



4/95

Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Wichtige Adressen

Sekretariat VFB	Postfach 20	CH-3428 Wiler	065 / 45 11 24 Fax 065 / 45 11 24
Sekretariat DFB	Postfach 35	CH-3999 Oberwald	028 / 73 33 75 Fax 028 / 73 33 74
Realp DFB	Bahnhof/Depot	CH-6491 Realp	044 / 6 70 42
Gletsch DFB	Bahnhof/Station	CH-3999 Gletsch	028 / 73 22 33

Adressliste Zentralvorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax
Präsident	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 065 / 45 11 24 Fax 065 / 45 11 24
Vizepräsident	Grünig Peter	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42 G 031 / 338 29 64 Fax 031 / 338 39 99
Kassier	Joder Urs	Hofacherstrasse 3 CH-3428 Wiler	P 065 / 45 12 39
Sekretär	Schläpfer René	Dammweg 11 E CH-3904 Naters	P 028 / 24 39 60 Fax 028 / 24 39 60
Werbung	Abegg Alice	Krummfeld 11 CH-6423 Seewen	P 043 / 21 22 93
Neumitglieder	Weber Hans	Birkenweg 12 CH-5603 Staufeu	P 062 / 891 15 38
Info CH	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 CH-7000 Chur	P 081 / 27 42 68 Fax 081 / 27 42 68
Info D / NL	Hoenigk Isolda	Winfriedstrasse 14 D-80639 München	P 0049 / 89 178 31 51 Fax 0049 / 89 17831 51
Info D / NL	Maier Kurt	Bahnhofstrasse 9 D-71397 Leutenbach	P 0049 / 71 95920813 Fax 0049 / 7195920813
ZV-Mitglied	Gobet Hans	Hintere Höhenstrasse 53 CH-5430 Wettingen	P 056 / 26 77 76

Mitteilungsblatt / Bulletin
VFB, Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 4/95
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum:

12. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.
12. année Tirage 10 000 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 édition par an

Redaktion / Rédaction:
Hans Hofmann

Redaktionsadresse / Adresse de la
rédaction: H. Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen / Traductions:
Paul Braissant, Hiltystrasse, 3000 Bern

Druck / Imprimé par:
Keller Druck AG, 5004 Aarau

Redaktionsschluss für Nr. 1/96
Clôture de rédaction du no. 1/96:
12. Januar 1996 / 12, janvier 1996:
Erscheinungsdatum: Woche 6
Date de parution: semaine 6

Inhalt / Sommaire

Rückblick auf die Saison 1995	5
Viel Chruppe zum Dampf	7
Neue Fahrgäste für die DFB	9
Alcatel STR-Mitarbeiter..	13
Ein Freudentag an der Furka	15
Stelltisch Furka	17
Ich hab's probiert...	19
Die Bautätigkeiten 1995	21
Hallo Furkabahn-Freunde	23
Informationen VFB/DFB im Raum Bern	24
Sektionsnachrichten	25
Deutsche Bahn AG und Dampflok...	35
Andere Bahnen	37
CFhm Nr. 21 der FO	42
Furka Dampfbahn, Souvenir-Versand	44
Bestellformular für Souvenirs	43
Vereine und Bahnfahrten	47

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

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

BRD: Verein Furka-Bergstrecke
Genossenschaftsbank Weil im
Schönbuch
Konto Nr. 63 277 000, BLZ 600 692 24
Spendenkonto: 63277 018
Hauptstrasse 38
D-71093 Weil im Schönbuch

Zum Titelbild:
Ein neues Fahrzeug für die Furka-Berg-
strecke, leihweise vom Verkehrshaus der
Schweiz zur Verfügung gestellt. Lesen Sie
Seite 42.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat, Postfach 35
3999 Oberwald

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



«Die von der Volksbank haben den Sinn fürs Machbare.»



Der Verwaltungsrat

der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

und der Zentralvorstand

des Verein Furka-Bergstrecke

wünschen allen Aktionären und Mitgliedern

schöne Festtage und ein gutes neues Jahr.

Rückblick auf die Betriebssaison 1995

Die vierte Betriebssaison gehört bereits wieder der Vergangenheit an. Während rund 15 Wochen begeisterten sich Fahrgäste aus Nah und Fern für unsere Dampfbahn. Auch wird aus der Dampfbahn Furka-Bergstrecke langsam aber sicher eine richtige Bahn. Eine Bahn, die es hoffentlich versteht, auch in Zukunft die richtigen Entscheidungen zu treffen, und an der wir uns auch noch in Zukunft erfreuen können. An dieser Stelle möchte ich allen freiwilligen Mitarbeitern/-innen, die für die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke gearbeitet haben, meinen Dank aussprechen. Ich hoffe auch, dass Sie weiterhin dieses Projekt unterstützen.

Am 24. Juni 1995 ist die Dampfbahn pünktlich um 10.05 Uhr in die vierte Fahrsaison gestartet. Zur Verfügung standen uns folgende Kompositionen: Die Lokomotive HG 2/3 Nr. 6, HG 3/4 Nr. 1 und HG 3/4 Nr. 2. Bei den Personenwagen hatten wir folgende Fahrzeuge zur Verfügung: ABD 4543, B 4233, AB 2420, B 2228, B 2224, C 2353, C 2354, C 251 und C 252. Auch wurde dieses Jahr das Wagenmaterial optimal den Frequenzen angepasst. Beim Wagenunterhalt konnten wir uns auf die grossartige Unterstützung der Abteilung Zugförderung und Werkstätte verlassen. Der Baudienst hat bis zur Betriebseröffnung und während der Betriebssaison Unglaubliches vollbracht. Nicht zu vergessen ist auch, die Küchenmannschaft, die uns mit ihren Menüs kulinarisch verwöhnt hat.

Während des Monats Juli konnten die neuen WC-Anlagen auf der Furka in Betrieb genommen werden. Im Juli beförderten wir dank der anhaltenden Schönwetter-Periode mehr Personen zur Furka als 1994. Durch die Götti-Aktion, welche wir während der Sommerhochsaison lancierten, waren wir in den Lokalradios und der Presse sehr

gut vertreten, was sehr erfreulich ist und anspornend wirkt.

Der Monat August war sehr gut angelaufen, jedoch ab dem fünfzehnten herrschte sehr unbeständiges Wetter in den Alpen, wodurch die gewünschten Fahrgäste ausblieben. Auch die übrigen Tourismusunternehmen beklagten sich über das schlechte Wetter. Zum Teil mussten bereits Ende August einige Betriebe ihre Tore (1 1/2 Monate früher als sonst) schliessen. Der frühe Wintereinbruch in den Alpen am 27./28. August 1995 war nicht besonders förderlich für unsere Frequenzen. An den genannten Daten wurde eine Schneehöhe von ca. 70 cm auf der Station Furka DFB gemessen.

Leider wurde mit einem neuen Monatsanfang das Wetter im September auch nicht besser. Zum Glück war die Nachfrage nach Gruppenreisen sehr stark. Eine Steigerung der Fahrgastzahlen gegenüber 1994 war dadurch erfreulicherweise möglich.

Auch im Monat Oktober konnten die Fahrgäste nicht mehr angespornt werden, mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke nochmals zu fahren. Das Wetter war sehr unbeständig. An einem Tag lachte uns die Sonne an und am anderen Tag musste man mit Schnee rechnen. Die Einwinterungsaktion ging problemlos über die Bühne.

Während des Sommers 95 besuchten uns verschiedene Fernsehanstalten aus Deutschland, der Schweiz und sogar aus Japan. Die bereits ausgestrahlten Sendungen waren ein grosser Erfolg.

Neu ist auch, dass der Reisedienst der DFB in Oberwald ansässig ist, wo sich auch der Geschäftssitz der DFB AG befindet. Der Reisedienst der DFB kann jetzt während der Bürozeiten von Montag bis Freitag unter Tel. 028 73 33 73 oder Fax 028 73 33 74 erreicht werden.

Auch ausserhalb der Betriebssaison kann die Betriebsleitung erreicht werden. Tel. 044 6 70 42 (Neu ab 23.3.96: 044 887 10 42) Zusätzlich ist das Sekretariat neu über Tel. 028 73 33 75 erreichbar.

Die Postadresse wurde zentralisiert. Neu gilt für sämtliche Korrespondenz (Sekretariat, Reisedienst, Marketing/PR, Betriebs-, Bau-, ZfW-, und Finanzabteilung) folgende Postadresse:

Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG
Betreffende Abteilung mit Namen
Postfach 35
3999 Oberwald

Durch diese Neuerung sollte vermieden werden, dass man sich mit einem Telefonbeantworter auseinandersetzen muss oder dass die Post an eine falsche Adresse geschickt wird.

Jetzt ist die Dampfbahn Furka-Bergstrecke nicht, dass im Hintergrund nichts mehr laufen würde. Nein, im Gegenteil, all die freiwilligen Heinzelmännchen werden versuchen, dass die DFB am 22. Juni 1996 wieder pünktlich in die fünfte Fahrsaison starten kann. Auch werden im nächsten Jahr mit den verschiedenen Abteilungen Instruktionen durchgeführt. Natürlich sind wir auch im Winter für jede Anregung froh.

Zum Schluss möchte ich allen nochmals danken für ihre aktive Mitarbeit während der Betriebssaison und der kommenden Wintermonaten. Den Mitarbeitern/-innen hinter den Kulissen oder jenen, die uns finanziell unterstützten.

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

Pascal Zenklusen

Fotos - Fotos - Fotos - Fotos - Fotos - Fotos - Fotos

Wir hatten diesen Sommer über viele Wochen prächtiges Fotowetter an der Furka. Wer hat Motive, die für Werbezwecke geeignet sind, wie zum Beispiel für eine neue Auflage unserer Gäste-Information oder unseren neuen Fahrplan '96. Das Poster-Motiv von der Station Furka fand freundliche Kommentare. Wer hat dafür ein Alternativ-Motiv?

Kontaktaufnahme mit:
Wolfgang Schmidt
Sonnenhalde 22, D-72488 Sigmaringen

Tel. 07571/52030, Fax: 07571/50604

Viel Chrappe zum Dampfe

Lehrlingslager der Lehrwerkstätte für Mechaniker Basel. (7. bis 12. August 1995)
Der Maschinenmechaniker, so sagt man in Fachkreisen, ist in den Betrieben dafür verantwortlich, dass die Räder laufen. Wen wundert es, dass die Lehrwerkstätte für Mechaniker mithilft, die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu reaktivieren, mit dem Ziel, den Dampfbetrieb zwischen Realp und Oberwald in einigen Jahren wieder zu ermöglichen. Schon zum vierten Mal verbrachten 65 Lehrtöchter, Lehrlinge und Lehrmeister ein Arbeitslager zum Chrapfen in Realp. Der Wettergott meinte es bis jetzt immer gut mit uns, konnten wir doch ohne Unterbruch an 6 Baustellen gleichzeitig arbeiten. Unsere Hauptaktionen spielten sich vorwiegend auf der Furka-Bergstation ab. Die morgendliche Bergfahrt mit dem Materialzug, der uns auf die Station Furka brachte, bestand aus der Dampfklok Furkahorn, einem offenen Personenwagen und dem Schotterwagen. Schon das Anfahren am Morgen war jeden Tag ein spezielles Vergnügen. Nach allen Regeln der Kunst versuchte der Lokführer, den auf nassem Gleis stehenden Materialzug in Bewegung zu bringen. Doch ohne Sand ging es meistens keinen Millimeter vorwärts.

Unter fachkundiger Leitung verlegten wir bei der Station Furka Gleise und Weichen, montierten Schwellen und verbohrten die Schienenstösse. Improvisieren war gefragt, denn hier standen keine CNC-gesteuerten Bohrwerke zur Verfügung. Alles Arbeiten die unsere Lehrlinge noch nie gemacht hatten. Wohl merkte der eine oder andere sofort, dass das Schaufeln im Schotter gar nicht so einfach war. Aber mit vereinten Kräften gelang es doch, die vom Schotterwagen abgeladenen Haufen auszuheben. Das anschliessende Einschottern und Krampen mit elektrischen Werkzeugen verlangte nochmals Kräfte. Eine ganze Woche lang trennte eine Gruppe alte Bahnsteigsteine der SBB zu tragbaren Klötzen, und

das mit Trennscheiben und Vorschlagshämmern. Eine staubige Geduldsarbeit mit viel Unfallgefahren. Im kühlen und windigen Scheiteltunnel verlegte eine Gruppe neue Kabelkanäle. Ein Wassersammelkanal entlang des Abstellgleises und der Unterführung stellte eine andere Gruppe vor ein 4tägiges Arbeitsprogramm. Nivellieren und betonieren war angesagt. Nicht vergessen die 300 m Kabelgräben entlang der Gleise die eine Gruppe in harter Handarbeit aufmachte, die alten Kabel entfernte, neue Rohre verlegte und den Graben wieder eindeckte. Die dabei eingehandelten Blasen an den Händen erinnern nach einer Woche noch an diese Arbeit. Unmittelbar daneben musste noch eine Wasserrinne erstellt werden. Damit ein neuer Wohncontainer beim Lokdepot in Realp eigebaut werden konnte, fertigte eine Werkstattgruppe die dafür notwendigen Metallkonstruktionen an und montierte sie an Ort. Auch der Wasserkran bei der Station Realp wurde von einer Lehrlingsgruppe ans Wasser angeschlossen und aktiviert. Dank der guten Vor-Organisation durch den verantwortlichen Bauchef Herrn Walter Willi und der kompetenten Betreuung durch seinen Bruder Manfred erlebten wir eine gelungene, lehrreiche, befriedigende und unfallfreie Arbeitswoche. Die immer gute Moral verdanken wir auch der Küchenmannschaft unter der Leitung von Werner Kohlbrenner, die vorzüglich um unser leibliches Wohl besorgt war. Müde aber doch zufrieden mit den vollendeten Arbeiten und mit der Erkenntnis, es gibt noch viel zu tun-, verliesen wir die Kaserne von Realp, wo wir stationiert waren. Die FO brachte uns nach Andermatt und Göschenen, und von dort fuhren wir mit der SBB nach Basel. Bravo für so viel freiwillig geleistete Arbeit von jungen Leuten.

