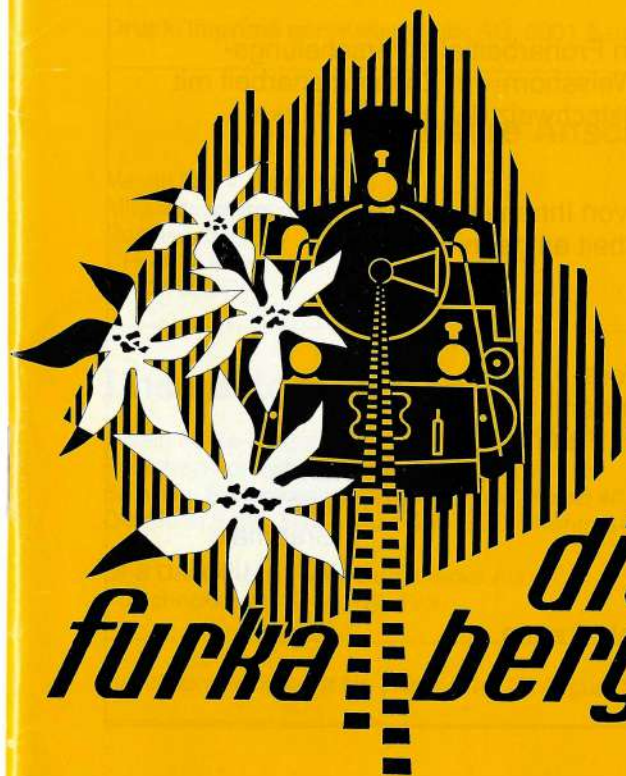




2/89



*die
furka bergstrecke*



Bruno Rütli

Kunstschlosserei 9204 Andwil SG
Telefon 071 85 38 53

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

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

Zur Zeit restaurieren wir in Fronarbeit alle Verschalungs- und Blechteile der Lok «Weisshorn», in Zusammenarbeit mit Mitgliedern der Sektion Ostschweiz des Vereins Furka-Bergstrecke.

Vielleicht dürfen wir bald von Ihnen einen Auftrag für eine schöne Kunstschlosserarbeit entgegennehmen?

Vereinswanderpreise
Aschenbecher
Gitter und Tore
Geländer
Trennwände
Kunstgegenstände
Skulpturen
Grabmale
usw.

Ihr Auftrag würde mich sehr freuen.

Gemeinsames Mitteilungsblatt von
Verein Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald/Gletsch und
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, 3999 Oberwald

Ausgabe 2/89 Juli

6e année
Tiré à 7000 exemplaires
quatre fois par an

6. Jahrgang
Auflage 7000 Stück
erscheint 4mal jährlich



DFB
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3999 OBERWALD

Redaktion/Rédacteurs:

Beat H. Schweizer, Bielgasse 35, 4425 Titterten, (0041) 061 96 20 32
Robert Trachsler, Meisenweg 10, 8600 Dübendorf

Übersetzungen/Traductions:

Hans Maurer, 1233 Bernex; Yves Muller, 1093 La Conversion

Druck/Imprimé par: Keller-Druck AG, 5001 Aarau

Unsere Anschriften

Verein Furka-Bergstrecke
Mitgliederdienst
Postfach 3468
CH-4002 Basel
01 821 95 07

DFB
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach
CH-3999 Oberwald
061 96 99 25

Unsere Konten

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

Redaktionsschluss für Nr. 3/89 ist der 10. August 1989.

Jahresbericht 1988 des Präsidenten

Liebe Mitglieder

Vor fünf Jahren wurde unser Verein von einigen wenigen Leuten gegründet, um den unmittelbar bevorstehenden Abbruch der Furka-Bergstrecke zu verhindern. Seither haben wir ein grosses Wegstück zur Erhaltung dieser einzigartigen Bahnlinie erfolgreich zurücklegen dürfen. Obwohl neben den üblichen Sachfragen immer wieder auch zwischenmenschliche Probleme auftauchen – das hat ein aussergewöhnliches Projekt wie das unsere offensichtlich so an sich – wurde 1988 in allen Bereichen wiederum grosse Arbeit geleistet. Als eines der Gründungsmitglieder unseres Vereins bin ich heute zuversichtlicher denn je, dass wir unser Ziel vollumfänglich erreichen werden.

Nachfolgend ein Überblick über die Entwicklung und den Stand der Dinge in den einzelnen Ressorts:

Bau: Zwar wird die Ausführung unserer jeweiligen Bauprogramme immer noch von der überragenden Leistung der Baugruppe Goldau und von der grossen Präsenz unserer deutschen Freunde dominiert, doch nimmt die Zahl von Arbeitseinsätzen schweizerischer Mitglieder und Sektionen langsam zu. Erstmals waren 1988 auch Mitglieder aus England, Holland, Jugoslawien und ein Thailänder bei den Fronarbeiten dabei. Auch zeigen immer mehr Firmen und Organisationen Interesse an Arbeitslagern. Für 1988 gilt mein diesbezüglicher Dank den Lehrlingen und Betreuern der Huber + Suhner AG, der Schweiz. Metallunion und den Instruktooren der Baumeisterschule Sursee. Bereits sind wir durch die grosse Zahl von Arbeitswilligen vorerst an Kapazitätsgrenzen gestossen, da unsere Möglichkeiten für Transporte, Unterbringung und Verpflegung sowie die Auswahl an Kadermitarbeitern begrenzt sind. Mit dem Fortgang der Bauarbeiten in den nächsten Jahren wird die Logistik weiter ausgebaut werden müssen. Unsere Bauziele konnten im Be-

richtsjahr mit einer Ausnahme (Remise Realp) vollumfänglich erreicht werden: Am 21. Oktober 1988 fuhr der Bauzug der DFB im Rahmen einer Begehung mit Vertretern des Bundesamtes für Verkehr und der Kantone Wallis und Uri durch den Scheiteltunnel bis an die Furka-Passstrasse bei Muttbach.

Als Höhepunkte der Bausaison 88 sind zu nennen: die Erweiterung der Gleisanlagen in Realp, die Reparatur und Aufrichtung der Steffenbachbrücke (26. Juni), die Sanierung und Neuschotterung der im Sommer 87 vom Unwetter unterspülten Geleise zwischen Realp und Tiefenbach, die Sicherung des Senntum-Stafel-Tunnels I durch den Einbau von Stahlelementen, die Verkleidung von Stützmauer und Portal beim Tunnel III mit Bruchsteinen und die Befahrbarmachung der Strecke Steffenbachbrücke–Furka–Muttbach für Baufahrzeuge. Problemlos klappte im Herbst auch die Absenkung der Steffenbachbrücke in Winterstellung. Dank Elektrifizierung der Winden konnte der Anteil an körperlicher Schwerarbeit beträchtlich reduziert werden.

1988 markiert im Ressort Bau den Wendepunkt, weg von den Not- und Sofortprogrammen bei der Sanierung der Strecke hin zu einer systematischen Planung, Projektierung und Ausführung der Instandstellungs- und Erneuerungsarbeiten, in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden beim Bund und bei den Kantonen Wallis und Uri.

Allen, die in irgendeiner Form an den Bauarbeiten 1988 mitgeholfen haben, möchte ich an dieser Stelle herzlich danken.

Planung: Im Bereich Planung konnte in Zusammenarbeit mit dem Baudepartement des Kantons Wallis eine für alle Seiten befriedigende Lösung für den Strassenübergang Muttbach gefunden werden. Die Bahn wird künftig die Furka-Passstrasse an dieser Stelle unterqueren. Die Projektierungsarbeiten für die Anschlüsse

Realp und Oberwald und die Sanierung des Scheiteltunnels sind angelaufen.

Rollmaterial: Wiederum bewährte sich unser eigenes Rollmaterial im Baubereich glänzend. Nebst der Diesellok HGm 2/2, dem Xmh 1/2 und den beiden Flachwagen kam folgendes zusätzliche Rollmaterial an der Bergstrecke zum Einsatz: ein neuer Kranwagen auf stärkerem und längerem Chassis, die von der Brünigbahn beschaffte Draisine Dmh 1/2, ein Werkstatt- und ein Rottenwagen. Die Sensation für alle Fronarbeiter und Besucher war aber der von Beny Christen und seinem Team in Küsnacht entwickelte kombinierte Tiefgang-/Schotterwagen. Den beiden Teams in Goldau und Küsnacht, die bis zum Beginn der Bausaison unermüdlich am Rollmaterial gearbeitet haben, möchte ich ganz besonders herzlich danken, sind doch die gleichen Leute auch im Sommer jeweils bei allen Arbeiten in vorderster Front dabei.

In den Kreis unserer «Rollmaterialwerkstätten» gehört neu auch noch die Papierfabrik Deisswil, wo im Winter 88/89 ein Team der Sektion Bern die Revisionsarbeiten an einem Güterwagen aufgenommen hat. Auch dieser Gruppe meinen besten Dank.

Rechtzeitig konnte 1988 der für die Betriebsaufnahme notwendige erste Personenzug beschafft werden. Dieser besteht zur Zeit aus folgenden Einheiten: Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn», die uns am 3. Juni von der Schuljugend und der Stadt Chur als Geschenk übergeben wurde, dem Güterwagen GK 4416 ex FO als Dienstwagen (von der Blonay–Chamby-Museumsbahn geschenkt erhalten) und einem zweiachsigen Personenwagen ex RhB, der von der Eurovapor erstanden werden konnte. Die Revisionsarbeiten an Lok und Wagen sind in vollem Gange.

Dazu kommt der vierachsige Personenwagen ex BVZ, der vom Verein an die DFB übergeben wurde, und ein Postwagen, den uns die PTT schon 1987 freundlicherweise überlassen hat.

PR/Werbung: Die erfolgreiche Pressearbeit des Vorjahres konnte auch 1988

fortgesetzt werden. Wiederum war unser Vorhaben während des ganzen Jahres in den Medien in positiver Weise dargestellt. Ein ganz besonderes Medien-Ereignis stellte allerdings die Live-Sendung Palette mobil von Radio DRS am 27. August dar. Erstmals stellten sich an dieser 2stündigen Direkt-Übertragung aus dem Hotel Galenstock ob Realp nicht nur unsere eigenen Leute, sondern auch Gemeindevertreter von Realp und Oberwald, die Verkehrsvereine von Goms und Urserental und der FO-Direktor den Fragen der Journalisten. Ihre sympathischen, uns unterstützenden Voten fanden in der breiten Öffentlichkeit grosse Beachtung. Erwähnenswert sind auch die Pressekonferenz am 3. Juni in Goldau, anlässlich der Ankunft unserer Dampflokomotive, sowie die grossen Standaktionen des Vereins an der Oberwalliser Gewerbeausstellung in Brig (3.–11. September) und an der Herbstwarenmesse in Basel (29. Oktober–7. November). Zusammen mit dem Info- und Werbematerial im Bahnhof Gletsch, den Diavorträgen in Realp, Oberwald und Münster und den Standaktionen der Sektionen und Regionalgruppen haben alle diese Anlässe mitgeholfen, uns bekannt zu machen und das Vertrauen in unser Tun zu stärken. Beim Mitteilungsblatt konnten wiederum 4 informative Ausgaben, wenn auch jeweils mit Verspätung, realisiert werden. Gleichzeitig wurde das äussere Erscheinungsbild laufend weiterentwickelt. Obwohl unser Mitteilungsblatt den Lesern einen ausgezeichneten Überblick über die Aktivitäten der Ressorts und über die Fortschritte bei der Realisierung unseres Vorhabens gibt, ist es erstaunlich, wie klein das Interesse der DFB-Aktionäre an unserer Publikation offenbar ist. Nur wenige haben sich dazu entschlossen können, das Heft zu abonnieren oder Vereinsmitglied zu werden.

Kasse: Die Finanzsituation des Vereins hat sich überaus positiv entwickelt. Die Ausstände von Mitgliederbeiträgen konnten ganz wesentlich abgebaut werden, während gleichzeitig die Spenden zugenommen haben. Der Verkauf von Werbe-

material nimmt ebenfalls erfreulich zu. Mit einem hervorragenden Ergebnis hat auch die erste Sammelkampagne des Vereins abgeschlossen. Aufgrund des Saldos von rund 227 000 Franken hat der Zentralvorstand beschlossen, künftig jedes Jahr eine derartige Kampagne zur Finanzierung besonders aufwendiger und wichtiger Sanierungsvorhaben durchzuführen. Die Bestrebungen zur Gewinnung von Firmensponsoren hingegen sind bis heute den Erwartungen noch nicht gerecht geworden, obwohl der Check von 15 000 Franken, den uns die in Genf domizillierte Firma DHL Worldwide Express (Suisse) überreicht hat, mehr als erfreulich ist.

Mitgliederwesen: Im Zusammenhang mit der Sammelkampagne des VFB und der Kapitalerhöhung der DFB, wo immer auch Werbung für die Vereins-Mitgliedschaft gemacht wurde, konnte die Zahl unserer Mitglieder im Jahr 1988 sprunghaft gesteigert werden. Die erzielte Zunahme um 50 % von 1930 auf 2940 Mitglieder ist die mit Abstand grösste Steigerung der letzten vier Jahre und die grösste überhaupt in absoluten Zahlen seit der Gründung unserer Organisation. Dieser Erfolg ist um so beachtlicher, als gleichzeitig eine Bereinigung unserer Mitgliederkartei stattfand.

Sektionen: Nach eher mühsamen Gründerjahren haben sich die schweizerischen Vereins-Sektionen nunmehr gefestigt, und ihre Aktivitäten und Infoanlässe haben mittlerweile einen erfreulichen Umfang angenommen. Das wachsende Selbstvertrauen der Sektionen zeigt sich auch in den Forderungen nach einer vermehrten

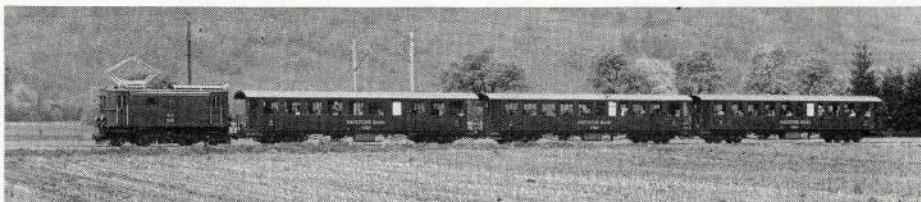
Mitsprache bei den Entscheidungen des Zentralvorstandes. Ob und wie diesem Begehren Rechnung getragen werden kann, wird die kommende Statutenrevision zeigen.

Auf eher informeller Basis entstehen nun auch in Deutschland regionale Gruppierungen. Vorerst noch ohne Statuten und meist unter der Leitung von aktiven Fronarbeitern bestehen bereits Regionalgruppen in Nordrhein-Westfalen, Schwaben, Hamburg und im Rhein-Neckar-Gebiet.

Zentralvorstand: Obwohl das geplante Halbtages-Sekretariat bisher nicht verwirklicht werden konnte, ist es dem Zentralvorstand gelungen, das anfallende Arbeitsvolumen einigermassen zu bewältigen. Allerdings wurden dazu 1988 acht statt wie im Vorjahr vier Zentralvorstandssitzungen benötigt. Ein Teil der Aufgaben wurde zudem an Kommissionen delegiert und auf einzelne Ressortleiter abgewälzt. Ausserdem gehen mit dem Näherrücken des Termins für die Aufnahme des Bahnbetriebs an der Furka zwangsläufig immer mehr Führungsaufgaben an die DFB über. Nebst der Erarbeitung und Verabschiedung von Pflichtenheften für die Zentralvorstandsmitglieder und den Diskussionen um die Ausgestaltung und Finanzierung der Werbe- und PR-Aktivitäten befasste sich der Vorstand im Berichtsjahr vor allem mit der Sammelkampagne und den Vorbereitungen für eine Totalrevision der Vereinsstatuten.

31. März 1989

Der Zentralpräsident
Alfred Gysin



Der Extrazug der RhB mit den Teilnehmern der GV 89 zwischen Landquart und Chur (Ge 2/4 222 mit B 2245/B 2246/B 2247)
Foto: vfb/lrt

Verein Furka-Bergstrecke

5. ordentliche Generalversammlung 1989

Die diesjährige Generalversammlung führte uns aus verschiedenen Gründen in den Kanton Graubünden. Durften wir doch unsere erste Dampflok von der Stadt Chur als Geschenk entgegennehmen, aber auch die Gründung der Sektion Graubünden stand kurz bevor.

