Diese konnte freundlicherweise bei einer spezialisierten, externen Firma realisiert werden. Die Musterbeschriftung sollte übrigens für alle Wagen im Laufe des Sommers zur Anwendung gelangen. Die gewünschte Art der Beschriftung wurde besprochen. Speziell die Möglichkeit der Datumsangabe mit je 3 x zwei Ziffern (z. B. 20.10.94). Bei der Applikation der Schriftsätze stellte sich heraus, dass dieses Musterdatum fälschlicherweise auf der Prototyp-Folie zur Anwendung gelangte. Da im

Verlaufe des Sommers noch verschiedene Verbesserungen eingebracht wurden, liess man die unvollständige Beschriftung stehen. In der Saison 95 wird alles korrekt angeschrieben.

## Wagentransport

Genau ein Jahr nach dem Abtransport des ersten Vierachsers aus der Berner Wagenschmiede verliess der ABD 4543 am Montag 5. Juli 94 das Bernbiet Richtung Realp. Der imposante Transport wurde wiederum durch die Firma Wipfli, Flüen durchgeführt.

## Wageneinsatz

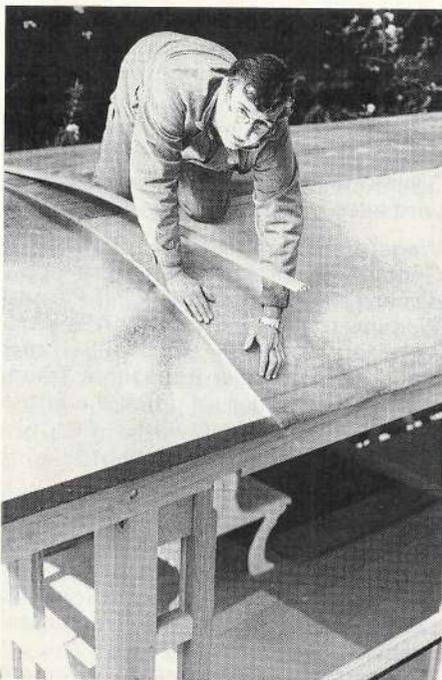
Die vernommenen Stimmen über den ABD waren durchwegs positiv. Auch der nun mit einem Jahr Verspätung zum Einsatz gelangende Vierachser ex BVZ B33 wurde nur gelobt (Probleme beim Einbau der Drehgestelle). Interessant war auch, dass bis zum 28. August niemand Zeit fand, eine geeignete Bodenabdeckung (Blechscheibe von

12 cm Durchmesser) über die beiden Bodendurchbrüche der Drehzapfen zu montieren.

Idealerweise sollten nun nochmals vier solche Vierachser zu unserer Flotte stossen. Dann könnte die Basisbespannung für die drei Dampflok aus je zwei Vierachsern bestehen. Verstärkungen könnten mit den verbleibenden Zweiachsern kurzfristig realisiert werden. Warten wir's ab, was die Zukunft bringt ...!

An dieser Stelle danke ich allen Beteiligten der Rollmaterialgruppen für die Realisierung des heutigen Fahrzeugparks.

P. Grünig



Einkleidung Wagendach



Sektion Innerschweiz  
Postfach 4922  
6002 Luzern

### Arbeitstage 1994 der Sektion Innerschweiz

Wie alle Jahre sind unsere drei Sektions-Arbeitstage vom 30. April, 18. Juni und 27. August mit einer kleinen Beteiligung und viel Einsatz ohne Unfall durchgeführt worden. Viele Arbeitsstunden sind allerdings ausserhalb dieser Arbeitstage von Sektionsmitgliedern geleistet worden.

Der Sektionsvorstand dankt allen Beteiligten für ihren Einsatz auf der Furka-Bergstrecke.

Haben Sie, liebes Sektions- und Vereinsmitglied, dieses Jahr schon ein neues Vereinsmitglied geworben? Wenn nein – ist es höchste Zeit, da das Jahr 1994 bald zu Ende geht. So können Sie ohne viel Aufwand auch einen Beitrag leisten für unseren Verein.

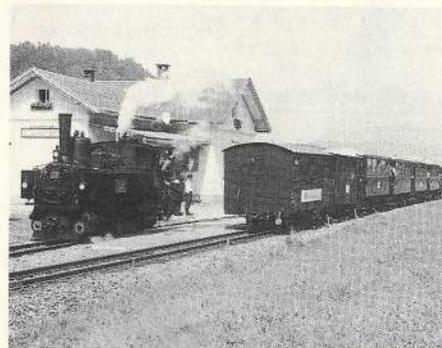
Roland Mühlethaler,  
Sektionspräsident



Sektion Ostschweiz  
Oberer Moosweg 10  
8500 Frauenfeld

### Reisen 1994

Im August 1994 fanden in unserer Sektion zwei Reisen statt: Am 7. August organisierte Bruno Rütli eine Sammelfahrt zur Furka-Bergstrecke, an der bei schönstem Wetter über 90 Personen teilnahmen. Ausgangspunkt war Gossau SG, wobei an weiteren Bahnhöfen bis Arth-Goldau zugestiegen werden konnte. In Realp bestanden 1¼ Std. Zeit zur Besichtigung von Lok und Wagen; der Aufenthalt auf der Furka dauerte ca. 2½ Std., wobei man sich aus dem Rucksack oder im Restaurant verpflegen konnte. Allseits zufriedene Ge-