Der Lagerleiter: Franz Wagner



Fachkundige Instruktion durch Manfred Willi.

INFO - Stand

Die Messekommission der Furka-Bergstrecke sucht Helfer für den Aufbau und die Betreuung des vereins-eigenen Messestandes.

Auskünfte bei.

René Schläpfer, Dammweg 11E 3904 Naters
Tel. 028 24 39 60 Fax: 028 24 39 80

Termine der Generalversammlungen

Verein Furka-Bergstrecke	Samstag, 16. März 1996
Dampfbahn Furka-Bergstrecke	Samstag, 22. Juni 1996

Neue Fahrgäste für die DFB

Unsere diesjährige Fahrsaison endete am 8. Oktober. Wir hatten etwa gleichviel Fahrgäste wie im Vorjahr, das heisst, eine für uns notwendige Steigerung der Passagierzahlen ist ausgeblieben.

Die für uns unsichere Zahl Tagesbesucher aus der Schweiz oder als Urlauber wollen wir weiterhin durch gute Zusammenarbeit mit den Tourismusbüros zum Beispiel der Zentralschweiz und des Wallis ausbauen. Dazu haben wir deren Mitarbeiter zu Saisonbeginn zwecks Kennenlernen der Furka-Bergstrecke eingeladen. Die 1994 begonnenen Wanderprogramme «Mit Voll-dampf zum Rhonegletscher» fanden auch heuer lebhaften Zuspruch. Wir werden dieses Programm fortsetzen. Unsere neue Gäste-Information ist gut angekommen. Wir nutzen damit unsere Fahrgäste als Propagandisten für neue Besucher. Die Bemühungen verschiedener Sektionen oder einzelner Vereinsmitglieder, Gruppenreisen auch für Vereine zu organisieren waren erfolgreich. So zum Beispiel ergaben acht Reisetage der Sektion Stuttgart, Nürnberg und Rhein-Main in Zusammenarbeit mit DER 346 Passagiere. Allen mit diesen Aktivitäten befassten Freunden herzlichen Dank für manche Mühe. Bitte weiter so! Wo sind flotte Rentner, die an solcher Arbeit Spass hätten? Gerade für die Schweiz und Süddeutschland kann die Furka-Bergstrecke ein attraktives Ziel für Vereinsausflüge sein.

Im Jahr 1994 hatten wir die ersten ausländischen Omnibus-Reiseveranstalter mit Gruppen bei uns. Heuer waren es bereits 25 Unternehmen mit 920 Fahrgästen. Die Veranstalter kamen teilweise mehrfach zu uns. Inzwischen haben wir eine Adressenliste von 420 Omnibus-Reiseveranstaltern aus Holland, Österreich und Deutschland, an die wir bis Ende September unser neues

Informationshandbuch '96 für die Organisation geschickt haben. Bekanntlich werden bei diesen Firmen bis Jahresende die Reisekataloge für das neue Jahr zusammengestellt. Jeder neue Kunde ist für uns wichtig. Diese erste Adressenliste kann auf vielfältige Weise vervollständigt werden, wie beispielsweise: Wir suchen Freunde, die im nächsten Sommer, das heisst von Anfang Juli bis Anfang Oktober, in Gletsch und in Hospental die Heckseiten insbesondere von ausländischen Omnibussen mit den dort meist angebrachten Adressen fotografieren. Wer würde uns dabei helfen wollen? Weiterhin sind Zeitungsanzeigen von Reiseveranstaltern mit Schweizer Programmen, entsprechende Reisekataloge oder Reiseveranstalter-Adressen von Tourismus-Messen sehr willkommen. Mittlerweile gibt es eine Reihe Rentner unter unseren Vereinsmitgliedern, die bei der persönlichen Betreuung von Reiseveranstaltern erfolgreich helfen.

Wir sind weiterhin auch aktiv bei den sogenannten Printmedien. Es gab heuer grössere Veröffentlichungen über uns in "Die Weltwoche", in der DB-Zeitschrift "Zug" (liegt an allen Durchgangszügen aus), "Alpin", "LGB-Depesche" (Zeitschrift für Gartenbahnen) und ein erster Bericht im "Schienenverkehr - Aktuell" aus Wien.

Fernsehteam waren bei uns aus Basel, vom SDR-Süddeutscher Rundfunk für das Magazin "Eisenbahn-Romantik", der WDR-Westdeutschen Rundfunk Köln (von dort bereits 3 Kurzfilme gesendet) und das Fernsehen des Saarländischen Rundfunks. Letzteres machte Ende August mehrere Kurzfilme über Sommer-Urlaubsmöglichkeiten im Wallis, die ab Frühjahr '96 bei dem ARD-Magazin "Ratgeber-Reisen zum Einsatz kommen. Der SDR filmte die Schneeräumung, das Hochziehen der Steffenbach-

Brücke und den Sommer-Zugbetrieb im Juli. Neben zwei bereits gelaufenen Kurzbeiträgen - darunter im 3 sat - soll bis Jahresende ein 30-Minutenfilm gesendet werden, der im Frühjahr '96 bei «Eisenbahn Romantik» gesendet wird. Aufgrund der Filmwiederholung von "Back to Switzerland" beim WDR Köln und «Eigentlich war's nur Schrott» im SFW 3 erhielten wir 130 Interessenten-Zuschriften.

Alle diese Aktivitäten also «Marketing und PR» laufen bei uns seit Mai unter der Leitung von:

Hans Wespi, Rittinen, CH - 3924 St. Niklaus
Tel. 028 563 722 Fax: 028 563 725.



Einfahrt eines Zuges in Tiefenbach, wo Halt gemacht wird, damit Wasser aufgenommen werden kann. Die Reisenden nutzen diese Gelegenheit, um Aufnahmen zu machen..

Auch 1996 wieder im Programm: Mit Volldampf zum Rhonegletscher

Dank grossem Erfolg organisieren wir auch im nächsten Sommer wieder unsere tollen 2-Tages-Erlebnisreisen "Mit Volldampf zum Rhonegletscher". Sie lassen sich ideal in Ihren Schweiz-Urlaub einplanen.

Ein unvergessliches Reiseabenteuer erwartet Sie:

Anreise nach Realp, Dampf-Bahnfahrt nach Furka, geführte Wanderung Station Furka-Furkapasshöhe-Rhonegletscher. Begrüssungstrunk in der zauberhaften Eishöhle, welche jedes Frühjahr für die Besucher aus aller Welt in die 300 Jahre alten Eismassen geschlagen wird. Abendessen, Übernachtung und Frühstück im Berghotel Belvédère (nahe dem Gletscher).

Anderntags Wanderung mit Bergführer über den Rhonegletscher zur Grimsel-Passhöhe. Rückkehr nach Realp mit Bus und Bahn via Oberwald-Furkatunnel. Anschliessend Heim- oder Weiterreise. Arrangementpreise ab sFr. 175.— pro Person. Ermässigte Familienpreise.

Wäre dies nicht eine Idee für Ihren nächsten Vereins- oder Firmenausflug ?

Das Programm organisieren wir für Gruppen auch ausserhalb der offiziellen Reiseternine. Nehmen Sie doch mit uns Kontakt auf.

Gratis-Prospekt mit Daten und Preisen bitte anfordern bei:

Marketing und Reisen , Beat Moser

Weriweg 29 , CH-3902 Brig-Glis

Telefon 028 / 23 12 80 — Telefax 028 / 23 99 17

Achtung: Die Teilnehmerzahl ist begrenzt.



**FURKA-
BERGSTRECKE**



Salvagnin

Appellation d'Origine

Schuler Weine
St. Jakobskellerei Schwyz & Luzern

Fr. 9.50 / 0,5 l

Wir bitten Sie, Bestellungen über Ihre Sektion zu tätigen. Somit entstehen keine Versandkosten.

Mindestbestellmenge für Sektionen: 1 Harass mit 15 Flaschen.

Bestellungen an: Frau Alice Abegg, Krummfield 11, 6423 Seewen



**FURKA-
BERGSTRECKE**



La Côte

Appellation d'Origine

Schuler Weine
St. Jakobskellerei Schwyz & Luzern

Fr. 9.50 / 0,5 l

Alcatel STR-Mitarbeiter leisten Fronarbeit

Am 1. Juli 1995 war es wieder soweit. Über 40 Mitarbeiter der Alcatel STR leisteten an der Furka-Bergstrecke Frondienst. Es galt, Röhren für Telefonkabel zu verlegen.

Die Zahl der freiwilligen Helfer wächst von Jahr zu Jahr. Waren es letztes Jahr noch 29 Freiwillige, so stellten sich am 1. Juli bereits über 40 Alcatel STR-Mitarbeiter zur Verfügung. Sie alle wollten tatkräftig einen sinnvollen Samstag verbringen. Als Novum galt sicher, dass dieses Jahr erstmals zwei Geschäftsleitungsmitglieder, Gian A. Vital und Alfred Keller, Solidarität und physische Unterstützung zeigten.

Fröner am Werk. Dampfend und schnaufend führen die Arbeitswilligen mit der Bahn furkawärts. Das Wetter zeigte sich von der schönsten Seite. Gabel, Schaufel und Pickel wurden gefasst. Kurz vor der Furka-Station, auf einer Höhe von ca. 2 000 m, musste ein Graben entlang des Bahntrassees geschaufelt werden. Keine leichte Aufgabe, wenn man bedenkt, dass das meiste Aushubmaterial aus Schottersteinen besteht. Kabelrohre aus Kunststoff mussten so verlegt werden, dass ihnen auch Schnee- und Erdrutsche nichts anhaben konnten. Später wird darin ordnungsgemäss die Telefonleitung verlegt. Baustellenleiter Toni Hobi vom Verein Furka-Bergstrecke betreute unseren Einsatz, verteilte die Arbeit und gab Tricks und Tips. Mittags wartete an der Furka-Station ein Eintopf in Bidons auf die muskelkräftigen Arbeiter.

Was morgens aufgerissen wurde, musste nachmittags wieder zugeschüttet werden. Dabei war es wichtig, dass das Schmelzwasser der Schneefelder und allfällige Sturzbäche jederzeit abfliessen können. Voll Tatendrang war Mann und Frau am Werk. Die Energie der Freiwilligen hätte noch weit

bis nach 16 Uhr gereicht, wenn, ja wenn der letzte Zug nicht schon so früh gefahren wäre.

Spende und Auszeichnung. Allzufrüh waren die Arbeitsfreudigen wieder in Realp. Man traf sich nochmals in einem Gemeinschaftsraum, und dann geschah, was niemand erwartete. Die freiwilligen Helfer erhielten eine Auszeichnung für den harten Einsatz auf Gebirgsbaustellen an der Furka-Bergstrecke. Eine schöne Erinnerung an einen anstrengenden Tag. Auch dieses Jahr wurde der Arbeitseinsatz von der Alcatel STR mit einem Beitrag von Fr. 100.-- pro freiwilligen Mitarbeiter an den Verein Furka-Bergstrecke belohnt. Bei dieser grossen Anzahl kam eine ganze Menge zusammen.

Und eines ist sicher: Alcatel STR ist auch 1996 wieder dabei.

Ausser der geleisteten Arbeit überwies die Alcatel noch zusätzlich Fr. 4 100.—.



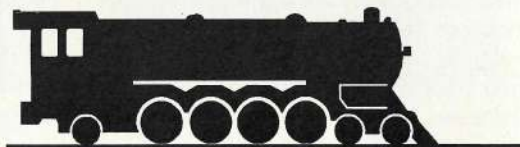
Zwei Mitarbeiter, die soeben vom Einsatz an der Strecke zurückgekehrt sind.

Exklusiv-Subskription für VFB-Mitglieder

Das bewährte Schweizer Eisenbahn-Jahrbuch erhält 1996 ein neues Gesicht: durchgehend vierfarbig, grosses Magazinformat, modernes Layout. Das Themen-Spektrum wurde erweitert und behandelt verstärkt die moderne Bahn mit ihren neuen Fahrzeugen und Einrichtungen.



Auch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist im '96er-Jahrbuch mit mehreren attraktiven Beiträgen präsent.



VFB offeriert seinen Mitgliedern eine zeitlich befristete Subskription. Wer das „Bahn-Jahrbuch 1996“ bis zum **28. Februar 1996** beim Sekretariat VFB, Postfach 20, 3428 Wiler b.U. bestellt, bezahlt nur Fr. 16.80 (statt Fr. 19.80)!



Bestell-Coupon

Ich bestelle Exemplare „Bahn-Jahrbuch 1996“:

Name

Strasse, PLZ, Ort

Datum und Unterschrift

Ich erhalte das „Bahn-Jahrbuch“ direkt vom Verein Furka-Bergstrecke im März 1996.

Ein Freudentag an der Furka!



Musik ist Trumpf, auf 2 160 m ü.M.

Am 20. August traf sich ein Trüpplein Furka- und Ländlerfreunde aus Aarau und Umgebung sowie aus dem Tessin in Realp Station DFB zu einem freud- und genussvollen Tag. War die Bahnfahrt zur Furka und zurück schon ein herrliches Erlebnis, so erfreuten uns die drei Musikanten zusätzlich mit ihrer lüpfigen Musik. Und nicht nur uns, auch allen übrigen Passagieren war die Abwechslung recht willkommen, hatte doch Petrus anfänglich nicht gerade seinen besten Tag. Übrigens hatten drei Aarauer Rüebligeuggeler, wie ich die Formation nennen will, bereits zwei Mal im Info-Bus aufgespielt, als dieser an der MAG (Gewerbeausstellung) in Aarau im Einsatz war. Diese Begegnung war dann auch so ansteckend, dass sich alle drei als VFB-Mitglieder einschreiben liessen. Wen wun-

dert es noch, dass man die Sache gemeinsam einmal hautnah erleben wollte. So wurde das Treffen der Musiker mit Verwandten und Bekannten auf diesen Tag festgelegt, so dass total 17 Personen um 10.30 Uhr gespannt auf den Auftritt der Hauptakteure warteten. Da darf zuerst die Lok «Furkahorn» mit ihren drei schmucken Wagen genannt werden, dann aber auch die Musikanten:

- Hans mit dem Schwyzerörgeli; der Fernsehast von Wisel Gyr,
- Ruschi mit der Klarinette
- Benno mit der Bassgeige, der Witzige.