Als Auftakt zur 5. Generalversammlung konnten die Vereinsmitglieder am Vormittag des 22. April 1989 die RhB-Hauptwerkstätte in Landquart besichtigen. Der Rundgang zeigte viele interessante Arbeits- und Produktionsstellen sowie eisenbahntechnische Einzelheiten. Danach wurden die Teilnehmer im historischen Extrazug nach Chur geführt. Der gewaltige Aufmarsch liess denn auch erahnen, dass am Nachmittag ein Rekordbesuch zu erwarten sei.

Mit wenigen Ausnahmen konnten die traktandierten Geschäfte zügig behandelt werden. Die Jahresrechnung 1988 konnte mit einem Einnahmenüberschuss von Fr. 2585.49 abgeschlossen werden. Das Budget 1989 weist einen Mehraufwand von Fr. 2500.- aus. Die Mehrheit der anwesenden Vereinsmitglieder genehmigte

beide Traktanden. Der Mitgliederbeitrag für 1990 bleibt weiterhin auf sFr. 35.-. Als wohl gewichtigster Punkt musste die Versammlung in einer Grundsatzfrage Stellung nehmen: Wird künftig weiterhin eine Generalversammlung gewünscht, oder soll man zur Delegiertenversammlung wechseln? Die Mitglieder sprachen sich nach mehreren Voten klar für die Beibehaltung der Generalversammlung aus. Der Zentralvorstand wurde gleichzeitig beauftragt, die anstehende Statutenrevision in diesem Sinne in Angriff zu nehmen.

Anschliessend erläuterte Bauchef Walter Willi kurz das Bauprogramm 1989.

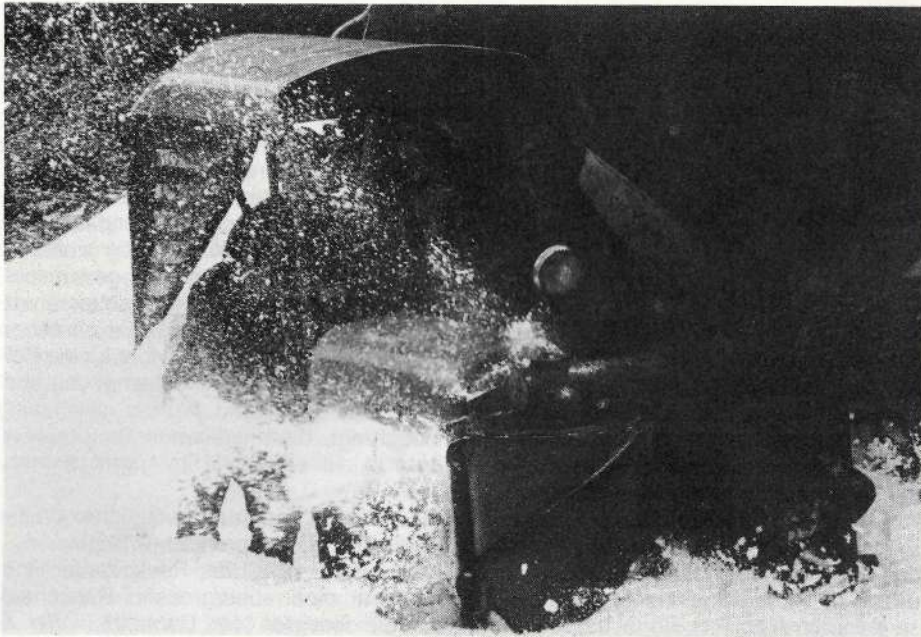
Unter Varia erhielt der Ressortleiter Rollmaterial einen übergrossen Bankcheck für die Revision der Dampflok «Weisshorn» und der Bauchef der DFB schöne grosse Hinweistafeln für das «Furka-Camp» in Realp. So bleibt zu hoffen, dass auch weiterhin viele Freunde und Interessierte ohne grosse Mühe den Weg zur FURKA-BERGSTRECKE finden werden.

rt/ba



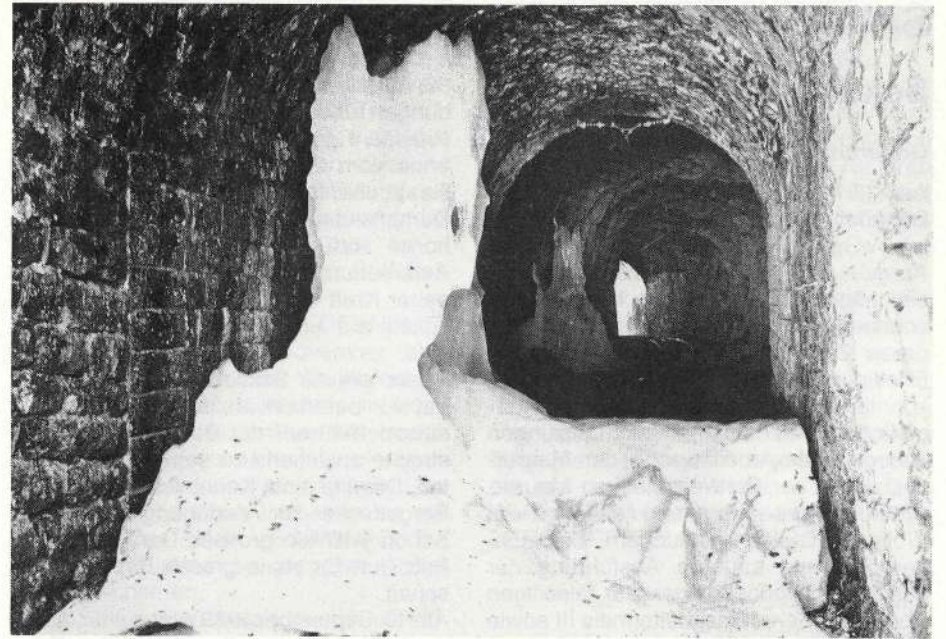
5. Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke in Chur

Foto: vfb/lrt

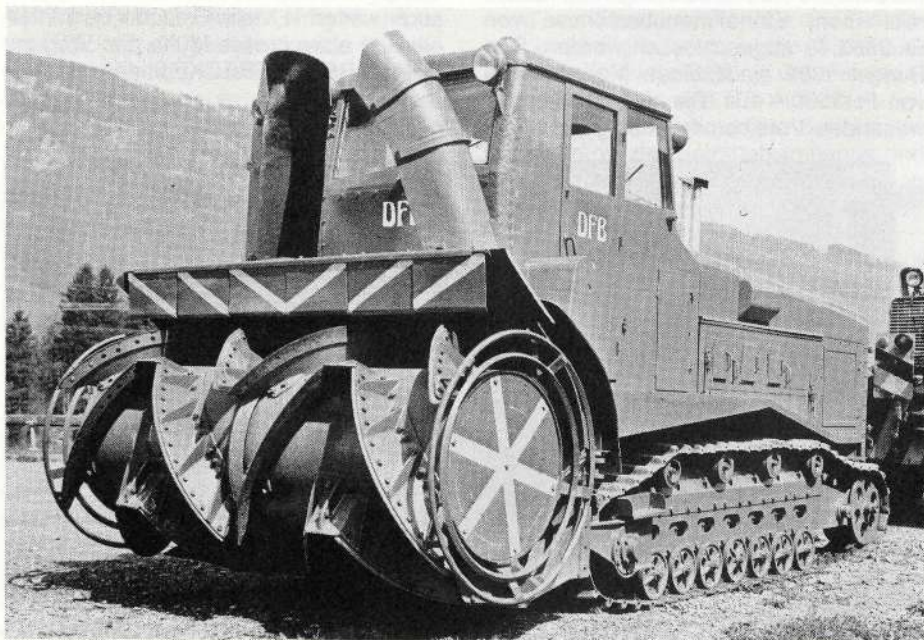


Schneeräumung mit der kleinen Schiller-Fräse

Foto: DFB

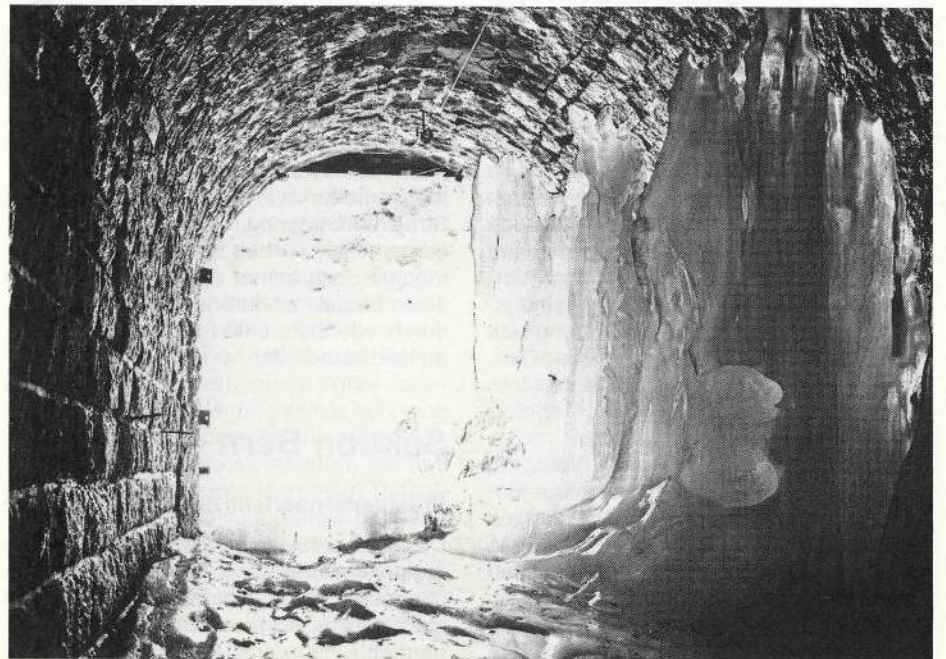


Eisschlösser im Tunnel II



Frisch revidiert: Die Peter-Fräse 2× 100 PS

Foto: DFB



Sektionsnachrichten

Sektion Aargau

Generalversammlung

Am 17. März 1989 fand im Restaurant Bahnhof in Rapperswil die zweite ordentliche Generalversammlung der Sektion Aargau statt. 29 stimmberechtigte Vereinsmitglieder sowie Gäste vom Zentralvorstand und von der Presse waren bei dieser Zusammenkunft anwesend. Nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden konnten die Anwesenden die grossen körperlichen und fachkundigen Leistungen während der Arbeitswoche der Maurer-ausbildner der Schweizerischen Maurerschule in Sursee in einem Videofilm von Wolfgang Dietrich bewundern. Die fachgerechte und saubere Ausführung der Quadersteinverkleidungen am talseitigen Portal des Senntumstafeltunnels III sowie der angrenzenden Stützmauern oberhalb und unterhalb des Bahngleises dürfen als wertvermehrnde Prunkstücke an unserer Furka-Bergstrecke bewertet werden. Die Mitgliederzahl wächst erfreulicherweise andauernd, zur Zeit füllen bereits 250 Namen das Mitgliederverzeichnis der Sektion Aargau.

Von den rund 240 versandten Fragebogen über Berufstätigkeit und andere wertvolle Kenntnisse und Fähigkeiten, welche am Wiederaufbau unserer Bergstrecke nutzvoll angewendet werden könnten, sind rund 20% ausgefüllt wieder an den Vorstand zurückgesandt worden. Wir sind jedoch weiterhin für die Rücksendung von wertvollen Fragebogen sehr dankbar. Leere Fragebogen können ohne weiteres beim Präsidenten, Hans Weber, angefordert werden.

Der Bauchef der DFB, Walter Willi, hat sich sehr erfreut über die recht grosse Beteiligung und die Zahl der Anmeldungen für Frondienstarbeiten aus dem Aargau geäussert. Trotzdem sind weitere Anmeldungen stets immer noch begehrt und sehr willkommen. Arbeitstage der Sektion Aargau sind auf den 26. August und den

30. September 1989 vorgesehen. Anmeldungen für diese Arbeitstage nimmt unser Präsident gerne entgegen. Am Wochenende vom 26./27. August 1989 findet in Realp ebenfalls die Einweihungsfeier der Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» statt, welche nach vollständiger Aufarbeitung in Samstagsmorgens wieder mit neuer Kraft und Hochform eine neue Tätigkeit auf unserer Strecke aufnehmen wird.

Unser aktives Sektionsmitglied Fritz Jurt hat sich bereit erklärt, die ganze Sommersaison 1989 auf der Baustelle der Bergstrecke anwesend zu sein und seine guten Dienste und Kenntnisse der Furka-Bergstrecke zur Verfügung zu stellen. Schon jetzt ein grosses Dankeschön an Fritz Jurt für seine grosse Einsatzbereitschaft.

Am 10. September 1989 wird die für dieses Jahr vorgesehene Begehung der Bergstrecke Furka-Oberwald (Walliser Seite), soweit die Witterungsverhältnisse für einen solchen Ausflug günstig sind, stattfinden. Dadurch sollen Mitglieder, welche bis heute aus verschiedenen Gründen keine Möglichkeit hatten, an der Strecke tätig zu sein, Gelegenheit erhalten, sich über die zahlreichen bereits geleisteten und die noch zu erfüllenden Wiederinstandstellungsarbeiten orientieren zu können. Eine Streckenbegehung, wenn dabei auch keine aktive Arbeit geleistet wird, vermochte doch immer neue Teilnehmer für einen Einsatz zu motivieren und leistet dadurch ebenfalls einen nützlichen Beitrag an die Bauarbeiten.

Gérard Aellen

Sektion Bern

Präsidentenbericht 1988

Das Jahr 1988 war für die Sektion Bern ein ereignisreiches Jahr. Geprägt wurde es besonders durch einige Neuigkeiten und Höhepunkte. Als diese sind besonders zu nennen:

- Aufbau einer Rollmaterialgruppe in Deisswil/Stettlen. Dies ist dank dem Entgegenkommen der Kartonfabrik Deisswil möglich geworden. Nach anfangs zögerndem Beginn der Revision am FO-Güterwagen Gkv 4416 hat sich nun eine Stammgruppe von 12 bis 15 Leuten gebildet, die mit viel Freude und Einsatz der baldigen Fertigstellung des Wagens entgegensteht. Doch schon wartet das zweite Objekt, der RhB-Personenwagen 2028.
 - Im weitem unser FURKA-BERNINFO, welches erstmals im November 1988 mit der Einladung zum Wagenfest erschien. Ziel dieses internen Informationsblattes ist es, unsere Vereinsmitglieder besser, schneller informieren zu können und sie als Vereinsmitglied zur Mithilfe an unseren Vorhaben zu animieren. Das FURKA-BERNINFO wird in Zukunft immer bei aktuellen Anlässen erscheinen.
 - Die Sektion Bern beteiligte sich im Rahmen der Bauwoche 88 im August zusammen mit Maurer-Instruktoren der Berufsbildungszentrale Sursee in einem Grosseinsatz an der Furka-Bergstrecke. In dieser Zeit konnte eine durch das Unwetter stark beschädigte Stützmauer instand gestellt sowie das Tunnelportal Altsenntum Staffel III mit Natursteinen verkleidet werden.
 - In mehreren Wochenendeinsätzen leistete die Sektion Bern Einsätze an der Strecke. Als Novum können die Maurerarbeiten beim Wasserdurchlass bei der Station Muttbach bezeichnet werden, wozu wir sämtliches Baumaterial mit einem Bauzug von Realp erhielten, welcher den Transport durch den Furka-Scheiteltunnel ins sonnige Wallis unternahm. Die Verpflegung wurde auch von den Arbeitsgruppen, welche auf der Urner Seite im Einsatz standen, bei den alten Armeeunterständen beim Tunnelportal auf der Walliser Seite eingenommen.
 - Bei der Werbung ist besonders unsere Beteiligung am Lokifest in Sumiswald, der Berner Spielzeugbörse (Wittigkofen) und an verschiedenen Wochen-
- und Monatsmärkten zu erwähnen. Die Werbeaktivitäten werden für das nächste Jahr verstärkt und ausgebaut.
- Trotz diesen schönen Seiten hatten wir auch persönliche Differenzen, die es zu bereinigen galt. Deshalb möchte ich dem Vorstand, und zwar allen, für ihren grossen Einsatz danken, und es freut mich besonders, feststellen zu können, dass man voneinander immer wieder lernen kann.
 - Mein Dank gilt speziell auch unsern aktiven Mitgliedern, die uns bei allen Vorhaben und Einsätzen tatkräftig unterstützten und mithalfen, all dies zu verwirklichen.
- Der Dank gilt ebenfalls aber auch allen Mitgliedern, Spendern und Sponsoren, die uns auf diese Weise mithelfen, die Wiederinbetriebnahme der FURKA-BERGSTRECKE zu verwirklichen.

