



VFB Verein Furka-Bergstrecke
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Association Ligne Sommitale de la Furka
Train Vapeur Ligne Sommitale de la Furka SA



Wichtige Adressen

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

Adressliste Zentralvorstand 99

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax
Präsident	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 032 / 665 11 24 Fax 032 / 665 11 24
Vizepräsident	Grünig Peter	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42
Kassier	Carlyle Christopher	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen e-mail:carlyle@iname.com	P 056 / 427 00 46 Fax 056 / 427 00 46
Sekretärin	Maurer-Burki Mirjam	Hauptstrasse 69 CH-5070 Frick	P 062 / 871 07 31 Fax 062 / 871 07 31
Mitglied ZV	Chopard Claire	Au Curson CH-1142 Pampigny	P 021 / 800 48 61 Fax 021 / 800 48 61
Mitglied ZV	Haueter Heinz	Beim Tor 367 B CH-3856 Brienzwiler	P 033 / 951 13 41 Fax 033 / 951 13 41
Mitglied ZV	Fränsing Claudia	Hubertusallee 7 D-76135 Karlsruhe	P 0049 /721/986 34 65
Mitglied ZV	Pfändler Fritz	Schwalbenstrasse 26b CH-9202 Gossau	P 071 / 385 58 40
Mitglied ZV	Martin François	Quai Perdonnet 14 CH-1800 Vevey	P 021 / 923 58 65
DFB / VR / GL	Albisser Josef	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P 061 / 921 53 34 Fax 061 / 921 53 34

Impressum:

16. Jahrgang Auflage 9 200 Ex.
16. Année Tirage 9 200 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par année

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

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

Red. / Layout: C.Carlyle, Wettingen

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

Redaktionsschluss für Nr. 4/99:
Clôture de rédaction du no. 3/99:
9. Oktober 1999 / 9 Octobre 1999
Erscheinungsdatum: ca. Woche 44/45
Date de parution: env. semaine 44/45

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

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

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

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

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

Inhalt / Sommaire

Agenda (Termine)	4
In eigener Sache	5
Samstags-Tages-Baueinsätze	5
Churer Werkstatt-Echo	6
Leihweise FO-Oldtimer	7
Abschluss Werkstatt Kirchberg	8
Von Chur nach Realp	10
Verwaltungsrat und GL in Chur	14
Über die Furka	16
Bestellformular für Souvenirs	18
Der Schneepflug in Oberwald	22
DFB-News 24	24
VFB-Einteilung Bauwochen 99	28
Anmeldeformular für Froneinsätze	29
Historique du Chemin de fer FO	30
Festirail 99 de Pont à Marcq France	33
Sektionsnachrichten	36

Die Berichte der Autoren geben deren freie Darstellung wieder. Sie müssen nicht mit der Meinung der DFB/VFB übereinstimmen.

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

Zum Titelbild / Photo de la couverture:

Die Furka versinkt im Jahrhundertschnee Depot DFB Realp Foto: Thomas Eglau

Auch Ihr gutes Foto könnte auf der Titelseite stehen !

Agenda

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

Sitzungen (provisorisch)

11.09.99	Sa 7/99	Zentralvorstand	?	13...18 Uhr
23.10.99	Sa 3/99	Präsidentensitzung	Olten	13...17 Uhr
06.11.99	Sa 8/99	Zentralvorstand	Wiler	12...18 Uhr
13.11.99	Sa	Treffen in Darmstadt-Kranichstein	D	12...18 Uhr
11.12.99	Sa 9/99	Zentralvorstand (Reservedatum)	?	13...18 Uhr

Fahrsaison 1999

03.10.99 So Ende Dampf-Saison 1999

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

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

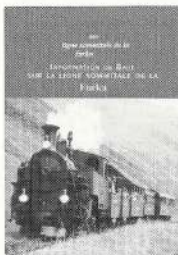
Fahrplan

Fahrsaison 19. Juni bis 3. Oktober 1999

Bergfahrt		A	B	A	B
Realp DFB	ab:	09:50	11:10	13:10	14:30
Tiefenbach	an:	10:10	11:30	13:30	14:50
Furka DFB	an:	10:40	12:00	14:00	15:20
Talfahrt		A	B	A	B
Furka DFB	ab:	11:15	13:10	14:40	15:50
Tiefenbach	an:	11:35	13:30	15:00	16:10
Realp DFB	an:	11:55	13:50	15:20	16:30

A **Täglich** vom 12. Juli bis 19. August 1999
Nur Fr, Sa und So vom 19. Juni bis 11. Juli und 20. August bis 3. Oktober 99

B **Täglich** vom 28. Juli bis 12. August 1999
Nur Fr, Sa und So vom 19. Juni bis 25. Juli und 13. August bis 3. Oktober 99



Brochures «base information»

Brochure qui est disponible pour la modique somme de Fr. 6.- + Fr. 1,90 frais de port. Les commandes peuvent se faire au moyen d'un paiement à:

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



Hotel Galenstock

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

HOTEL-RESTAURANT TANNENHOF

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

In eigener Sache

Die schweizerische Post wird demnächst Preisanpassungen für die von der Post gemeldeten neuen Adressen vornehmen. Der bisherige Tarif wird um das Fünffache angehoben! Diese Tarifrunde der Post hat uns bewogen, das bisher verwendete Verfahren aus Kostengründen zu ändern.

NEU wird bei der Adresse des Infoheftes "die Furka-Bergstrecke" der Vermerk stehen: "Bitte nachsenden, neue Adresse nicht melden". Dies hat für Sie als Leser, VFB-Mitglied oder als Heftabonnet die Konsequenz, dass das Infoheft an die der Mutationsstelle zuletzt bekannte Adresse zugesandt wird. Wir möchten Sie daher bitten, Ihre Adressmeldungen umgehend an die folgende Anschrift zu senden:

Verein Furka-Bergstrecke
Postfach 20
CH-3428 Wiler

Besten Dank für Ihr Verständnis.
Zentralvorstand VFB

Samstag-Tages-Baueinsätze in Gletsch

Die Verlängerung der Bauwochen bis Samstag 17.00 Uhr lassen sich offenbar nicht durchsetzen bei den Sektionen. Dadurch sind wir mit dem Bauprogramm Abschnitt Muttbach - Gletsch in eine terminlich schwierige Situation geraten (Rückstand auf Terminplan 4 Wochen, Stand anfangs Juli 99).

Erschwerend ist die Tatsache, dass im Abschnitt Strassenübergang Muttbach - Gletsch aus Sicherheitsgründen nur am Samstag gebaut werden kann (Gefährdung unter der Woche durch Strassenbaustelle Kant. Wallis über unserem Bauabschnitt).

Anstehen würden Vegetationsrodungen, ausräumen der Wassergräben und Wasserläufe, rekonstruieren von Mauern und

WICHTIG

Bitte beachten
Sie die
Mitteilung in der
Heftmitte!!

neuerstellen von Stützmauern.

Sollte der Baurückstand nicht wettgemacht werden können, ist die Streckeneröffnung nach Gletsch im Sommer 2000 fraglich!

Gesucht werden autonome Gruppen, welche sich an einem Samstag schon früh um 07.30 Uhr zur Arbeit melden könnten. Transport / Unterkunft / Verpflegung müssten selber organisiert werden können. Wer kann uns sofort helfen? Vielen Dank im Voraus.

Auskünfte über die Bauvorhaben erteilt:
079 211 79 03 DFB Bau Walter Willi

Unterkunft / Verpflegung eventuell mit Wochenbaugruppe absprechen!

Peter Grünig

“Churer Werkstatt-Echo”

Ende Juni beliefen sich die Spenden auf Fr. 74'406.20. Ausgaben wurden für total Fr. 58'920.20 getätigt und der Kontostand betrug Fr. 15'486.—. Im Monat Mai zeigten Verwaltungsrat und Geschäftsleitung anlässlich eines Besuches grosses Interesse an der Werkstätte Chur und den anstehenden Arbeiten. Am 8. Juli erfolgte die Rückführung der “Weisshorn” nach Realp mit einem Strassentransport. Die FO 4 ist in Einzelteile zerlegt und einiges bereits in Reparatur. Der Rahmen des CF 271 nimmt langsam aber sicher Gestalt an. Auf eine Aufstellung über die Ausgaben im 2. Quartal wird verzichtet. In der Ausgabe 4/99 wird ergänzend darüber berichtet.

Spenden und Beiträge

Wenn Mitglieder ihren Vereinsbeitrag wissentlich oder versehentlich auf das Konto der Werkstätte Chur einzahlen ist das sehr erfreulich, das Geld, natürlich! Wenn diese Mitglieder später die unweigerlich folgende Mahnung auch bezahlen freut das die Werkstätte und den Verein insbesondere. Damit bezeugen einzelne eine tiefe Verbundenheit zur Farbe rosa. Die Farbe schwarz – zur Zeit sehr in Mode, zumindest in der Schweiz – wird längst nicht von allen Leuten geschätzt und von vielen gerne übersehen oder negiert.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB) ist die Betriebsgesellschaft der alten Bergstrecke. Im Verein Furka-Bergstrecke (VFB) sind all die Idealisten vereint die durch freiwillige Mitarbeit oder einfach durch ihre Beitragszahlung mithelfen die Strecke bis Gletsch im Jahre 2000 und später nach Oberwald zu eröffnen. Die DFB und der VFB führen getrennte Kassen. Die Werkstätte Chur gehört zur DFB, das Spendenkonto ist Teil der DFB-Buchhaltung und hat mit dem VFB und dessen Beitragskonto keine Gemeinsamkeit.

Trotzdem, allen die Ihren Mitgliederbeitrag VFB auf das Spendenkonto der Werkstätte Chur bezahlt haben vorerst einmal herzlichen Dank. Dieser Beitrag wird in jedem Falle einer sinnvollen Verwendung zugeführt und ihre Bereitschaft die nachfolgende Mahnung ebenfalls zu bezahlen (aber bitte, diesmal auf das Beitragskonto

des VFB) werden die beiden Buchhalter mit grosser Freude zur Kenntnis nehmen. Herzlichen Dank!

In eigener Sache

Üblicherweise werden alle Spenden von Fr. 100.- und mehr verdankt. Aus Gründen die nicht zu eruieren sind, fehlt oft die genaue Adresse auf dem Bankauszug. Damit ist es oft nicht möglich eine grosszügige Spende zu verdanken. Noch schwieriger wird eine Verdankung ins Ausland, z.B. nach Deutschland. Neben dem Namen fehlt eine vollständige Adresse. All jenen, die es betreffen mag, sagt die Werkstätte Chur ein herzliches Dankeschön.

Für Deutschland wird sich dies in absehbarer Zeit verbessern. Till Pütz, der im Auftrag von Pascal Zenklusen Marketing in Deutschland betreibt, hat sich bereit erklärt, eine Prospektversion Deutschland zu erstellen. Ein Datenträger mit den beiden Einzahlungsschein-Prospekten in der CH-Version ist bereits in seinem Besitz. Die Werkstätte Chur erhofft sich dadurch eine breitere, finanzielle Unterstützung aus Deutschland und anderen Länder.

Materielle Unterstützung

Zur Zeit erhalten wir materielle Unterstützung aus Deutschland. Für die Revision der Joy-Steuerung (Ventilsteuerung für den Antrieb des Fahrradwagens) an den drei HG _ - Lokomotiven lieferte eine Firma zu äusserst günstigen Konditionen Kulissensteine. Von anderer Seite sind der Werkstätte Chur 350 Stück gebrauchsfertige und

verzinkte Winkelecken für den Neubau der hölzernen Wagenkasten übergeben worden.