Umsetzen der Lokomotive

sichter auf der Heimreise bestätigten den grossen Erfolg dieser Reise. Mit knapp 20 Teilnehmern wurde am 14. August unsere Sektionsreise zur Bregenzerwaldbahn durchgeführt. Die 1902 eröffnete, 760-mm-spurige Bregenzerwaldbahn führte ursprünglich von Bregenz durchs romantische Achtal nach Bezau. 1980 stellten die österreichischen Bundesbahnen den Betrieb wegen Erdbeben endgültig ein. Schon 1987 eröffnete aber der 1985 gegründete Verein «Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn» den 5 km langen Abschnitt Bezau-Schwarzenberg. Nach der Wiederinbetriebnahme eines weiteren, 1,1 km langen Teilstücks bis zum Haltepunkt Bersbuch sind somit von der einst 36 km langen Schmalspurbahn 6,1 km wieder als Museumsbahn in Betrieb.

Unsere Gruppe war beeindruckt vom grossen Erfolg der BWB-Museumsbahn. Gezogen von der 1993 wieder in Betrieb genommenen Dampflok U25 «Bezau» (1902) war unser Siebenwagenzug bis auf den letzten Platz belegt, und wegen einer zugestiegenen Hochzeitsgesellschaft fand sogar noch eine zusätzliche Rückfahrt Schwarzenberg-Bersbuch statt. Nach einem gemütlichen Hock in einer herrlichen Gartenwirtschaft gegenüber des Bahnhofs Bezau traten wir mit dem gelben Postbus wieder die Rückreise nach Bregenz

an. Die landschaftlich und technisch reizvolle Bregenzerwaldbahn ist eine Reise wert!

### Voranzeigen 1995

Unsere Hauptversammlung ist am 4. März 1995 um 14 Uhr wiederum im Stadthof Rorschach geplant. Ferner planen wir eine Sektionsreise zur DVZO (Bauma-Hinwil) im Frühling und einen Sektionsausflug zur Furka-Bergstrecke am 19. August 1995.

Chr. Ammann

### Baubericht (Telegramm) unserer 2. Bauwoche vom 26. bis 30. September in Realp/Furka

Anreise am Sonntagnachmittag mit einem VW/LT-Personenbus zur Arbeitsbesprechung mit Walter Willi.

### Station Furka Tiefbau/Steinkörbe

Ivo, Stephan, Federico und Hanspeter Bretz beförderten am Montag Kabelschutzsteine vom Lagerplatz unterhalb der Wilerenbrücke mit Pneulader und Dampfbauzug (welch grosse Freude) nach der Station Furka. Diese Transporte waren nötig, damit ab Dienstag die Steinkorbtruppe Paul, Werner, Ivo, Stephan und Federico mit der Muskelarbeit beginnen konnten. Planum erstellen, ersten Korb richten und plazieren, und dann, Steine beigen, Steine beigen, Steine beigen. Mit Wasserwaage und Senkschnur wurde gerichtet und korrigiert. 2 Lagen Unterteile ineinander gelegt, dann 2 Lagen Deckelsteine sauber eingepasst usw. usw. Als der erste Korb gefüllt war, wurde ein Näher gesucht, der diesen vollen Steinkorb fachgerecht verschliesst, resp. mit Draht zunäht. Welch mühselige Arbeit, die sich Werner und Stephan teilten.

### Station Furka Hochbau

Paul, Werner, Flurin und Bruno entfernten am Montag die Deckenstützen im

Innern des Neubaus. Luftentfeuchter installieren, um die Baufeuchte zu mindern, beschäftigte uns bis am Abend. Holzbalkenlage im Relaisraum isolieren und mit Novopanplatten beplanen war die Arbeit von Flurin und Bruno. Ein kleines «Kunstwerk» in Form eines Anschlag für die Aussentüre wurde zwischendurch noch erstellt, respektive in mühseliger Arbeit mit Zementsteinen aufgemauert. Jeden Morgen ca. 40 Liter Wasser aus den Luftentfeuchtern entfernen war immer die erste Beschäftigung nach Ankunft auf der Station Furka.

Der Wettergott war uns am Montag nicht so gut gesinnt, jedoch ab Dienstag mussten keine Regenkleider mehr getragen werden und bis Ende der Woche wurden wir mit wunderschönem Wetter belohnt. Am Freitag hatten wir einen freien Tag eingeschaltet, um unsere DFB mit dem Old Furka-Steam-Fotograf auch von ihrer schönsten Seite zu betrachten und auf Zelluloid zu kriegen.