Beat Scheuter
Sektion Bern
Postfach 129
3098 Köniz

Generalversammlung

Die diesjährige, nun schon 4. ordentliche Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke/Sektion Bern fand am Freitag, dem 24. Februar 1989, mit viel Prominenz aus Zentralvorstand VFB und Verwaltungsrat DFB und auch – last but not least – vor einer ansehnlichen Mitgliederkulissee wiederum im Restaurant Kreuz in Belp, im Tal der Gürbe gelegen, statt. Mit nur geringfügiger Verspätung konnte Beat Scheuter, seit einem Jahr neuer und zweiter Präsident der noch immer jungen Sektion Bern, die Generalversammlung eröffnen und nach einer kurzen einleitenden Begrüssung zur Tagesordnung übergehen, liess doch das attraktive Rahmenprogramm nach dem offiziellen Teil erfahrungsgemäss auch keine allzu grossen zeitlichen Verschiebungen mehr zu. Alle traktandierten Geschäfte wurden in der Folge sehr speditiv erledigt; Protokoll der letztjährigen Versammlung, Jahresbericht des Präsidenten, Kassen- und Revisorenbericht wurden allesamt jeweilen

nahezu einstimmig genehmigt. Der Vorstand der Sektion Bern blieb auch im vergangenen Jahr nicht von Mutationen verschont: So ist aus persönlichen Gründen Walter Eschler, Vizepräsident, aus dem Vorstand zurückgetreten. An seiner Stelle neu gewählt wurden – nach Vorschlag Vorstand an die GV – die Herren Alfred Nellen, Habstetten/Bolligen, sowie Peter Grünig, Bolligen – dies ohne Gegenvorschlag einstimmig unter Applaus aller Anwesenden. Die Chargenverteilung wird vorstandsintern noch geregelt. Nach einer kurzen Pause konnte Beat Scheuter überleiten zum zweiten Teil des Abends und als Gastreferent Ralph Schorno, Verwaltungsratsmitglied des geschäftsleitenden Ausschusses der DFB AG und Chef Rollmaterial, begrüßen. Er war zusammen mit Herrn Roger Waller von der SLM Winterthur im Juni 1988 in Vietnam, wo ehemalige FO-Dampflokomotiven und SLM-Vierkupplermaschinen letztmals ihren

Dienst versahen. In einem packenden ein- einhalbstündigen Referat orientierte Ralph Schorno anhand von Dias und einem Videofilm über die nun stillgelegte Zahnradbahn Krongh Pha–Da Lat im Hochland Vietnams. Nach einer weiteren kurzen Unterbrechung schliesslich konnten sich die zahlreichen noch verbliebenen Interessierten einen anderen Videofilm ansehen, welcher den als einer der Höhepunkte der Bausaison 88 geltenden Gross-einsatz der Maurerausbildner der Berufsbildungszentrale MBZ Sursee während der Bauwoche der Sektion Bern im August auf eindrückliche Weise dokumentierte.

So konnte denn Beat Scheuter die gutge-launte Generalversammlung erst zu bereits vorgerückter Stunde (die Erfahrung hatte uns wieder einmal recht gegeben ...!) mit dem Zuruf «... auf Wiedersehen an der Furka-Bergstrecke 1989!» verabschieden.

Daniel Gertsch



Der Gk 4416 mit seiner Crew

Foto: DFB

Die Rollmaterialgruppe

FO-Güterwagen

Unser K 406/Gkv 4416 nähert sich unaufhaltsam der Fertigstellung. Die Arbeiten am Dachteil sind abgeschlossen. Die Dachhaut wurde vollständig mit neuen Blechen versehen. Die Holztaferlatten für die Seitenwände sind zurzeit in Verarbeitung und werden nach der Imprägnierung definitiv eingebaut. Jetzt kann der Wagen (sofern die Temperaturen die Verarbeitung zulassen) mit der inzwischen eingetroffenen FO-Originalfarbe gestrichen werden. Der Wagenanstrich wird hellgrau/dunkelgrau gewählt, wie er zur damaligen Zeit für Güterwagen die Regel war. Die von der DFB-Leitung geforderte zusätzliche, stirnseitige Tür auf die Plattform ist eingebaut. Sie wird dem Wasser- und Kohlennachschub für die Dampflokomotiv «Weisshorn» dienen. Auf der gegenüberliegenden Stirnseite wird ebenfalls eine demontierbare Öffnung (Blindtür) eingebaut. Die Arbeiten werden mit der Montage der revidierten Bremsanlage in Zusammenarbeit mit einem Fachmann abgeschlossen. Gleichzeitig wird der Einbau der überarbeiteten Achsen vorgenommen.

Unser nächstes Vorhaben

RhB-Personenwagen B2 Nummer 2028: Unser nächster Revisionseinsatz wird einem schönen zweiachsigen RhB-Personenwagen gewidmet sein. Der Wagen mit der Typenbezeichnung B2 2028, Baujahr 1903, wurde von der Rhätischen Bahn in einer Serie von 28 Stück (Seriennummern 2028 ... 2055) beschafft. Hergestellt wurde er von der Schweizerischen Waggon- und Aufzügefabrik, Schlieren (SWS). Das etwa 7,5 t schwere Gefährt war für die damals noch übliche III. Klasse mit 40 Plätzen eingerichtet. Der Wagen ist in 16 Nichtraucher- und 24 Raucherplätze eingeteilt. Die 2er-Sitzbänke bestanden aus Holzlatten. Der Oberaufbau (ab Fussboden) ist vollständig aus Holz gefertigt, aussen mit Stahlblech verkleidet. Gegenwärtig präsentiert sich das Gefährt ohne

Wände und Inneneinbauten (Bestuhlung). Leider sind die Holzbänke nach der Einlagerung in Worblaufen einer «Säuberungsaktion» zum Opfer gefallen und vernichtet worden. Der Wagen stammt von einem Vereinsmitglied der Sektion Bern aus Langnau. Dort war er auch bis zum 2. Dezember 1988 abgestellt. Im Jahre 1972 verkaufte die RhB den Wagen der EURO-VAPOR für Dampfzugfahrten auf den SZB/VBW-Strecken nach Bern. Der vorgesehene Umbau in den 70er Jahren verzögerte sich aus personellen Gründen (glücklicherweise) um Jahre. Nach Aufenthalt in Ittigen, Worblaufen (Wollenhof) gelangte er schlussendlich nach Langnau zum bisherigen Besitzer. Im Alleingang erneuerte er die Tragkonstruktion des Oberbaus.

Section de Genève «LSFG»

Avec 16 membres et 3 non-membres a eu lieu la 4e Assemblée générale «LSFG» le 26 avril au Restaurant Parc de Fossard à Chêne-Bourg. La séance s'est déroulée dans un esprit franc et positif. Par contre l'on a regretté l'absence de Monsieur A. Gysin, président central, qui nous avait promis sa présence éventuelle.

Condense du rapport du président «LSFG»

Le rapport du président est un reflet sur les différents mandats qu'il a eu à sa charge, c'est-à-dire: présidence, secrétariat, trésorerie, rédaction et diffusion du bulletin «LSFG», etc. Il précise quant aux informations «LSF» et «DFB», que la personne motivée a eu loisir de se renseigner par nos publications internes, en fréquentant nos réunions le «Stamm», ou encore en se référant à la bibliothèque «LSFG» riche en documents et ouvrages. (Les traducteurs et rédacteurs font toujours défaut!)

Les membres

– En 1988 nous avons pu souhaiter la bienvenue à 10 nouveaux membres par

opposition à 30 radiations; des membres surtout insatisfaits du manque d'informations en français dans nos publications internes et du mutisme des médias francophones à notre sujet.

– L'effectif des membres au 15.4.89: 151.

– Il est à mentionner que chaque membre, actif ou passif, peut se faire pour tâche de présenter un nouveau membre. Est-ce trop vous demander de faire connaître au moment opportun les efforts et réalisations de l'Association et par ce biais gagner et motiver des personnes pour notre cause?

Le Comité «LSFG»

– Le président insiste sur la nécessité d'un comité fonctionnel, composé de personnes motivées et conscientes de leur tâche, en rapport avec le mandat qu'elles ont accepté en présence de l'Assemblée générale, celle qui les a ensuite élues.

Le bulletin «LSFG»

– Durant l'exercice 1988/89 votre président a édité et diffusé les deux bulletins «LSFG» statutaires ce qui représente un travail fastidieux sans l'aide substantielle dans aucune des facettes de travail. Les annonces payantes p.ex. doivent couvrir les frais du bulletin et en sus laisser un bénéfice. Sans cela, votre bulletin «LSFG» bi-annuel en langue française, l'écho des activités de la section, sera mis en question. Allons donc – chaque annonceur sera le bienvenu.

Les activités «LSFG»

a) Notre bibliothèque fût dûment annoncée dans le bulletin «LSFG» 1/1988 de même que son catalogue et les règlements de prêt. Celle-ci désormais à la disposition des membres régulièrement inscrits est dotée de nombreux ouvrages intéressants, en langue française et allemande. Elle s'agrandit sans cesse. Monsieur Ed. Marty, qui l'a mis au point suite aux désirs de l'Assemblée générale 1987, est à votre disposition en qualité de bibliothécaire. Il attend...

b) Le stand «LSFG» à «RAIL-EXPO-NYON» en octobre 1988 a suscité un intérêt certain auprès des visiteurs et journalistes. Nous avons déjà réservé notre place pour le stand en octobre 1989.

c) Vu le peu d'efficacité de notre comité et pour d'autres raisons, le président s'est abstenu d'organiser à nouveau un margotton. Nous pourrions y songer à nouveau quand notre section comptera plus de membres actifs et disponibles.

d) «Le Stamm» – Le président n'a manqué d'occasions de faire connaître ces réunions facultatives du second jeudi du mois en principe et reportés au troisième s'il y a jour férié. Vu que nous n'organisons pas d'assemblées contraignantes en dehors de l'Assemblée générale, il a souvent fait remarquer son utilité:

- 1) source de renseignements sur les activités «LSF», «LSFG» et «DFB» S.A. indispensables au membre motivé
- 2) lieu idéal pour présenter les candidats-membres
- 3) lieu pour l'échange des ouvrages de la bibliothèque «LSFG»
- 4) lieu où faire valoir vos suggestions et propositions
- 5) lieu où prendre connaissance des décisions prises à court terme (sorties, manifestations, etc.)
- 6) endroit où présenter à nos ferroviphiles des films et documents sur la Furka ou d'ailleurs
- 7) ... et enfin l'endroit où l'on se rencontre amicalement et où l'humour est permis.

En voici les coordonnées à l'attention des membres ne faisant partie de la section «LSFG»: Tea-Room du Bouchet à côté de l'office des postes PTT de même nom (arrêt des bus 10 et 15). Le «Stamm» se tient entre 19 et 21 h les jeudis mentionnés.

Les finances «LSFG»

– Nos donateurs: Le président espère avoir dûment remercié les donateurs et démontré sa gratitude sous différentes formes pour chaque don reçu quel qu'en soit le montant, au profit de l'Association ou de «LSFG», voire en faveur de la locomotive HG 2/3 «Weisshorn» p.ex. Les dons reçus sont comme un baromètre qui reflète la popularité de notre cause. Seule la participation active des médias francophones pourra le mettre au beau fixe.

– Les comptes «LSFG» pour l'exercice 1988 ont dûment été vérifiés. Traitant un courrier volumineux, tenant une comptabilité minutieuse et malgré une passe difficile, la section a pu réaliser un bénéfice en 1988. Elle en a profité d'augmenter le stock des actions «DFB». «LSFG» en possède actuellement pour une valeur vénale de Fr. 6400.–. C'est réjouissant pour une section composée pour l'essentiel de membres passifs et sympathisants.

Conclusions

Des membres de Suisse et de l'étranger, pour qui les distances ne semblent pas exister, se sont inscrits pour les travaux bénévoles à la Furka. 180 Allemands et d'autres Hollandais et Anglais entr'autres! Et à voir le travail frénétique dans nos ateliers, à Goldau p.ex. où l'on révisé le matériel roulant, rend le président perplexe sur les raisons de la léthargie et le peu de motivation des Romands face à un engagement personnel en faveur du projet de sauver un patrimoine d'ordre national. Nous pouvons pourtant nous rendre utiles ici dans le rayon de Genève en diffusant une propagande adéquate et en récoltant des fonds. Evidemment, tant que nous ne pourrions pas compter sur les médias romands, une partie de la réponse semble être donnée. Y-en aurait-il d'autres raisons? Dans ce cas n'hésitez pas, envoyez-moi le message de votre opinion à l'adresse «LSFG».

En bref de l'Assemblée générale «LSFG»

Comité: Un comité restreint et à priori fonctionnel a pu être constitué. Il compte six membres.

– L'AG a approuvé le principe de séances du comité, sous certaines conditions avec le concours du «Stamm». Ses membres pourront prendre part sans droit de vote aux débats du comité.

Annonces personnelles: L'AG a approuvé d'octroyer au membres «LSF»/«LSFG» (Association et section) la possibilité de mettre des annonces personnelles dans notre bulletin «LSFG». Le tarif par ligne (largeur A4) ou espace de celle-ci est fixé

à Fr. 1.50 ainsi qu'une taxe de base Fr. 2.50 par publication. Les pages seront réduites et présentées en format A5.

Evénements – activités: «LSFG» sera à nouveau présent avec un stand d'information lors des journées de «RAIL-EXPO-NYON» au mois d'octobre. Une exposition qui promet! Venez-donc!

– Les 26/27 août aura lieu l'inauguration officielle et la mise sous vapeur de la locomotive HG 2/3 «WEISSHORN» à Realp. Des festivités y seront organisées sur place avec le concours de la commune. Retenons ces dates et allons-y. Les personnes intéressées s'adresseront assez vite au président «LSFG». Un car pourra être organisé si le nombre des participants sera suffisant.

Erich F. Schneider, président «LSFG»
CP 882, Palettes 7
1212 Grand-Lancy

Sektion NW-Schweiz

Jahresbericht 1988 des Präsidenten

Vor fünf Jahren, am 31. März 1984, wurde die Sektion NW-Schweiz des Vereins Furka-Bergstrecke im Hotel Engel in Liesental aus der Taufe gehoben. Wer glaubte damals daran, dass wir im Jahr 1989 die Furka-Bergstrecke wieder so hergerichtet haben, dass die Betriebsaufnahme auf einem ersten Teilstück in greifbare Nähe gerückt ist? Es ist das Verdienst vieler Helfer, die in unzähligen Arbeitsstunden kontinuierlich auf dieses Ziel hingearbeitet haben. Die einen mit tatkräftigem Einsatz auf der Bergstrecke, die anderen mit genausoviel Engagement fernab von der Bahnlinie. Die Aufgaben waren und sind so vielfältig, dass für jedermann ein breites Betätigungsfeld offenstand.

Im Rahmen dieser Möglichkeiten hat auch die Sektion NW-Schweiz ihren Beitrag geleistet. An unseren regelmässigen Monatsversammlungen wurden die Mitglieder immer über die letzten Neuigkeiten um die Furka-Bergstrecke informiert.

Doch nicht nur die Mitglieder, auch die breite Öffentlichkeit konnte an verschiedenen Anlässen, wie etwa am Tag der offenen Tür der Oberbaselbieter Eisenbahnamateure in Liestal oder an der Herbstmesse in Basel, über das Vorhaben informiert werden. Das grosse Interesse an der Furka-Bergstrecke widerspiegelt sich nicht zuletzt auch an der stetig steigenden Mitgliederzahl.

Im Blickfeld der Sektion ist aber nicht immer die Furka-Bergstrecke. Ein Seitenblick auf andere Bahnen ist allemal erlaubt. So hatten wir die Gelegenheit, das Bahnbetriebswerk der Deutschen Bundesbahn in Basel mit seiner modernen Wagenwaschanlage zu besichtigen. Es war eine interessante Exkursion, die auch ein wenig den Eindruck vermitteln konnte, wie es einmal auf der Furka-Bergstrecke, allerdings in kleinerem Rahmen, aussehen könnte.