Einerseits sind derartige Entgegenkommen – im besonderen auch aus der Schweiz – für die Werkstätte Chur ebenso wichtig wie der kontinuierliche Spendeneingang. Andererseits bezeugen damit Spender und Lieferanten die grosse Verbundenheit und Ihr Wohlwollen gegenüber der DFB und deren Werkstätte in Chur. Herzlichen Dank!

Spenden – keine Mitgliederbeiträge! – sind weiterhin sehr willkommen und können auf folgende Konten einbezahlt werden, wobei der Einzahlungsschein aus der Ausgabe 3/98, trotz anders lautender Kontonummer, seine Gültigkeit behält.

Für die Schweiz:

Raiffeisenbank Urner Oberland
6472 Erstfeld
Postkonto 60-3263-3
Zu Gunsten Konto Nr. 19255.10
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Werkstätte Chur

Für Deutschland:

Postbank Karlsruhe
Kto 335 476 758
Bankleitzahl 660 10 075

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

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

Jürg Zahnd



Mitteilungsblatt VFB/DFB 3/99

Leihweise FO-Oldtimer

Die seit mehreren Jahren an verschiedenen Stellen im Obergoms abgestellten zwei- und vierachsigen FO-Wagen finden vorübergehend eine neue Heimat. Die DFB-verantwortlichen sind auf der Suche nach weiterem Wagenmaterial mit der FO-Direktion übereingekommen, diese teils wegen Lawinenschäden (Schneelasten) abgestellten Wagen leihweise zu übernehmen (mit Nutzungsvertrag). Die desolaten Wagenkasten müssen mit eigenen Mitteln neu aufgebaut oder wenn möglich restauriert werden. Die zuletzt in Biel (VS) abgestellten Wagen sind für die Überführung nach Realp DFB kontrolliert, geschmiert, teils mit neuen Bremsschläuchen versehen worden. Das überführen nach Realp mit der Kletterweiche auf das DFB-Geleise (die FO/DFB Verbindungsweiche kann erst im Oktober eingebaut werden), erfolgte in der Nacht des 10. August 1999 nach Betriebsschluss (Autozug). Die zusätzlichen Wagenkapazitäten werden auch für den Einsatz mit der Dampflok FO4 dienen. Diese Wagen werden in FO-Rot und mit "Furkabahn" und alter Bezeichnung erscheinen.

Folgende Fahrzeuge sind davon betroffen:

Bobinenwagen X4913 (ex C206)
Rottenwagen X4919 (ex C210)
Personenwagen AB4163 (ex AB4 557)
Personenwagen X4231 (ex BC4 152)

Folgen des Lawinenwinters 1999

Die extremen Schneemengen im vergangenen Winter haben den teils schon schwer beschädigten Holzkasten noch den Rest gegeben. Die Seitenwände sind durch die Schneelasten auf Höhe der Fenster nach aussen geknickt. Die bogenförmigen Holzdachträger brachen in den Wagen ein. Die Holzkonstruktion (Statik) ist zerstört und muss von Grund auf neu aufgebaut werden (X4919 und X4231). Dabei können nicht beschädigte Teile/Elemente beim Neuaufbau Verwendung finden.

Abschluss Werkstatt Kirchberg

Am 1. Mai 99 ist das Untergestell des C204 gratis durch die Transportfirma Leuenberger 3422 Kirchberg in die Werkstätte Aarau überführt worden. Gleichzeitig wurde mit einem zweiten Fahrzeug allgemeines Wagenbaumaterial und Bestandteile für den C 204 transportiert. Aus der Werkstätte in Kirchberg mussten muldenweise (Alt-)Material gegen Bezahlung entsorgt werden. Viele gesammelte Gegenstände, überzähliges Material wanderte in den Abfall. Der Hallentrakt sollte sofort geräumt werden. Mangels Personal verzögerten sich diese Arbeiten, was sich auch wieder durch

Mietkosten negativ auswirken wird. Nach den Sommerferien wird sich das Team C204 in Aarau neu formieren bzw. das wie, was, wo, wer (Weiterarbeit) festlegen und bestimmen. Viele Kleinarbeiten stehen an. Vielleicht auch etwas für Dich?

Die Sektion Bern hat den WC-Container nun in einen Werkstatt-Container umgenutzt und viele Werkzeuge, Maschinen und unzähliges Befestigungsmaterial darin versorgt. Die angebrachte Kastenverstärkung am Container ermöglicht das Heben mit dem Kran.

Peter Grünig



Foto: Grünig



Von Chur nach Realp

Jürg Zahnd

Am 8. Juli 1999 erfolgte der Verlad der "Weisshorn" und anschliessend die Überführung nach Realp. Zwar ist die Lokomotive noch nicht betriebsbereit, aber sie steht wieder auf den Gleisen der DFB. Aus verkehrstechnischen Gründen hatte der Transport der 30 Tonnen schweren Maschine noch in der Woche 27 zu erfolgen, da für Sondertransporte während der Ferienzeit keine Bewilligungen ausgestellt werden.



Bild 1

Foto: J. Zahnd '99

Leicht angehoben steht die "Weisshorn" für den Verlad bereit

VFB-Mitglieder-Beitrag 1999

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

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

Bild 3

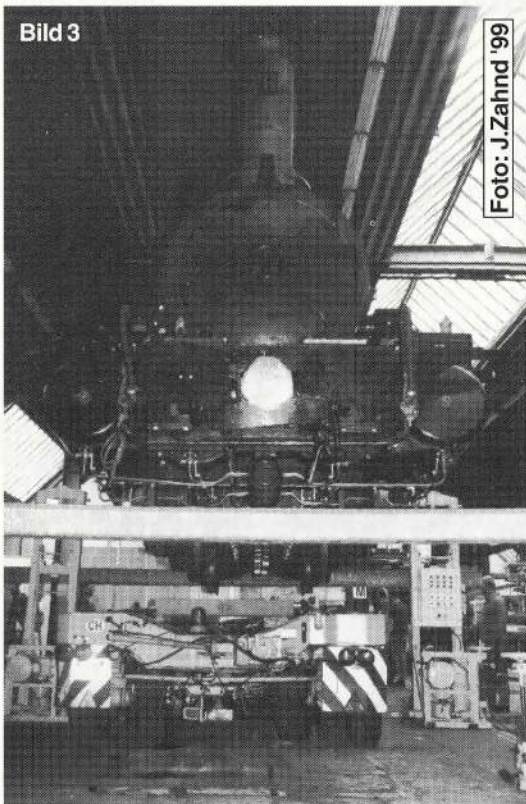


Foto: J.Zahnd '99

LANDGASTHAUS NUSSBAUM

7205 Zizers Tel. 081 / 322 13 84

- RESTAURANT
- GARTEN
- ZIMMER



Magdalena Philipp

Dienstag Ruhetag

*Bitte beachten Sie
den Beitrag in der Heft-
mitte!*

Siehe Kommentar zu Bild 2

Bild 2



Foto: J.Zahnd '99

Mit viel Geschick und einigem Hin und Her gelingt es dem Chauffeur und dem Lenkgehilfen an den Hinterachsen den Tiefgänger korrekt unter die "Weisshorn" zu manövrieren.

Bild 4

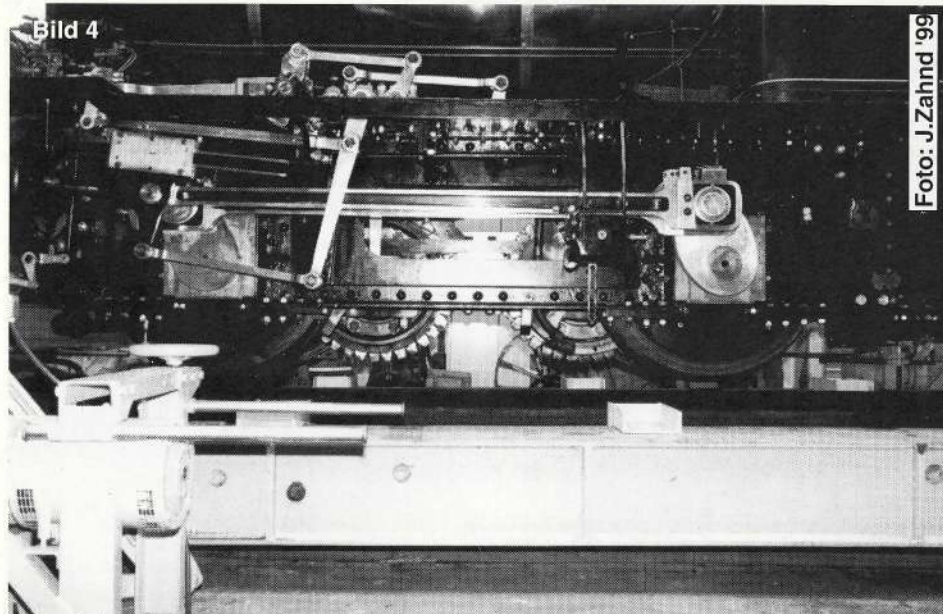


Foto: J.Zahnd '99

Noch einige Zentimeter und die "Weisshorn" steht exakt auf dem Gleisrost des Tiefgängers.

Bild 5



Foto: J.Zahnd '99

Mit Ketten wird die Dampflok beidseitig auf dem Tiefgänger verankert.

Bild 6



Foto: J.Zahnd '99

Nach beinahe drei Stunden Verladearbeit verlässt der Strassenzug der Firma Wipfli, Flüelen, die DFB-Werkstätte Chur mit Richtung Zürichsee-Innerschweiz-Realp.

Europa Park Rust 26 et 27 juillet 1999
 Comme l'été 1998, Europa Park sera
 de nouveau de la partie à la Furka



**EUROPA
 PARK**



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

**Hotel Restaurant
 Glacier du Rhône
 3999 Gletsch**

Telefon 041 / 887 12 72

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

**HOTEL-RESTAURANT
 TANNENHOF**

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

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

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

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung in Chur

Samstag, den 8. Mai liessen sich Mitglieder des Verwaltungsrates (VR) und der Geschäftsleitung (GL) der DFB AG anlässlich einer Besichtigung über die Werkstätte Chur orientieren. Nach kurzer Begrüssung durch GL-Mitglied Otto Metzger stellte Jakob Knöpfel (verantwortlich für Bau- und Unterhalt der Dampflokomotiven) die Werkstätte mit ihren Einrichtungen vor und erläuterte die Vorgehensweise bei der Revision der FO 4. Armin Brüngger (verantwortlich für Bau- und Unterhalt Wagen) zeig-

te anhand einer gut aufgebauten Dokumentation den nicht immer einfachen Nachbau nostalgischer Eisenbahnwagen. Am Beispiel der Revision der Joy-Steuerung (Ventilsteuerung für den Antrieb des Zahnradwagens) an den drei HG - Lokomotiven zeigte Jürg Zahnd (Administration der Werkstätte) auf, welche Kosten uns entstanden. Ohne die grossen Entgegenkommen der beteiligten Firmen hätte diese Arbeit ein mehrfaches an finanziellen Mitteln beansprucht.