Hans, vielen, vielen Dank für Deine Superküche.

Meiner ganzen Bauptruppe ein herzliches Dankeschön für den Superinsatz.

Freuen wir uns auf nächstes Jahr.

#### Voranzeige für 1995:

1. Bauwoche vom 26. Juni bis 1. Juli, Woche 26 und 2. Bauwoche vom 25. bis 29. September, Woche 39.

BrunoENZLER



Section vaudoise  
Case postale 5  
1146 Mollens

#### Deux Vaudois ont retroussé leurs manches

La section vaudoise de la Ligne sommitale de la Furka a mis sur pied en cette année 1994 une semaine de travail sur la ligne de la Furka qui nous tient à cœur. Annoncée à plusieurs reprises dans notre bulletin de section et surtout par une séance d'information tenue à Bex le 11 février 1994, bien peu de membres ont répondu «présent»: l'organisateur et ... un seul sociétaire était sauf.

C'est ainsi que le dimanche 14 août, Pierre-Yves et Gérard remontaient en train tout le cours du Rhône pour arriver à Réalp, où est établi le «camp» des travailleurs. Un déplacement par une journée ensoleillée qui leur permit d'admirer un paysage merveilleux. L'accueil à Réalp par l'équipe «de service» pour la semaine du 15 au 19 août fut des plus chaleureux. Elle comptait 13 membres de la section zurichoise et une dizaine d'Allemands.

Notre première journée de travail tombait sur le 15 août, jour de l'Assomption, c'est à dire jour férié en pays catholique. Le chantier de travail se situant à Furka (l'actuel terminus de la ligne), c'est avec le «train de voyageurs» de 10 h (un aller et retour d'un train n'étant pas possible avant celui de l'horaire) que nous nous sommes rendus sur place. Les travaux à effectuer consistaient en la préparation d'un coffrage d'un mur en béton armé, la mise en place et le remplissage de gabions et l'installation de systèmes de sécurité dans le tunnel de crête. Une brève pause à midi pour le repas et c'est le retour au camp de base en fin d'après-midi. Une journée ensoleillée qu'on aurait pu prendre pour une journée ... de vacances!

Le mardi et le mercredi, c'est la poursuite des mêmes travaux; alors que la deuxième journée était encore inondée de soleil, la suivante, nous fimes connaissance avec une pluie intermittente et une température sensiblement plus fraîche. Il convient de préciser que notre chantier se situe à 2160 m d'altitude. Le mercredi, quelques travailleurs s'affairent autour d'un réservoir d'eau, auquel des tuyaux doivent être raccordés.

Le jeudi, c'est le grand jour: couler le béton du mur de protection. Un premier group prend le départ assez tôt, avec la tenue «pluie», car le brouillard a succédé au soleil ...

Arrivée en cours de matinée du wagon de béton et du deuxième groupe de travailleurs. Le soleil est heureusement à nouveau présent et la température plus agréable. C'est alors la valse des brouettes et le repas n'est pris qu'en début d'après-midi. Le soir, au menu des «Knödel», pas très appréciés ...

Et nous voilà déjà au dernier jour de notre «engagement». Ce vendredi est réservé aux travaux de décoffrage, qui nous font constater que le béton n'a pas été régulièrement «vibré»; le remplissage de gabions se poursuit encore. Ce jour-là, l'horaire prévoit des courses pour une soirée au clair de lune, qui connurent un grand succès. Quel plaisir de voir circuler les loc. N° 1 et 2, au palmarès éloquent: 1912: livraison au Brig-Furka-Disentis-Bahn; 1925: transfert au Furka-Oberalp-Bahn; 1947: vente au Viet-Nam (ligne Krongh Phada Lat); 1993: remise en service sur la Furka-Bergstrecke. Conduites avec grande maîtrise par un mécanicien et un chauffeur, il est bien difficile de dire, vu la noirceur de sa peau, si ce dernier ... est Européen ou Africain!

Avant de prendre le chemin de retour, un bilan s'impose: une semaine dans une ambiance des plus sympathiques qui nous fait moins ressentir une certaine fatigue physique; au niveau de la subsistance: une amélioration, vu la frugalité et la monotonie des repas, serait la bienvenue!



Tiefenbach

Le samedi matin, un temps superbe nous incite à franchir le col de la Furka avec le car postal, profiter de l'arrêt de 20 minutes au Belvédère pour admirer le glacier du Rhône, traverser ensuite Gletsch et reprendre notre train à Oberwald.

Mais, une chose est déjà certaine: nous serons «à nouveau là» en 1995 avec, nous aimons à le penser, une délégation vaudoise «bien étoffée».