Ein weniger erfreuliches Resultat war den Bemühungen um die Suche nach einer Halle, die als Wagen-Werkstatt hätte benutzt werden können, beschieden. Leider konnte diese Voraussetzung für eine Wagenrevision noch nicht geschaffen werden, obwohl alle andern als gegeben angesehen werden müssen. Es wären ein Wagen, freiwillige Helfer und auch die finanziellen Mittel vorhanden, eine solche Arbeit aufzunehmen. Hoffen wir, dass sich im Vereinsjahr 1989 doch noch ein Ort finden lässt, an dem eine Wagenrevision durchgeführt werden kann.

Robert Trachsler
Meisenweg 10, 8600 Dübendorf

Die nächsten Anlässe

26. August	Besuch an der Strecke
27. August	Einweihung «Weisshorn» in Realp
26. September	Sektionssitzung
31. Oktober	Öffentlicher Diavortrag im Bahnhofbuffet Basel, Elsässersaal, 20 Uhr
28. November	Niggi-Näggi
27. März 1990	GV mit Wahlen

Sektion Zürich

Kontaktadresse: P. Hägeli
Seebrünneliweg 1
8810 Horgen

Sektion Graubünden

Die Sektion Grischuna wurde am 28. Mai 1989 in Chur gegründet.

Hans Hofmann
Schellenbergstrasse 5
7000 Chur

Sektion Ostschweiz

Jahresbericht des Präsidenten

Wenn ich letztes Jahr zu Beginn meines Berichtes festgehalten habe, dass eines unserer grössten Probleme die geographisch grosse Ausdehnung sei, so darf ich bereits heute feststellen, dass dem nicht mehr so grosse Bedeutung zukommt. Dies, obwohl unsere Sektion immer noch das gleiche Gebiet umfasst.

Aber im Frühsommer 1989 werden wir die Sektion Graubünden aus der Taufe heben können. Im Raume Ulm hat sich auf Betreiben von Christoph Tugemann eine Regionalgruppe «SCHWABEN» gebildet, welche allerdings organisatorisch unserer Sektion angegliedert bleibt.

Gesamtverein

Derselbe hat sich äusserst erfreulich entwickelt. Stieg doch die Mitgliederzahl, welche zu Beginn des Jahres rund 2000 betragen hatte, auf rund 3000 Mitglieder an, was einen Zuwachs von 50% bedeutet, welcher den Mitarbeitern im ZV teilweise recht Arbeit brachte, aber auch für die einzelnen Sektionen entsprechende Mehrbelastungen nach sich zog.

DFB-Strecke

An der Strecke wurde wieder recht viel Arbeit erbracht. Unsere Mitglieder aus Deutschland erbrachten dabei eine grosse Leistung. Aber auch eine englische Arbeitswoche ist durchgeführt worden. Auch dieses Jahr wieder waren die Lehrtöchter und Lehrlinge der Huber & Suhner AG, Herisau, an der Strecke tätig. Allen, insbesondere deren Lehrlingschef Herrn Meyer, dessen Mitarbeitern und deren Ehefrauen, welche das Lager leiteten, recht herzlichen Dank.

Im Herbst fand dann noch ein Arbeitslager von Lehrlingen der Metallunion mit 30 Teilnehmern statt. Davon waren 20 Lehrlinge aus dem Gebiet unserer Sektion mit dabei.

Sektionsvorstand

In fünf Sitzungen wurden die Geschicke unserer Sektion beraten. Leider fiel die Sekretärin bereits zu Beginn des Vereinsjahres krankheitshalber aus, und ich musste auf deren vorher sehr aktive Mithilfe verzichten. Toi, toi, toi.

Auch bereits im Sommer hatte ich die sofortige Demission des Kassiers erhalten. Glücklicherweise fanden wir eine Interimslösung durch ein fachlich gut ausgewiesenes Mitglied, welches sich der Sache sehr intensiv annahm.

Werbung

Nebst dem Einsatz verschiedener Mitglieder fand im abgelaufenen Jahr nur ein besonderer Anlass statt. Einzig während einer Woche durften wir Gast im EZ «Grossacker» sein und unser Anliegen einem breiteren Publikum unterbreiten. Markus Häuschen hatte als besondere Attraktion seine Modelleisenbahnanlage aufgestellt und betreute während der ganzen Woche den Werbestand.

Fronarbeit

Im Frühjahr waren Mitglieder unserer Sektion und Freunde an zwei Wochenenden auf der Strecke tätig und leisteten recht gute Arbeit.

Eugen Gfeller
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Sektion Solothurn

Jahresprogramm 1989

Anstelle einer Einsatzwoche an der Bergstrecke wird unsere Sektion die Organisation des Festbetriebes für die Einweihungsfeier der Dampflokomotive «Weisshorn» übernehmen. Um diese Aufgabe realisieren zu können, sind wir auf die Mithilfe unserer Mitglieder angewiesen.

August

Organisation des Festbetriebes für die Einweihungsfeier der Dampflokomotive «Weisshorn» in Realp am Samstag/Sonntag 26./27. August 1989.

Vereinsmitglieder, die sich für eine Mithilfe in der Woche vom 21. bis 27. August 1989 interessieren, melden sich bitte beim OK-Präsidenten, Werner Brunner, Poststrasse 9, 4500 Solothurn (Tel. 065/22 68 24).

September

Sonntag, 24. September 1989: Picknick (Ort und Zeit werden später bekanntgegeben).

Dezember

Freitag, 1. Dezember 1989: Samichlauchhock im Hotel Kreuz, Oensingen (genaue Zeit wird zu späterem Zeitpunkt bekanntgegeben).

Der Vorstand freut sich, möglichst viele Vereinsmitglieder an den gemütlichen Treffen, wie Picknick und Samichlauchhock, begrüssen zu können.

Paul Kupper
Markusstrasse 7
2544 Bettlach

Sektion Nordrhein-Westfalen (NRW)

In der Zeit vom 15. bis 19. März 1989 fand in den Westfalenhallen in Dortmund die Ausstellung «Modellbau '89» statt. Hier präsentieren sich regelmässig Hersteller und Händler aus den Bereichen Flugzeug-, Schiffs- und Eisenbahnmodellbau

sowie zahlreiche Vereinigungen. Wie schon 1988 war auch dieses Jahr die Sektion NRW des Vereins Furka-Bergstrecke vertreten. Wir teilten uns den optisch sehr ansprechenden Stand mit der Firma BEMO und dem Verlag Schweers + Wall. In vielen Gesprächen hatten wir die Möglichkeit, unser Anliegen einem breiten Publikum näherzubringen. Die Interessenten lassen sich grob in zwei Lager teilen. Während sich viele Leute generell nach Reisen in die Schweiz und insbesondere nach dem Glacier-Express erkundigten, war es doch erfreulich, festzustellen, dass zahlreichen Eisenbahnfreunden unser Verein sehr gut bekannt ist. Durch die regelmässigen Veröffentlichungen in Fachzeitschriften ist ein Grundwissen vorhanden, das man an unserem Stand zu vervollständigen hoffte. Dies ist wohl durch Gespräche, Videovorführungen und das Verteilen aktuellen Informationsmaterials auch gut gelungen. Am Ende waren dann sowohl der Veranstalter, der etwa 90 000 Besucher zählte,

als auch wir mit dem Interesse an unserem Stand sehr zufrieden. Zum Schluss sei noch einmal den Standbesatzungen, die viel Freizeit für unser Unternehmen opferten, herzlich gedankt.

Zum Sonntag, dem 16. April 1989, hatten wir wieder zu einem regionalen Treffen in das Gemeindezentrum St. Peter und Paul nach Hattingen eingeladen. Aus Erfahrung klug geworden, hatten wir diesmal einen grösseren Saal gemietet, der auch bald mit Furka-Begeisterten gefüllt war. Zum Auftakt wurde der hervorragende Videofilm von Gerd Cremer über die Bausaison 1988 gezeigt. Dann wurde über die augenblicklichen Aktivitäten unserer Schweizer Freunde, speziell über die Fahrzeugrestaurierungen, berichtet und diskutiert.

Wer wollte, konnte sich gleichzeitig mit Kaffee und Kuchen stärken. Etliche Torte wurden gestiftet. Vielen Dank noch einmal den Spendern. Der Verkaufserlös floss unserem Spendenkonto zu.

Aus dem Stegreif wurde dann eine Sam-

melaktion zugunsten unserer «Weisshorn» gestartet. Das Sparschwein machte sich auf den Weg durch den Saal und kam wohlgenährt zurück. Es bedankt sich bei allen, die es fütterten. Das Ergebnis kann sich sehen lassen!

Zum Schluss der Veranstaltung sahen wir einen etwa einstündigen, aktuellen Videofilm über den Glacier-Express. Er zeigte nicht nur viele interessante Fahrzeuge, sondern beschäftigt sich auch mit den Aktivitäten von Verein und Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Martin Fränsing
 Gotthelfstrasse 100
 D-4600 Dortmund 50
 Tel. 0231/73 40 61

Regionalgruppe Schwaben

Eine geradezu einzigartige Gelegenheit, unser Anliegen einer breiten Öffentlichkeit nahezubringen, bot sich uns auf der Ul-

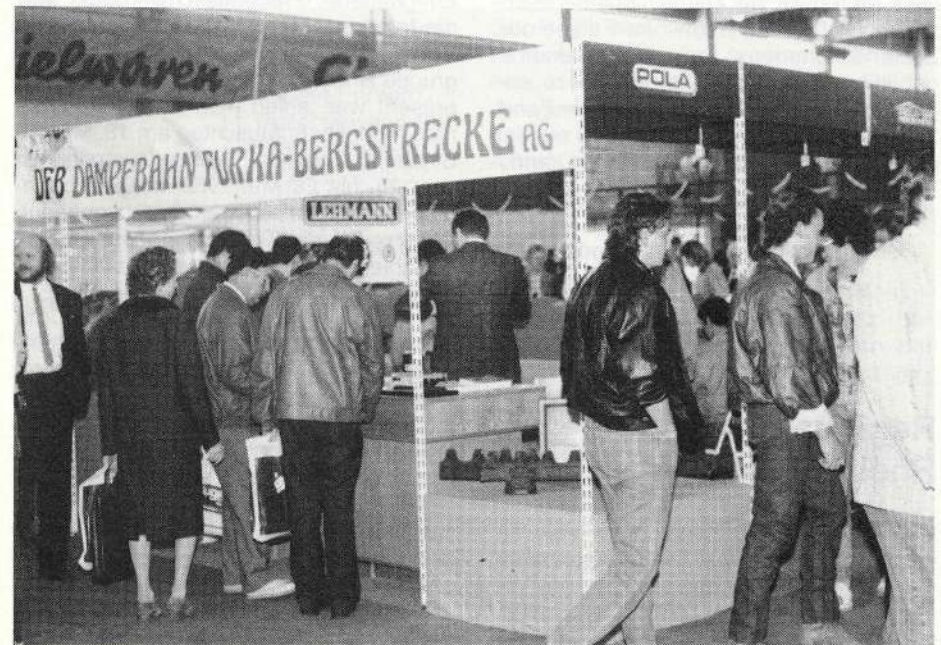
mer Ausstellung «Leben – Wohnen – Freizeit» vom 11. bis 19. März 1989. Im Gegenzug für die Beaufsichtigung von Kindern beim Basteln eines Modellhäuschens konnten wir uns mit dem grössten Ulmer Spielwarenhause Sindel auf die kostenlose Überlassung eines Messestandplatzes einigen. Dies führte dazu, dass unser Stand über nahezu die ganze Messezeit mit zwei Personen besetzt sein musste. Das Ergebnis dieser Veranstaltung kann sich sehen lassen. Durch den gezielten Einsatz von umfangreicher Information mit Videofilmen, dem Diorama der Steffenbachbrücke, Werbematerial und vielen persönlich geführten Gesprächen konnten neue Interessenten gewonnen werden, und unsere Kasse konnte einen erheblichen Zuwachs verzeichnen. Für die Aufwendung der persönlichen Freizeit, teilweise auch unter Einsatz einiger Urlaubstage, danken wir allen Beteiligten.

Für die Durchführung der Veranstaltungen und Termine 1989 haben sich inzwischen einige Änderungen ergeben. Wir



Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen

Foto: Fränsing/lvb



«Leben, Wohnen, Freizeit» in Ulm. Regionalgruppe Schwaben

freuen uns jedoch darüber, dass der Umfang der geplanten Aktivitäten nahezu unverändert geblieben ist. Leider müssen zwei Termine abgesagt werden, deren Veranstalter umdisponiert haben. Zum einen ist hiervon die Fahrt mit dem Dampfsonderzug zum Jubiläum der Rhätischen Bahn betroffen, da dieser nicht wie geplant über Ulm, sondern über Basel fahren wird, und zum zweiten die Ausstellung «Hobby und Modellbau» in Ulm, die abgesagt wurde.

Damit ergibt sich für 1989 folgender geänderte Terminkalender:

25.7.–5.8. gemeinsame Arbeitswoche an der Bergstrecke

16./17.9. **NEU:** Infostand beim Bahnhofsfest in Heidenheim/Brenz

28./29.10. Infostand auf der Modellbau-Ausstellung in Bellenberg

11.11. **NEU:** Besichtigung Stellwerk und Bahnbetriebswerk (= Depot) der DB in Ulm mit Führerstandsfahrten auf einer Diesellok.

Für die ausgefallene Fahrt zum RhB-Jubiläum prüfen wir zur Zeit verschiedene Ersatzmöglichkeiten, die wir im Falle eines Zustandekommens rechtzeitig bekanntgeben werden. Hierzu ist jedoch zu sagen, dass eine von uns organisierte Fahrt zu den Feierlichkeiten bei der RhB nur bei genügender Beteiligung stattfinden kann.

Christoph Tugemann
Hauptstrasse 50
D-7906 Blaustein-Arnegg
Tel. 07304/22 49

Regionalgruppe Rhein-Neckar

Am 18. Februar traf sich die Regionalgruppe Rhein-Neckar im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein zum ersten Regionaltreffen 1989. Gekommen waren 33 Mitglieder, Aktionäre und Interessierte. Neben der Planung der Aktivitä-

ten für das Jahr 1989 stand die Besichtigung des Museums sowie eine Diashow über eine Fahrt mit dem Glacier-Express auf dem Programm.

Am Anfang des Treffens standen jedoch Neuigkeiten von der DFB und dem VFB. Danach wurde anhand einiger Dias der derzeitige Fahrzeugpark der DFB vorgestellt, wobei auch erste Bilder der Motor-draisine Xmh 4961 (ex FO) gezeigt werden konnten. Ergänzt wurden diese Aufnahmen noch von einer Diaserie, die eine Fronarbeitsgruppe der Regionalgruppe Rhein-Neckar beim Einsatz an der Bergstrecke zeigte, womit auch nochmals ein kurzer Rückblick auf die Bausaison 1988 erfolgte.

Im Anschluss an diesen Informationsblock erfolgte die Planung der Aktivitäten der Regionalgruppe für 1989. Besprochen wurde dabei eine Bauwoche, die vom 16. bis 23. September 1989 stattfinden wird, wozu sich bereits 12 Mitglieder der Regionalgruppe definitiv angemeldet haben. Ein weiterer Planungsschwerpunkt war die Infoarbeit für das erste Halbjahr. Als Veranstaltungen, an denen die Regionalgruppe Rhein-Neckar mit einem Infostand präsent war, seien hier der 7. Internationale Modellbahntauschtag am 18. März in Sinsheim sowie das grosse Dampflokfest vom 25. bis 28. Mai 1989 im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein genannt. Auch wurde die Konstruktion eines transportablen Infostandes vorgeschlagen, dessen Bau inzwischen im Gange ist. Auf Vorschlag einiger Anwesender wurde die Schaffung eines «Furka-Stammtisches» angeregt, an dem zwischen den Treffen Informationen ausgetauscht und Aktionen geplant werden sollen. Der erste Stammtisch wurde am 7. April im Eichbaumbrauhaus in Mannheim durchgeführt.