Jürg Zahnd



Foto: Fränsing '99

von links nach rechts: die Herren Baltisberger (GL), Heinzer (VR), Schwaller (VR-Präsident seit GV 26.6.), Metzger (GL), Brüngger, Albisser (VR, verdeckt), Knöpfel, Zahnd (verdeckt), Iten (VR, verdeckt) vor der "Weisshorn"



Hotel Galenstock

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

Gletscher-Restaurant Belvédère

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

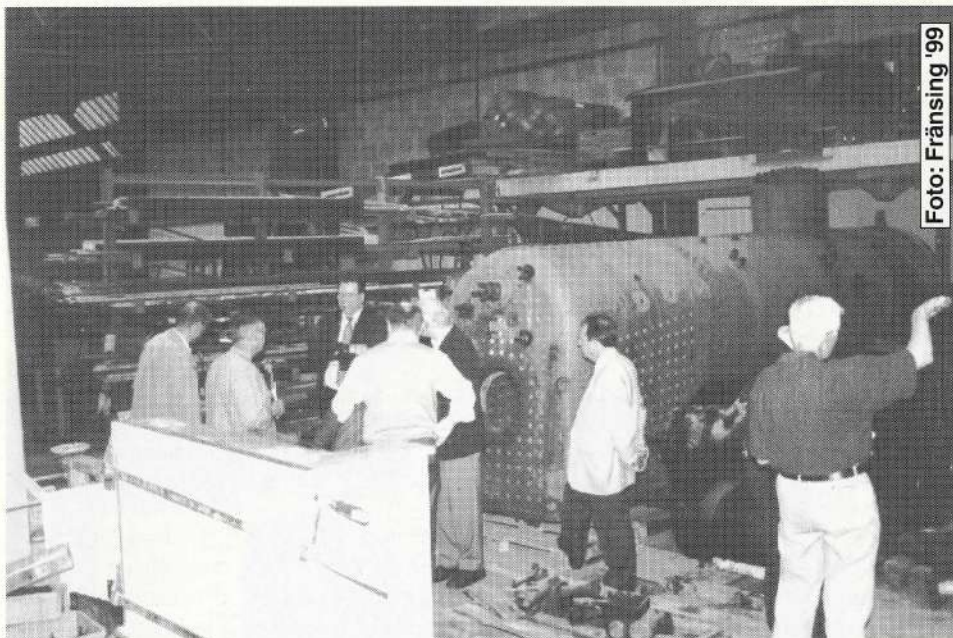
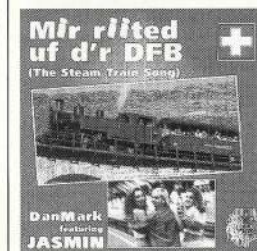


Foto: Fränsing '99

von links nach rechts: die Herren Baltisberger (GL), Knöpfel, Heinzer (VR), Albisser (VR), Metzger (GL), Schwaller (VR-Präsident seit GV 26.6.), Zahnd, Iten (VR, verdeckt) vor dem ausgebauten Kessel der FO 4, daneben knapp ersichtlich der Zylinderblock

CD über unsere Dampfbahn

Zwei Songs, sowie eine Karaoke-Version über die Furka-Bergstrecke befindet sich auf der CD. Für jede verkaufte CD erhalten wir einen Beitrag für unsere Furka-Bergstrecke. Bezug bei: Dampfbahn Furka-Bergstrecke,



Souvenirhandel,
Postfach 49,
CH-3428 Miller

Sfr. 10.-

Art.-Nr S 2212

HOTEL FURKA
OBERWALD
OBER-GOMS

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

VFB

Über die Furka

Diese historische Bilderreise von Oberwald/VS nach Realp/UR ist Gegenstand unserer Ausstellung im Hotel Belvédère am Furkapass die in der Zeit vom 4. Juli bis am 24. September 1999 stattfand.

Die Stiche aus dem beginnenden 18. Jahrhundert, Ansichten zeitgenössischer Künstler, historische Landkarten, alte Postkarten und die Fotos aus der "Belle Epoque" stammen aus der bemerkenswert vielseitigen Sammlung von Stefan Wagner, Limburg, einem Aktiven schon aus der Gründerzeit des Vereins Furka-Bergstrecke. Der Rhonegletscher, die verkehrsmässige Erschliessung mit Strassen- und Eisenbahnbau, die Entwicklung des Tourismus und die Geschichte der Hotels im Furka-Gebiet werden in anschaulicher und auf vielfältige Weise dargestellt. Für besonders interessierte Besucher wird eine gut gegliederte, umfangreiche Begleitbroschüre kostenlos abgegeben, was die Spendenfreudigkeit anregt.

Musikalisch durch das Quartett Armareto umrahmt wurde die Ausstellung am Samstag, den 3.7.99 durch die Herren Dr.jur.

Philipp Carlen (Hotel Belvédère), Ruedi Willi (DFB AG) und Joachim Ziegler (VFB Sektion Rhein-Main) eröffnet. Ein erster Pressebericht zur Ausstellung erschien am 5.7.99 im "Walliser Boten". Schon in den ersten Tagen gab es interessiertes Publikum aus vielen Ländern Europas und aus Übersee. Im ausgelegten Gästebuch finden sich zahlreiche anerkennende Kommentare zu unserer Ausstellung.

Natürlich werden die Besucher auch über den Stand des Wiederaufbaus der Furka-Bergstrecke und die Erweiterung des Zugverkehrs nach Gletsch im nächsten Jahr sowie über unsere laufende Kapitalerhöhung und eine wünschenswerte Mitgliedschaft im Verein Furka-Bergstrecke informiert.

An dieser Stelle sei der Familie Carlen, insbesondere Stefan Wagner und den 25 Ausstellungsbetreuern aus der Sektion Rhein-Main für alle zeitaufwendigen Arbeiten und für die Durchführung herzlich gedankt.

Joachim Ziegler





Über die Furka

Eine historische Bilderreise von Oberwald nach Realp
über einen der schönsten Pässe der Alpen

Sommerausstellung 1999

HOTEL BELVÉDÈRE

am Rhonegletscher / Furkapass

Täglich geöffnet vom **4. Juli bis 24. September 1999** 10.30 – 18.00 Uhr
In Zusammenarbeit mit DFB/VFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG und Verein

Vernissage: Samstag, 3. Juli 1999, 17.00 Uhr Hotel Belvédère

Sonderausstellungen
Ausgewählte Werke aus privater Kunstsammlung
Bücher aus Walliser Rotten-Verlag
Verkauf historischer Stiche und Postkarten
Auskünfte Tel./Fax 027 973 11 96

Der Schneepflug in Oberwald



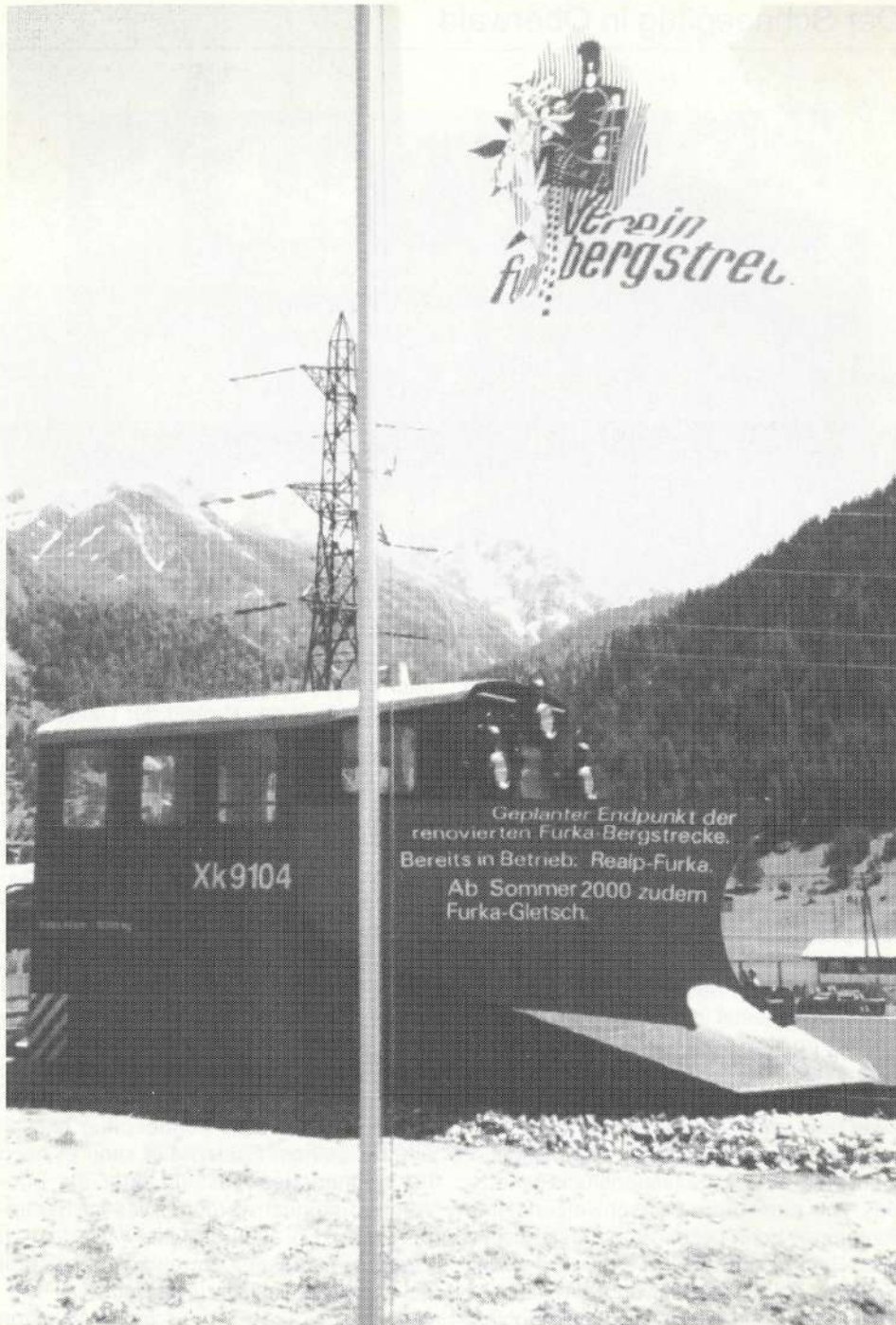
Endlich melden wir uns auch wieder einmal in diesem Organ zu Wort, nachdem man uns lange vor allem in den Sektionsnachrichten Aargau-Bern-Nordwestschweiz, hat lesen können. Und zwar feiern wir die glückliche Renovation und den spektakulären Transport des ex-RhB-Schneepfluges durchs Militär nach Oberwald.

Am 17. Juni wurde der frisch beschriftete Schneepflug vom Pneukran der Firma Burri-Mangold (vielen Dank für das erneute Sponsoring) im Beisein von Lokalfernsehen und Presse auf den Tieflader des Militärs gesetzt. Über Liestal und den Oberen Hauenstein ging der Konvoi des Militärfahrerverbandes beider Basel auf die Autobahn Richtung Bern-Freiburg-Vevey ins Wallis. Zwei Tage später wurde der Schneepflug an seinem neuen Standort vor dem Bahnhof Oberwald auf ein Schienenstück gesetzt, das von einer nordwestschweizerischen Baugruppe unter Leitung von Vorstandsmitglied Paul Tschudin vorbereitet worden war. Seither wird er bereits von Touristen und Eisenbahnliebhabern emsig photographiert.

Endlich, nach langen Jahren der fehlenden Information, werden alle Reisenden im oberen Goms auf das Projekt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke aufmerksam gemacht und zu einer Fahrt animiert. Das positive Echo seitens der Furka-Oberalp Bahn (FO), der auch an dieser Stelle nochmals für ihr Entgegenkommen gedankt sei, war ein grosser Aufsteller in der bewegten Geschichte des Schneepflug-Projekts. Mögen die zahlreichen Touristen des Goms, neugierig auf die DFB strömen, sei es jetzt bis Furka, nächstes Jahr bis Gletsch und irgendwann in der Zukunft hoffentlich auch ab oder bis Oberwald!