G. Laurent

PS.: Un mystère qui ne sera certainement jamais élucidé: qui a eu l'excellente idée de fixer très solidement un carrelet du coffrage avec une crosse de charpentier de 15 cm?



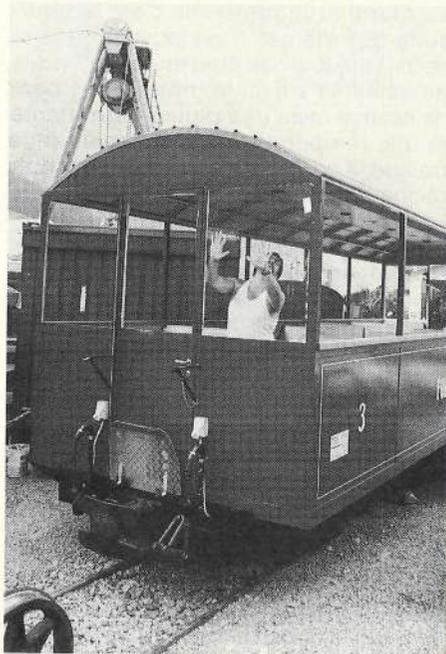
Sektion  
Nordrhein-Westfalen  
(NRW)

### «Klare Perspektiven» bei der DFB

Wie im Mitteilungsheft 3/94 berichtet, hatten wir bei unseren letzten Informationsveranstaltungen in Hattingen und Neuss Spendengelder für ein konkretes Ziel, nämlich die Verglasung eines DFB-Waggons gesammelt. Für das lebhaft Echo möchten wir uns an dieser Stelle nochmals bedanken. Da die Wagenpläne noch nicht vorlagen, konnten wir auf der Aktionärsversammlung der DFB in Rheinfelden am 7.5.94 zunächst nur symbolisch eine Musterscheibe an Herrn Beat Schweizer überreichen. Im Laufe des Sommers konnte dann die Bestellung über einen bekannten Hersteller in NRW und dessen schweizerischen Kunden in Zug abgewickelt werden. Die Sicherheitsglasscheiben kommen im ersten der beiden neuen Aussichtswagen C 2353 zum Einsatz, der in der Werkstätte Liestal entstand. In den beiden Stirnfronten sollen sie die Fahrgäste vor Rauch, Schmutz und Fahrtwind schützen. Dabei soll der Blick nach vorn, insbesondere bei Einsatz hinter der Lok, erhalten bleiben.

In Anwesenheit des Schreibenden konnten die Scheiben am 5.8.94 in Realp in das Fahrzeug eingesetzt werden. Wir freuen uns, durch unsere Aktion einen sinnvollen Beitrag zum Fortschritt an der Furka-Bergstrecke geleistet zu haben.

Martin Fränsing



Aussichtswagen DFB



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

### 2. eisenbahnhistorische Exkursion der Regionalgruppe Rhein-Main zur Nassauischen Kleinbahn

Nach den sehr guten Erfahrungen des vergangenen Jahres mit einem Ausflug zu einer staatlicherseits stillgelegten Bahn, fand die Idee der sogenannten eisenbahnhistorischen Exkursion immer mehr Anhänger.

In diesem Jahr war die Nassauische Kleinbahn (NKB) Ziel des Ausflugs. Die inzwischen verlassene Trasse findet man im westlichen Taunus zwischen Zollhaus (Aartal), Nastätten und Sankt Goarshausen (Rhein) sowie zwischen Nastätten und Braubach (Rhein).

Eine meterspurige Bahn, die nach erfolgtem Endausbau in 1908 eine Streckenlänge von insgesamt 77 km aufwies. Immerhin schaffte die seinerzeit mit Dampflokomotiven betriebene Bahn einen Höhenunterschied von 354 m vom Rheintal bis auf die Höhen des Taunus.

Neben dem ehemals grössten Bahnhof der NKB in Nastätten gab es weitere Bauwerke, viele malerische Winkel an der alten Trasse und vor allem eine der beiden letzten überlebenden Dampflokomotiven zu entdecken. Sie fristet ihr Gnadenbrötchen als Denkmallokal auf einem eigens dafür angelegten kleinen Areal der ehemaligen Trasse in Nastätten.

Bevor die Teilnehmer in einem Gartenrestaurant den lukullischen Schlusspunkt setzten, gab es noch einen Ausflug in Sachen Heimatkunde.

In Nastätten besuchte man das Museum «Leben und Arbeiten im Blauen Ländchen». Dort gibt es eine sehenswerte Abteilung zum Thema NKB. Herr Helmut Steeg, der Leiter, führte anekdotenreich und wahrlich kurzweilig durch das attraktive Haus.

Unsere eisenbahnhistorische Exkursion wird noch ein sehr angenehmes Dessert haben. Einer der beiden letzten Lokführer wird in absehbarer Zeit einen Film über die NKB auf einem Stammtischabend unserer Regionalgruppe zeigen und sicher viel Interessantes berichten.