So gerüstet und gut gelaunt konnte man, trotz weinendem Himmel, die Fahrt getrost in Angriff nehmen. Anfänglich hatte die «Furkahorn» infolge äusseren Nässe etwas Mühe, und beinahe wäre es uns später

ebenso ergangen, durch die innere Feuchte. Nach dem Einklinken in die Zahnstange ging es dann aber zügig über die Wilerbrücke, mit einem kleinen Hustenanfall durch die drei Senntumstafeltunnels und über die einzigartige und viel bewunderte Steffenbachbrücke zur Station Tiefenbach.

Dort hatte man wieder genügend Zeit, die «Furkahorn» von allen Seiten zu bestaunen und die verschiedenen Aufgaben der Lokmannschaft interessiert zu verfolgen. Bis alles auf Film oder Video abgespeichert war, kam bereits der Gegenzug, was nochmals dazu führte, die Aufnahmegeräte in eine vorteilhafte Position zu bringen. Schliesslich ist der Winter lang, und mit diesem Bildmaterial kann man die Wartezeit bis zum nächsten Sommer etwas abkürzen.

Ein Pfiff des Lokführers hiess uns wieder einsteigen, die Fahrt geht weiter. Ein Gruss an Sepp den Alpirten und über den Stein- stafelviadukt und die Sidelenbrücke geht es zur Furkastation, dem höchsten Punkt der Bahn auf 2 160 m.ü.M. Alles Aussteigen, denn zur Zeit ist hier noch Endstation der Furka-Bergstrecke. Später soll es weiter gehen über Gletsch bis Oberwald, wo-

mit der Anschluss auf Walliserseite an die FO (Furka-Oberalp-Bahn) wieder gegeben ist.

Inzwischen hatten alle Hunger bekommen und so herrschte grosser Andrang im gemütlichen Furkabeizli. Auch die Musikanten mussten verbrauchte Kalorien nachschieben bevor sie wieder zu den Instrumenten greifen mochten. Ihre fröhlichen Ländlerweisen mussten dann aber bis zu Petrus gedrungen sein, denn der Himmel tat sich auf, und die Sonne freute sich mit uns.

Um 14.30 ging es zurück nach Realp, wo man auch Alice und den Gästen im Barwagen ein Ständchen brachte. Anschliessend traten alle zufrieden die Heimreise an, ein Teil in den Norden, die anderen in den Süden.

Haben wir Ihnen mit diesem Bericht eine Idee vermittelt, wie nächstes Jahr Ihre Geburtstagsfeier gestaltet, wohin der Vereinsausflug geplant werden könnte oder wie Sie ganz einfach Ihren Freunden eine Freude bereiten könnten?

Eine Fahrt mit der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke ist immer ein Freudentag!

Hans Surber



Stelltisch Furka

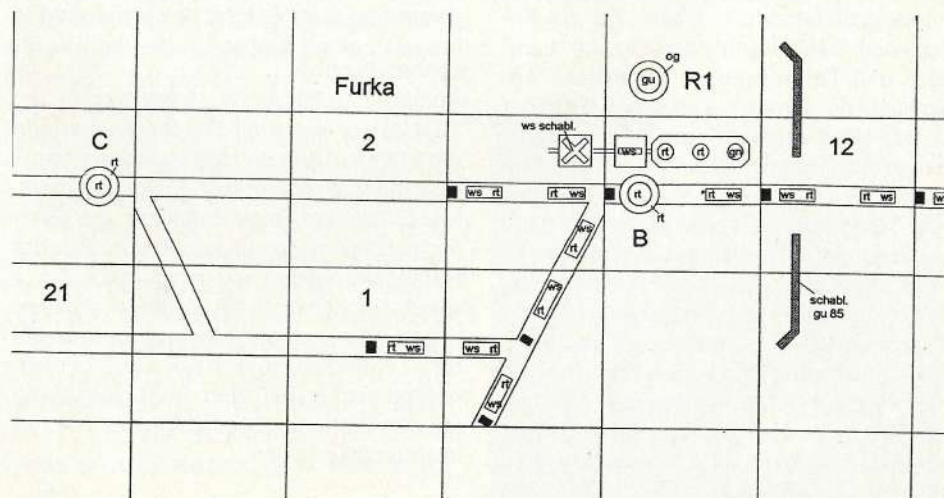
Das zukünftige Durchfahren des Scheiteltunnels verlangt eine ordentliche Sicherungsanlage, da die Tunnelein- und -ausfahrten in Kurven liegen und im Dampftrieb die Strecke sowieso schlechter überschaubar ist. In der Übergangszeit der Tunnelanierung wird sie auch die Grenze des Fahr- und Baustellenverkehrs sichern.

Die meisten Leser werden den Neubau angrenzend zur Station Furka Richtung Tunnel bemerkt haben. Er umfasst die WC-Anlage, den Relaisraum und den Niederspannungs-/Fernmelderraum mit der Verteilung der elektrischen Energie ab der Passhöhe für die Station und den Tunnel. Der Relaisraum ist zur Hauptsache diesen Sommer mit der Stromversorgung und den Relaiskomponenten ausgerüstet worden. Es folgen noch die umfangreichen Verkabelungen im Frühling 1996. Am Gebäude selbst wurden noch Fertigstellungsarbeiten und die Umgebung gestaltet.

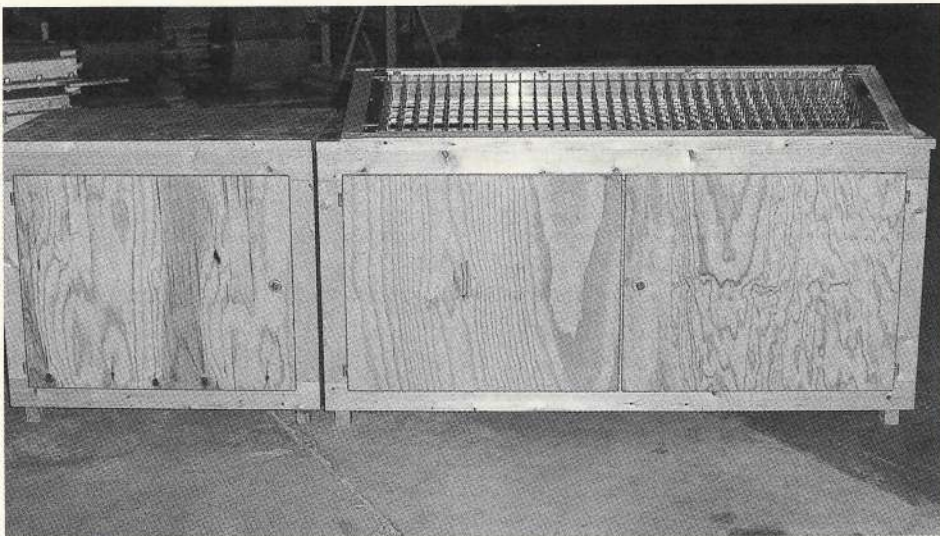
Die Schnittstelle zum Bediener, der Dominostelltisch, ist für den Fahrgast nicht sichtbar im alten Gebäude links neben der Küche eingebaut, der gleichzeitig in Notfällen als Sanitätsraum dient.

Zu Beginn unserer Werkstattarbeiten in Aarau wurde der Auftrag für die Erstellung der Stellische Furka und Gletsch mit dem Projektleiter Sicherungsanlagen U. Fromherz geplant und besprochen.

Der Stelltisch hat die Masse von 240/90/65 cm. Der um 18 Grad nach vorne geneigte Pultaufbau trägt den Dominoeinsatzrahmen, wo die Taster und Meldeleuchten montiert sind. Das Möbel ist vollständig aus massivem Holz und wasserfest verleimten Mehrschichtplatten gefertigt. Es wurde anschliessend sauber geschliffen und mehrmals lackiert. Die Dominostellfläche ist mit einem klappbaren Deckel vor Beschädigung geschützt.



So präsentiert sich der Stelltisch, der von der Sektion Aargau gebaut worden ist.



Auch die Aussenseite darf sich sehen lassen.

Verschiedene Mitglieder unserer Sektion haben unter fachkundiger Leitung den Dominoeinsatzrahmen montiert und die Anschlussdrähte farbenrichtig an die Lampen- und Tasteneinsätze angelötet. Anschliessend wurden sie im 8 mal 31 Felder grossen Dominorahmen am richtigen Platz eingesetzt. Parallel dazu bauten die Mitglieder aus Alu-Schaltschrankprofilen einen Trägerrahmen zusammen, der dann senkrecht im Möbel eingepasst wurde. Er trägt alle Strips, das heisst Anschlusslötpunkte der Kabel vom Relaisraum und der Anschlussdrähte zu den Dominoelementen. Auf selbem Rahmen sind weiter noch Klemmen, eine 220 V Steckdose für Servicefälle sowie verschiedene Gongs, Wecker und Summer montiert. Diese "Musikinstrumente" signalisieren dem Beamten bestimmte Betriebszustände. Zum Schluss erfolgte eine minutiöse Prüfung aller Kom-

ponenten und Verbindungen. Alle diese Arbeiten wurden mit viel Sorgfalt und Begeisterung durchgeführt und ermöglichten teilweise einen Einblick in die heutige Eisenbahntechnik.

Anlässlich unseres 4. Arbeitstages am 16.9.95 war es soweit. Der Stell Tisch wurde um 8 Uhr auf den Bauzug verladen und bei strahlendem Wetter zur Furka gebracht. Der Einbau bot keine Probleme. Der Stell Tisch mit dem Zusatzmöbel wurde in der Raumecke palziert und verschraubt. Zuvor wurden jedoch noch die Signalkabel eingezogen, was vor der Montage des Stell tisches einfacher möglich war. Die Inbetriebnahme wird im Frühling 1996 gleichzeitig mit den Sicherungseinrichtungen des Relaisraumes erfolgen.

Werner Beer

Ich hab's probiert — es hat geklappt!

Nach dem letztjährigen Grosse Erfolg mit einer Beteiligung von über 90 Personen für eine Bahnreise ab Gossau zur Furka-Dampfbahn versuchte ich es dieses Jahr erneut.

- 9. Juli per Bahn 32 Personen
- 3. Aug. per Autocar 48 Personen
- 6. Aug. per Autocar 52 Personen
- 4. Okt. per Bahn 55 Personen

Am 6. August nahm eine Hochzeitsgesellschaft teil, Heirat der Tochter von B. Rütli. Bei diesen begleiteten Reisen habe ich allen Teilnehmern Prospekte und Werbematerial gratis abgegeben, um das Interesse für die Dampfbahn zu wecken. Der Anreiseweg von rund dreieinhalb Stunden genügte kaum, um alle Fragen der Teilnehmer zu beantworten. Bei der Ankunft im Depot Realp war die Überraschung perfekt. So schöne Dampflokomotiven hätten sie sich nicht vorgestellt, ebenso die stilgerecht restaurierten Personenwagen überzeugten die letzten Zweifler, dass da etwas Einmaliges entstanden ist.

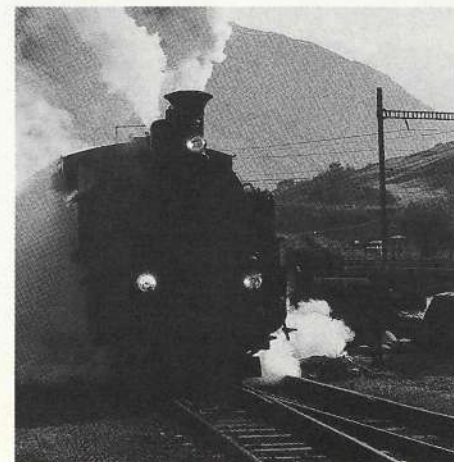
Auf der fast einstündigen Fahrt zur Station Furka sah ich nur zufriedene Gesichter. Nach einem Verpflegungsaufenthalt mit Besuch des neuen Aufenthaltsraumes, guter Verpflegung und mit "KafiFurka" zum Abschluss kommen wieder alle möglichen Fragen an mich. Ich gehe mit den Teilnehmern zur Drehscheibe, erkläre, so gut ich kann, die gegenwärtigen Bauarbeiten und erinnere alle daran, dass wir jetzt erst gut einen Drittel der gesamten Strecke betriebsfähig haben und dass für den Ausbau ins Wallis noch grosse Summen Geld benötigt werden.

Auf der Rückfahrt verteile ich die Anmeldekarten für VFB-Vereinsmitgliedschaft und

erkläre, dass diese 50.— Franken sehr gut investiert sind und dass dann auch jeder-mann gut informiert wird. Im weiteren verteile ich Einzahlungsscheine für die Tunnelaktion und Bestellformulare für Aktien der DFB. In den nachfolgenden Gesprächen im Zug bei der Rückfahrt darf ich befriedigt feststellen, dass diese Aktion zur Furka für uns alle Früchte tragen wird.

Mit diesem kurzen Rückblick möchte ich viele Leser dieser Zeilen aufmuntern, auch so etwas zu organisieren. Es ist mir ein grosses Bedürfnis, meine gemachten Erfahrungen weiterzugeben. Sollten Sie sich angesprochen fühlen, dann schreiben Sie mir einige Zeilen, wir werden alsdann ins Gespräch kommen. Denn nach meiner Überzeugung müssen wir weitere Ideen entwickeln, um unsere Dampfbahn nach Gletsch zu bringen. Alle Vorschläge sind prüfenswert, damit die Züge die Walliser Stationen erreichen. Wir freuen uns auf tatkräftige Mithilfe .