Am 15. August weihte die Sektion Nordwestschweiz mit einer grossen Mitgliederschar den Schneepflug offiziell ein. Mit seinem Führerhaus kann er noch für so manches Festlein oder als Infocentrum genutzt werden. Alles im Bestreben, die DFB auch im Oberwallis fest zu verankern, Präsenz zu markieren und auf ein späteres Ziel hin zu werben.

Alfred Heinemann



Geplanter Endpunkt der
renovierten Furka-Bergstrecke.
Bereits in Betrieb: Realp-Furka.
Ab Sommer 2000 zudem
Furka-Gletsch.

Xk 9104

Geschäftsleitung

Am Samstag, 26. Juni 1999 fand um 14.00 Uhr in der Mehrzweckhalle in Andermatt die Generalversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG statt. Mehr als 300 Personen nahmen an dieser GV teil. Folgende Personen sind aus dem Verwaltungsrat der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ausgetreten: Herr Alfred Gysin, VR-Präsident DFB und Herr Dr. Richard Steiner, Verwaltungsratsmitglied DFB. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke bedankte sich bei Herrn Alfred Gysin für seine, seit Bestehen des VFB im Jahre 1983 und Gründung (1986) der DFB AG, geleisteten Dienste für die Wiederinstandstellung der Furka-Bergstrecke. Herr Alfred Gysin wurde mit grossem Applaus zum Ehrenpräsidenten der DFB ernannt. Die übrigen Geschäfte wurden ordnungsgemäss behandelt; die Jahresrechnung 1998 schliesst mit einem Verlust von CHF 59'866.—, der Antrag eines Aktionärs auf Statutenänderung von drei Artikeln wurde abgelehnt.

Herr Dr. Peter Schwaller aus Eendingen wurde zum neuen VR-Präsident der DFB AG gewählt. Im weiteren wurde Herr Ruedi Willi aus Morschach neu in den Verwaltungsrat gewählt. Der Verwaltungsrat der DFB AG setzt sich neu wie folgt zusammen:

- Dr. Peter Schwaller, VR-Präsident
- Peter Heinzer, VR-Vizepräsident
- Josef Albisser
- Karl Danioth
- Heinz Fränsing
- Josef Iten
- Ruedi Willi

Um die Eröffnungsfeierlichkeiten Gletsch 2000 erfolgreich durchzuführen, hat das OK Gletsch bereits mehrere Sitzungen abgehalten. Die Tourismusfachschule in Siders wurde angefragt, ob sie dem OK Gletsch Ideen für die Festaktivitäten liefern könne, was diese auch gerne tat. Das Ziel des OK Gletsch ist es, mit einem kleinen Budget ein attraktives und abwechslungsreiches Pro-

gramm in und um die Sporthalle Oberwald zu organisieren. Für die Festaktivitäten im Juli 2000 wird das OK Gletsch 2000 ein Gönnerbüchlein, Festkarten und Tombolas erstellen lassen. Um das Eröffnungsdatum zu publizieren, wurden Kleber und Briefpapier gedruckt. Im Hotel Belvédère findet zur Zeit eine Ausstellung "Über die Furka" statt, wo auch ein Diorama mit einem DFB Modellzug aufgestellt ist, welcher auf die Festaktivitäten im Jahr 2000 hinweist. Natürlich darf an den Festaktivitäten die musikalische Unterhaltung nicht fehlen. Deshalb wurden bereits Musikgruppen engagiert, welche im Bürgerhaus in Oberwald und in der Sporthalle in Oberwald auftreten werden. Im weiteren ist geplant, dass im Dorf Oberwald in diversen Kellern ein Barbetrieb mit dem Thema Dampf organisiert wird.

Abteilung Finanzen (FC)

Die Zeichnung der diesjährigen Aktienkapitalerhöhung 1999 hat bereits mit einem erfreulichen Startbeginn begonnen, bis zur GV sind bereits 50% (CHF 300'000.—) der vorgesehenen CHF 600'000.— gezeichnet. Es braucht aber auch weiterhin noch viel Arbeit / Werbung / Goodwill unserer Freunde, Aktionäre, Mitglieder zur Gewinnung weiterer gleichgesinnter Mitmacher, Neu-Aktionären, Gönner / Sponsoren, welche mit ihrer Hilfe das Erreichen unseres Ziel, die Aufnahme des Fahrplanbetriebes nach Gletsch im Jahre 2000, beitragen. Für die vorgesehenen Bauarbeiten 1999, Strecke Muttbach - Gletsch sowie die Gleisanlagen des Bahnhofs Gletsch und der begonnenen Wiederanfertigung der Dampflok FO 4 ist das Erreichen der vorgesehenen Kapitalaufstockung mehr als dringend notwendig.

Aufgrund des Briefes "Vision Gletsch 2000" sind bis anhin rund CHF 170'000.— an Spenden einbezahlt worden; was uns im bereits vergangenen Jahr 1998, wie auch im laufenden Jahr 1999 bei der Bereitstellung von notwendiger Bau-Infrastruktur, wie

auch zur Weiterführung der Bauarbeiten sehr willkommen war und auch weiter sein wird. All unsern Spendern hierzu sei nochmals bestens gedankt.

Für die Finanzierung der Verbindungsweiche DFB / FO in Realp, auf deren baldige Realisierung (Oktober 1999) wir hoffen, sind bereits CHF 85'000.— auf dem Sammelkonto vorhanden.

Die im Spätsommer 1998 begonnene Sammlung zur Wiederinstandsetzung der Lok FO4 und zugehörigen Alt-Wagen in der Werkstätte Chur hat inzwischen einen Saldostand von CHF 16'000.— erreicht; dies nach Vornahme bereits getätigter Zahlungen.

Alle diese Spendenaktionen helfen uns, die zu finanzierenden Projekte, nebst ordentlicher Kapitalbeschaffung (AK-Erhöhungen, Kreditierung), unabhängiger von Fremdmitteln zu verwirklichen, und hilft uns auch bei Reduzierung der Kapitalzinsen, bis anhin jährlich ca. CHF 100'000.— !

Die vom ZV-VFB angeregt und an der GV 1999 in Erstfeld zugesagte ZUSATZHILFE für die diesjährige ausserordentlich aufwendige Schneeräumung ist uns sehr willkommen, betragen doch diese Kosten infolge erhöhtem Maschinenaufwand wie Reparaturen **an teils alten Geräten** und Fremdmieten einen Betrag von mehr als CHF 30'000.—.

Abteilung Bau

Nach einem schnee- und lawinenreichen Winter begannen die Schneeräumungsarbeiten termingemäss Anfangs Mai. Im Streckenabschnitt Realp-Tiefenbach, dem lawinenreichsten Gebiet mussten Schneehöhen von bis zu 16 m1 bewältigt werden. Die Räumungsequipe wur-

de bis auf das Äusserste gefordert. Nebst den grossen Schneemengen war vor allem die Bewältigung der Eisschichten ein grosses Problem.

Mit drei Wochen Verspätung begannen die Bauarbeiten an der Strecke.

Während zwei Wochen wurden Winter Schäden behoben und einige Unterhaltsarbeiten am Geleise ausgeführt. Anfangs Juni wurde im Raum Muttbach mit der Räumung der grossen Schneemengen begonnen. Das Westportal des Scheiteltunnels war mit rund 13 m1 Schnee überdeckt. Im Bereich Gletsch und Muttbach konnten die Arbeiten mit rund vierwöchiger Verspätung und einigen Behinderungen infolge grosser Schneewände aufgenommen werden. Durch grossen Einsatz der Mitarbeiter und der Baugruppen konnte ein Teil dieser Verzögerung bereits wieder aufgeholt werden. Damit das Terminprogramm "Gletsch 2000" eingehalten werden kann, sind zusätzliche grosse Anstrengungen aller Beteiligten notwendig. In diesen Tagen sind auch die Sanierungsarbeiten im Scheiteltunnel wieder aufgenommen worden.

Abteilung Infrastruktur & Logistik

Seit Mai 1999 wird in Realp die Küche für DFB-Mitarbeiter/innen und Arbeitskräfte des Vereins zur Förderung arbeitsmarktlischer Massnahmen (VFAM) auf Rechnung der DFB unter der Leitung des bewährten Koches Otto Zurkinden geführt.

Teilweise fehlen Hilfen, welche Otto Zurkinden unterstützen. Wer in der Küche einige Tage mithelfen könnte und möchte, melde sich bitte bei Roland Keller - Fax (041) 832 26 93.

Die Ausführung der Bauarbeiten werden durch die Baustellen an der Furkastrasse zwischen Uebergang Muttbach und Gletsch enorm behindert. In diesem Abschnitt können wir die Bauarbeiten aufgrund akuter Steinschlaggefahr nur an Samstagen ausführen. Aus diesem Grund sind die Baueinsätze an Samstagen von grosser Bedeutung und wir bitten alle Mitarbeiter und Sektionen um Mithilfe.

Abteilung ZfW

Die revidierte Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 6 (Weisshorn) ist am 08. Juli 1999 in Chur verladen und nach Realp transportiert worden. Am nächsten Tag konnte sie in Realp abgeladen werden. Weil weder in Chur noch in Realp ein Gleisanschluss besteht, musste ein Strassentransport durchgeführt werden. Die Inbetriebsetzungsarbeiten werden noch einige Tage beanspruchen.

Die Joy-Steuerungen für die Zahnradantriebe der beiden Dampflokomotiven HG _ Nr. 1 und 2 (neu Nr. 9) werden in Chur revidiert und müssen mit den dabei neu hergestellten Teilen nach Realp überführt werden und dort (wegen fehlender Infrastruktur) umständlich in die Lokomotive eingepasst werden.

Die Dampflokomotive HG _ Nr. 4 FO in Chur wurde so weit zerlegt, dass die Beurteilung des Zustandes der einzelnen Komponenten erfolgen und die zweckmässigste Art der Aufarbeitung mit zugehöriger Kostenschätzung vorgeschlagen werden kann.

An der Diesellokomotive HGm 2/2 Nr. 51 werden in Realp mit grossem Einsatz Revisionen und Umbauten durchgeführt. Der Arbeitsaufwand war wegen verschiedener Probleme grösser als erwartet. Zudem haben die starken Schneefälle in den Wintermonaten den Zugang zur Werkstätte erschwert oder sogar verunmöglicht. Mitte Mai wurde die Diesellokomotive nach einer Instruktion an die für die Schneeräumung eingesetzten Diesellokführer übergeben.

Der Wagen DZ 4351 ex FO ist von Brig nach Steinen SZ überführt worden. Das Untergestell des Wagens ex FO C 204 = DFB B 2204 ist von Kirchberg BE nach Aarau überführt worden, wo sich schon der zugehörige Kasten befindet. Die Anpassungsarbeiten sowohl am Kasten wie auch am Untergestell sind aufwendiger als vorgesehen. Die Inbetriebnahme des Wa-

gens bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke kann deshalb erst im kommenden Jahr erfolgen.

Im Bundesarchiv in Bern konnten Akten über ältere FO-Wagen eingesehen werden. Von technischen Zeichnungen, welche für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke wichtig sind, ist die Herstellung von Kopien bestellt worden.

Abteilung Betrieb & Marketing

Neu wird die Illustrierte "Schweizer Familie" auf ihrer Webseite Familiengerechte Ausflüge zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke anbieten.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist in der Sommerplausch Beilage des SonntagsBlicks erschienen. Im weiteren wird die Dampfbahn Furka-Bergstrecke neu im Globis Abenteuer Tips, Band 2, Unterwegs mit Bahn, Schiff und Postauto und 20 x 20 Familien-Expeditionen erscheinen.