Stefan Wagner



Regionalgruppe  
Berlin-Brandenburg

### Bauwoche 27 der Regionalgruppe Berlin-Brandenburg an der Furka

Es waren 11 Leute aus unserer Regionalgruppe und aus Hamburg gekommen. Uns wurden noch Timothy aus England und Herbert aus Kärnten zu-

geteilt, dazu Stefan und Manni aus der Schweiz.

Die Aufgabe: Fundament und möglichst viel Wand zum Berg hin bauen für das Sicherungs- und Toiletten-Gebäude auf dem Bahnhof Furka.

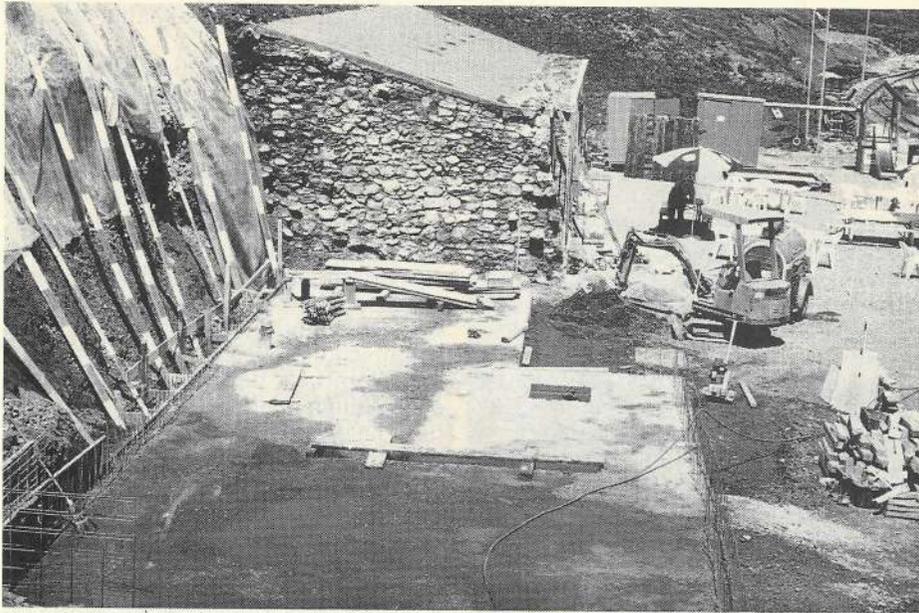
Schon am Sonnabend ging's rauf zum Bahnhof Furka, um mit Walter Willi die Baustelle der nächsten Woche zu besichtigen. Theo Bruland hatte mit seiner Gruppe in der Vorwoche die Baugrube ausgehoben und eine Sauberkeitsschicht aufgebracht. In einer Ecke stand schon etwas Schalung. Das war gute Vorarbeit, dazu hatte er «essentielle» Zahlen in die Zeichnung eingetragen. Leider war ihm der Berg immer wieder ins Rutschen gekommen.

Am Montag ging's gegen halb acht mit der Draisine rauf und sofort an die Arbeit, die halbfertige Ecke fertigzustellen und Armierung einzubauen. Nachmittags nach dem zweiten Personenzug kam der erste Beton, wurde im Gewitter mit Schubkarren und dem kleinen Bagger eingebaut, und gegen acht waren wir wieder in Realp.

Dienstag und Mittwoch wurden weitere Fundamentteile geschalt, armiert und abends betoniert. Wieder waren wir erst nach sieben Uhr unten. Schon am Dienstag war eine kleine Ecke der Mauer eingeschalt und betoniert, nur kam in der Nacht der Berg und holte sich das noch nicht abgebundene Stück (ca. 4 Kubikmeter Schutt). Also wurde da erstmal nicht weitergemacht, sondern alle Kraft in das Fundament gesteckt. Nachdem wir am Dienstag schon nass oben ankamen, und abends auf dem Betonkipper im Regen nach Realp «reisten», wurde ab Mittwochabend der kleine Zweiachser von der SGA zum Arbeitertransport benutzt.

Donnerstag war dann der Rest des Fundamentes dran: Morgens vor dem ersten Personenzug Beton, abends nach dem letzten Personenzug Beton. An diesem Tag 11 Kubikmeter, insgesamt 28 Kubikmeter.

Am Freitag war's dann ruhiger, wir reisten bei schönem Sonnenschein mit



Arbeiten bei der Station Furka

dem ersten Personenzug nach Furka, um auszuschalen und die Baustelle aufzuräumen. Die Absperrung und Abdichtung oberhalb der Baustelle wurde noch verbessert, nachdem ihr einige Alpinisten nicht widerstehen konnten, und an der Bergwand noch die Grundbohlen für die Wandschalung gelegt. Das Ergebnis zeigt das Bild.