Nachdem alle Tagesordnungspunkte abgeklärt waren, konnten wir die Besichtigung des Eisenbahnmuseums in Angriff nehmen. Unter fachkundiger Führung von drei Museumsmitarbeitern wurden uns die im ehemaligen Bahnbetriebswerk unter-

gebrachten Dampflokomotiven gezeigt und die Arbeiten sowie die Ziele des Museums erläutert.

Neben Dampflokomotiven der Baureihen 23, 41, 44, 56, 89 und 98 erregte besonders eine Lokomotive der ehemaligen Österreichischen Staatsbahn unser Interesse. Es handelt sich bei dieser Maschine um die 1893 unter der Fabriknummer 862 in Florisdorf gebaute 97 210. Diese Lokomotive war jahrelang auf der einzigen normalspurigen Zahnradbahn Österreichs, der Erzbergbahn zwischen Eisenerz und Vordernberg, im Einsatz. Da die Erzbergbahn auch einen Zahnstangenabschnitt System Abt von 15 km Länge aufweist, besitzt die 97 210 ein entsprechendes Zahnrad und ist zur Zeit die einzige betriebsfähige Zahnradlokomotive in der Bundesrepublik. Das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein plant auf dem Museumsgelände die Einrichtung eines Streckenabschnittes mit Zahnstange, damit die 97 210 auch einmal in ihrem ganzen Element gezeigt werden kann. Sollte dieser Plan realisiert werden, so wäre dies die einzige Zahnstangenstrecke System Abt, die in der Bundesrepublik befahren wird.

Alexander Ehrhard
Im Buschgewann 102
D-6900 Heidelberg 1
Tel. 06221/70 03 52

Neues aus Deutschland

Diavorträge

In Ergänzung zu den Veranstaltungen einzelner Regionalgruppen in Deutschland haben wir wie schon 1987 und 1988 auch dieses Jahr an bestimmten Orten Diavorträge durchgeführt. Diese waren teilweise auch zur Unterstützung von im Aufbau befindlichen oder neuen Regionalgruppen, wie z. B. Hamburg, Frankfurt, Stuttgart und München, gedacht. Für viele Vereinsmitglieder und Aktionäre war es die erste umfassende Darstellung der bisher geleisteten Arbeit. Die Dias lieferten auch den Beweis der Vielfalt unserer Arbeit von der

Aufarbeitung von Rollmaterial bis hin zum Fahrbetrieb, wenn auch derzeit noch mit Bauzügen. Auf diese Weise konnte mancher Interessent für Fronarbeit gewonnen werden. Dadurch, dass wir für alle Veranstaltungen auch die regionalen Eisenbahnclubs und Schweizer Vereine eingeladen haben, liessen sich viele Teilnehmer als Vereinsmitglieder oder Aktionäre für unsere Sache begeistern. Einige Freunde bestehender Regionalgruppen trugen tatkräftig zum Gelingen der Veranstaltungen bei. Die Termine und Teilnehmer waren:

24.2.89 Neu Isenburg bei Frankfurt/M. mit 160 Teilnehmern

17.3.89 Stuttgart mit 120 Teilnehmern

3.4.89 Hamburg mit 90 Teilnehmern

4.4.89 Hannover mit 60 Teilnehmern

21.4.89 München mit 130 Teilnehmern

In einem Brief vom 20.3.89 von Herrn Gert Hauber, Tiefbau-Unternehmer, Nürtingen, heisst es u.a.: «Ich habe mir die Wiederherstellung der Bergstrecke nicht annähernd so umfangreich vorgestellt und erkenne die bisherigen Vereinsleistungen voller Respekt an.» Oder Herr Dipl. Ing. Otto Seibt, Wendlingen, am 22.3.89: «Kein Kintopp-Film hätte so anregend sein können. Meine Frau und ich danken für die anregenden Stunden.» Besonders gefreut hat alle Beteiligten, dass unser Präsident Alfred Gysin mit seiner Frau am 17.3.89 in Stuttgart dabei war.

Einladungen

Und weil wir über Interessantes in Kombination von Technik und Landschaft zu berichten haben, werden wir mittlerweile auch von anderen Vereinigungen zu Vorträgen eingeladen:

– So vom Schweizerverein «Helvetia», Hamburg, zu dessen Jahres-Hauptversammlung am 14.1.89. Unser Freund Heinz Hilge hatte 75 aufmerksame Zuhörer, die sich mit besonders herzlichem Beifall für seinen interessanten Vortrag bedankten.

– Die Verkehrsfreunde Stuttgart e.V. hatten ihre 360 Mitglieder zum 15.4.89 eingeladen. Es kamen 120, denen man

gar nicht genug Dias zeigen und Informationen geben konnte. Das reichlich mitgebrachte Informationsmaterial u. a. über unsere Fronarbeit reichte nicht aus.

Veröffentlichungen

Erstmals gelang es, auch in grösseren Werkzeitschriften über den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke zu berichten, und zwar in

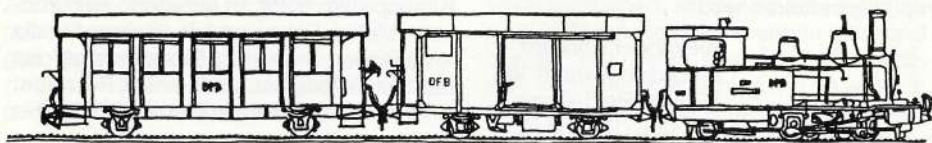
- «Farben-Post», Mitarbeiter-Zeitschrift der Farbwerke Hoechst, Uhde GmbH, Messer-Griesheim GmbH und Spinnstoff-Fabrik AG, Auflage 80 000 Exemplare, unter dem Titel «Fronarbeit am Furka-Pass». Verfasser ist unser Freund Dipl. Ing. Karl Zierau, Hofheim/Ts, der 1989 das dritte Mal als Fronarbeiter an der Furka sein wird.
- «intern», das Mitarbeiter-Magazin der Flachsglas AG, Gelsenkirchen, mit einer Auflage von 11 000 Exemplaren, unter dem Titel «Realp-Oberwald obedure, Flachsglas-Mitarbeiter leistete «Fronarbeit» in den Schweizer Bergen».

Verfasser ist unser Freund Martin Fränzing aus Dortmund.

Beide Veröffentlichungen enthielten mehrere Fotos, die den Text sehr informativ ergänzten.

Fronarbeiter 1989

Bis zum Redaktionsschluss am 22.4.89 haben sich aus Deutschland für 1989 bisher 197 Freunde als Fronarbeiter fest angemeldet. Mehr als ein Drittel von ihnen war schon 1987 oder/und 1988 dabei. Auch einige Praktikanten, d.h. Bauingenieur-Studenten von der Fachhochschule Siegen/Westf., werden im Sommer für mehrere Wochen zur Ableistung ihres Praktikums an der Bergstrecke dabei sein. Die durchschnittliche Verweildauer ist länger geworden und wird sich bestimmt positiv auf die Arbeitsproduktivität auswirken. Allen, die uns heuer wieder helfen, wünschen wir «frohes Schaffen» bei möglichst gutem Wetter sowie viele neue Eindrücke und neue Freunde. Schon heute herzlichen Dank für alle Arbeit.



Einweihungsfest «Weisshorn» am 27. August 1989 in Realp

Samstag, 26. August 1989

ab 13.00 Uhr Streckenbesichtigung der DFB für jedermann
abends Unterhaltung in der Festhalle

Sonntag, 27. August 1989

10.15 Uhr Ökumenischer Gottesdienst
anschliessend Taufe der Lok «Weisshorn»
13.00 Uhr Gemeinsames Mittagessen (zu Lasten Teilnehmer)
nachmittags Gemütliches Beisammensein



furka Bergstrecke Verein

Einweihung

der Dampflok

«Weisshorn»



in Realp Uri

Samstag, 26. August 1989

Sonntag, 27. August 1989

Tag der offenen Tür
Besichtigung unserer Anlage
Baugruppen im Einsatz
Fest mit der Gemeinde Realp
im grossen Festzelt
Einweihung der Dampflok
"Weisshorn"

Herzliche Einladung
VEREIN FURKA BERGSTRECKE

ROGER HELLER REKLAME OLTEN

Neues von der Furka

Die Steffenbachbrücke ist am Mittwoch und Donnerstag, 14. und 15. Juni, aufgerichtet worden. Die Strecke ist bis zur Brücke schneefrei. Am Dienstag, 19. Juni, ist die Diesellok aufgegleist worden.

Der Installationsplatz ist fertig eingerichtet. Es fallen die neuen Dienst- und Bauzugwagen auf.

Der «Gnagiwagen» ist auch aussen renoviert worden und trägt die nüchterne Aufschrift «Mannschaftswagen». Als Lager- und Materialwagen dient ein Postwagen

(Geschenk der PTT), der später restauriert werden soll.

Ein Dreiseiten-Kippwagen, der Aufbau stammt von einem Strassen-Lastwagen, mit eigenem Dieselmotor zur Speisung der Hebevorrichtung, ist in Dienst genommen worden. Der Unterbau eines ex Brünig ist verwendet worden. Das an einem Ende verkürzte Chassis ist mit einer abnehmbaren Zug- und Stossvorrichtung versehen, damit auch Güter auf der Schmalseite entladen werden können.

Erinnerungen an die Furka-Bergstrecke

Schriftstellerin aus Berufung, Begleiterin eines Joggers und Berglauffans, so könnte man die Verfasserin von Erlebnisbüchern rund um die Leiden und Freuden des Alltags, insbesondere um und für den gesunden Laufsport, bezeichnen. Eva-Maria von Schablowsky, sie hat auch schon einen im Mitteilungsblatt erschienen Beitrag verfasst, schrieb bereits ein Buch und doppelt nun mit einer weiteren Publikation nach. Auf ganzen zehn Seiten schildert sie ihren Aufenthalt in Gletsch, wo sie im Dienste unserer gemeinsamen Sache stand. Derweil sich ihr Mann Georg, Architekt, dem Berg-Training unterzog, schildert sie unter dem Kapitel «Was der Läufer so Urlaub nennt» ihre Erlebnisse. Die Lektüre ist hiermit herzlichst empfohlen. (ISBN 3-89124-075-9)

«Zur Strecke gebracht, Er-Fahrungen mit einem Jogger»

heisst ihr neuestes Werk, das im Meyer & Meyer Verlag erschienen ist.

Im Kurzbescrieb steht folgendes:

Die Autorin der erfolgreichen Satire «Hilfe – mein Mann läuft» beschreibt in diesem Buch in gewohnt heiterer Form, wie das Leben aussieht, wenn man seinen joggenden Partner weiterhin «laufen lassen» muss.

Man erfährt, was allgemein interessierende Reiseziele speziell dem Läufer bieten und wie man als Frau Humor und seelisches Gleichgewicht behält, auch wenn man in sportlicher Hinsicht nur diejenige ist, die den Aktiven buchstäblich «zur Strecke» bringt.

Sammelmappen

Zur Aufbewahrung unseres Mitteilungsblattes «Die Furka-Bergstrecke» liegen nunmehr Sammelmappen vor.

Der Preis beträgt Fr. 15.– inkl. Versand nach allen Orten in der Schweiz.

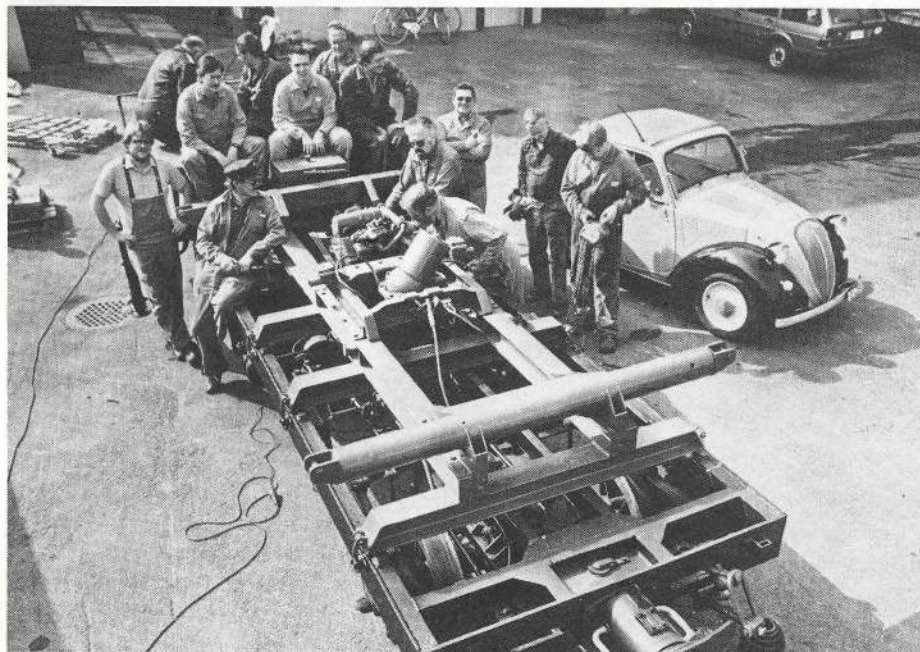
Bestellungen sind zu richten an die Materialzentrale, Zürcherstrasse 209, 8500 Frauenfeld

Wir informieren unsere «Nachbarn»

Verständlicherweise kommen nur wenige Bürger der Gemeinden im Goms, vom Grimselpass oder aus dem Urserental im Sommer an die Bergstrecke, um sich über unseren Wiederaufbau zu informieren. Es lag also nahe, zu Informationsabenden einzuladen. Im November 1988 hatten wir einen vollen Saal im «Ski-Club» in Andermatt und im zweiten Anlauf auch am Osterdienstag 1989 im «Tannenhof» in Oberwald. Unerwartete Hilfe erhielten wir durch Redaktor Tscherrig, Brig, mit einer ganzseitigen Veröffentlichung in Verbindung mit unserer Einladung zum 28. März

1989 im «Walliser Volksfreund» am 24. März. Die zahlreichen Fragen unserer Zuhörer bestätigten das zunehmende Interesse an unserer Arbeit und ein grosses Informationsbedürfnis. Unsere Zuhörer sind immer wieder erstaunt über die grosse Zahl der Fronarbeiter, die sich nicht scheuen, kostbare Urlaubswochen und oft weite und damit teure Anreisewege in Kauf zu nehmen. Es wurde in Oberwald der Wunsch geäussert, ob wir nicht im Sommer einmal eine Baustellenbesichtigung mit einem Kennenlernen von Fronarbeitern organisieren könnten.

Rollmaterialgruppe Goldau



Gruppe Goldau: Nebst der Revision der verschiedenen bereits bestehenden Bau- und Dienstwagen der DFB haben sich die Mitglieder der Baugruppe Goldau an den Aufbau eines neuen Wagens gemacht. Das Untergestell und der Rahmenaufbau des mittlerweile fertigen Dreiseiten-Kippwagens sind fertig. Foto: DFB

Versand des Mitteilungsblattes

Viermal im Jahr einen langen Abend Einsatz leisten einige Mitglieder der Sektion Aargau: Das Mitteilungsblatt wird versandfertig gemacht.

Bis zu 15 Personen kleben Adressen, couvertieren die «Ausländer». Einige Male schon ist es geschehen, dass irgendein Versandhaus oder ein sonstiger Anbieter uns mit der Beigabe eines Prospektes (und dazu der Übernahme der Portokosten) beglückt hat. Die Mehrarbeit, die dadurch entstand, dass mit der Beilage sämtliche Sendungen im Umschlag geschickt werden mussten, wurde jeweils humorvoll weggesteckt.

Unter Anleitung des Sektionspräsidenten, im Auftrag der Redaktion, wurden somit schon Hunderte von Arbeitsstunden für die Furka-Bergstrecke geleistet.

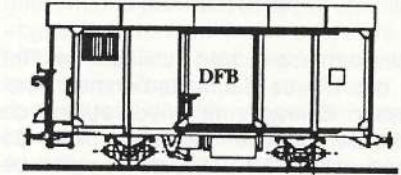
Die Adressen werden nach genauem Post-Schlüssel ausgedruckt. In zuvor bestimmten Bündeln müssen nun die Bündel versandfertig gebunden und palettiert wer-



den. Den Raum und die Bindemaschine stellt jeweils freundlicherweise die Druckerei zur Verfügung.