Neu verkauft das BLS Lötschbergbahn Reisecenter Billette der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Das BLS Lötschbergbahn Reisecenter befindet sich in der Genfergasse 11 in Bern/Schweiz.

"Bahnsinnige" Zentralschweiz! Im März 1999 erhielt Zentralschweiz Tourismus über 1000 Anfragen von deutschen Bahn-Card-Inhabern für das bekannte Angebotsprospekt "Bahn & Hotel". Ein Inserat im deutschen Bahn-Chequeheft mit Talon, welcher herausgetrennt und eingesandt werden konnte, löste diese riesige Resonanz aus.

Das neue Prospekt mit den neuen Pauschalangeboten "Zahn um Zahn mit Vollampf" mit den RIGI Bahnen, den Brienz Rothorn Bahnen und der Dampfbahn Furka-Bergstrecke findet einen sehr grossen Absatz.

Der Stand der Reservationen beträgt zur Zeit 28'865 Personen. Letztes Jahr hatten wir Mitte Juli 1998 für die Betriebssaison 1998 einen Reservationsstand von 16'252 Personen.

Ende Juni 1999 ist die neue Reise-Beschreibung (alt Gäste Information) erschienen, welche zum Preis von CHF 5.— verkauft wird. Die neue Reise Beschreibung hat ein Format von 21 x 12 cm und umfasst 16 Seiten. Diese Reise Beschreibung soll einen kleinen Einblick über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und die Region vermitteln.

Neu kann über den Souvenir Handel der Dampfbahn Furka-Bergstrecke eine CD ROM unter dem Titel Schweizer Dampfbahn-Bilder, Ausgabe DFB 1999 für CHF

23.— und DM 28.— bezogen werden. Alle Bilder wurden als TIFF-Dateien abgespeichert.

Im Monat Juni 1999 beförderte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke total 2348 Personen zwischen Realp und Furka. 988 Personen = Gruppen. Von den 5 Betriebstagen im Monat Juni war des Wetter an 3 Betriebstagen regnerisch und kalt. Nur am Freitag, 25. Juni 1999 hatten wir einen sehr schönen Sommertag. Mit der Anzahl beförderten Fahrgäste im Monat Juni liegen wir im Durchschnitt der Jahre 1997 und 1998.

In den nächsten Wochen werden folgende neue Produkte für Gletsch 2000 erscheinen:

- Informations-Handbuch für Gruppenreisen 20
- Sonderzüge für Gruppen im Jahr 2000
- Sonderzüge für Einzelfahrgäste, welche auf den ersten Dampfzügen am 14., 15. und 16. Juli 2000 mitfahren möchten
- Rundfahrtbillett mit der FO, DFB und der Post

Die Broschüren können über folgende Adresse bestellt werden: Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Reisedienst, Postfach 35, CH-3999 Oberwald / Wallis - Telefon 027 / 973 33 73 oder Fax 027 / 973 33 74



Foto: M.Manger

Name Vorname

Strasse PLZ / Ort

Tel. / Fax Beruf / Tätigkeit

Jahrgang Pkw-Führerschein ja nein

Anmeldung für folgende Aufgabenbereiche: (Gewünschtes bitte ankreuzen)

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

Termin: Woche-Nr. vom . bis . 99

Alternative: Woche-Nr. vom . bis . 99

Unterkunft / Verpflegung: (Gewünschtes bitte ankreuzen)

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

Bisherige geleistete Baueinsätze / Jahr:

Ort / Datum: Unterschrift:

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

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

Für die Schweiz / Deutschland / Niederlande:

Position 1 - 7

Herr Pfändler Fritz Tel. 0041 / 71 / 385 58 40 (abends)

Koordinationsstelle Bau und Kiosk
Postfach 881
CH-9202 Gossau

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

Historique du Chemin de fer Furka-Oberalp

Le FO relie la vallée du Rhône à celles de la Reuss et du Rhin. Il traverse la ligne de partage des eaux, entre les bassins de la Méditerranée et de la mer du Nord. Il dessert trois cantons : Valais, Uri et Grisons. Les différences de niveau qu'il surmonte sont respectables ; il franchit même un col des hautes Alpes. Les parcours exploités toute l'année sont Brigue (678 m)-Oberwald (1366 m), Realp-Andermatt (1436 m)-col de l'Oberalp (2033 m)-Disentis (1133 m) et Andermatt-Göschenen (1106 m). Le tronçon Oberwald-Gletsch-Furka (2160 m)-Realp n'est ouvert qu'en été. Autre caractéristique: presque un tiers de la ligne est à crémaillère. Par ailleurs, on compte 28 tunnels d'une longueur totale de 9,5 km. La galerie de faîte, près du col de la Furka, mesure 1,9 km. Actuellement, un tunnel de base est percé entre Oberwald et Realp ; il a environ quinze kilomètres et sera praticable au début des années 1980. Le FO est l'intermédiaire entre la ligne Zermatt et le chemin de fer rhétique. Les trois entreprises forment ensemble un réseau électrifié à voie étroite, unique en Europe, puisqu'il totalise presque 480 km. Elles collaborent étroitement. Le FO et le BVZ avaient même, pendant un certain temps, une administration et une exploitation communes (1926-1961). Le symbole de cette coopération est le fameux «Glacier-Express», qui circule avec des voitures directes entre Zermatt (1605 m) et St-Moritz (1778 m). Il quitte la grande station de cure et de sport au pied du Cervin tous les jours à 8H44 et atteint la cité hôtelière de la Haute-Engadine à 17H15. En sens inverse, l'express part de St-Moritz à 7H07 et arrive à Zermatt à 15H55 (d'après l'horaire d'été 1979). Une voiture restaurant lui est ajoutée, d'Andermatt à Coire. Il n'est pas sans intérêt de relever que le «Glacie-Express» a été lancé en un temps où le FO pratiquait encore la traction à vapeur. D'autres trains du FO ont des voitures

directes de Brigue à Göschenen, de Brigue à Coire, de Göschenen à Disentis et vice versa.

Le FO a une histoire pénible et compliquée. Nous ne pouvons la raconter que dans ses grandes lignes. Le premier projet de chemin de fer dans sa région fut présenté en 1886 et obtint la concession fédérale la même année. Il s'agissait d'un chemin de fer à voie normale, à adhérence et à crémaillère, de Brigue à Airolo, franchissant un tunnel de faîte entre le Val Geren et le val Bedretto. Dépassé par le percement du tunnel du Simplon, le projet fit cependant l'objet de plusieurs renouvellements de concession. Au début de ce siècle, on ne compta pas moins de six requêtes. Toutes proposaient des voies étroites et la traction à vapeur ou électrique, le système de l'adhérence de bout en bout, ou un système mixte : adhérence et crémaillère. Quatre d'entre elles prévoyaient une ligne de Viège ou Brigue à Gletsch, les deux autres un prolongement de la voie jusqu'à Disentis, par Andermatt. Les auteurs des projets les plus récents s'étant entendus entre eux, l'assemblée fédérale leur accorda en 1907 et 1908 deux concessions conformes à leurs requêtes, une pour un chemin de fer électrique à voie étroite et à adhérence, de Brigue à Gletsch, l'autre pour sa continuation jusqu'à Disentis. Les deux groupes de concessionnaires fondèrent en 1910 la «Compagnie suisse du chemin de fer de la Furka (Brigue-Furka-Disentis)», dont le siège était à Berne. La souscription des actions ne posa aucun problème. Mais, le délai passé, les fondateurs s'aperçurent avec stupéfaction que la majorité du capital-actions était en main d'un groupe français. Conséquence le président et deux autres membres du conseil d'administration étaient Français. Le président et deux membres du conseil d'administration étaient Français. Le président, un comte d'Omersson, de Pa-

ris, présenta bientôt sur la ligne à construire des idées qui différaient de celles des auteurs suisses du projet : la traction à vapeur, au lieu de la traction électrique, un système mixte adhérence et à crémaillère, au lieu de la seule adhérence. Les plans du tracé furent remaniés en conséquence. A cette occasion, on se demanda s'il ne serait pas plus avantageux de remplacer le tunnel de faîte de la Furka par une galerie de base Gletsch-Realp et de mettre en souterrain d'Andermatt à Tschamut la partie de la ligne prévue par le col de l'Oberalp, afin de pouvoir maintenir le chemin de fer en exploitation toute l'année. Question de coût, on renonça à poursuivre l'étude de cette variante.

Les travaux furent adjugés pour une somme forfaitaire à une seule entreprise, la «Société de construction des Batignolles», à Paris. Ils furent attaqués sur plusieurs chantiers à la fois, en 1911. Il n'y avait pas moins de trois mille ouvriers travaillant en même temps. Le parcours Brigue-Gletsch était utilisable avant le déclenchement de la guerre mondiale déjà. Ailleurs, les travaux furent suspendus jusqu'en 1915, mais ne furent pas longtemps poursuivis par la suite. En 1916,

la Société, dominée par le capital français, se trouva à bout de souffle. L'exploitation de la ligne tronquée de Brigue-Gletsch ou Oberwald se heurta à de grandes difficultés. L'entreprise fut mise en faillite en 1923. Pendant la période de liquidation, la circulation des trains fut maintenue cahin-caha grâce à des avances faites par la



Confédération et le canton du Valais. L'année suivante, le directeur Marguerat, du Chemin de fer de Zermatt, prit l'initiative de fonder une société ayant pour but de reprendre le FO à la vente aux enchères, et d'achever la construction de la ligne jusqu'à Disentis. Son projet très hardi réussit. La Confédération, ainsi que les cantons de Vaud, du Valais et des Grisons fournirent les moyens nécessaires. En été 1926, les trains à vapeur roulaient,

pour la première fois, sur tout le parcours de Brigue à Disentis. Une vie nouvelle s'épanouissait sur les ruines des parties non achevées de la ligne, qui avaient passablement souffert de la longue interruption des travaux. Il fallut 3 125 000 francs pour sauver le bout de ligne abandonnée pendant la guerre de 1914-1918. La somme est modeste, si l'on songe

au devis du tunnel de base Oberwald-Re-alp.

Depuis lors, le FO a passé par bien des avatars. En raison de son importance pour la défense nationale, il a été électrifié entre 1940 et 1942. Sa capacité s'en est trouvée sensiblement augmentée. A la demande de l'armée, d'importants ouvrages de protection ont été entrepris, au début de la seconde guerre mondiale, dans la région du col de l'Oberalp, pour garantir l'exploitation ferroviaire en hiver. Le parcours Realp-Andermatt a été incorporé dans ce processus, dès 1943.

Le parc de matériel roulant a été progressivement renouvelé avec l'aide des pouvoirs

Publics. Il en fut de même des installations fixes. En 1961, le chemin de fer des Schöllenen Göschenen-Andermatt (3,75 km) fut intégré au FO.

Le trafic s'est bien développé, surtout depuis l'électrification. Le chemin de fer aida les vallées de Conches et d'Urseren à prendre un bel essor. Le Tavetsch en profita aussi. L'exemple de Sedrun en fait foi ! En 1926, il y avait 115 voyageurs ; ce chiffre passa à 372 000 en 1945 et à 721 000 en 1960. A partir de 1965, il s'est toujours situé au-dessus du million. Par suite de la

construction d'usines électriques dans la région du Grimsel et d'Aeginen, le trafic des marchandises a considérablement augmenté dans les années cinquante et soixante. Ces derniers temps, la concurrence de la route s'est accentuée.