Nachmittags fuhren Carsten, Jörg und Manni noch mit der Draisine durch den Tunnel, um in Muttbach das Tor zu öffnen und an der Kantonsstrasse Autofahrer in Erstaunen zu setzen. Abends ging's mit der Draisine wieder nach Realp, diesmal pünktlich zum Essen.

Was das allgemein gute Bild etwas trübte, waren zwei Dinge:

1. Die Betontruppe hatte einen Küchendienst zu stellen, was durch Los entschieden wurde. Dadurch hatte Sammy jeden Tag einen neuen Menschen anzulernen, was die Arbeit in der Küche nicht leichter machte. Im nächsten Jahr sollte es vorher bekanntgegeben werden, ob ein Frei-

williger aus der Baugruppe in die Küche muss oder ob alle bauen dürfen.

2. Die Arbeit war wirklich zuviel, geradezu richtige Fron. Aber ein Teilnehmer aus der ehemaligen DDR fasste es so zusammen: «Naja, das Kollektiv war eben gut ...» Und wir haben's geschafft!

Die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg des Vereins Furka Bergstrecke trifft sich im Jahr 1995 an den folgenden Terminen:

Freitag 13. Januar

Freitag 10. März

Freitag 12. Mai

Freitag 8. September

Freitag 10. November

jeweils in 6. Grundschule Kastanienallee, Kastanienallee 118, in 12627 Berlin. Das ist in Berlin-Hellersdorf, mit der Tram-Linie 6 zu erreichen bis Zossener Str. / Kastanienallee oder zu Fuss vom U-Bahnhof Hellersdorf ca. 10 Minuten entfernt.



Sektion  
Niederland

### «Depot ... Realp»

Im Informationsblatt 3/94 hat Theo Bruland schon mitgeteilt, dass von Aprilscherzen die Rede sein kann. Sie haben recht, auf dem Foto sehen Sie nicht das DFB-Depot in Realp, noch ein Depot irgendwo in Deutschland, sondern das SHM-Depot in Hoorn (in den Niederlanden).

Sektion Niederland hat mit einem eigenen Stand dieses Jahr an verschiedenen Manifestationen mitgemacht, z. B. «Op Pad-Beurs» in Den Haag, «Vacantie-Anders» in Nijmegen, am 2. und 3. Juli in Hoorn, wo das BELLO-Festival stattfand, und in Den Bosch waren wir auch bei «Rail '94» am 23., 24. und 25. September.

Im Monat Juli war es auch in den Niederlanden öfters wie in der Sahara, Temperaturen über 30 Grad. Deswegen kamen nur Dampffanatanten nach Hoorn, um das «Bello-Festival» mitzumachen. Andere standen in einem Stau, unterwegs nach Dünen und Strand.

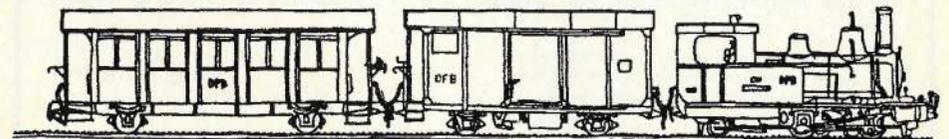
Am 5. und 6. Februar fand die «Op Pad-Börse» im Kongressgebäude in Den Haag statt. Mehr als 17 000 Besucher haben sich dort orientiert über Mög-

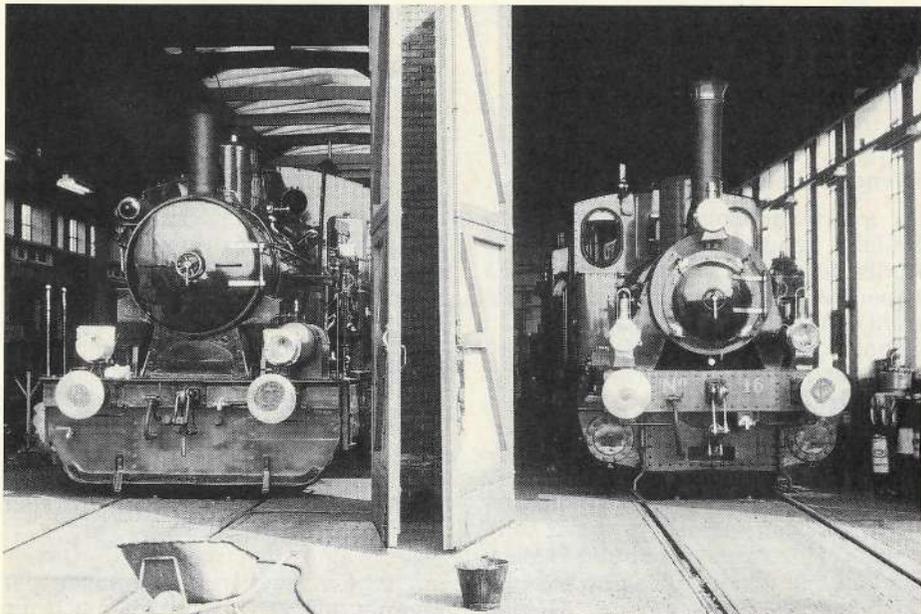
lichkeiten für die bevorstehenden Ferien. Eine Fahrt der Furka-Bergstrecke entlang mit einem Dampfzug, manchmal mit einem eingereichten Barwagen und auf einer Zahnradstrecke bis 2160 m Höhe, das ist an sich für Holländer (Flachlandbewohner) interessant. Dass man im Alpengebiet auch wandern und bei Halte Furka am Sonntagvormittag einen Brunch genießen kann, das war für die meisten Besucher eine tolle Überraschung.