Bruno Rütli





Bei Muttbach, wo dereinst Strasse und Schiene niveaugleich verlaufen werden, hat der Kanton Wallis im Spätherbst 1995 mit dem Bau der talseitigen Mauer begonnen.

Die Bautätigkeiten 1995

Ausgangslage. Das Bauprogramm 95 wurde mit der Einleitung der umfangreichen Wintermassnahmen anfangs November 95 weitgehend abgeschlossen. Die Ziele für 1995 waren wie jedes Jahr sehr hoch gesteckt. Durch den grossen Einsatz vieler Helferinnen und Helfer konnte wiederum ein erfolgreiches Jahr verbucht werden.

Werkstattarbeiten Winter 94/95. Die Arbeiten in den Werkstätten Goldau/Realp konzentrierten sich auf die Bereitstellung unseres umfangreichen Maschinenparks.

In den Werkstätten von Hans Müri, Goldau, haben sich viele Arbeitswillige am Aufbau der neuen Diesellok Tm 2/2, Nr. 21 beteiligt. Ebenfalls in den Wintermonaten ist der Tm Nr. 506 (ex CJ) zu neuem Leben erwacht. Diese Maschine hat in den Sommermonaten Rangierdienst in Realp und Bauzugsdienst zwischen Furka und Muttbach geleistet und ist so zum unentbehrlichen Fahrzeug der DFB geworden. Allen Mitarbeitern in den Werkstätten gebührt ein grosser Dank für den unermüdlichen Einsatz.

Räumungs- und Vorbereitungsarbeiten. Die Räumungs- und Vorbereitungsarbeiten umfassen im wesentlichen die Schneebrucharbeiten ab Mitte Mai und die Montage der Steffenbachbrücke Ende Mai. Zahlreiche Massnahmen sind aber auch zum Schutz gegen Schneeverwehungen, Lawinen und Frost notwendig. Bis Ende April 95 zeichnete sich ab, dass die Schneebrucharbeiten in diesem Jahr schwierig ausfallen werden, vor allem aufgrund grosser Schneemengen in höheren Lagen. Die Gruppe Schneeräumung unter der Leitung von Max Betschart hatte ein gewaltiges Pensum zu leisten, wobei beispielsweise im Stationsgebiet Furka über 8 m Schnee weggeräumt werden mussten. Im Zweischichtenbetrieb konnten die Schneeräumungsgeräte am 3.

Juni 1995 die Station Furka erreichen. Das Montageteam Steffenbachbrücke mit Bruno Gwerder an der Spitze hat die Brücke trotz schlechtestem Wetter am 26. Mai montiert und so die Weiterführung der Schneebrucharbeiten bis Furka ermöglicht. Den beiden Arbeitsgruppen danken wir für die unter härtesten Bedingungen geleisteten Arbeiten.

Arbeiten an der Strecke Die Planung der Bauarbeiten 95 hat sich auf verschiedenste Teilobjekte ausgerichtet. Ein Hauptziel galt den umfangreichen Fertigstellungsarbeiten diverser Objekte zwischen Realp und Tiefenbach.

Aufgrund fortgeschrittener Planung war auch die Inangriffnahme von neuen Objekten geplant, so die neue Stationsanlage Realp, Sanierung Scheiteltunnel und Trasse Muttbach. Diese Objekte konnten jedoch einerseits aufgrund längerdauernder Bewilligungsverfahren und andererseits aus finanziellen Gründen nicht begonnen werden.

Die Einsätze konzentrierten sich daher auf alle angefangenen Objekte. Das Gesamtprojekt Ausbau Furka konnte weitgehend abgeschlossen werden. Die Gleisanlagen, zwei Weichen und das Dienstgebäude mit WC-Anlage sind fertiggestellt.

Unter der Leitung von Toni Hobi konnte ein grosser Teil der geplanten Kabelanlage im Bereich Steinstaffel-Sidelen-Furka realisiert werden. Im Scheiteltunnel ist im Ostteil die Kabelanlage ebenfalls weitgehend erstellt. Ebenfalls unter Leitung von Toni Hobi ist der langjährige Plan einer Sohlenschwelle Steffenbach im Steffental gehiebt und in massive Sohlenschwelle verbaut.

Die Realisierung der Brauchwasserversorgung Realp konnte im August abgeschlossen werden. Zur Attraktionssteigerung un-

seres Gebietes sind viele Stunden in den Ausbau der Wanderwege Furka-Tiefenbach-Realp investiert worden. Diese Arbeiten sind jedoch noch lange nicht abgeschlossen. Für den Normalbesucher an der Furka nicht einsehbar sind die umfangreichen Einrichtungen der Sicherungsanlagen. Das Team Ueli Fromherz und Marcel Meile haben grosse Fortschritte beim Aufbau der Anlage Furka-Muttbach erzielt. Durch grossen und kompetenten Einsatz des Teams und weiterer Spezialisten konnte das Ziel für 95 erreicht werden.

Von der FO konnte auf der Walliser Seite gebrauchtes Obermaterial erworben werden. Dieses Material wird im Bereich der Streckenverlegung Muttbach-Bahnübergang Verwendung finden. Die Transporte von Oberwald nach Gletsch dauerten einige Wochen.

Allen Verantwortlichen und Helfern danken wir für den grossen Einsatz an der Strecke. *Personaleinsatz.* Die Einsätze in den Werkstätten Goldau/Realp sind wie bereits erwähnt zur Vorbereitung unserer Tätigkeiten im Sommer sehr wertvoll. Der Mitarbeiterbestand in den Werkstätten ist leider nicht in allen Teilen befriedigend. Wir hoffen, dass durch zusätzliche Motivation und Werbung diese Situation verbessert werden kann.

Der Einsatz an der Strecke begann in der Woche 16, am 18. April 1995 und endete in der Woche 44, am 4. November 95. In diesen 29 Wochen haben rund 480 freiwillige Helferinnen und Helfer je eine Woche Arbeiten an der Strecke ausgeführt, und an 32 Samstagen waren rund 180 Helfer tätig. In dieser Saison haben uns fünf Lehrlings- bzw. Schullager bei den Arbeiten unterstützt. Durch diesen grossen personellen Einsatz sind unsere verantwortlichen Dienstchefs in allen Sparten während der Saison stark beansprucht worden. Der Vorbereitungs- und Betreuungsaufwand hat einen Umfang erreicht, der neu überdacht werden muss. In diesem Zusammenhang sind be-

reits für das Bauprogramm 1996 entsprechende Entscheide getroffen worden. Der Personaleinsatz wird für 1996 wie folgt aussehen:

Einsätze in Werkstätten Realp/Goldau während der Wintermonate zur Vorbereitung wie bisher (Monate November 95 bis Mai 96).

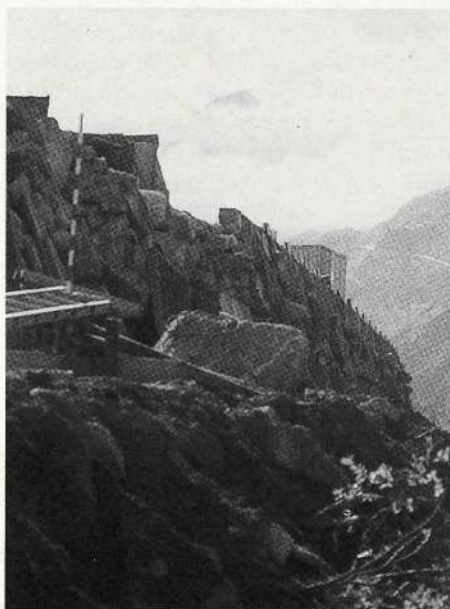
Zielgerichtete Baugruppeneinsätze ab Woche 16 in Gruppengrössen von maximal 10 Personen inklusive Logistik.

Möglichst Samstageinsätze in Gruppengrössen von 10 bis 15 Personen. Wunsch: Alle 22 Samstage (Mitte Mai bis Ende Oktober) kontinuierlicher Personalbestand von mindestens 10 Helfern.

Abschliessend danken wir allen Helferinnen und Helfern für die Mitarbeit an der Furka.

DFB/Bauabteilung

W. Willi



Die Mauer bei Muttbach wächst..

Hallo Furkabahn-Freunde

Bereits sind wir wieder bei der letzten Ausgabe des diesjährigen Mitteilungsheftes angelangt.

Seit dem Erscheinen des Heftes 3/95 hat diese Rubrik wieder eine Anzahl An- und Rückfragen ausgelöst. Es waren eigentlich keine Themen dabei, die für alle VFB-Mitglieder von Interesse sind. Deshalb kann ich meinen Beitrag kurz halten.

Erfreulicherweise gab es doch eine Anzahl Bestellungen von Werbematerial. Die Kapazität hätte noch für weitere Bestellungen ausgereicht... Ich hoffe natürlich, dass das zum Versand gebrachte Material einen gewissen Mitgliederzuwachs bewirken wird. Des weiteren ist zu hoffen, dass auch Spenden oder materielle Hilfe daraus resultiert, denn es soll nach Gletsch weitergehen.

Ich wiederhole erneut: Gibt es irgend welche Furka-Fragen, sofort bei Hans Weber in Staufen fragen.

Also: Für Werbematerial-Bestellungen und Auskünfte jeder Art sofort schriftlich oder mündlich nach Staufen gelangen. Tel. 062 891 15 38, neu ab Anfang November 1995. Selbstverständlich bemühe ich mich, weiterhin alle Fragen, Wünsche raschmöglichst zu erledigen. Erneut danke ich im voraus für das rege Interesse, das der Furka-Bahn laufend entgegengebracht wird. Es bleibt mir noch, allen ein gutes Ende des laufenden Jahres zu wünschen.

In der Hoffnung, möglichst vielen von Euch und damit auch der Furka-Bergstrecke auch inskünftig dienen zu können, wünsche ich allen frohe Festtage und einen guten Start ins neue Jahr.

Hans Weber



Aufwärts und bergwärts, mit vereinten Kräften

Informationen VFB/DFB im Raum Bern

Info-Abende in Deisswil (Werkstatt), geheizter Raum:

07.12.95 Donnerstag ab 18.00 Uhr

04.01.96 Donnerstag ab 18.00 Uhr

01.02.96 Donnerstag ab 18.00 Uhr

07.03.96 Donnerstag ab 18.00 Uhr

(Immer erster Donnerstag im Monat). Gegenwärtig befindet sich der Tunnelbau-Wagen X 2963 in der Phase der Montage. Die vielen aufgearbeiteten Teile liegen bereit zum Montieren, interessante Arbeiten stehen bevor.

Samstag, 9. Dezember 1995, von 14.00 bis 17.00 Uhr Restaurant Tiefenau, 1. Stock, 3048 Worblaufen (Bahn-RBS)

Info-Nachmittag VFB/DFB mit Modellen, Dias und Fotos:

— Bericht Fahrseason 95

— Vorbereitung Fahrseason 96

— Bauprogramm 96

— Rollmaterialprogramm 96

— Projekt Muttbachquerung 96

Weitere Stichworte: Drehscheibe Preda, Benzin-Triebwagen FO, Schneepflug RhB X 9103, Mitropa-Wagen WR 3813/14, Angebot für weitere 4achsige Dienstwagen.. Bringen Sie den interessierten Nachbarn, Arbeitskollegen oder Freund mit. Alle, auch Nichtmitglieder sind herzlich eingeladen zu diesem Informationsnachmittag.

ZV P. Grünig

Info-Bus: Die jährlichen Aufwendungen für die Garagierung, Unterhalt, Versicherung, Spesen übersteigen bei weitem den Betrag von Fr. 15 000.—. Der Ertrag kann bei so wenigen Einsätzen ein Bruchteil von Fr. 1 000.— betragen. Der ZV macht sich ernsthaft Gedanken, wenn nicht mehr Einsätze von den Sektionen durchgeführt werden, den Info-Bus zu liquidieren.

Wir bitten darum alle Mitglieder (und Sektionen), dem Sekretariat mögliche Einsatztermine jetzt zu melden, damit frühzeitig ein Touren- und Personaleinsatzplan erstellt werden kann. Enthalten sein sollten folgende Angaben:

Anlass (Name), Termin, Dauer, Besucheranzahl Vorjahr, Standkosten.

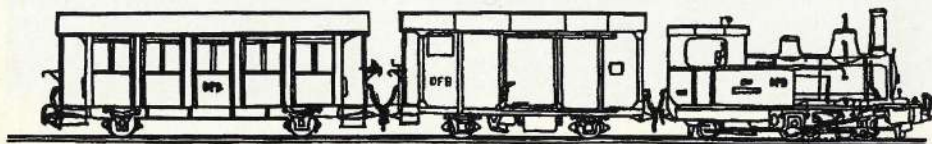
Zum Beispiel Ferienmesse, BEA, MOWO, Modell und Hobby, WIR-Messe etc. oder MOBAUTECH, OLMA, Herbstmesse, grosse Modellbahnbörse, Bauten- Loks- Schiff-einweihungen etc.

Je besser die gelieferten Unterlagen, umso genauere Planung und frühzeitige Organisation (ohne Feuerwehrübung).

ZV A. Abegg

Scheitel-Tunnel: Die Sammelaktion im Juli 95 "Kohle für den Ausbau des Scheiteltunnels" verzeichnete einen grossen Erfolg. Wir danken allen kleinen und grossen Spendern herzlich für die spontane Unterstützung.

ZV P. Grünig



Sektionsnachrichten

Sektion Aargau
Gérard Aellen
Juraweidstrasse 26

5023 Biberstein

Präsidentenwechsel Anlässlich der Generalversammlung vom 24. März 1995 im Restaurant Gais ist der langjährige, erste Präsident unserer Sektion, Hans Weber, nach acht aktiven Jahren zurückgetreten. Seit der Gründung der Sektion Aargau am 6. Februar 1987 im Hotel Aarauerhof in Aarau, 26 Teilnehmer hatten gemäss Präsenzliste der Einladung gefolgt, hat er die Vereinsgeschicke mit viel Sorgfalt und Initiative geleitet. In der vergangenen Zeit ist die Zahl der Mitglieder auf über 700 angewachsen.