Une ligne ferroviaire aussi exposée, en maints endroits, ne peut que courir les risques engendrés par les forces naturelles. Depuis qu'il existe, le FO souffre en hiver des grosses chutes de neige et des menaces d'avalanches. Trop souvent il y a des victimes humaines et de gros dégâts matériels. Constamment, il arrive qu'au printemps le tronçon Oberwald-Andermatt ne puisse être ouvert à la date voulue. Le nouveau tunnel de base éliminera au moins ce souci.

Trafic 1977 : 1 535 800 voyageurs, 26 300 tonnes de marchandises

Recettes 1977 : 8 137 000 francs. Effectif du personnel : 257 personnes
Siège de la direction et de l'administration : Brigue (VS) (jusqu'en 1961, communauté avec le BVZ/GGB)

Extrait du livre «Les chemins de fer privés Suisse II» Editions Avanti.

Edité en 1979

Ouverture à l'exploitation	Brigue-Gletsch Gletsch-Andermatt-Disentis Göschenen-Andermatt	30.6.1914 4.6.1926 12.7.1917
Longueur exploitée	100,4 km, dont 33,5 en crémaillère	
Ecartement de la voie	1000 mm	
Chemin de fer mixte à	adhérence et à crémaillère	
Mode de traction	Déclivité maximum 40 et 110% Ligne de base d'abord à vapeur Puis électrique, courant alternatif Monophasé de 11 500 volts 16 2/3 Périodes, dès 1940-1942 Schöllenen, d'abord courant continu	

Festirail 99 de Pont à Marcq France

Première bourse Salon International du Chemin de Fer et du modélisme Ferroviaire que fait la section romande en dehors de Suisse du 29 au 31 janvier 99.

Le vendredi 29 janvier 3 membres Alain Kägi, Pierre-Yves Pièce et votre serviteur, se retrouvent à la gare de Lausanne pour le grand départ pour la France. Arrivé à la douane pour oblitérer les papiers d'importations temporaires vers 13H00, nous y trouvons celle-ci fermée. Ce qui fait que nous sommes allés manger comme ces Messieurs de la douane, ce qui est bien normal. Nous allons au petit restaurant près de la douane, ce repas nous fera un grand bien pour attaquer les 700 kilomètres qui nous attendent. Après avoir bien mangé nous régularisons nos papiers. Quelle chance nous avons eu, pendant tout le trajet pas une goutte de pluie. Après avoir fait une halte pour nous désaltérer et après avoir parcouru les 700 km nous arrivons à Pont à Marcq vers 22H00. (Pour ceux qui ne le savent pas Pont-à-Marcq se trouve à environ à 10 km de Lille). Nous trouvons l'hôtel genre Formule 1 pas trop chère et fonctionnel. Puis avant d'aller nous coucher nous sommes allés manger dans un restaurant Campanile près de notre hôtel. Quelle chance de trouver encore un restaurant ouvert à cette heure et que l'on puisse encore y manger quelque chose et même chaud !

Le lendemain matin au petit déjeuner nous faisons déjà connaissances des personnes qui sont là pour cette fameuse bourse exposition.

Après notre petit déjeuner nous partent vers la grande salle des fêtes pour installer notre stand. Quelle ne fut pas notre surprise de voir une salle plus petite que ce que l'on ce représentait !

Bien sûr que se fut une exposition bourse internationale, il y avait nous, des Anglais et des Belges, ce fut tout comme étranger.

Bon nous sommes là nous verrons bien s'il y aura beaucoup de visiteurs.

Le samedi matin nous avons eu la visite des écoles.

Une journaliste est venu vers nous, pour nous poser quelques questions.

Mais le samedi après-midi ne fut pas terrible au point de vue fréquentation.

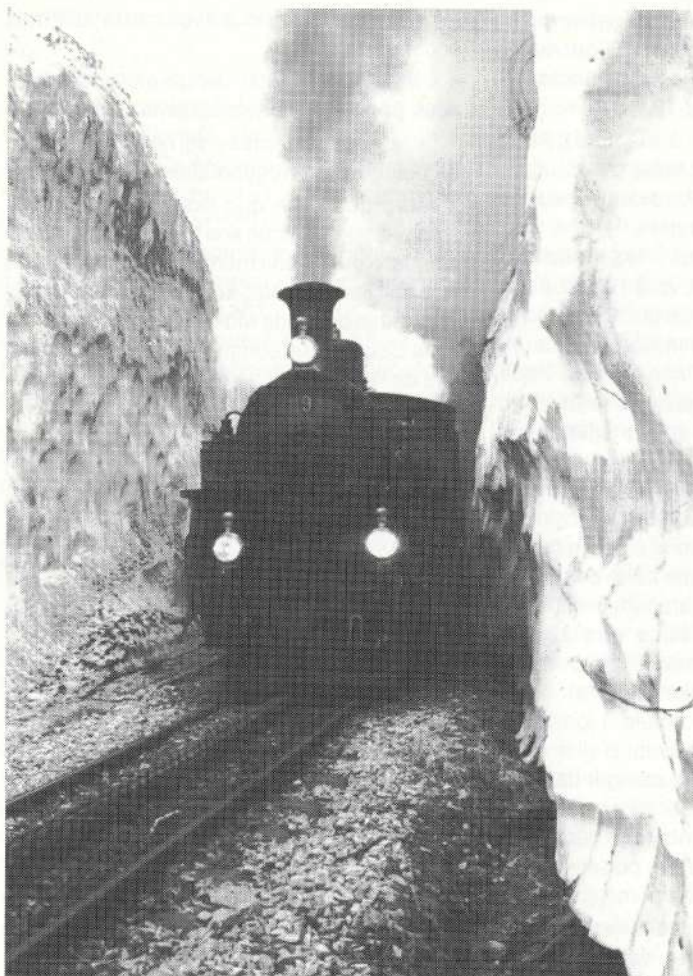
Alors qu'est-ce que nous fîmes ? Nous sommes allés chacun son tour visité les autres stands. Nous avons même sympathisés avec nos voisins d'à côté, soit le musée français du chemin de fer de Mulhouse, et le petit train de la Corse, vous comprenez mieux pourquoi lors de l'envoi de votre carte de membre vous avez reçu des prospectus sur ces deux magnifiques visites à faire.

En visitant les autres stands nous avons pu y voir de magnifiques maquettes, et des associations de sauvegardes privées ferroviaires qui comme nous font la promotion de leur ligne. En voici les noms :

- Train touristique Guitres-Marcenais parcours de 13 km
- Chemin de fer touristique de la Traconne Ligne Esternay-Sezanne
- Chemin de fer touristique Romney, Hythe & Dymchurch railway (Angleterre) parcours de 22,2 km écartement 381 mm
- Chemin de Fer Forestier d'Abreschviller parcours de 12 km
- Pacific Vapeur Club de Sotteville-Lès-Rouen
- AAMCS Amicale Amandinoise Modélisme Ferroviaire et Chemin de Fer Secondaire à St Amand les Eaux

Pour ceux que cela intéresse, je vous fais volontiers une copie des prospectus, des diverses lignes et associations mentionnées ci-dessus.

Après nos diverses visites et échanges nous arrivons tranquillement en fin de journée, nous sommes invités à prendre l'apéro et le soir nous nous retrouvons tous dans la salle municipale pour manger une choucroute. Plat pas trop de la région.



très enrichissante, car avec les divers contacts que nous avons eu avec les autres exposants, nous avons pu obtenir les adresses des responsables, qui organisent des manifestations ferroviaires beaucoup plus importantes que celle que nous venions de vivre. Mais grâce à notre participation nous avons quand même pu faire deux nouveaux membres de la Belgique, qui sont déjà venus travailler ce printemps au déblaiement de la neige sur la ligne de la Furka. Et qui seront aussi là pour le samedi de travail au mois de juillet.

Nous avons entre autres appris qu'il faut absolument montrer notre nationalité par un drapeau, car les gens nous demandaient si la Furka était en Allemagne. Et ce qui est aussi très important pour inciter les gens à venir voir notre ligne, c'est d'avoir un prospectus avec les hôtels. Car nous avons

Le dimanche matin nous retournons à notre exposition, le matin fut calme, mais l'après-midi enfin les visiteurs montreront leurs bouts de nez. L'exposition fermant vers 18H00 nous nous sommes fixés comme heure de départ 17H00 car un long trajet nous attendait.

L'expérience au point de vue comptable ne fut pas terrible voir nul. En rentrant nous n'étions pas tellement pressés de donner les résultats de nos ventes à notre caissier.

Mais je dois dire que cette expérience fut

eu plusieurs fois la question est-ce qu'il y a des hôtels près de la ligne.

Voilà le compte rendu de notre expédition, il est bien clair que nous ne retournerons pas à Pont à Marcq en l'an 2000. Mais par contre nous sommes invités pour les 30 ans du Vivarais ou nous serons présents avec le DFB pendant 3 jours au mois de juillet et ou nous aurons des prospectus en français avec les hôtels de la région de la Furka.

Votre serviteur J.Fornachon

Sektionsnachrichten

Sektion Oberbayern	Tel. / Fax
Helmut Mack	089 12163259
Dachauerstr. 35	
D-80335 München	

Sektionsorgan neu geregelt

Nach dem Rücktritt des Präsidiums im November 1998 hatte die Sektion keinen Vorstand mehr. In Gesprächen mit dem restlichen Vorstand der Sektion, dem Vorstand der Sektion Schwaben und dem Zentralvorstand wurde folgende Regelung festgelegt:

Die Sektion München/Oberbayern wird direkt dem Zentralvorstand unterstellt. Dies solange, bis aus den reihen der Sektion ein neuer Vorstand gewählt werden kann. Sobald ein neuer Vorstand gewählt wurde, wird der Zentralvorstand die Führung wieder abgeben. In der Zwischenzeit wurden folgende personelle Regelungen getroffen:

Präsident:

Bernd Hillemeyr, Galgenberg 22, D-86381 Krumbach. Tel: 08282-5668

Kasse:

Manfred Luckmann, Ridlerstrasse 32, D-80339 München. Tel: 089-5024892

Stammtisch/Bau:

Helmut Mack, Dachauerstrasse 35, D-80335 München, Tel: 089-12163259

Herr Hillemeyr wird die Sektion nur formal führen. Diese Regelung wurde getroffen, damit die Sektion bestehen bleiben kann und nicht aufgelöst werden muss.

Wir möchten daher alle Mitglieder der Sektion Oberbayern ersuchen, sich eine Mitarbeit im Vorstand der Sektion zu überlegen. Für die nächste Mitgliederversammlung, die voraussichtlich im März 2000 stattfindet, haben Bewerbungen auf eine Vorstandsposition gute Aussichten auf Erfolg. Stammtisch München

Der Stammtisch München trifft sich an den folgenden Terminen:

01.09.99 Bericht von der Bauwoche KW26/99 mit Schneeräumung

06.10.99 Bericht von der Bauwoche

KW32/99 mit dem Streckenaufbau Gletsch und dem Bauabschluss Gletsch vom 09.09.99.

03.11.99 Noch offen

01.12.99 Jahresabschluss

Wir treffen uns wie gewohnt im Löwenbräukeller am Stiglmaierplatz ab ca. 18:30. Gäste sind herzlich willkommen.