Die Kombination einer nostalgischen Dampffahrt und die Möglichkeiten im Alpengebiet wandern zu können oder mit dem Auto über eine richtige Passstrasse zu fahren und auf der Terrasse vom Restaurant «Galenstock» einen guten Kaffee zu trinken, diese Möglichkeiten bringen Leute auf eine Idee.

Leider sind die meisten Besucher «richtige Holländer»; es braucht viel Energie und Zeit, bevor man sich für die Mitgliedschaft von einem ausländischen Verein anmeldet. In Den Bosch gibt es Besucher, die sich für (Modell-)Eisenbahnen interessieren. Zahnrad und Dampftrieb nebst unserer Modul der Steffenbachbrücke stehen dann im Blickpunkt. Zum ersten Mal konnten wir an der Hand von Fotowänden zeigen wie das Bergstreckengebiet aussieht und wie das «Geheimnis» Zahnrad funktioniert.

Frans de Jong





Ein Depot aus Holland

### Albert Bischof †

Eine grosse Trauergemeinde hatte am 28. September 1994 den verstorbenen Albert Bischof zur letzten Ruhestätte geleitet. Der Verstorbene war in Chur als Bahnmeister-Stellvertreter tätig. Auch er liess sich für die Furka begeistern, und für diese Unternehmung setzte er wie im Beruf sein fachliches Können unter Beweis.

Als Vorstandsmitglied der Sektion Graubünden hatte er mit dem Umbau eines Werkzeugwagens grosse Arbeit geleistet.

Mit dem Hinschied von Albert Bischof hat der Verein ein treues und engagiertes Mitglied verloren. Wir werden ihn in dankbarer Erinnerung behalten.

Hans Hofmann

## Bestellformular für Souvenirs

Bestellformular einsenden an: Souvenir-Shop DFB, Postfach 3468, 4002 Basel

Anzahl

### Videos

___	Video 1: Back to Switzerland	Fr. 68.-
___	Video 2: Ersetzt und vergessen	Fr. 49.-
___	Video 3: Führerstandsfahrt	Fr. 49.-
___	Video 4: Mit Dampf ab Realp	Fr. 40.-
___	Glacier-Express (OFA)	Fr. 99.-
___	Glacier-Express (ALBA)	Fr. 108.-

### Broschüren und Bücher

___	Konzessionsgesuch der DFB	Fr. 10.-
___	Station Furka (Hofmann/Band 7)	Fr. 8.-
___	Schweizer Ferien '94 mit Dampf	Fr. 8.-
___	Beilage zum grossen FO-Buch	Fr. 8.-
___	Pässefahrt Furka-Rhonegletscher	Fr. 8.50
___	Geschichte des Landes an der Furka	Fr. 27.50
___	Die Furka-Bergstrecke (DFB)	Fr. 24.-
___	Die Loks HG 3/4 (DFB)	Fr. 56.-
___	Furka-Bergstrecke (Schorno)	Fr. 78.-
___	EJ 4/94, FO 2. Teil	Fr. 23.80
___	EJ 5/94, Der Glacier-Express	Fr. 19.80
___	Furka-Oberalp-Bahn (Fader)	Fr. 68.-

### Postkarten-Sets

___	Nr. 10 Furka-Bergstrecke 1	Fr. 10.-
___	Nr. 11 Furka-Oberalp	Fr. 10.-
___	Nr. 12 Glacier-Express	Fr. 10.-
___	Nr. 13 Dampfloks	Fr. 10.-
___	Nr. 15 Furka-Bergstrecke 2	Fr. 10.-
___	Einzelpostkarten pro Stück	Fr. 0.80

### Modellbaupläne

___	45-1016 Dampfschneeschleuder	Fr. 15.50
___	45-1111 Dampfloks HG 3/4	Fr. 11.50
___	45-1126 Wagen B 4273	Fr. 11.50
___	45-1127 Drehgestelle zu B 4273	Fr. 11.50
___	60-1111 Dampfloks HG 3/4	Fr. 11.50
___	Zusammenstellungsplan HG 3/4, BFD 1	Fr. 25.-
___	Zusammenstellungsplan HG 2/3, Nr. 6	Fr. 35.-