Da neben der harten Arbeit, die flinke Hände voraussetzt (bereits sind diejenigen, die immer dabei sind, halbe Profis), noch Platz für Gespräche über den Tisch und Spässe ist, ist die ganze Angelegenheit meistens halb so trocken wie die Luft. Rund 5000 Mitteilungsblätter werden so verpackt. Von Versand zu Versand werden es mit steigender Anzahl von Mitgliedern und Aktionären mehr. Bei einem Durchschnittsgewicht von 70 Gramm (1988) sind das immerhin 350 Kilo Papier, die umgeschlagen werden. Die ganze Auflage benötigt gegen 600 Kilo. Dieser Beitrag soll den Nichteingeweihten helfen,

zu verstehen, dass unsere Organisation mit der Mithilfe von Freiwilligen anders arbeiten kann und muss, als wenn alles an spezialisierte Unternehmen in Auftrag gegeben würde. Auch kann es durch die etwas differenzierte Arbeitsweise jeweils etwas länger dauern, bis das Mitteilungsblatt bei den Empfängern eintrifft. Den Mitstreitern bei dieser wertvollen Hintergrundarbeit gebührt der aufrichtigste Dank.



Winterarbeit

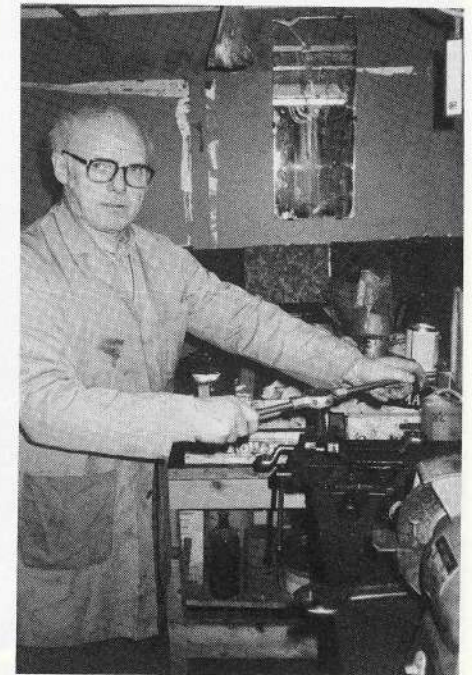
Der Wiederverwertung von gebrauchsfähigem Altmaterial kommt in unseren Aktivitäten eine grosse Bedeutung zu. Dort, wo es sich bei anderen Bahnunternehmungen aus Zeitgründen (sprich Kosten) oft nicht lohnt, liegen bei uns Fronarbeitern die Trümpfe in der Bearbeitung und Auffrischung von billig erworbener oder geschenkt erhaltener Occasionsware. Dort, wo wir Fronarbeit sagen und schreiben, steckt schlussendlich ein einzelner mit grossem Engagement dahinter:

Franz Gretener aus Hünenberg ZG hat seit Abschluss der Bausaison 1988 bei sich zu Hause bis heute gegen 2000 Hakenbolzengarnituren (Gewicht: etwa 1000 kg) revidiert, komplettiert, geschmiert – kurz – in einbaufertigen Zustand versetzt. Die Teile werden aussortiert, Verunreinigungen mit der rotierenden Stahlbürste behandelt und schlechtgängige Gewinde mit der Filiere oder mit dem Gewindebohrer nachgeschnitten.

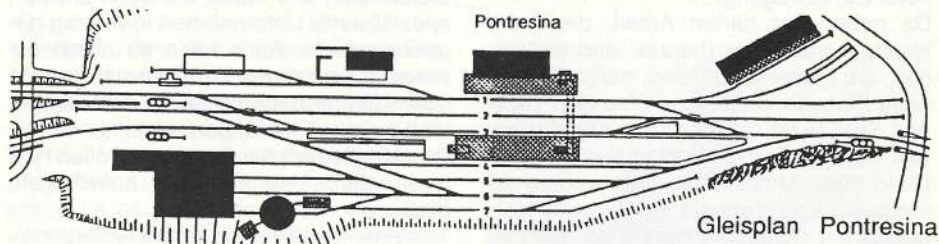
Vom materiellen Aufwand her sehr gering, vom zeitlichen Aufwand her sehr gross

und von der finanziellen Ersparnis her (etwa Fr. 1.90/St.) überwältigend. Danke, Franz!

mw



Die erste Drehscheibe der DFB



Gewissermassen zum Jubiläum der RhB hat uns dieses Bahnunternehmen einen grossen Beitrag zum Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke geleistet. Als Geschenk ist der DFB AG die komplett betriebstüchtige, 14 Meter Durchmesser aufweisende Lokomotivdrehscheibenanlage vom Depot Pontresina überlassen worden.

Das «Nach-Hause-Bringen» des gewichtigen Geschenkes war dann allerdings

Sache der DFB AG, inklusive die Demontage der gesamten Anlage in Pontresina. So reisten denn am Freitag, 26. Mai 1989, 26 Männer und drei Frauen aus allen möglichen Destinationen nach Pontresina. Nach einem gemeinsamen Imbiss wurde die Arbeit um 19.30 Uhr aufgenommen und die Abdeckung der Drehscheibe Stück für Stück gelöst. Die Teile wurden systematisch auf bereitstehende Güterwagen verladen. Harte und konzentrierte



Die abgedeckte Drehscheibe vor dem Depot Pontresina

Foto: DFB

Arbeit im Team forderte das Lösen und Ausheben der Seitenträger, des Laufwerkes und des Schienenkreises der Drehscheibenanlage. Um Mitternacht ruhte der schwere Brückenträger allein in der Grube und harpte der kommenden Dinge. Nun war aber auch Zeit, das feine Nachessen – zubereitet von den mitgereisten Frauen mit Verstärkung – im bereitstehenden Rottenwagen der RhB einzunehmen. Bei empfindlicher Nachtkälte draussen kam sofort eine ausgezeichnete Stimmung im warmen Rottenwagen auf.

Um 01.00 Uhr war dann die Stunde des Pneukrans der Firma Lazzarini. Eine Reihe komplizierter Manöver zwischen den engen Fahrleitungsanlagen (natürlich ausgeschaltet) führten zu einer abgestützten Kranposition. Mit hoch ausgefahrenem Ausleger und dreifachem Seilgeschirr konnte die Drehscheibenbrücke angehängt werden. Alles wurde kontrolliert und dann das Zeichen zum Abheben gegeben. Mit maximaler Zugkraft rührte sich die Brücke keinen Millimeter. Nun war gu-

ter Rat teuer. Ist die Brücke zu schwer (mangels Planunterlagen wurde sie auf 12 Tonnen berechnet) oder war sie etwa mit dem zentralen Königszapfen verschraubt? Die Kontrollen an allen Punkten ergaben, dass die Brücke lose aufliegen musste. Bei einem Hebeversuch konnte die Brücke vertikal bewegt werden. Somit war klar, dass mit höherer Zugkraft gearbeitet werden musste. Eine nähere Position musste nun zwischen den Fahrleitungen gesucht und der Kran in die Grube hinein abgestützt werden. Nach erneutem Anhängen und erst zaghaftem, dann vehementerem Zugversuch erwarteten alle den entscheidenden Augenblick und – heureka! – die Brücke erhob sich sanft aus der Grube. Die Lastanzeige gab 13 Tonnen an.

Mittlerweile war 6 Uhr morgens, die Fahrleitungen mussten wieder eingeschaltet werden, und bis 9.00 Uhr mussten wir mit erstellter Verladeordnung abfahrtsbereit sein. Rasch wurde nun gearbeitet, die Brücke provisorisch verladen und mit der

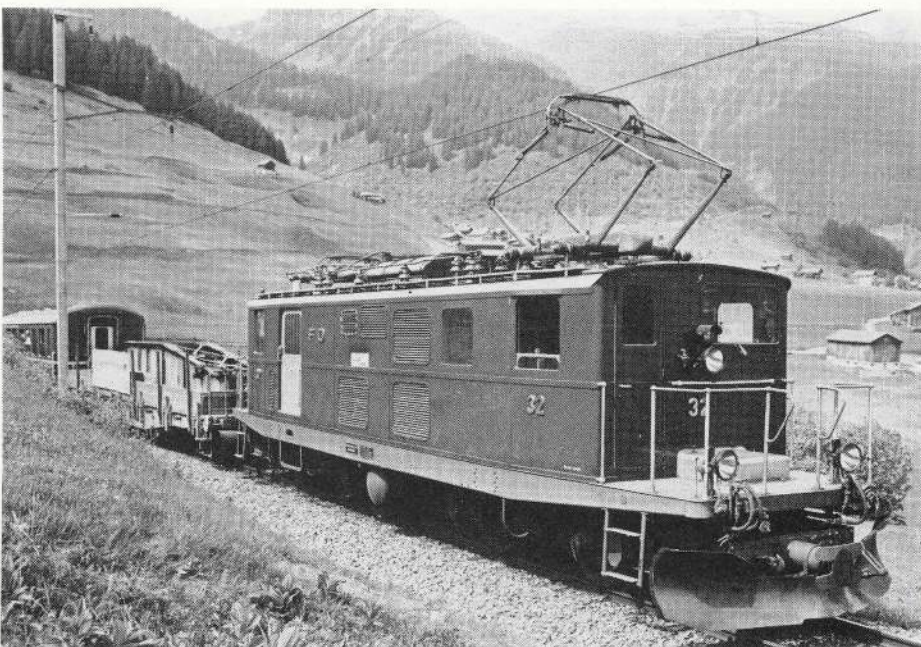


Harte Arbeit leisteten die Freiwilligen die ganze Nacht hindurch.

Foto: DFB



«Unser» Extrazug mit Ge 6/6 I, Umbau-B der RhB, Rw der FO, einem AB der RhB und – nicht sichtbar – der FO Rw-v am 27. Mai 1989 bei Illanz



Ab Disentis mit der FO HGe 4/4 I 32, dahinter FO Rw-v und der AB der RhB. Nicht sichtbar hier der nachfolgende Rw

bereitstehenden Diesellok durch das Bahnhofgelände auf den fahrleitunglosen Freiverladeplatz verschoben. Alles wurde noch aufgeräumt. Nach erfolgter Ladeinspektion durch den Visiteur (der Brückenträger wurde mittlerweile definitiv und zur Erreichung einer bestmöglichen stabilen Lage umgekehrt verladen) fuhren wir mit unserem Dienstzug, bestehend aus je einem Rw und Rw-v der FO und einem AB der RhB, nach Samedan. Dort wurden wir an den Glacier-Express angekuppelt, und buchstäblich im Schnellzugstempo ging es den Albula nach Reichenau hinunter.

In Reichenau erwarteten uns die Gründer der VFB-Sektion «Grischuna», um unsere Fahrt bis nach Disentis mitzumachen. In neuer Zugsformation, diesmal mit dem RhB-Krokodil Nr. 417, erreichten wir Disentis.

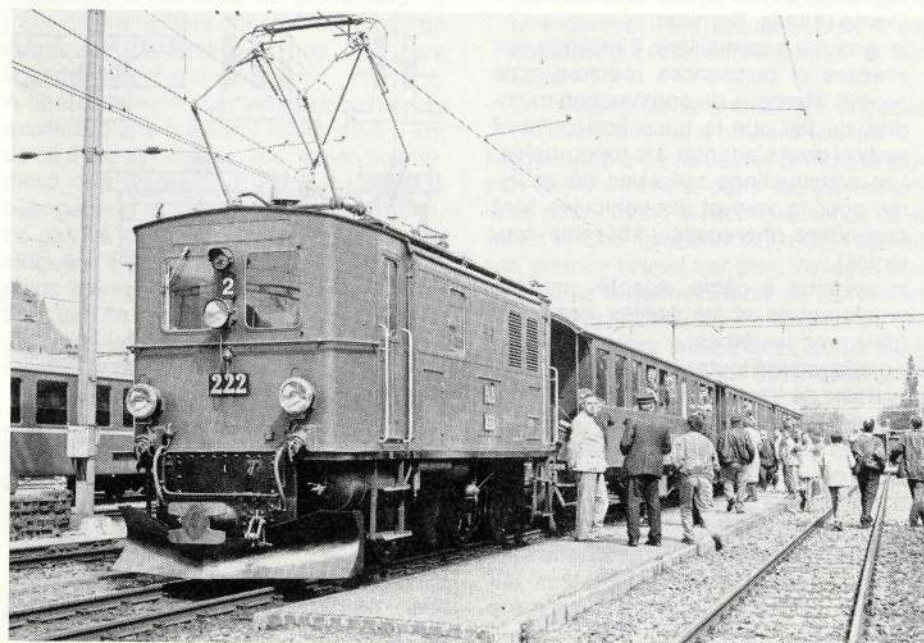
Planmässig konnte mit der FO-Lok HG 4/4 Nr. 32 der Oberalp pass bezwungen werden, und mit «rauchenden» Bremszähnen erreichten wir Andermatt. Eine Diesellok verschob den Dienstzug der DFB nach

Hospental, dem Zielpunkt unseres zweitägigen Programms. Bei einem Fondueplausch, nun wieder im DFB-Rottenwagen in Realp, konnte ein erfolgreicher Nachteinsatz gefeiert werden. Ein beeindruckendes Teamwork der schlagkräftigen Berner Crew (VFB-Sektion Bern), verstärkt mit Männern aus der Ostschweiz und sogar aus der Bundesrepublik, erbrachte diese fantastische Leistung. Nicht zu vergessen die Damen, die uns mit einem «rollenden» Menüplan versorgt haben und ebenfalls 24 Stunden am Stück auf den Beinen waren.

Allen gilt ein herzliches Dankeschön der DFB, mit der Hoffnung auf ein baldiges «nächstes Mal». Abschliessend dankt die DFB auch den beiden «Nachbarbahnen» RhB und FO für die gute Zusammenarbeit und das elegante Überführen des DFB-Zuges ab Pontresina bis Hospental.

Bereits in diesem Jahr soll die ehemalige Drehscheibe von Pontresina in Realp vor dem neuen Depot der DFB in Betrieb genommen werden.

Ralph Schorno



Sonderzug Landquart–Chur für den VFB am 22. April 1989

Foto: DFB

«Lorsque le chemin de fer montre les dents»

4^e partie

bhs. Au début de cette série qui débuta dans le bulletin 1/88, l'auteur E. Otz traita des systèmes de crémaillères les plus fréquemment utilisés en Suisse. Des considérations de disposition et de place limitée ont engendré quelques insuffisances et inexactitudes. A cet égard l'esquisse de la crémaillère de Riggenbach page 17, 1/88 représente en fait le système amélioré Klose/Bissinger comme utilisé sur la ligne du SGA (Chemin de fer Appenzellois). Comment est-on arrivé à ces différents systèmes, pourquoi et comment est-on parvenu à mettre au point ces différentes techniques?

Pour les lignes ferroviaires de montagne, on peut dire que 3 différents systèmes se sont développés plus au moins parallèlement:

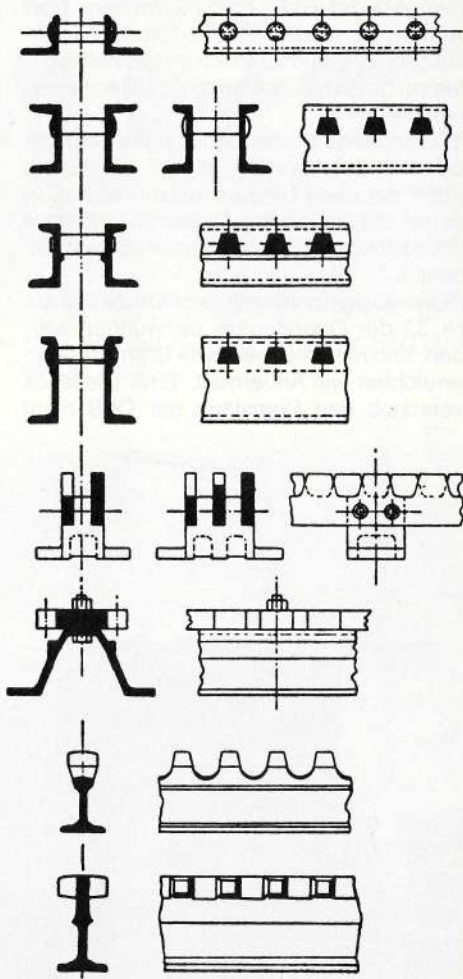
- le système à adhésion: il permet de renoncer à la crémaillère, mais entraîne des coûts de construction relativement élevés (Albula, Bernina).
- le système à crémaillère: il implique des vitesses et puissances réduites mais permet des coûts de construction moindres du fait que le tracé horizontal et vertical peut s'adapter à la topographie. Les constructions spéciales nécessaires pour la voie et les véhicules sont cependant onéreuses (différents systèmes).
- le système à câble: adapté pour les trajets courts et les pentes continues (différents systèmes).