Vereinsausflüge, regelmässige Arbeitstage- und Wocheneinsätze an der Furka, die Aargauer Nachrichten sowie unzählige Informations- und Werbeaktivitäten haben ihren festen Platz gefunden. Seine ausserordentliche Arbeit wurde an der Generalversammlung gewürdigt. Als Dank und Erinnerung erhielt er eine echte Dampfpeife und ein Aquarell der HG 3/4 eines begabten Vorstandsmitgliedes. Das Präsidentenamt übernahm der bisherige Vizepräsident Gérard Aellen und als neuer Vizepräsident wurde Urs Hasler gewählt.

Die Fahrseason 1995 an der Furka hat bereits schon wieder ihr Ende gefunden. Die Anlagen werden in Winterstellung gebracht und bald wird das Gleis unter dem Weiss einer teilweise mehrere Meter dicken Schneedecke verschwinden.

Werkstatt-Tätigkeiten In der Sektion Aar-

gau wird jedoch, im Gegensatz zur Bergstrecke, keine Winterruhe einkehren. In nächster Zeit wird schon ein erster Wagen der Brünigbahn in der Werkstätte Aarau erwartet. Dieser Wagen soll für die Personenbeförderung auf der Bergstrecke wieder hergerichtet werden. Die nächsten Monate sind somit durch ein gut dotiertes Arbeitsprogramm ausgefüllt.

Doch auch während des Sommers ruhten die Tätigkeiten in der Werkstätte Aarau keineswegs. Die Werkstattarbeit stellt eine der wichtigsten Vereinsaktivitäten dar. Hier treffen sich die Mitglieder, um an verschiedenen Projekten zu arbeiten. Die Revision von kompletten Barrierenanlagen für Gletsch sowie von Weichenstellblöcken und Weichenlaternen wurden ausgeführt. Ein komplettes Domino-Stellpult für die Station Furka wurde komplett aufgebaut und soll die sichere Zugsüberwachung durch den Scheiteltunnel zwischen Furka und Muttbach ermöglichen. Der Umbau eines ausgedienten Baucontainers soll zusätzliche Schlafplätze in 4 Schlafräumen anbieten. Zahlreiche Hektometertafeln für die Streckenkilometrierung auf der Urnerseite sowie Lokführerhinweistafeln für Zahnstangen- und Ausfahrt, Station, Rangieren Ende sind während des Sommers in unserer Werkstätte entstanden. Die Beleuchtungsma- sten der Perronlampen mit Kupferteilen für den vorgesehenen neuen Bahnhof in Realp sind auch schon für die Montage an Ort bereit. Ausgenommen während 4 Wochen Sommerferien wurde jeden Dienstag und Donnerstag von 18.00 Uhr bis 21.00 Uhr fleissig gearbeitet. Vom Ingenieur, Schreiner, Maler, Elektriker waren alle Berufe gefragt, um auch Helfern mit artfremden Berufen bei den Arbeiten die notwendigen Ableitungen erteilen zu können.

Vereinsausflüge Doch wurde in der Sektion Aargau nicht nur aktiv gearbeitet, sondern auch der Geselligkeit wurde die nötige Aufmerksamkeit geschenkt. So unternahmen die Aargauer am 3. September 1995 einen Sektionsausflug zur Dampfbahn Zürcher Oberland. Wie in früheren Jahren wurde die Besichtigung der Dampfbahn mit einer ca 2 1/2stündigen Wanderung verbunden. Besonders von Interesse ist in diesem Gebiet das Industrie-Ensemble Neuthal mit der im Jahre 1994 realisierten, ersten Teileröffnung des Textilmuseums mit noch betriebsfähigen Textilmaschinen und einer Seiltransmissionsanlage. Ebenfalls bietet der Industriehrfpfad durch das Chämpnertobel mit den seltsamen Überresten der Turbinentürme einen interessanten Einblick in die Technik des letzten Jahrhunderts. Auch zu dieser Zeit, die Erfindung der Dampflokomotive beweist es ebenfalls, waren die Ingenieure voller Ideen. Zum Antrieb der Textilmaschinen war Kohle zur Dampferzeugung zu teuer, Elektrizität gab es noch nicht, also stand nur die Wasserkraft als geeignetes Mittel für das Betreiben der Textilmaschinen zur Verfügung. Doch dort wo die Wasserkraft zur Nutzung vorhanden war, fehlte wie im engen Chämpnertobel der nötige Boden für den Bau eines Fabrikgebäudes. Also wurde im Tobel ein Turbinenturm erstellt und die gewonnene Antriebskraft über eine Seiltransmission, oft abgestützt über mehrere Zwischenstützen, zur Fabrik oben auf der Talschulter übertragen.

Am Montag den 18. September, also an einem Arbeitstag, stand die Besichtigung der Hauptwerkstätte der RhB in Landquart auf dem Programm. 20 Teilnehmer liessen sich von den modernen Werkstätten beeindrucken. In allen Abteilungen wurde gearbeitet. Dadurch bot sich uns ein interessanter Einblick in die Revisions- und Reparaturarbeiten am Rollmaterial.

Arbeiteinsätze an der Strecke in Realp Auch in Realp waren diesen Sommer wieder Mitglieder der Sektion Aargau tätig gewesen. An 6 Samstagseinsätzen und einem Wocheneinsatz im Juli wurden Bauprobleme an der Strecke erlebt. Die jeweils 10-15 Mitglieder erledigten jedesmal wertvolle Arbeit an der Strecke, an Anlagen oder an Fahrzeugen. Nicht unerwähnt sollen die vielen Einzeleinsätze von unseren Mitgliedern in zahlreichen Sparten der Bahn bleiben. Hoffentlich darf die Sektion weiterhin mit vielen motivierten Mitarbeitern rechnen. Der Vorstand möchte heute schon allen bereitwilligen Helfern den besten Dank aussprechen.

Gérard Aellen

Sektion Zürich
Urs Reimann
Flugartenstrasse 2C

8952 Schlieren

Fronddienst der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft an der Furka.

Donnerstag 31. August 1995, Treffpunkt Schienenblitz, Flughafen-Kloten. Da strömen sie herbei: Abenteurer, Arbeitswütige, Dampffans, Romantiker, Verrückte(?); neunzehn Mitarbeiter/Innen bunt gemischt aus allen Abteilungen der FIG, bereit zum aussergewöhnlichen Abenteuer, Fronddienst an der Furka-Bergstrecke.

Viel Gepäck und gute Laune (da hat doch tatsächlich einer vergessen auszustempeln), aber auch Unbehagen des Wetters wegen (Schneefallgrenze 1700m) begleiten uns auf dem Weg nach Realp, der Basisstation der DFB. Noch vor dem aus-

gezeichneten Nachtessen im Hotel Post geht es an die Arbeit: Herr W. Willi, Chef Bau und Mitglied der Geschäftsleitung, erläutert uns, wie die Wassergräben entlang dem Trasse in ihrem Originalzustand ausgesehen haben. Dass diese Gräben für den Schutz des Bahntrasses eine wichtige Funktion erfüllen, interessiert uns weniger als die Tatsache, dass wir oberhalb der Schneegrenze zum Einsatz gelangen werden. Auch der vorgestellte Baustellenbegleiter Patrik lässt keine Zweifel aufkommen, dass es nun ernst gilt. Vorsichtshalber überreichen wir den von unserer Direktion gestifteten Check über den Betrag von Fr. 5 000.- zur Erneuerung und Erhaltung der Furka-Bergstrecke noch in trockenem Zustand. Nach der wohl für alle zu kurzen Nacht geht es mit Volldampf los. Geduscht mit einem klebrigen Aschenregen aus der Dampflok Gletschhorn heisst es Arbeitsgeräte verladen (Herrgott, sind die Pickel schwer) und Platz zu nehmen im offenen Wagen, auf nassen Sitzen. Die 40minütige Fahrt mit 600 PS Dampfkraft, unterbrochen von Rindviechern, welche uns partout nicht passieren lassen wollen, bringt uns an den Arbeitsort Steinastel auf 1900 m. Kalt, neblig, leichter Schneefall und ein Wassergraben, der so gar nicht dem vorgestellten Plan entspricht, lässt sogar unsere Sprüche klopfer verstummen. Nun also ist Handarbeit angesagt! Der Dampfzug schnauft von dannen, wir sind mit unserem selbstgewählten Schicksal allein. Wer kam denn eigentlich auf diese Schnapsidee? Wohl dank der Kälte wagen sich die ersten an die Arbeit. Schon bald wird das ursprüngliche Trasse des Wassergrabens sichtbar und nun geht's los. Die FIG'ler sind nicht mehr zu halten. Ohne Sitzung oder Einberufung einer Arbeitsgruppe übernimmt jeder, was er sich zutraut. Alles, was nicht in den Graben gehört wird losgepickelt, weggeschaufelt, in Schubkarren über das Gleis gekarrt und auf 30m freigelegt. Wir sind

mächtig stolz. Ohne Zweifel schafften wir noch mehr, wenn alle Karretten in gebrauchstüchtigem Zustand wären!

Als der Zug dann aber ohne den heissersehnten Kaffee auszuladen vorbeidampft, gibt es lange Gesichter. Gedanken über Streikmöglichkeiten werden laut. Verbissen nehmen wir die Arbeit wieder auf. Gegen Mittag ist es dann aber soweit: Unser Mittagessen wird in Speiseträgern ausgeladen. Unser Lebenselixier Kaffee oder irgendein warmes Getränk fehlen aber immer noch! Bei heisser Suppe, Teigwaren und Fleischkäse kehren unsere Arbeitsgeister wieder zurück. Die Witterung erlaubt uns nicht, lange tatenlos herumzusitzen. So wird schon bald mit Eifer weitergeschaufelt. Im Laufe des Nachmittags werden Pausen am Schaufelstil immer länger. Die schweren Pickel liegen unbeachtet auf der Seite. Die Ermüdungserscheinungen sind unübersehbar. Gute 100m sind geschafft, das soll für heute reichen. Müde und geknickt sitzt jeder auf einem Stein und sinniert wohl über Sinn oder Unsinn unseres Tuns. Schliesslich sind da ja auch noch Blasen an den Händen, welche sich bei uns Sesselfurzern (so wurden wir doch tatsächlich betitelt!) schmerzhaft bemerkbar machen. Der auf 16.30 Uhr versprochene Transport fährt endlich um 17.00 Uhr heran. Zuerst aber bringt er Steine auf die Furka hoch, das heisst, weiter warten. Arbeitsaufnahme ist für uns kein Thema mehr und so entscheiden sich einige für den Rückmarsch ins Tal. Nach einem Imbiss im Barackendorf des Basislagers (zuerst dürfen wir noch unsere Teller abwaschen!) verbringen wir einen gemütlichen Abend im Hotel.

Der nächste Morgen verspricht zusätzliches Vergnügen. Auf offenen Vorstellwagen (brr...) sitzen wir dicht gedrängt auf Holzplanken und lassen uns in einer stündigen Fahrt auf die Furka hochschieben. Vorbei an unserem gestrigen Werk gelan-

Werk gelangen wir auf 2160m zur vorläufigen Endstation der Bergstrecke. Schon bald löst sich der Nebel auf, Sonnenschein ist der Lohn für die gestrige Müh'. Heute wurde Schnee geschaufelt, rangiert, betoniert, und, so einfach soll's ja doch nicht sein, es sind zwölf Tonnen Alpenkalk auf dem Vorplatz der Station zu verteilen. Den Kaffee genießen wir heute an der Sonne zwischen all den inzwischen eingetroffenen Touristen. Nach getaner Arbeit dampfen wir talwärts. Nun erst sehen wir die Schönheit dieses wilden und unversehrten Bergtales. Die rauschende Furkareuss, die immer noch blühende Alpenflora und die weit sichbaren Dampf Wolken der stampfenden Dampflok lassen die Beschwerlichkeiten beinahe vergessen. Nur bei der Vorbeifahrt an (unserem) Wassergraben kommen wieder Ideen hoch: das nächstemal werden wir dann.... Fahrplanmässig treffen wir in Zürich ein. Ein unvergessliches Abenteuer steht uns ins Gesicht geschrieben (Sonnenbrand inklusive!)- Das Erlebnis der Zusammenarbeit über alle hierarchische Schranken hinweg sowie die Harmonie in der Gruppe sind wohl die reichsten Erfahrungen aus diesem Einsatz. Hoffentlich erinnern wir uns möglichst oft daran beim Bewältigen unserer täglichen Aufgaben!

W. Ruf

gen. Die DFB stellte uns als Tombola-Preise Eintrittskarten für das Knabenschiessen zur Verfügung. Dass man von der Furka-Bergstrecke überzeugt ist, kam in einem Brief an die DFB zum Ausdruck.

Nun folgten die üblichen Vorbereitungen und unser Angebot war das folgende: Italienische Teigwaren mit

Gorgonzola Sauce
Bolognese Sauce
Napoli Sauce
Zieger Käse

Die Teigwaren und die dazugehörenden Saucen lieferte uns Anselm Bützberger aus Seuzach, Inhaber einer Pizzeria, zu sehr günstigen Bedingungen. Natürlich brauchten wir für die drei Tage wieder viele Helfer für den Verkauf und die Information. Es war keine leichte Arbeit wenn man bedenkt, dass überall laute Musik aus den Lautsprechern tönte.

Dank schönem Wetter und dem grossen Einsatz der Helfer hatten wir auch einen entsprechend grossen Erfolg. Verkaufte Souvenirs über Fr. 4 000.-. Reingewinn der verkauften Essen von mehr als Fr. 5 000.- Dazu kommt der Werbeeffect der nicht in Franken aufzuzeigen ist.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir der Schützengesellschaft der Stadt Zürich für den guten Standplatz unseren herzlichen Dank aussprechen.

Section Vaudoise
Jaques Fornachon
Collognes 12

1004 Lausanne

Nouvelles du stage 1995 à la Furka.