Sektion Schwaben	Tel. 08252
c/o Bernd Hillemeyr	5668
Galgenberg 22	
D-86381 Krumbach	

Hauptversammlung am 05.03.99

Um 19:30 Uhr konnte Obmann Bernd Hillemeyr 13 Sektionsmitglieder sowie einen Gast, Herrn Mack von der Sektion Oberbayern, begrüßen. Im Bericht des Vorstandes ging der Obmann zunächst auf die Aktivitäten des abgelaufenen Jahres ein, Besonders zu nennen sind hier neben dem monatlich stattfindenden Stammtisch und unserem schon traditionellen Jahresabschluss-Essen natürlich die Sektionsausfahrt vom 05.07.98 bis am 07.07.98 an die Bergstrecke mit Abstecher ins Centovalli sowie die Sektionsbauwoche vom 03.08.98 bis 08.08.99. Unser aktueller Mitgliederbestand liegt bei 62 und ist gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen. Nach Berlin-Brandenburg sind wir die zweitkleinste deutsche Sektion. Erfreulich ist, dass zu besonderen Anlässen wie dem Jahresessen und der Hauptversammlung immer 20-25% unserer Mitglieder anwesend sind.

Kassier Peter Rost erläuterte den Kassenbericht und ging nochmals kurz auf die letztjährige Spende von DEM 2'500.- für die Verbindungsweiche Realp ein.

Schriftführer Christof Schmid berichtete kurz über die letztjährige Hauptversammlung und sprach den Bereich Öffentlichkeitsarbeit an. Leider sind wir im Mitteilungsblatt nicht in jeder Ausgabe mit einem eigenen

Sektionsnachrichten

Artikel vertreten. Gerade dies ist aber für die Information auch von Mitgliedern anderer Sektionen, die nicht am regelmässigen Stammtisch teilnehmen können, sehr wichtig. Der Schriftführer bat daher alle Anwesenden, sich auch an der Berichterstattung zu beteiligen, sodass zukünftig wieder möglichst in jedem Mitteilungsblatt ein Artikel erscheinen kann.

Auf Antrag von Revisor Walter Pompe wurde der Vorstand entlastet.

Bei den anstehenden Neuwahlen wurde der komplette Vorstand und der Revisor in ihren Ämtern bestätigt. Wie im Vorjahr beantragte der Vorstand eine zweckgebundene Spende an VFB oder DFB zu überlassen. Geplant ist für dieses Jahr der Betrag von DEM 1'000.-. Der genaue Verwendungszweck soll nach den erfolgten Hauptversammlung von VFB und DFB festgelegt werden. Von der Hauptversammlung wurde dies genehmigt.

Bernd Hillemeyr berichtete anschliessend stellvertretend für Christopher Carlyle, der entschuldigt war, über die aktuelle Entwicklung in der Schweiz. Danach wurden noch die sektionseigenen Aktivitäten vorgestellt.

Unser Gast, Herr Mack aus München berichtete über die derzeit bestehenden Schwierigkeiten bei unserer Nachbarsektion einen Vorstand zu bilden. Die Anwesenden überlegten, in welcher Weise der Sektion Oberbayern unter die Arme gegriffen werden kann, um deren Fortbestand zu sichern. Nach längerer Diskussion wurde beschlossen, dass dieses Thema im Vorstand noch einmal eingehend beraten wird. Gegen 22:00 Uhr konnte der offizielle Teil beendet werden.

Sektionsfahrt nach Österreich

Vom 11. bis 13. Juni führte unsere diesjährige Sektionsfahrt nach Österreich. Am Freitag trafen sich 13 Teilnehmer aus der Sektion Schwaben in Ulm am Bahnhof. Unsere Fahrt führte uns über München, Salzburg bis Vöcklamarkt. Dort wartete be-

reits die schmalspurige und elektrisch betriebene Atterseebahn, um uns zum gleichnamigen See zu bringen, wo wir auch die Möglichkeit zum Mittagessen wahrnahmen. Nachdem uns die Atterseebahn wieder zurück nach Vöcklamarkt gebracht hatte, setzten wir unsere Fahrt fort über Attnang-Puchheim, vorbei an diesem Tag leider verregneten Traunsee und Bad Ischl nach Stainach-Isding und weiter zu unserem Etappenziel Leoben. Am nächsten Morgen ging es dann bei herrlichem Sonnenschein über den Semmering und Wiener Neustadt nach Puchberg am Fusse des Schneebergs. Zu unserem Glück war der neue dieselgetriebene Zahnradzug "Salamander" wegen verschiedenen Verzögerungen noch nicht in Betrieb. Daher brachte uns eine schnaubende und rauchende Zahnrad dampflokomotive wie seit Beginn des Jahrhunderts zur Bergstation, wo wir einen herrlichen Rundblick auf die umliegende Bergwelt geniessen konnten. Nach der Talfahrt und Weiterfahrt bis Wien Südbahnhof mussten wir die Strassenbahn benutzen, um dann ab Wien Westbahnhof zu unserem Tagesziel St. Pölten zu gelangen. Am nächsten Tag ging es direkt von St. Pölten auf schmaler Spur der Mariazellerbahn zu diesem bekannten Wallfahrtsort. Wir hatten Glück und direkt vor uns fuhr ein Sonderzug mit einer historischen Schmalspurdampflokomotive, die wir dann am Endbahnhof in Mariazell eingehend bewundern und fotografieren konnten.

Leider hiess es dann bald Abschied nehmen und zurück ging es wieder über St. Pölten, Salzburg und München zum "Heimatbahnhof" Ulm. Alle Teilnehmer waren von dieser Reise begeistert und so verabschiedeten wir uns mit dem Vorsatz, im nächsten Jahr wieder gemeinsam auf Reisen zu gehen.

Ausstellung in Nördlingen

Am 26. und 27. Juni feierte das bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen sein

Sektionsnachrichten

30jähriges Bestehen. Zu diesem Anlass war dort eine solche Menge betriebsbereiter und auch optisch aufgearbeiteter Dampflok zu sehen, die in dieser Form wohl kaum so schnell mehr zusammenkommen. Verschiedene dampfbespannte Sonderzüge brachten Besucher aus ganz Deutschland an diesem Wochenende in das ehemalige Bahnbetriebswerk Nördlingen. Unsere Sektion hatte die Möglichkeit, bei diesem Jubiläum mit unserem Infostand im Ringlokschuppen vertreten zu sein. Unzählige Besucher konnten so mit Dias, Prospektmaterial und im persönlichen Gespräch über unser Vorhaben informiert werden. Eine Frage wurde immer wieder gestellt: "Wann fährt Ihr nach Gletsch?" und die Antwort "ab dem 14. Juli 2000" wurde mit Freude und teilweise auch Bewunderung über die erbrachte Leistung aufgenommen. Insgesamt war die Teilnahme an dieser Ausstellung ein voller Erfolg, der auf Grund der positiven Reaktionen der Besucher uns wieder in unserer Arbeit bestätigt hat.

Sektion Stuttgart	Tel.
H.J. Wasseroth	07152 23639
Postfach 6029	
D-71213 Leonberg	

Reisebericht zur Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke

Die diesjährige 15. Ordentlichen Generalversammlung fand am 20.03.99 in Erstfeld, also im Kanton Uri, mitorganisiert und im Bereich der Sektion Gotthard, statt. Tagungsort war das Gemeindezentrum der evangelischen Pfarrgemeinde.

Erstfeld ist besonders bekannt als markanter Punkt der transalpinen Gotthard-Bahnstrecke mit einem ausgedehnten Bahnhofsareal und dem eindrucksvollen Lokdepot mit seiner imposanten Lokhalle, welche zugleich Depot der Gotthardloks war, galt doch Erstfeld als Anfangspunkt der Gotthard-Nordrampe. Auf einem Gleis-

sockel des Depotgeländes kann man die legendären E-Lok der Gotthardstrecke, die Ce 6/8 II Nr. 14270, bekannt als das Krokodil besichtigt werden. Es existieren noch neun Krokodile, nämlich 6 in der Schweiz, 2 in Deutschland (Sinsheim und Speyer) und eines in Österreich (Wien). Zwei Krokodile sind in Erstfeld deponiert, zum einen die erwähnte Denkmallok und zum anderen die Ce 6/8 II Nr. 14253, wohlbehütet und fahrbereit im Depot, welche (um Stand- und Lagerschäden zu vermeiden) bei Museums- und Sonderfahrten sporadisch zum Einsatz kommt. Erstfeld ist auch der nördliche Endpunkt des neu projektierten, zum Bau anstehenden 56 km langen Gotthardtunnels mit südlichem Endpunkt in Bodio bei Biasca im Tessin.

Auch in diesem Jahr war es selbstverständlich, dass eine 16-köpfige Delegation der Sektion Stuttgart zur Generalversammlung des VFB reiste. In bewährter Weise wurde ein Reisebus gechartert und von unserem Mitglied Ulf Weidle wie gewohnt souverän gefahren. Nicht das erstmal stellte dankenswert unser Mitglied Gert Huber seinen Reisebus unentgeltlich zur Verfügung. Bei durchwachsenem Wetter, aber in guter Stimmung -nachdem noch beim Bäcker eine Anzahl Brezeln gebunkert wurden- ging es am Morgen auf die Autobahn in Richtung Süden. An der Raststätte Hegau bei Engengab es den traditionellen Vesperhalt und Ulf zelebrierte erwartungsgemäss seine legendäre und beliebte Brotzeit mit Brezeln, Sekt und Orangensaft. Frohgestimmt und gestärkt fand die Fahrt dann Ihre Fortsetzung über Schaffhausen-Winterthur-Zürich-Zug-Brunnen auf der Axenstrasse entlang dem Vierwaldstättersee zum Zielort Erstfeld. Das Wetter war hier etwas besser, teils blauer Himmel und auch die Sonne verhalf der guten Stimmung zu weiterer Steigerung. Am Hotel "Frohsinn" (Nomen est Omen) fand dann die Fahrt ihr Tagesende und der Bus

Sektionsnachrichten

durfte sogar direkt vor dem Hotel auf der Hauptstrasse, halb auf der Strasse und halb auf dem Gehweg, parkieren. So etwas gibt es offenbar nur noch in der Schweiz!

Nach der Mittagspause wurde dann das Tagungshaus aufgesucht, wo um 14:00 Uhr vor 137 Anwesenden durch VFB Präsident Bruno Albisser die Generalversammlung eröffnet wurde. Der Gemeindepräsident (hier für Bürgermeister) hiess die Versammlung willkommen und gab einen Einblick in die Ortschronik. Es soll an dieser Stelle keinen detailliert Beschreibung des Verlaufs der Versammlung vorgenommen werden, diese soll dem offiziellen Bericht des VFB vorbehalten bleiben.

Zusammenfassend sei erwähnt: die insgesamt 13 Traktanden (=Tagesordnungspunkte) wurden zügig durchgegangen und meist durch einstimmige Beschlüsse bestätigt. Neuwahlen standen nicht an (ausser der Nachwahl Zweier aus dem Amt ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder). Dem Vorstand wurde einstimmig Entlastung erteilt (Traktandum 7). Breiten Raum nahm das Traktandum 11 "Statuten-Revision" ein, bei welchem es bisweilen lebendige Diskussionen und Anträge zu bewältigen galt, welche dann nach einer Lösung (grössere Änderungen der vorgelegten Neufassung waren nicht zu verzeichnen) - jeweils einstimmig - verabschiedet wurden. Etwas nachdenklich stimmte das vorgelegte Budget 1999 mit einer zugrundegelegten Steigerung der Beitragseinnahmen um durchschnittlich 10%, gleichbedeutend einem so zu erwartenden Mitgliederzuwachs, bei unveränderter Beitragshöhe. Um 17:45 Uhr wurde die harmonisch verlaufende Versammlung beendet.

Nach einem Schnupper-Spaziergang in Erstfeld fand man sich im Hotel zum 3-Gänge-Abendessen zusammen, das allen gut mundete. In gemütlicher Runde wurde der Abend lang, einige Nimmermüde 8- immer dieselben -) fanden erst gegen Mitternacht

den Weg in die Heia.