Sur pratiquement toutes les lignes alpines, le système de traction le plus approprié fut l'objet de débats nourris. Depuis lors, tous les systèmes ont fait leurs preuves, et depuis l'époque de la mise en service, très peu de modifications ont été apportées aux systèmes originaux.

Le réseau suisse présente différents systèmes de crémaillères. Ils ont tous fait leurs preuves et aucun système n'a été modifié depuis sa mise en service. Dans l'ordre chronologique, les détenteurs de

patente se nomment: Riggenbach, Abt, Strub, Locher.

Bien entendu les considérations ci-dessus s'appliquent par extension à des li-



Systèmes de crémaillères, de haut en bas: Marsh, Riggenbach, Bissinger-Klose, fabrique de machines de Berne/ von Roll, Abt, Locher, Strub, Peter

gnes de montage de l'Inde, de l'Asie et de l'Amérique du Sud. La description de spécificités techniques des chemins de fer exotiques par rapport à l'original dépasserait toutefois le cadre de cet article. Commençons par considérer les systèmes principaux (voir aussi bulletin 1/87, page 15 et ss.), les choix de système et leur utilisation, en particulier par comparaison avec le système Abt de la section sommitale de la Furka.

La crémaillère de Riggenbach

La crémaillère de l'ingénieur Riggenbach, de par sa construction massive, peut être qualifiée de particulièrement robuste, mais par contre pratiquement pas flexible dans les plans horizontaux et verticaux (au contraire du rail ordinaire). En conséquence, les éléments de crémaillère doivent être fabriqués avec exactitude selon les rayons prescrits. En vue d'éviter une multiplicité d'éléments de crémaillère, le tracé de crémaillère doit tenir compte d'un nombre d'éléments-type que l'on aura volontairement restreint.

A titre d'exemple, sur les tronçons à crémaillère d'une longueur totale de 9,3 km de la ligne du Brünig, on trouve uniquement des éléments rectilignes et courbés, gauche et droite, à rayon de 120 m. Le pas de crémaillère est de 100 mm, la longueur d'un élément 3198 mm et son poids 285 kg.

Bien que ne requérant que 3 types de crémaillères de base, 12 sont en fait nécessaires, du fait que des éléments droits (et

en effet des éléments courbés si requis) nécessitent des adaptations constructives au point de jonction des tronçons à adhésion, en ligne, dans les gares ou sur les ponts.

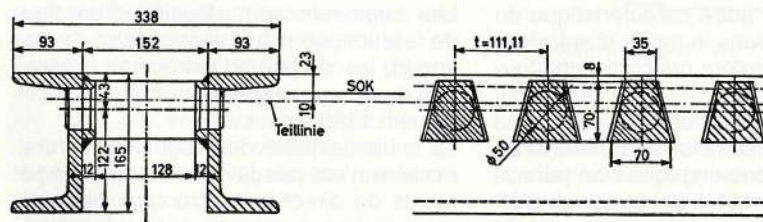
Les crémaillères installées à l'origine, en 1888, existent encore dans une large mesure à l'heure actuelle. Chutes de pierre, usure, déraillements, etc. nécessitent des interventions, mais les tronçons endommagés sont démontés et acheminés aux ateliers du dépôt de Meiringen où il sont réparés et remis en place ensuite.

L'unique destruction importante s'est produite lors d'un éboulement à Giswil le 8 Septembre 1986. Les 300 m détruits ont cependant pu être fournis par le fabricant d'origine, la maison von Roll, en l'espace de quelques mois.

Au cours des 100 dernières années, trois adaptations principales ont été effectuées:

- Les rails ont pu être soudés, malgré le faible rayon de 120 m, grâce à la grande rigidité latérale de la crémaillère.
- Les joints de crémaillère originaux ont été remplacés au début de cette décennie par une liaison bi-écisse. Par ce changement, les charges d'entretien courant ont été sensiblement abaissées.
- La denture de la crémaillère originale est rivée; elle est à présent soudée.

Riggenbach a dû se battre, comme la plupart des inventeurs, dans ses jeunes années pour obtenir la reconnaissance de la valeur de son invention. En 1863, il obtint son premier brevet français. Voyages aux Etats-Unis et confrontation, où son brevet (1858) trouva sa première application sur la ligne du Mont Washington, sur la base d'un brevet Marsh 1866-69. Une commu-



Crémaillère Riggenbach pour effort de 18 tonnes

nication aux cercles concernés n'a pas pu être retracée, il est cependant possible que Marsh n'ait rien su de Riggenbach et inversement.

Riggenbach proposait toutefois une denture à profil à développante alors que Marsh se satisfaisait de barreaux ronds. Des compte-rendus récents font état d'un tracé et d'une superstructure inchangée par rapport à l'origine. Cette ligne du Mont Washington dégagerait une impression de provisoire, bien que la sécurité d'exploitation soit garantie.

Riggenbach fut obligé, lors de sa première réalisation, la ligne au profit de la carrière d'Ostermundigen, de se satisfaire également de barreaux ronds par suite de manque de profilés plats.

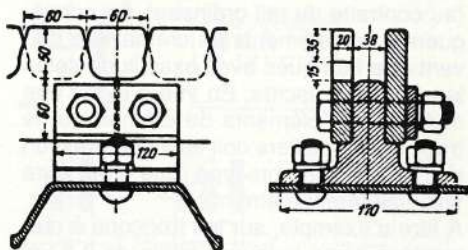
La crémaillère de Roman Abt

Le système Abt, dans ses principales applications sur les lignes du FO/BVZ/DFB, à 2 barreaux, peut être également vu en exécution à une barre dans le domaine des gares de l'AL ou de BVB. Le chemin de fer du Schafberg, en Autriche, utilise le barreau unique jusqu'à 80%, deux barreaux au-delà. L'ingénieur Roman Abt a également utilisé l'exécution à trois barreaux (chemin de fer transandin, Argentine, 1890-99). Sa première réalisation en 1893, à un barreau du fait des sollicitations relativement faibles, fut la ligne du Mont Salève près de Genève.

L'avantage du système Abt à 2 barreaux est qu'à tout instant 2 couronnes dentées sont engagées, ce qui n'implique pas de conséquence grave en cas de rupture d'une dent. Une autre caractéristique du système réside dans le mode d'entraînement de l'engin moteur qui comprend toujours 2 dents par couronne dentée ce qui représente une contribution importante à la sécurité de l'ensemble. Quatre dents au minimum sont donc engagées en permanence, ce qui permet la transmission d'efforts de traction importants. Du point de vue confort également, la répartition de

l'effort sur deux couronnes dentées par roue permet un engrenement plus doux. La crémaillère proprement dite est constituée de profils plats, moulés, forgés ou laminés, dont l'épaisseur dépend des contraintes, bien que la plupart des compagnies aient opté pour l'épaisseur constante sur toute la longueur.

La hauteur de la crémaillère est normalisée, de même le pas de 120 mm. La crémaillère est fixée sur les traverses au moyen de brides adéquates en particulier de part et d'autre des joints. Elle est décalée d'une distance de traverse par rapport aux joints de voie et les 2 barreaux décalés d'un demi pas l'un par rapport à l'autre. Les dents sont soit fraisées, soit forgées. Les crémaillères de la ligne sommitale de la Furka ont été fabriquées en 1912-1914 comme encore indiqué sur leur surface.



Crémaillère Abt avec semelle d'appui pour 2 barreaux

La longueur des éléments droits de crémaillère est dans la règle de 2280 mm, mais 2040 mm au droit des joints de rail, l'espacement de traverse étant resserré à cet endroit. L'épaisseur de crémaillère est de 25 mm quoique la presque totalité a été remplacée par de la crémaillère de 33 mm. Les segments sont décalés d'un tiers de leur longueur (un espacement de traverse), les sections d'extrémités présentent donc une longueur de 680, respectivement 1360 mm.

La faible flexibilité des segments de crémaillère n'est pas favorable aux changements de direction horizontaux ou verticaux; une pose soignée de la voie est nécessaire. Les segments sont réversibles,

chaque face des dents peut donc être sollicitée successivement. La masse d'un segment est seulement de 47,5 kg (16 kg/m), la masse d'un mètre de voie à crémaillère est de 151 kg avec traverses acier. Le chemin de fer Aigle-Leysin utilise la même crémaillère avec marquage BFD. Les crémaillères du BVZ sont 5 mm plus basses que celles du FO et de la ligne sommitale de la DFB. L'échange de matériel roulant est cependant possible, mais pas inconditionnellement, la rampe maximale du FO étant de 110% et celle du BVZ 125%.

Dans le cadre de la réalisation de matériels modernes (locomotives HGe 4/4 II), une adaptation de la crémaillère BVZ à celle du FO a été décidée. Sur les tronçons neufs et lors du renouvellement des superstructures, la crémaillère du BVZ sera rehaussée de 5 mm. La géométrie d'engrenement devant être conservée, les roues dentées du matériel roulant doivent donc être retouchées.

Les systèmes et développements préconisés par Abt constituent le premier système de voies complet, c'est-à-dire qu'il introduisit également les branchements, les aiguilles. Riggenbach ne l'avait pas fait et ce n'est que bien plus tard que le Vitznau-Rigi fut pourvu de branchements. Le système de voie Abt fut également utilisé lors de la réalisation de la ligne du Brünig.

Le système Strub

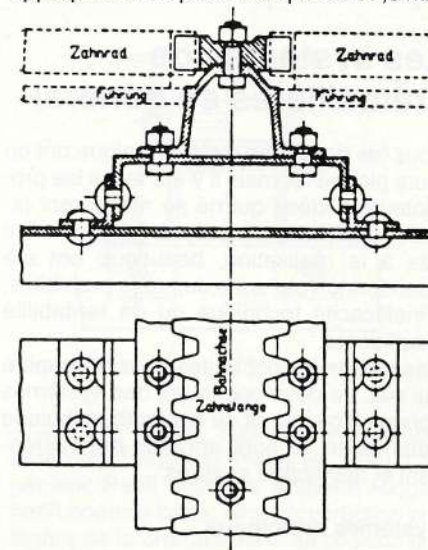
La crémaillère Strub est une crémaillère à denture large, désignée aussi «Breitfuss» ou «Goliath». La denture est constituée de dents coniques fraisées. Strub voulait par cela éviter certains inconvénients des autres systèmes et particulièrement l'utilisation de crochets de sécurité ou de pinces, également pour le passage sur aiguilles. Ces pinces devaient empêcher un éventuel soulèvement ou déplacement latéral du véhicule et également servir de frein de secours.

Cette crémaillère est robuste et réclame peu de réparations puisqu'elle est consti-

tuée d'un seul élément. La semelle et l'âme sont identiques à celle du rail normal ce qui implique les mêmes dispositifs de fixation. Un seul type de vis est requis pour leur fixation. Cette crémaillère est réversible et elle peut être cintrée, à l'état fini, pour n'importe quel rayon.

Le système de crémaillère de Locher

Le système Locher occupe le domaine particulier des fortes pentes. Pour des lignes présentant des rampes supérieures à 300% cette crémaillère à denture latérale, horizontale, convient parfaitement. A titre d'exemple, le chemin de fer du Pilate avec 480%: la crémaillère est fixée sur un rail Vautrin qui s'appuie lui-même sur les traverses par l'intermédiaire de semelles appropriées. Le pas n'est que de 87,5 mm.



Crémaillère Locher du chemin de fer du Pilate

La crémaillère est épaisse de 40 mm et fabriquée en différentes longueurs. La disposition horizontale des roues dentées élimine le risque de soulèvement de celles-ci et par-là celui du véhicule. Une sécurité supplémentaire consiste en un disque soli-

daire de la roue dentée et qui s'engage en dessous de la crémaillère, dans une aînière, empêchant ainsi le soulèvement éventuel. Théoriquement le système pourrait convenir pour des inclinaisons allant jusqu'à la verticale et en outre, le rail n'ayant qu'une fonction porteuse, les boudins de roue pourraient être supprimés. La crémaillère a donc 3 fonctions: appui pour la propulsion, entrave au soulèvement et guidage latéral. En quelque sorte on pourrait affirmer que Locher fut l'inventeur d'un système monorail...

Le seul projet réalisé est le chemin de fer du Pilate. Les investissements financiers très importants de même que le problème pas vraiment résolu des embranchements (segment à déplacement transversal, segment rotatif selon un axe horizontal) ont fait se reporter la préférence sur le système à câble aérien (téléphérique), bien moins onéreux.

Les systèmes de crémaillères en général

Tous les domaines de la technique ont eu leurs pionniers, mais il y eut aussi les promoteurs d'idées qui ne se réalisèrent jamais. Beaucoup de projets ne parvinrent pas à la réalisation, beaucoup ont été abandonnés par suite de coûts prohibitifs, d'inefficacité technique ou de rentabilité insuffisante.

Ces projets-là sont traités dans le chapitre qui suit. Le développement des systèmes connus à ce jour et du contexte technique dans lequel ils sont apparus est intéressant et développé ci-après:

Systèmes principaux

- Niklaus Riggenschach, carrière d'Ostermundigen, 1870/71 (système Marsh). Première application: Vitznau-Rigi 1871. Premier développement (retouches) de Dr. Carl Culmann, Otto Grüniger et Plattner, plus tard Klose et Bissinger. Nombreuses applications.
- Roman Abt, Harzbahn 1884, Blankenburg-Tanne 1886

- Eduard Locher, uniquement Pilate 1887
- Emil Viktor Strub, Jungfraubahn 1886, système Breiffuss/Goliath à denture fraisée.

Le développement des systèmes

– Richard Trevithick, Leeds, Grande-Bretagne, 1802 (1804), a imaginé des roues cloutées roulant sur des planches pour augmenter l'adhérence de wagons d'une mine de charbon.

– John Blenkinsop/Matthäus Murray, 1811 (1812), Grande-Bretagne, parcours Leeds-Middleton (mine de charbon), ont imaginé des saillies à l'extérieur des rails dans lesquelles une roue dentée très primitive s'engrenait.

– Emor Rumber, USA, 1831. Des rails de roulement intérieurs soulevaient la locomotive sur le tronçon à crémaillère. L'axe d'entraînement était pourvu de 4 roues, 2 extérieures porteuses et motrices par adhésion, 2 intérieures porteuses uniquement. Une roue dentée engagée sur le même axe assurait l'avancement sur tronçon à crémaillère. Les wagons n'étaient pourvus que de roues qui roulaient sur la voie intérieure. Ce principe n'a été utilisé qu'une seule fois; Roman Abt l'utilisera dans la carrière de Laufon. Ce système a été décrit par Riggenschach dans la littérature spécialisée, il était en effet le précurseur de la crémaillère «en échelle».

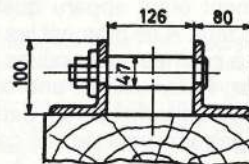
– Cathcart, 1847, crémaillère à barreaux ronds, d'environ 100 mm de large, exécuté pour le chemin de fer Madison-Indianapolis.

– William Hoyt, 1845, identique au système Cathcart.

– Grassi, inventeur italien d'un système d'entraînement à vis, 1857, prenant appui sur une barre ad hoc entre les rails constituée de segments de barreaux de fer plat. Ce système était prévu pour une ligne à Ceylan (Sri Lanka). Un précurseur oublié du système Wetli.

– Sylvester Marsh, USA, inventa en 1858 une crémaillère en échelle constituée de deux cornières parallèles reliées entre-elles par des barreaux ronds espacés de

100 mm. Ce système fut utilisé, dès 1866, sur le ligne du Mont-Washington en Philadelphie, USA (fonctionne encore occasionnellement!).



Crémaillère Marsh, carrière d'Ostermundigen

– John B. Fell, 1868, roues à adhésion horizontales s'appuyant sur un barreau au centre des voies, surélevé par rapport au plan de roulement. Les roues étaient pressées contre le barreau au moyen de ressorts, air comprimé ou vapeur. Le système à été utilisé au Mont-Cenis dans les années 1868 à 71.