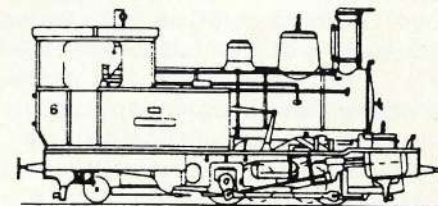
Le vendredi 21 juillet dernier, Oswald Bertherin, Siegfried Züger, Alain Kägi, Jacques Fornachon et Pierre-Yves Pièce se sont retrouvés au Buffet de la Gare de Bex pour débiter le désormais traditionnel

week-end de travail sur la ligne. En compagnie de trois conjointes, l'équipe se mit en route pour rejoindre l'Hôtel Furkablick, situé au col à 2431 mètres, soit près de 300 mètres au-dessus de la station Furka. Ce splendide bâtiment, dont les origines remontent en 1892, a subi des transformations en 1991 suite au projet de Rem Koolhaas et de l'Office for Metropolitan Architecture. Le moderne et l'ancien se citaient ainsi de manière fort agréable. Si ce constat s'applique au domaine architectural, il ne s'étend malheureusement pas au monde culinaire ! Une fondue à base d'Emmental, préparée par un cuisinier Belge selon une recette d'un ancien directeur du Grand Théâtre de Genève, nous a permis d'apprécier les limites de ce laboratoire culturel d'altitude... Pourtant selon Marc Hostettler, propriétaire des lieux, les Hollandais de passage se délectent au contact de cette préparation pour le moins liquide ! Autant faire déguster à un Uranais une bouillabaisse mijotée par un Tibétain ! Dès l'aube du samedi la troupe s'engagea sur le sentier menant à la station Furka. Là, Walter Willi et Manfred Willi nous orientèrent sur le déroulement des travaux. Première opération: collecter des pierres pour remplir des gabions afin de terminer les murs de soutènement aux environs de la gare. Deuxième action: porter secours à l'un de nos collègues d'Outre-Sarine occupé à changer l'écoulement des toilettes récemment mises en service. Si ces dernières offrent aux voyageurs bringuebalés par les cahotements des voitures la possibilité de s'épancher dans un lieu moderne, elles rejettent malheureusement diverses matières non loin de l'entrée du restaurant... La vue d'étrons se balladant mollement dans une conduite percée n'incite guère à la dégustation de ripplis ! Mais grâce l'action énergique de notre Président, Jacques, les passagers du deuxième train de la journée n'observèrent que quelques

travailleurs welches occupés à niveler la place !

Une petite surprise nous attendait en fin de journée. A bord de la locomotive diesel HGM 2/2 nous avons traversé le tunnel pour nous rendre à la station de Muttbach. Cette ballade, révélatrice de l'ampleur des travaux futurs, nous a agréablement ouvert l'appétit. Les spécialités du col nous nous sommes donc rendu chez le Sepp, dans son hôtel de Tiefenbach. Accueil chaleureux et chaude ambiance ! En effet la fête des musiques traditionnelles battait son plein dans l'établissement. Malgré l'affluence le personnel réussit à nous servir un excellent repas, ce qui nous a conforté dans l'idée de changer notre camp de base pour l'année prochaine...

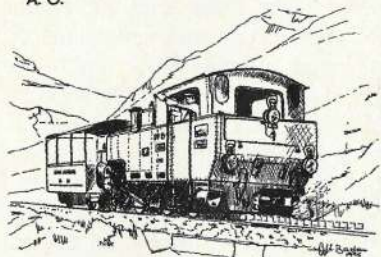
Enfin le dimanche fut consacré au tourisme ! Malgré des conditions atmosphériques un peu humides, nous sommes montés de Realp à la Furka avec le train pour redescendre à pied, par les chemins surplombants la voie. Beau parcours qui mériterait un entretien un peu plus soutenu si l'on ne souhaite pas perdre trop de clients dans la nature... Un succès à nouveau cette année, ce qui devrait encourager d'autres membres à nous rejoindre l'été prochain.





BEX
A. O.

1994



ligne sommitale de la **FURKA**
SECTION VAUDOISE

Caves des Cimes Bex

vigneron du Chablais, et de Jacques Badaud, auteur de l'étiquette, le projet a vu le jour cet été. Ces vins sont proposés sur le stand de la section lors de manifestation ferroviaires (Bouveret, Blonay-Chamby, Rail-Expo/Nyon, etc...). Les personnes intéressées peuvent également prendre contact avec le secrétaire de la section vaudoise: Pierre-Yves Pièce, Rue du Signal 6, 1880 Bex.

P. Y. Pièce, Octobre 1995

Sans vin pas de vapeur !

Sous cette traduction un peu libre du slogan de l'année Ohne Kohle kein Dampf se cache une action de la section vaudoise pour faire connaître la ligne de la Furka. La fermeture des mines de charbon de la région de Paudex-Lutry-Belmont ayant eu lieu depuis belle lurette déjà, nous avons pensé exploiter d'autres ressources du Pays de Vaud ! Comme souvent dans ce canton les discussions se déroulent autour d'une bouteille... il nous a paru nécessaire d'œuvrer dans ce sens ! Il sera désormais possible de déguster un Chasselas, fruité et gouleyant, ainsi qu'un Pinot-Gamay aux saveurs subtiles, tout en parlant de vapeur. Grâce à la collaboration de Pierre-Alain Indermühle



Des membres de la section Vaudoise, lors de travail à la Furka en 1995.

Regionalgruppe Berlin
Axel Schiele
Turmstrasse 18

D-10559 Berlin

Termine der Regionalgruppe Berlin-Brandenburg im Jahr 1996.

Wir freuen uns, für 1996 einen neuen, erheblich zentraleren und mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut zu erreichenden Versammlungsort bekanntgeben zu können. Die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg trifft sich 1996 jeweils:

12.01.96	19.00 Uhr
08.03.96	19.00 Uhr
10.05.96	19.00 Uhr
06.09.96	19.00 Uhr
08.11.96	19.00 Uhr

Wir werden uns bei Pro Bahn e.V. im Hauptbahnhof treffen. Der Hauptbahnhof ist mit diversen S-Bahnen gut zu erreichen.

In 1996 sind als Aktivitäten geplant:
Modellbahnausstellung in Hellersdorf, Januar/Februar

Bauwoche in der Schweiz im Sommer
Excursion "Schienenwege rund um Dresden, im Oktober

Modelleisenbahnausstellung unter dem Fernsehturm im November.

Den Mitgliedern und Freunden der Furka-Bergstrecke wünsche ich frohe Festtage und ein gutes neues Jahr 1996.

Axel Schiele

Martin Fränsing
Gotthelfstrasse 100

D-44229 Dortmund

In der Zeit vom 15. bis 17. August 1995 fand in den Kölner Messehallen der RDA-Workshop statt. Hierbei handelt es sich um eine

Touristik-Fachmesse für Reisebusunternehmer. Anbieter aus vielen Ländern stellten dort ihre Heimorte und touristischen Attraktionen für Busreisen-Planer vor.

Die DFB war in Halle 5 (Thema Schweiz) als Aussteller zusammen mit Touristik-Serivce vertreten. An den drei Tagen ging es uns darum, möglichst viele Kontakte mit Reiseveranstaltern zu knüpfen, um diese zu einer Aufnahme der Dampfbahn Furka Bergstrecke in ihr Jahresprogramm zu bewegen, oder auch als Einzelveranstaltung einen Tagesausflug zur DFB zu unternehmen.

Erfreulicherweise gelang es uns, nach mehreren Gesprächen einige feste Zugsreservierungen bei der DFB für 1996 zu verbuchen.

Mit dem Ziel neue Kontakte herzustellen beziehungsweise bestehende noch weiter auszubauen, wurden von uns auch andere Aussteller persönlich besucht, um so miteinander ins Gespräch zu kommen.

An dieser Stelle sei noch einmal allen beteiligten Personen für ihre Unterstützung gedankt, insbesondere Wolfgang Schmidt, durch dessen Bemühungen dies alles erst ermöglicht wurde. Der Dank gilt ebenso Hans Wespi, der immer wieder durch seinen Einsatz am Messestand neue Dampfbahn-Interessenten anwerben konnte.

Auch Prominenz liess sich an unserem Messestand blicken: Peter Steiner, bekannt als "Cool man", liess sich mit der DFB-Kondukteuse ablichten, als sich der Kölner Express (Boulevard-Blatt) für die beiden interessierte.

Wir hoffen, auch im nächsten Jahr wieder auf dem RDA-Workshop mit einem so erfolgreichen Team vertreten sein zu können.

Caudia Fränsing



Claudia Fränsing und "Cool Man" Peter Steiner anlässlich RDA-Workshop, Köln 1995.

Furka Stammtische 1996:

In der Gaststätte Keglerklause, Oespeler Dorfstrasse 6 Dortmund-Oespel finden jeweils um 19.00 Uhr Treffen statt:

5.1./2.2/1.3/12.4/3.5/7.6/1996

S-Bahn S 1/21 Haltepunkt DO-Oespel, Ostausgang, links in "Ewald-Görshop Str.", ca. 150 m.

B 1 Abfahrt DO-Dorstfeld/Universität, Richtung Oespel, Wittener Strasse, bei abknickender Vorfahrt Vorfahrt rechts in Ewald-Görshop-Str. dann links in Dorfstrasse.

Sektion Norddeutschland

Jörn Fallner

Hans-Salb-Str. 111b

D-22851 Norderstedt

Fronarbeit in der 30. Bauwoche. Auch dieses Jahr sind wir, ein harter Kern der Sektion Norddeutschland verstärkt durch Einzelanmeldungen aus anderen Sektionen, zur Fronarbeit an die Furka gekommen. Leider gab es für uns dieses Jahr kein grosses Projekt zu bearbeiten, so dass viele Kleinigkeiten erledigt wurden. Es wurde Kohle in Göschenen abgeladen und zum Depot gefahren, Fahrzeuge beschriftet, Markierungen für die Stromversorgung

im Tunnel gesprayed, Wassergräben gereinigt der Kuhzaun bergseitig zwischen den Brücken Steinmauer und Sidelen hinter den Graben verlegt und die Wanderwegbrücke über den Sidelenbach erneuert. Etwas aufwendiger war die Entfernung der noch vorhandenen Oberleitung aus dem Tunnel. Doch mit einem Grossaufgebot an Fronarbeitern und zügigem Arbeiten konnte der Tunnel bald wieder verlassen werden. Fast die ganze Woche waren einige damit beschäftigt den Boden für Abstellgleise neben dem Stationsgebäude Furka auszuheben und damit die Stellwerksräume zuzudecken.

Ein besonderer Tag war für die Baugruppen der Samstag. Obwohl ein Teil der Truppe schon abgereist war, hatten die verbliebenen in der Station Furka Gleise verlegt und einen Weichenkasten eingebaut. Gekrönt wurde der Tag durch das Gässlifest, welches dann die Bauwochen abschloss. Zusammengekommen haben wir wieder mit Jürg, Manni und Manfred, die unsere Bauwochen ja schon seit Jahren mitbegleiten. Ihnen sei für ihre gute Zusammenarbeit und die gute Stimmung herzlich gedankt. Gleiches gilt auch für Roman, das Lok- und Zugpersonal, ohne deren Unterstützung hätten wir nicht so viel geschafft beziehungsweise ohne deren Abwesenheit wäre es sicherlich langweilig gewesen.

Zuerst waren wir uns nicht sicher, ob unsere Köchin, die noch nie an der Furka war, wusste was auf sie zukommt und ob sie das schaffen würde. Es stellte sich dann aber schnell heraus, dass sie in der Lage war. Ausschlaggebend dafür waren ihre Kenntnisse aus der Küchenführung in Lagern in Ruanda und ihre herzliche Art. Wir hoffen, dass wir sie nächstes Jahr wieder mitnehmen können.

Für zukünftige Bauwochen hat sich gezeigt, dass der Kontakt zwischen den verschiedenen Arbeitsgruppen (Bau, Logistik, Lokpersonal und Kondukteuren) verbes-

sert werden muss. Die Grösse von auftretenden Problemen haben ihre Ursache eben häufig in fehlenden Informationen und fehlender Kommunikation. Aber wir sind lernfähig und werden die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Gruppen verbessern.

Jörn Fallner

Sektion Schwaben

Chr. Schmid

Molitorstrasse 9

D89134 Blaustein

Eisenbahnfahrt ins Engadin. Am Freitag, den 8. September 1995 trafen sich sechs Teilnehmer zur diesjährigen Ausfahrt der Sektion Schwaben ins Engadin. Vom Ulm ging es über Friedrichshafen und den Bodensee zunächst nach Romanshorn. Von dort aus mit der SBB und der RhB weiter über Chur, Thusis und die Albulastrecke ins Engadin.

Je näher wir unserem Ziel kamen, desto mehr besserte sich die Wetterlage und somit auch die Stimmung der Teilnehmer, und so erreichten wir bei schönstem Sonnenschein und bester Laune unser Quartier, das Hotel Hirschen in Samedan.

Am Samstag Morgen machten wir uns nach dem Frühstück auf nach Pontresina, um dort die Berninabahn zu besteigen. Es ging hinauf bis zum Bernina-Hospiz, wo wir eine herrliche Wanderung bis Alp Grüm entlang dem Lago Bianco unternehmen konnten. Weiter ging es wieder mit der Bahn über Poschiavo nach Tirano. Auf dem Rückweg machten wir noch einen kurzen Abstecher über St. Moritz um uns gegen Abend wieder in unserem Hotel zum Essen einzufinden. Am Sonntag stand bereits wieder die Rückfahrt auf dem Programm. Diesmal hatten wir uns etwas "besonderes" einfallen lassen und so fuhren wir um 9.55 Uhr auf der Engadinerlinie von Samedan nach in Richtung Scuol-Tarasp und über Nauders nach

Landeck. Dort hiess es wieder den Zug zu besteigen und über den Arlberg und Brenz gelangten wir schliesslich zurück in heimatliche Gefilde.