Am Sonntag Morgen, nach ausgiebigem Frühstück, war ein Gruppenfoto im Depot am "Krokodil" angesagt. Da die Bahnunterführung für den Bus etwas zu niedrig war, musste über krumme Pfade der Weg über die Bahnunterführung genommen werden. Für "Hans Dampf in allen Gassen -Ulf Weidle- kein Problem. Problematisch war allerdings die Kameraposition, ein Stativ fehlte und Ulf sollte ja auch mit aufs Foto. Ulf's Erfindergeist zeigte Wirkung: auf dem Schienenstrang, bewehrt mit Schottersteinen, fand der Apparat gerade noch genügend Halt. Selbstauslöser los, Ulf stürzte ins Bild - klick- und das wars dann. (Anm. der Redaktion: Das Bild lag dem Bericht leider nicht bei!?)

Auf der Rückfahrt wurde Station in Luzern gemacht. Einige Freunde liessen sich in Kriens absetzen und "erklommen" den Pilatus per Seilbahn (die Zahnradbahn hatte Winterpause). Das Gros machte sich das Verkehrshaus zum Ziel. Nach ausgiebigem Streifzug durch das interessante Museum, es gibt dort immer wieder etwas neues zu sehen, wurde am Nachmittag die Rückfahrt angetreten. In Hufingen-Behla gab es dann noch die obligatorische rast zum Abendvesper im Gasthaus Kranz. Nachdem man sich vom anstrengenden Tag in Luzern gut erholt hatte und man den Tag in froher Runde ausklingen liess, beförderte uns Ulf den Rest der Strecke gekonnt uns sicher nach Stuttgart zurück.

Wenn man geneigt ist zu meinen, die Fahrt zu einer Generalversammlung sei doch eine recht trockene Angelegenheit, so durfte man sich eines besseren belehrt sehen. Diese Fahrt zeigt deutlich auf, wie abwechslungsreich und eindrucksvoll ein solcher Ausflug im Freundeskreis sein kann. Dank möge allen denen gelten, die zum Gelingen der schönen Fahrt beigetragen haben. Gerne hat man sich noch lange in guter Erinnerung und das motiviert fürs nächste Mal.

Sektionsnachrichten

Sektion	Tel.
Nord-Rhein Westfalen	0231 734061
Martin Fränsing	
Gotthelfstrasse 100	
D-44229 Dortmund	

Frühjahrstreffen in Hattingen

Am 28.03.99 fand in Hattingen unser traditionelles Frühjahrstreffen im Pfarrheim St.Peter und Paul statt. Insgesamt 54 Personen fanden sich ein, um bei Kaffee und selbstgebackenem Kuchen (unser Dank gilt allen Spendern) Neuigkeiten von der Furka-Bergstrecke in Wort und Bild zu erfahren. Wir konnten denn auch diverse Neuigkeiten verkünden, umrahmt von zum Teil historischen Filmen. Der Themenschwerpunkt lag, selbstverständlich, auf dem besonders harten schneereichen Winter. Unsere Solidarität galt unseren zeitweise von Lawinen eingeschlossenen Freunden in Realp und Oberwald. Keineswegs einer Sensationslust folgend, konnten wir beeindruckende Filmausschnitte des SWR zeigen, welche die dramatische Lage im Obergoms dokumentierten. So blieben dann auch die meisten Besucher bis zur letzten Minute unserer Vorführung gebannt auf ihren Stühlen sitzen. Wo sonst hat man schon unter dem Heli hängende fliegende Kühe gesehen?

Die in Hattingen und im Vorfeld eingegangenen Spenden, für die wir uns an dieser Stelle nochmals herzlich bedanken möchten, sollen vorrangig der Schneeräumung zugute kommen. Unser spezieller Dank gilt allen Organisatoren unseres Treffens. Das nächste findet am 14.11.99 im Thomas-Morus Haus in Neuss statt.

Inter-Modellbau in Dortmund vom 21 bis 25.04.99 fand in der Westfalenhalle 1-8 wieder eine der grössten Modellbahnmessen Europas statt. Auch unsere Sektion konnte erneut mit einem etwa 70 m2 grossen Stand teilnehmen. Dies war zunächst jedoch gar nicht sicher. Im

Winter hatte es in der Modellbahn-Halle 8 gebrannt. Dadurch wurde unter anderem das Dach beschädigt, sodass die Hallenfläche um 500 m2 reduziert werden. Nur Dank der Bereitschaft aller sich bewerbenden vereine zur Beschränkung war es an der MOBA (Modellbahnverband in Deutschland) dann doch möglich, diese alle zu berücksichtigen, wofür wir uns auch auf diesem Wege nochmals bedanken möchten.

Die Sektion NRW stellte ihre aktualisierte Modulanlage (Baugrösse HOm) aus, die sich, wie immer, grosser Beliebtheit erfreute (siehe dazu auch das Märklin Magazin 3/99). Erstmals war es uns möglich, komplette Furka-Zugsgarnituren im Modell zu präsentieren. Viel Beachtung fanden aber auch, die dankenswerter Weise von der Firma BEMO zur Verfügung gestellten Modelle.

Eine grosse Fläche unseres Standes beanspruchte wieder unser "Furka-Reisebüro". Dort konnten wir in Wort und Schrift Beratungen zum Thema "Furka-Bergstrecke" anbieten, wovon auch reichlich Gebrauch gemacht wurde. Der Bekanntheitsgrad unserer Bergstrecke ist eigentlich kaum noch steigerungsfähig. Wir hoffen, mit den gebotenen Informationen möglichst viele Gäste zu einer Fahrt mit unserer Bahn animiert zu haben.

Auch wenn in diesem Jahr 10'000 Besucher weniger die Inter-Modellbau besuchten, waren es total 104'000 doch genügend, um unsere Zielgruppe anzusprechen. Die 439 kommerziellen Aussteller waren jedenfalls mit dem Echo mehrheitlich gut zufrieden und den vereinen wird es ähnlich ergangen sein. Die nächste Messe findet am 12-16.04.2000 statt und wird angesichts der bevorstehenden Streckenerweiterung nach Gletsch, von uns noch grösseren Einsatz erfordern.

Sektionsnachrichten

Sektion Ostschweiz Tel.
Ammann Christian 052 722 24 61
Oberer Moosweg 10
CH-8500 Frauenfeld

Am 30.05.99 gegen 19.00 haben sich 11 freiwillige VFB-ler in Realp versammelt um eine extra Bauwoche zu starten. Klares Ziel war, bei der Schneeräumung mitzuhelfen. Am Montagmorgen erfolgte die Arbeitsunterweisung mit folgenden Tätigkeiten:

- Beihilfe Schneeräumung
- Geleise und Weiche 55 stopfen
- Fahrleitungsmastbriden umdeponieren
- Entfernen der prov. PE-Leitung
- Flachwagen X2940 reinigen
- Kabelstränge auf Bobinen wickeln
- Zwei Schienenstücke in den Schrott
- Alte Stellvorrichtung in den Schrott
- Einbauen von Schwellenkappen
- Neue Treppe bei der Kohlenrampe
- Schienenlager umdeponieren
- Regenerierte Zahnstangen umdeponieren

Selber erkannt und zusätzlich mit erledigt: Die Wasserläufe ab der Wilerbrücke ausputzen und zum Teil neu aufschichten.

Also, jetzt gings mit Elan und Schwung daran die Schwellenkappen einzubauen. Dazu mussten aber zuerst die passenden Schrauben an der Drehbank durch Flurin abgedreht werden. Die ganze Mannschaft hat sehr fix den Schotter ausgebaut und die Kappen fixiert. Werner hat uns immer wieder mit den neu abgedrehten Schrauben von Flurin versorgt. Eine ganz schöne lauf- und Beinarbeit für unseren Ältesten. Danach haben Jean, Hans-Peter, Helmut, Ralph, Jero, Marcel, Stephan und Ivo mit Schottergabeln den Schotter wieder verfüllt, gestopft und gerichtet. Das ging richtig im Akkord bis zum Mittwoch. Gegen Abend und nach dem Abendessen haben wir immer weiter gearbeitet und das Material für den anderen Morgen organisiert. Am Dienstag haben dann Hans-Peter, Flurin und Ivo die bequeme Treppe zum Holz-

lager erstellt. Dabei wurden die fehlenden Bohrer zum echten Problem. Aber wir haben es geschafft und hoffen das alle DFB-ler zufrieden sind und die Treppe lange genug hält.

Die Aufräum- und Entsorgungsarbeiten haben wir nebenbei ausgeführt und haben uns nicht überfordert. Am Dienstag nach dem Abendessen wollten wir noch schnell die Wasserleitung abhängen, dies endete aber mit einer langwierigen Aushubarbeit bei der schwere Steine und Felsbrocken zu beseitigen waren. Es kam dann auch noch eine Verzweigung zum Vorschein die ausgebaut werden musste. So war auch dieser Abend ausgefüllt und die abendliche Glace im Hotel des Alpes war dann auch noch Zeit. Die Glaces haben wir uns redlich verdient und das saubere Bett und die Dusche genossen.

Am Feiertag hatten wir Arbeitsverbot, das wir zum putzen der Wassergräben ab der Wilerbrücke nutzten. Auch musste das Wasser wieder mal in's PVC-Rohr eingeleitet werden. Am Nachmittag sind Flurin, Helmut, Ralph, Werner, Jean und Ivo zu Fuss zur Furkastation gelaufen um unserem Federico und den Schneemännern bei den Fräsarbeiten etwas zu helfen. Dabei wurde der weitere Arbeitseinsatz vom Freitag mit Manfred Willi abgesprochen. Endlich durften wir den Schnee per Hand räumen.

Flurin, Ralph und Ivo haben diverse Aufräumarbeiten durchgeführt, Schnee von Edelschrottschienen geräumt, einen Wassertank ausgegraben, auf den Militärautokran gewartet. Dieser hatte uns schon am Mittwoch spontan einige Paletten und die Zahnstangenpakete an den richtigen Endlagerplatz "gelupft". Flurin hat den beiden Soldaten eine richtige tolle Arbeit zugewiesen. Diese haben sich gefreut und sind um den langweiligen Wachdienst herumgekommen.

Unser Bauwochenende wurde am Freitag Abend begossen und mir der allabendlichen Glace gekürt. Wir kamen aus dem Staunen nicht heraus, als uns der Wirt vom Hotel des

Sektionsnachrichten

Alpes etwas offerierte. Einen herzlichen Dank auch auf diesem Wege, nochmals.

Fast die ganze Mannschaft hat sich am Samstag zur Besichtigung der NEAT-Baustelle aufgemacht, teils mit dem PKW teils mit der Bahn. Leider wurde der Treffpunkt geändert, weshalb wir recht lange im Restaurant sassen. Doch wir haben eine tolle Führung ins Loch genossen und waren sehr beeindruckt. Das wäre eine Wiederholung wert.

Um den Feiertag wurden wir noch durch Helmut K. und Johannes verstärkt, sodass sich unsere Supertruppe aus 13 Mitglieder zusammensetzte. Wir waren immer "ufgestellt" und froher Natur. Wir freuen uns auf die weitere Bauwoche die schon in drei Wochen folgt, vielleicht im Muttbach.

Der harte Bauleute-Kern der Sektion Ostschweiz, leicht verstärkt durch die Sektion Oberbayern.

Ivo Gohl

WICHTIG
Bitte beachten
Sie die
Mitteilung in der
Heftmitte!!



Ein Bild aus den Tagen an denen die Schneefräse nicht so sehr gebraucht wurde.