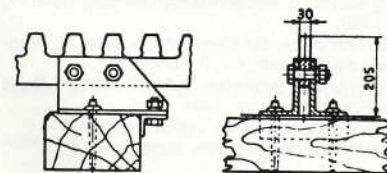
– Nairn, 1871, patente de locomotive munie de roues crantées sur voie rainurée.

– Köstlin, 1873, système Fell modifié, rail en bois avec rouleaux.

– Rigger, identique à Fell, mais l'intérieur de la voie de roulement est utilisé comme surface adhérente.

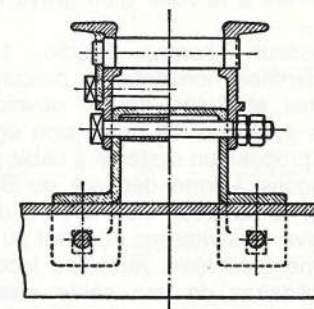
– Alexander, identique à Fell, mais roues d'entraînement verticales, l'une derrière l'autre.

– Graf Telfener réalisa son invention au chemin de fer de Vallombrosa, province de Florence, Italie. Crémaillère peu onéreuse constituée de deux cornières renforcées avec un barreau plat, le tout rivé ensemble. La crémaillère von Roll, la plus utilisée aujourd'hui sur les voies industrielles, dérive de ce système.



Crémaillère à un seul barreau

– Bissinger/Klose. Le système Riggenschach était incontestablement le système le plus au point avant Abt. Des améliorations étaient cependant encore possibles comme l'ont encore proposé et réalisé les ingénieurs Klose et Bissinger de la fabrique de machines Esslingen. Les barres parallèles reçurent une protubérance venue de laminage empêchant la rotation des barreaux constituant la denture. De plus, la solidarisation de l'ensemble impliquait des perçages transversaux circulaires et non plus des ouvertures avec un plat laborieusement fraisé au painçonné. La denture était dès lors fixée au moyen de boulons normaux et non plus rivée. La crémaillère fut également surélevée par l'intermédiaire de supports adéquates. La conception des aiguilles en fut facilitée. Les premières applications furent le Höllenthalbahn en 1886 et le chemin de fer St-Gall-Gais-Appenzell (SGA).



Crémaillère Klose du St-Gall-Gais

– A. Pauli, 1889, système Riggenschach amélioré, Schynige Platte en 1890. L'ingénieur Pauli utilise le système Riggenschach comme base. Une construction plus légère de la crémaillère et sa position plus élevée par rapport à la voie de roulement sont les deux caractéristiques principales qui permettent également une réalisation plus aisée des aiguillages. Dans les zones de gares et au passage d'aiguilles, la crémaillère est disposée comme celle de Strub, avec segments mobiles passant par-dessus le rail de roulement. Les réalisations les plus connues sont celles des

chemins de fer de la Schynige Platte 1890 et celui de Wengernalp.

– Busse, système à vis ou système Grassi amélioré. Les systèmes à vis, par suite de leur lourdeur et l'usure rapide, ne purent s'imposer face à d'autres systèmes déjà introduits et éprouvés.

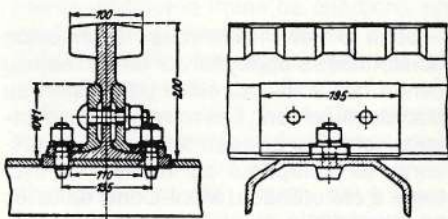
– Kaspar Wetli publia en 1869 sa contribution «Éléments d'un nouveau système de locomotive pour chemin de fer de montagne». Au lieu d'une crémaillère, il suggéra des appuis entre les rails constitués de chevrons à 40–50°. Ces chevrons étaient espacés de 1,6 m environ. La roue de la locomotive était constituée d'un rouleau à la périphérie duquel étaient fixés deux chevrons cintrés, correspondants aux chevrons de la voie et qui «s'engrènaient» entre eux. Le système a été essayé à titre expérimental sur le Südostbahn et sur le tronçon de Wädenswil à Einsiedeln en 1874. Après des débuts encourageants les essais furent cependant abandonnés à la suite d'un grave accident.

– Professeur Thomas Agudio, 1876, roues dentées horizontales, précurseur de Locher et Peter. Agudio développa d'autres systèmes de propulsion également. Il proposa un système à câble pour les tronçons à forte déclivité du Saint-Gothard, le tambour était à bord de la locomotive. Les vitesses auraient pu être relativement élevées, mais les locomotives solidaires de leur câble auraient été obligés à des changements répétés de locomotives...

– Système Hanscotte, construction française peu connue avec rail central à frottement pour augmentation de l'adhésion, analogue au système Fell plus ancien, avec cependant une roue d'entraînement à surface cannelée appuyée par pression de vapeur contre le rail (variante avec revêtement caoutchouc dur proposée). Les bailleurs de fonds français pour la ligne de la Furka avaient proposé ce système. Les responsables de l'époque de l'armée suisse s'opposèrent cependant à son implantation. Un cas spécial est constitué par le chemin de fer Chamonix–Vallorcine. Cette ligne présente des rampes

allant jusqu'à 90‰ franchies en adhésion pure, mais elle est néanmoins pourvue de rail Hanscotte pour les besoins du freinage complémentaire.

– Peter, jamais utilisé en Suisse, ce développement étant apparu quelques années trop tard. A ce moment les systèmes à câbles à cabines suspendues prenaient leur essor. Peter utilisait une crémaillère semblable à celle de Locher, avec denture fraisée dans un profil de rail conventionnel. Des pinces identiques à celles de Strub assuraient la sécurité contre le soulèvement.



Crémaillère à denture latérale Peter

– Von Roll. Graf Telfener utilisait déjà une crémaillère simple constituée d'un barreau rectangulaire denté. Abt développa plus tard une exécution améliorée. L'ingénieur Pauli, directeur de la fabrique de machines de Berne, plus tard von Roll, développa la crémaillère à barreaux, patente propriété de von Roll. Des exemples de ce développement sont le Dolder-Bahn à Zurich et Lyon–Croix-Rousse en France.

Sources:

- Georg Meyer, Eisenbahn-Maschinenbau, Band IV, env. 1880
- Die Geheimnisse der Eisenbahn, Kapitel IV, Bergbahnen der Schweiz, Dir. P. Schneller
- Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Kapitel I, Band 5, Dr. Roland Zehntner, 1964
- Zahnradbahnen der Welt, Walter Hefti, 1971
- Musée Suisse de transports, Lucerne

Traduction:

Yves Muller, La Conversion

Bestelltalon für Verkaufsartikel

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld
Lieferung mit Rechnung, Mindestbestellwert Fr. 10.–, zuzüglich Versandkosten

Bücher

.... «Das grosse Buch der FO»*, Seidel, Dumjahn-Verlag	à Fr. 128.—	_____
.... «Glacier-Express» deutsch	à Fr. 29.80	_____
.... H.E. Rübsamen englisch	à Fr. 34.80	_____
.... «Geschichte des Landes um die Furka», H. Kreuzer	à Fr. 27.50	_____
.... «Furka-Oberalp», Schweers + Wall 1989	à Fr. 62.50	_____
.... Faltbeilage zu «Das Grosse Buch der FO»	à Fr. 15.—	_____

Postkarten-Sets

.... Nr. 2 Innerschweiz*	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 3 Bern/MOB*	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 4 Westschweiz*	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 7 Ostschweiz*	à Fr. 5.—	_____
.... Nr. 8 Alpenpost*	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 10 Furka-Bergstrecke	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 11 FO	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 12 Glacier-Express	à Fr. 10.—	_____
.... Nr. 13 Dampflokomotiven	à Fr. 10.—	_____
.... Leutwyler FO I*	à Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO II*	à Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO III	à Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO IV	à Fr. 11.—	_____

Diverses

.... Puzzle (2 Motive)*	à Fr. 15.—	_____
.... Kleber (Signet VFB)	à Fr. 2.—	_____
.... Faserschreiber-Set (4 Stück)	à Fr. 5.—	_____
.... Feuerzeug mit Signet	à Fr. 2.—	_____
.... Brustbeutel (für Ausweise usw.)	à Fr. 12.—	_____
.... Einkaufstasche	à Fr. 6.—	_____
.... Vereinsabzeichen zum Anstecken	à Fr. 5.—	_____
.... Stickabzeichen zum Aufnähen, 6×10 cm	à Fr. 6.—	_____
.... Flaschenöffner (Kellnermesser)	à Fr. 5.—	_____
.... Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er Pack	à Fr. 15.—	_____
.... Wein in 7-er-Flaschen, Versand nur in der Schweiz:		
.... Fendant Karton zu 12 Flaschen	à Fr. 130.—	_____
.... Dôle Karton zu 12 Flaschen	à Fr. 140.—	_____
.... bei Abnahme von mind. 2 Kartons Fr. 10.– Rabatt pro Karton		

Bekleidung

.... T-Shirt mit Signet, Grösse		
Grössen: Erwachsene S/M/L/XL/XXL	à Fr. 15.—	_____
Kinder 128/140/152	à Fr. 13.—	_____
.... Pullover mit Signet, Grösse	à Fr. 29.—	_____
Grössen: Erwachsene S/M/L/XL/XXL		
.... Regenjacke (nur eine Grösse), Plastik	à Fr. 20.—	_____

Video

.... «Glacier-Express», VHS, 60 Min.	à Fr. 99.—	_____
--------------------------------------	------------	-------

* = solange Vorrat reicht

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Schienenkreuzfahrt Schweiz

16.–23. September 1989

Bahnreise 1. Klasse auf den schönsten Strecken der Schweiz

Auszug aus dem Reiseprogramm:

Region Genfersee mit Montreux und Auffahrt auf die Rochers-de-Naye mit der Zahnradbahn, Lötschberg Nord- und Südrampe, Centovalli-Bahn mit Locarno und Lago Maggiore, Panoramic-Express vom Thunersee zum Genfersee, Ausflug nach Chamonix mit Auffahrt auf den Mont Blanc, Glacier-Express Chur–Brig, Jura-Bahn Bielersee, Besuch in Zermatt mit Auffahrt zum Gornergrat u. a.

Grosses Rahmenprogramm:

Depot-Besichtigung der Furka-Oberalp-Bahn in Brig, Weinprobe mit Vesper in einem Weinkeller im Rhonetal, Stadtführung in Brig u. a.

Leistungen:

Vom ersten bis zum letzten Tag Bahnfahrt 1. Klasse, 7× Übernachtung, teilweise Halbpension, Depot-Besichtigung, Besuch im Weinkeller, Gepäcktransfer, Reiseleitung.

Gesamtpreis ab Heilbronn/Mannheim:

DM 1220,- pro Person im Doppelzimmer mit Dusche/WC

DM 100,- Zuschlag für Einzelzimmer

Fordern Sie das **ausführliche Reiseprogramm** gegen DM 1,- in Briefmarken an.

Veranstalter: **Heilbronner Eisenbahnmarkt**
Hebelstrasse 9, D-6921 Hüffenhardt

Tauschverbindung

Werner Fritzsche, Elsterwerdaer Strasse 12, DDR-8036 Dresden, sucht auf diesem Wege **Tauschpartner** zu finden.

Als Eisenbahnfan und begeisterter Sammler von Ansichtskarten mit Lokomotiven ist Werner Fritzsche in der Lage, neben **Ansichtskarten** aus der DDR auch farbige **Lok-Poster** und **Fahrpläne** der Deutschen Reichsbahn zum Tausch anzubieten.

Frauenfelder Frühjahrsmesse

Diese Messe darf als voller Erfolg bezeichnet werden. Mitgeholfen hat auch die sehr starke Unterstützung durch die Messeleitung, welche unsern Stand in allen Pressepublikationen als **SONDERSCHAU** bezeichnete, was zu einer vermehrten Beachtung verhalf. Aus diesem Grunde erfolgte auch eine etwa 15minütige Sendung am Lokalfernsehen, was noch am gleichen Tag zu mindestens einer Beitrittserklärung geführt hat.

Bis heute sind bei mir direkt eingegangen bzw. weiss ich von 7 Aktienzeichnungen und 23 Beitrittserklärungen.

Anlässlich der Messeeröffnung konnte ich auch ein kurzes Gespräch mit dem Messe-

boss der Winterthurer Messe führen, welche im November an 10 Tagen stattfindet. Nach Rücksprache mit dem Präsidenten der Sektion Zürich werde ich nun diese persönliche Bekanntschaft dazu benutzen, zu versuchen, an dieser Messe ebenfalls einen Stand zu erhalten.

Eugen Gfeller

Neue Landeskarte

Die neueste Ausgabe der Landeskarte «Urseren» des Bundesamtes für Landestopographie, Blatt Nr. 1231, 1:25 000, Gesamtnachführung 2986, gedruckt 1988, ist ab sofort erhältlich.

Die Bahnlinie der Furka-Bergstrecke ist darin wieder eingetragen.



Lok-Parade vor dem Depot der RhB in Landquart (G 4/5 108 und G 3/4 Nr. 1 Rhätia)
Foto: DFB

Adressliste Zentralvorstand

Präsident	Gysin Alfred	Im Lutereich 44 4411 Seltisberg	P 061/96 99 25 G 061/46 36 46
Vizepräsident	Cuttat Rolf	Rütiweg 109 3072 Ostermündigen	P 031/51 48 85
Sekretär	Albisser Bruno	In der Haselmatte 5 4153 Reinach	P 061/76 50 24
Kassier	Gfeller Eugen	Zürcherstrasse 209 8500 Frauenfeld	P 054/21 25 28
Mitteilungsblatt Mutationen	Trachsler Robert	Meisenweg 10 8600 Dübendorf	P 01/821 95 07
Rollmaterial	Schorno Ralph	Postfach 156 8021 Zürich	P 01/242 95 54 G 01/495 54 85
Mitglied ZV	Holecek Stanislav	Postfach 3259 6002 Luzern	P 041/22 45 33
Mitglied ZV	Nielsen Knut	Wilstrasse 13 5610 Wohlen	P 057/22 33 67 G 057/22 03 33
Mitglied ZV	Schneider Erich	CP 882, Palettes 7 1212 Grand-Lancy	P 022/794 00 72
Mitglied ZV	Sicher Peter	Alte Distelbergstr. 3 5035 Unterentfelden	P 064/43 80 94 G 01/491 66 33
Mitglied ZV	Vouillamoz Bernhard	Kantonsstrasse 40 3930 Visp	P 028/46 42 67
Kontrollstelle			
Revisor	Schönborn Hans-B.	Büelmatt 7 6204 Sempach	P 041/99 24 46
Revisor	von Büren Erich	Häsiweg 3 5015 Untererlinsbach	P 064/34 15 55
Ersatz	Bodenstein Uwe	Zum Weingarten 21 D-5202 Hennef 1	



EISENBAHN-TAGE BALSTHAL

8.-10. September 1989

90 Jahre Oensingen-Balsthal-Bahn
10 Jahre Eisenbahnklub Balsthal SHK

Ansichtskarten-Set I Furka-Oberalp-Bahn

NEU

10 nichtalltägliche Ansichtskarten

Erhältlich gegen Vorauszahlung
in Kuvert oder PC 19-11905-6

Preis Fr. 10.- pro Set

Foto Lamby, Postfach 505, 3900 Brig

Wir gehen auf Reisen

Die Regionalgruppe Schwaben führt vom **22. bis 24. September 1989** eine.

Studienfahrt

zu den Jubiläumsfeiern der Rhätischen Bahn durch.
Ziel ist Pontresina.

Wir reisen am 22. September in zwei Gruppen:

Gruppe I	ab Stuttgart	12.58 Uhr	Fahrpreis DM 345,-
	ab Ulm	14.12 Uhr	
Gruppe II	ab München	12.47 Uhr	DM 350,-
	ab Augsburg	13.17 Uhr	DM 350,-

Im Preis inbegriffen sind zwei Übernachtungen mit Frühstück und Abendessen
im Speisewagen auf der Hinfahrt sowie Bustransfer zum Hotel.

Weitere Informationen sind erhältlich bei:

Christoph Tugemann

Hauptstrasse 50, D-7906 Blaustein-Arnegg, Telefon 07304/22 49

Wir drucken auch Ihre Drucksachen prompt, preiswert und zuverlässig

Planen, gestalten, produzieren –
etwas mehr als nur eine Druckerei



KELLER-DRUCK AG AARAU

Rain 36, 5000 Aarau, Telefon 064 22 24 81