Gegen 19.45 Uhr trafen wir in Ulm ein. Der schöne und harmonische Ausflug wird allen Teilnehmern in bester Erinnerung bleiben; das sagenhafte Wetter über das gesamte Wochenende tat sein übriges zum Gelingen hinzu. Alle Teilnehmer versicherten, beim nächsten Mal unbedingt dabei sein zu wollen.

Unsere nächste Ausfahrt wollen wir eventuell in die Gegend von Martigny unternehmen. Andere Vorschläge sind aber jederzeit gerne willkommen.

Einladung zum Jahresabschlussessen. Bereits zur festen Tradition in unserer Sektion ist das erwähnte Essen geworden. Wir treffen uns am:

Donnerstag, den 7. Dezember 1995 um 20.00 Uhr im Gasthaus "Herrenkeller" in der Herrenkellergasse, Ulm.

Hier wollen wir in gemütlicher Runde einen Rückblick auf die Ereignisse des vergangenen Jahres werfen. Besonders herzlich laden wir natürlich diejenigen Mitglieder, Aktionäre und Interessenten ein, die aufgrund von grossen Entfernungen oder anderen Hindernissen nicht an unsern monatlichen Stammtischen teilnehmen können. Selbstverständlich sind auch Ehegatten und Freunde herzlich willkommen. Wir freuen uns bereits jetzt auf diesen Abend und hoffen auf eine rege Teilnahme.

Haben Sie den Jahresbeitrag

1995

bezahlt?

Helfen Sie uns Mahnkosten zu sparen.

Sektion Nordwestschweiz
Alfred Heinimann
Morystrasse 15

4125 Riehen

Soeben trifft noch folgender Beitrag ein: Seit der letzten Sektions-Generalversammlung setzt sich der Vorstand aus den Herren Hans Huggel, Paul Tschudin, Paul Kocher, Roger Benz, Urs Brechbühl und dem Schreibenden zusammen. Für das laufende Jahr ist das Angebot an Veranstaltungen noch bescheiden, es soll aber später ausgeweitet werden. Das Rahmenprogramm an der Generalversammlung mit der Besichtigung zweier SBB-Lokomotiven Re 4/4 (davon eine Baselspezifisch mit Ciba-Logo) und der SBB-Dampflokomotive Eb 2/4 vor dem Depot machte einen Anfang. Eine Fortsetzung und zugleich (fast) den



Die Nordwestschweizer sagen auf Wiedersehen bis nächstes Jahr.

Abschluss der Saison bildete die Sektionsreise an die Furka vom 30. September. Nach einer ganzen Woche, ja in der Tat einem ganzen Monat mit schlechtem Wetter war den 28 Teilnehmern zur grossen Überraschung angenehmer Sonnenschein gegönnt. Sogar das Mittagessen auf der Station Furka war den Unentwegten draussen an der reichlich frischen Luft möglich. Nach zwei Sektionsausflügen im Herbst werden wir versuchen, einmal einen zu Anfang oder Mitte der Saison durchzuführen; die prächtige Gegend bietet je nach Jahreszeit verschiedene und immer wieder neue Reize.

Ein Wunsch wäre noch angebracht: Zum zweitenmal nacheinander erweist sich der Oktober jetzt schon als wettermässig stabiler und schöner Monat. Wie wäre es, wenn die Publikums-Saison an der Furka bis Mitte Monat dauern könnte und nicht bereits nach einer Woche zu Ende wäre? Der Winterschlaf kommt noch genügend früh, und der Unterbruch bis Ende Juni des nächsten Jahres ist alleweil sehr lang...

Deutsche Bahn AG und Dampflok-Profit-Center

Die Deutsche Bahn AG investiert im Dampflok-Profit-Center.

Unter diesem Titel berichtet eine Tageszeitung aus Meiningen/Thüringen über das Ergebnis des zweiten internen Kundentreffens am 21. Oktober 1995 im Ausbesserungswerk Meiningen. Es waren von rund 100 bisherigen Dampflok-Kunden 30 aus Frankreich, Holland, Schweiz, Österreich, Luxemburg und Deutschland vertreten. Bekanntlich wurden in diesem Betrieb 1992/93 unsere ex-Vietnam-Loks DFB 1 und DFB2 aufgearbeitet. Nachdem Anfang 1994 unsicher war, ob dieses Werk geschlossen werden soll, kam mit unserer massgeblichen Beteiligung im Juni 1994 ein erstes Kundentreffen zustande. Die Schliessung des Werkes hätte für viele Museums- und Touristenbahnen das «Aus» bedeutet. Bei diesem ersten Kundentreffen erteilte Herr Wolters, zuständiges Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn AG für Traktion und Werke, den Auftrag, ein Konzept für die Weiterführung des Betriebes zu erarbeiten, wofür nach eingehender Prüfung der Vorstand der DB AG im März 1995 grünes Licht gab. Seitdem stehen auch die finanziellen Mittel für die Restrukturierung zur Verfügung, was die Teilnehmer an einigen Beispielen beim Betriebsrundgang feststellen konnten. Von Anfang 1990 bis Oktober 1995 wurden in Meiningen 56 Dampfloks für die DB und DR sowie 95 für Dritte - also externe Kunden - aufgearbeitet. Aus der Diskussion bei dem Treffen am 21. Oktober 1995 ergab sich für das Werk folgender Fahrplan für die Zukunft:

Meiningen übernimmt im nächsten Jahr auch die Aufarbeitung der bisher im AW Görlitz instandgestellten Schmalspur-Dampflokomotiven. Es soll in Meiningen ein "Profit-Center" für Dampflokinstandhaltung für

Mittel- und Westeuropa entstehen.

Eine aufzubauende Verkaufsgruppe soll um jeden Auftrag auch gegen Anbieter aus Osteuropa kämpfen und der Betrieb eine bestmögliche Qualität und Liefertermintreue sicherstellen.

Ab 1. Januar 1996 wird der Betrieb in zwei Bereiche mit getrennter Kostenerfassung gegliedert. Einmal die Dampflokotiv-Instandsetzung mit Herstellung von Staubbehälterwagen sowie Neubau und Instandsetzung von Schneeschleudern. Die Suche nach weiteren geeigneten Produkten auch für den Saisonausgleich soll intensiviert werden. Der zweite Bereich befasst sich mit der Rekonstruktion des Werkes, Palettenfertigung, Zerlegung von Lokomotiven und dem Rückbau des Werkes.

Zu den zukünftigen Aufgaben gehören: Aufbau bzw. Ausbau mobiler Arbeitsgruppen, um zum Beispiel bei Museumsbahnen vor Ort komplette Rohrwechsel durchführen zu können. Ferner Ausbildung oder Schulung von Personal für Wartung und Instandhaltung von Dampfloks.

Die Werkleitung betonte mehrfach, dass qualifiziertes Fachpersonal von Vorruhestandregelungen erst dann Gebrauch machen kann, wenn Vorsorge getroffen ist, dass die spezifischen Kenntnisse an jüngere Kräfte weitergegeben wurden.

Ein schwieriger Diskussionspunkt waren die derzeit enorm hohen Überführungskosten von Loks zum Werk und zurück an die Kunden. Herr Wolters will prüfen lassen, ob preiswertere Lösungen wie Pauschalpreise oder Überführung im Zugsverband anstelle Leerfahrt möglich sind.

Fazit der Aussagen von Herrn Wolters:

Die DB AG will neue Wege beschreiten, um das Werk zu einem rentablen, unabhängigen Unternehmen zu machen, wobei eine

spätere Rechtsform eventuell in Verbindung mit einer Teil-Privatisierung noch offen ist.

Es werden auf der einen Seite grosse Anstrengungen der Mitarbeiter erwartet, während die Deutsche Bahn AG zu Investitionen bereit ist.

Bestmögliche Vorbereitung der jährlichen Kundentreffen mit geeignetem Rahmenprogramm zum besseren persönlichen

Kennenlernen. Enger Kundenkontakt und laufende Informationen, eventuell als Kundenbriefe.

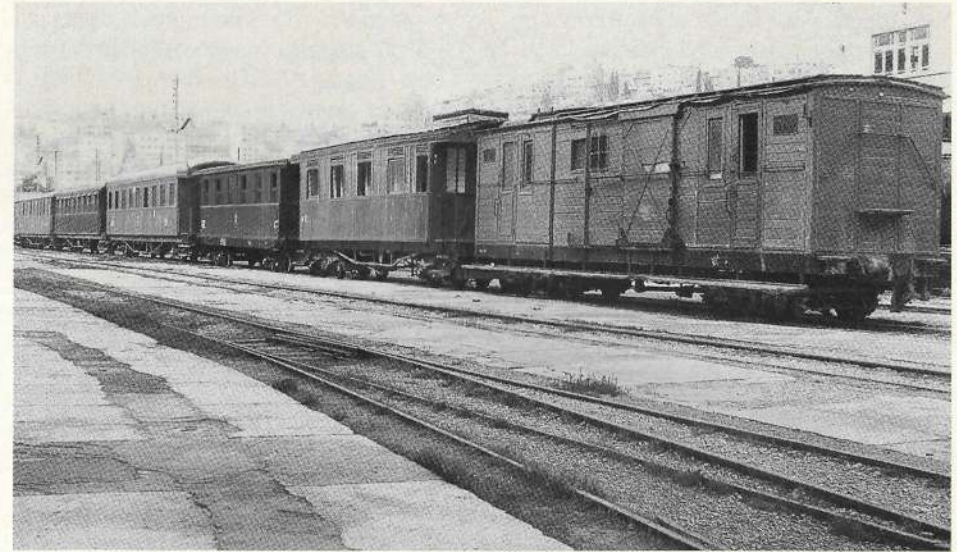
Das "Dampflok-Krankenhaus" Meiningen hat also gute Zukunftschancen. Es war ein bemerkenswertes Treffen mit aussergewöhnlichem Informationsgehalt.

Wolfgang Schmidt



Erfreuliche Töne das Werk Meiningen betreffend in geschriebener Form und ebenso frohe Töne in Realp, dargeboten von zwei Musikanten. Wer weiss, ob es gelingen wird, eine eigene Gruppe zu formieren um unsere Reisenden zu erfreuen.

Andere Bahnen



Amman, Zentralstation mit historischen Wagen für Sonderfahrten (Februar 1994)

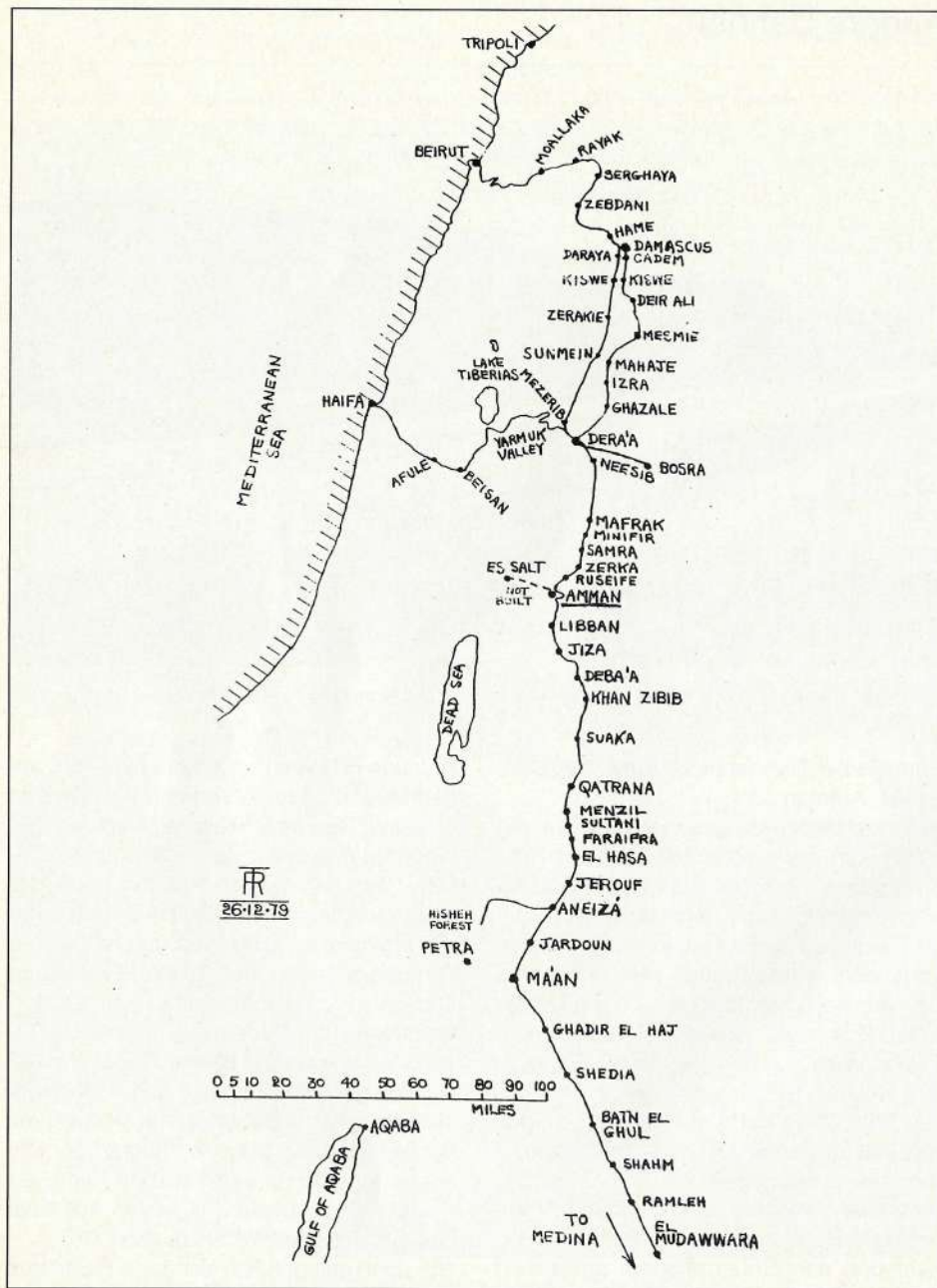
Fundgrube Bahnstation King Abdullah Street, Amman.