### Medaillen

___	Nr. 1 Weisshorn, silber	Fr. 50.-
___	Nr. 1 Weisshorn, vergoldet	Fr. 80.-
___	Nr. 2 Vietnam, silber	Fr. 50.-
___	Nr. 2 Vietnam, vergoldet	Fr. 80.-
___	Nr. 3 Steffenbachbrücke, silber	Fr. 50.-
___	Nr. 3 Steffenbachbrücke, vergoldet	Fr. 80.-
___	Nr. 4 Wilerbrücke, silber	Fr. 50.-
___	Nr. 4 Wilerbrücke, vergoldet	Fr. 80.-
___	Luxusetui (für eine Medaille)	Fr. 10.-

### Pins/Taxkarten

___	VFB-Pin-Set à 5 Motive	Fr. 30.-
___	Pin mit VFB-Signet	Fr. 8.-
___	HG 3/4 Nr. 1 Furkahorn	Fr. 15.-
___	HG 3/4 Nr. 2 Gletschhorn	Fr. 15.-
___	HG 2/3 Nr. 6 Weisshorn	Fr. 15.-
___	WB, WAB, FART-Pin, pro Stück	Fr. 15.-
___	DFB-Taxcard Weisshorn	Fr. 25.-

Anzahl

### Essen und Trinken

___	Fendant VFB, Karton 12 x 7 dl	Fr. 140.-
___	Döle VFB, Karton 12 x 7 dl	Fr. 150.-
___	Weisswein-Gläser, 1 dl, 6er-Pack	Fr. 17.-
___	Weisswein-Einzelglas	Fr. 3.-
___	Rotwein-Gläser, 1,6 dl, 6er-Pack	Fr. 40.-
___	Rotwein-Einzelglas	Fr. 7.-
___	Kellnermesser	Fr. 5.-
___	Zapfenzieher (Notbremse)	Fr. 5.-
___	Zahnstangen (Toblerone)	Fr. 2.50
___	Furka-Stein	Fr. 9.50

### Klein-Artikel mit VFB-Signet

___	Kleber mit Signet, deutsch oder französisch	Fr. 2.-
___	Feuerzeug mit Signet	Fr. 2.-
___	Vereinsabzeichen zum Anstecken	Fr. 5.-
___	Vereinsabzeichen gestickt	Fr. 5.-
___	Luxus-Kugelschreiber	Fr. 4.-
___	Faserschreiber-Set	Fr. 5.-
___	Taschenmesser mit Signet	Fr. 24.-

### Bekleidung und Accessoires

___	Pullover (Stehkrägen), VFB-Signet weiss, rot, gelb, marine, S, M, L, XL	Fr. 32.-
___	Pullover (Reissverschlusskragen) weiss, rot, gelb, marine, S, M, L, XL	Fr. 49.-
___	Jogginghose passend zu Pullis rot, gelb, marine, S, M, L, XL	Fr. 49.-
___	T-Shirt, VFB-Signet	
___	Farben weiss, rot, gelb, marine	
___	Grössen: S, M, L, XL, XXL	Fr. 20.-
___	Regenjacke, Grössen M, L, XL	Fr. 20.-
___	Regenschirm	Fr. 28.-
___	Sonnenhüte mit VFB-Signet	Fr. 4.-
___	Einkaufstasche	Fr. 6.-
___	Jutetasche mit Signet	Fr. 5.-
___	Gürteltasche	Fr. 24.-
___	Brustbeutel	Fr. 15.-
___	Krawatte gestreift, mit VFB-Signet	Fr. 29.-
___	Krawatte uni rot, mit VFB-Signet	Fr. 29.-

### Poster

___	Poster A2, Stein Tafel	Fr. 15.-
___	Poster A2, 3 Lokomotiven	Fr. 15.-

### Diverses

___	Plüsch-Murmeli	Fr. 29.-
___	Wandteller (Porzellan)	
___	zur Betriebsöffnung 1992	Fr. 24.-
___	Holzzug	Fr. 18.-
___	Miniatur-Zuglaufschild	Fr. 15.-
___	Ersttags-Kuvert, 4 Marken	Fr. 6.-
___	Ersttags-Kuvert, 1 Marke	Fr. 2.50
___	Musikkassette/Michel Villa	Fr. 12.-
___	VFB-Herren-Armbanduhr	Fr. 49.-
___	Sammelmappe für VFB-Infos	Fr. 15.-
___	Doppelkarten mit Kuvert	Fr. 2.50
___	Fahne DFB- oder VFB-Signet	Fr. 125.-

Bestellung von: \_\_\_\_\_

Hinweis: Bitte beachten Sie, dass Bestellungen nur bei einem Warenwert von mind. Fr. 15.- ausgeführt werden können und dass die Kosten für Porto und Verpackung dem Besteller verrechnet werden.