Anfangs dieses Jahrhunderts errichteten die Türken, gemeinsam mit deutschen und italienischen Unternehmungen, entlang der alten Pilgerroute von Damaskus nach Mekka, die derzeit zur Bedeutungslosigkeit verkommene schmalspurige Hedschasbahn. Benannt nach dem Hedschas im Süden der arabischen Halbinsel, diente sie vor dem Ersten Weltkrieg den Pilgern zur Fahrt zu den Heiligen Stätten des Islam in Mekka. Die Bahnstation in Amman, der heutigen Hauptstadt Jordaniens, hat über die vergangenen Jahrzehnte ihr ursprüngliches Aussehen bewahrt. Entsprechend ihrer geringen Bedeutung für den Personenverkehr und den Gütertransport, präsentiert sie sich noch fast ursprünglich. Der Personenverkehr wird nur noch in der nördlichen

Relation von Amman nach Damaskus betrieben. Wöchentlich verkehren einmal ein von einer Diesellok (General Motors) angetriebener Personenzug, mit Waggons syrischer Produktion, von Amman nach Damaskus; Montag 8.00 Uhr ab Amman, 17.00 Uhr Ankunft in Damaskus. In der Gegenrichtung Sonntag 7.30 Uhr ab Damaskus und um 17.00 Uhr Ankunft in Amman.

Wirtschaftliche Bedeutung hat nur die Eisenbahnstrecke von Batn el Gul nach Akaba, welche dem Rohphosphattransport zum einzigen jordanischen Hafen in Akaba dient. Diese 1975 fertiggestellte Strecke über 116 km wurde von einer deutschen Firma errichtet und durchquert in einem Teilstück das landschaftlich reizvolle Wadi Rum.

Nur noch gelegentlich sichtbare Reste von seit langem funktionslos gewordenen Gleisen und zusammengestürzte Brücken ha-



Skizze der Bahnlinie im Mittleren Osten, Beirut, Amman, Medina.

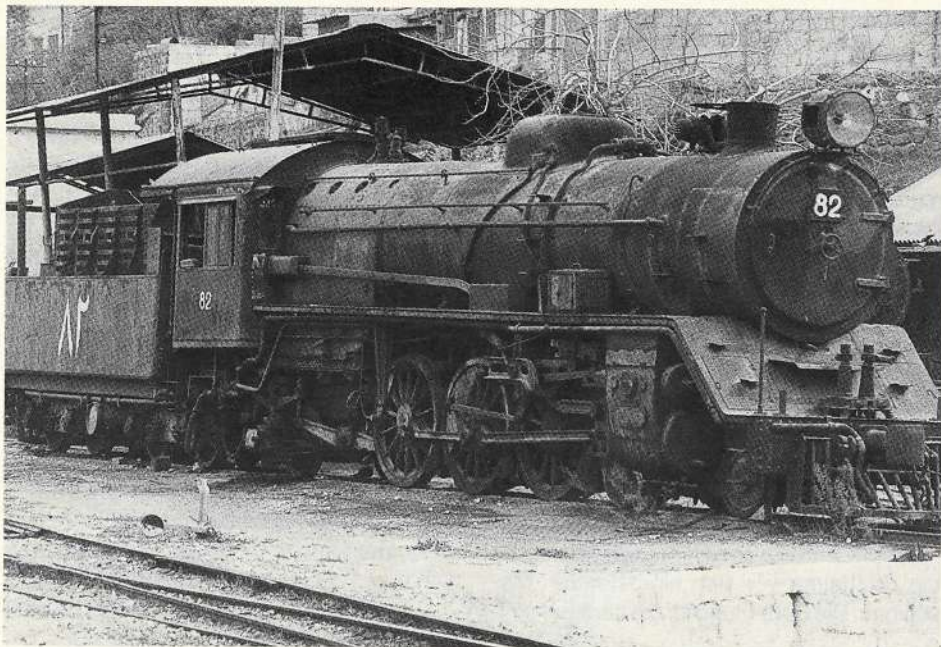
ben in der Wüste im Süden Jordaniens die Zerstörungen der Truppen unter "Lawrence von Arabien" überstanden.

Im Januar 1994 waren im Bahnhof Amman der Jordan Hedjaz Railway noch zahlreiche kaltgestellte, vergessene (?) und ausran-gierte Dampflokomotiven zu sehen, sicher-lich dem interessierten Bahnreisenden eine Vorstellung vom damals eingesetzten Lok-park gebend. Zusammen mit der Kulisse des ursprünglich erhaltenen Bahnhofs mit seinen vielen Details wie die alte Glocke für die Zugabfahrt, seinem original erhaltenem Bw und äusserlich deutsch anmutenden Drehscheibe und den alten Personenwag-gons sind die Schlepptender- und Tender-lokomotiven eine Fundgrube. Manch Lok-museum würde sich die Finger lecken über die dort leider vor sich hinrostenden Mas-chinen. Die Bedeutung für die dortige Tech-

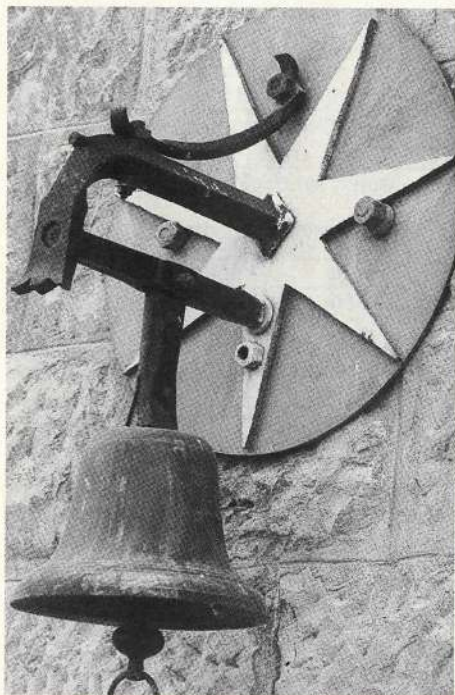
nik-Geschichte scheint derzeit noch unbe-kannt zu sein. Und natürlich fehlen das Geld sowie eine funktionierende Organisa-tion oder Trägerverein zu deren Erhaltung. Zur Zeit stehen 7 Schlepptender- und 2 Tenderlokomotiven auf Abstellgleisen. Es ist eine Mischung deutscher, japanischer, englischer und belgischer Maschinen. Ge-naue Auskünfte über Hersteller, Baujahr und Einsatz sind sehr spärlich. Die Loko-motiven haben noch ihre Nummernbezeich-nung und sind so zu identifizieren. Zu se-hen sind die Nummern 23, 51, 53, 61, 71, 72, und 82. Relativ gut erhalten, jedoch funktionsuntüchtig, präsentiert sich die Nr. 82, 2C1, 1959, hergestellt in Japan. Die Lokomotiven Nr. 71 und 53 sollen noch betriebsfähig, vereinzelt für den Transport in Amman und dem Gebiet von Zizia, süd-lich von Amman, genutzt werden.

Rolf Bielau

Nr.	Achsfolge	Hersteller	Baujahr	Land	Bemerkungen
23	1D	o. Angaben	o. Angaben	unbekannt	Schlepptender
51	1D1	Jung Jungens	1955	Deutschland	Schlepptender thal 12 081
53	1D1	Jung Jungens	1955	Deutschland	Schlepptender thal, 12 083
61	1C1	o. Angaben	o. Angaben	Belgien	Tenderlok
63	1C1	o. Angaben	o. Angaben	Belgien	Tenderlok
71	1 D	Forgess Usi- nes Hainte- St. Pierre	o. Angaben	Belgien	Schlepptender
72	1D	dito	o. Angaben	Belgien	Schlepptender
81	2C1	Nippone Shario	1959	Japan	Schlepptender
82	2C1	dito	o. Angaben	o. Angaben	Schlepptender



Amman Zentral-Station, 1994, Lok Nr. 82 (NSS-Japan), gebaut für Thailand, 1959 an Jordanien geliefert.



Amman, Zentralstation Mit der abgebildeten Glocke, die sich am Gebäude befindet, wird dem Lokführer die Abfahrt signalisiert.



Bahnbetrieb im Misox.

Am 3. und 4. Juni sowie im September 1995 lud der Verein (Amici della ferrovia Mesolcina) zu Publikumsfahrten auf der Strecke Castione-Cama ein. Erfreulich viele Freunde der Eisenbahn folgten dem Aufruf und nützten die Gelegenheit, diese fast vergessene Bahn kennen zu lernen.

Die ehemalige Bellinzona-Mesocco-Bahn, ein Schienenweg von 36 km Länge, ist leider nur noch im unteren Teil für den Güterverkehr im Betrieb, und selbst Güterzüge verkehren wenige.

Damals setzten sich die Talbewohner vergebens für die Erhaltung ihrer Bahn ein. Zuvor hatte ein Unwetter die Linie an einigen Stellen beschädigt, und das gab Anlass, die Bahn einzustellen. Inzwischen ist das Trasse im oberen Teil von der Autobahn zerschnitten worden, und die Gleise sind bei dieser Gelegenheit entfernt worden.

Erfreulich ist nun, dass ein aktiver Verein sich für die Erhaltung der Strecke Castione-

Cama einsetzt und sogar die Absicht verfolgt, wenn irgendwie möglich, die gesamte Linie etappenweise bis Mesocco wieder in Betrieb zu nehmen.

Geplant sind erneut Personalfahrten, um auf diese Art für die Bahn zu werben. Wer dieses bündnerische Südtal nicht kennt, hat die Möglichkeit, mit Land und Leuten in Kontakt zu kommen.

Zu den typischen Gaststätten gehören die vielen Grotti mit Spezialitäten der Misoxer Küche, die nichts zu wünschen übrig lassen.

Mit zwei Triebwagen, einer stammt von der Appenzeller-Bahn, wurden die Fahrten durchgeführt. Der Verein hat einen weiteren Triebwagen vor der Verschrottung gerettet und plant, diesen wieder fahrtüchtig herzurichten. Die Gleise zwischen Castione und Cama befinden sich in einem guten Zustand, was den Rettern zu gönnen ist.

Hans Hofmann

Leihweise ein neues Fahrzeug für die Bergstrecke

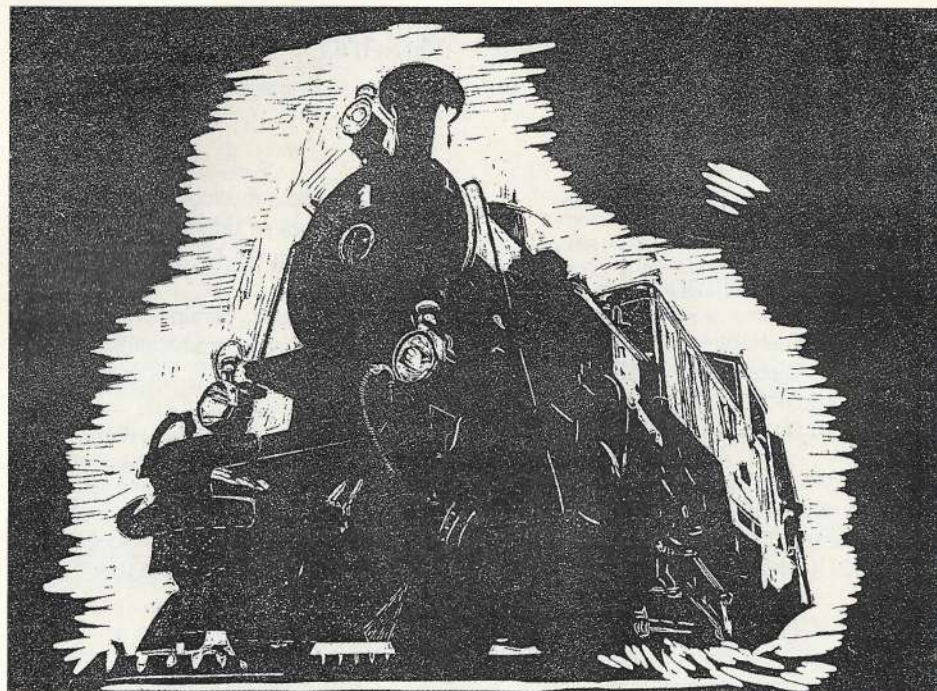
Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern hat der DFB AG den ehemaligen Triebwagen CFhm Nr. 21 leihweise zur Verfügung gestellt.

In der kommenden Ausgabe werden wir mehr darüber berichten. Die hier veröffentlichten Daten sollen kurz informieren.

Baujahr	1927
Länge über Puffer	11.08 m
Achsstand	4,6 m
Motorenleistung	110 KW (145 PS) bei 1200 U / min.
Untersetzungen des mechan. Schaltgetriebes:	1 : 15, 1 : 9, 1 : 5, 1, 1 : 3
Dienstgewicht	19.5 t
Sitzplätze 3. Klasse	24
(bis 1934 noch 2. Klasse	8)
Ladegewicht	1 t
V / max. auf Adhäsion	45 Km / h
V / max. auf Zahnrad	20 Km / h

CFhm Nr. 21

11.07.1927	Kasten von SIG an SLM verschickt.
19.10.1927	Abnahmedatum SLM
4.1934	Einrichtung des Gepäckabteiles mit Aussentüren, anstelle 2. Klasse Abteils. Umzeichnung zum CFm 2 / 2 21
1956	Umzeichnung geplant nicht ausgeführt: BFm 2 / 2 4101. Wird BFm 2 / 2 21
21.01.1957	Umzeichnung zum Xm 2 / 2 4969
27.01.1957	Ausrangierung.
11.03.1965	an VHS abgegeben. remisiert Hergiswil
1966	Remisiert in Alpnachstad SBB.
1973	Instandstellung bei SBB Meiringen.
24.04.1974	Aufstellung im VHS Luzern.
28.09.1995	Leihweise an die Dampfbahn Furka Bergstrecke



Weihnachtsaktion 1995

Das besondere Künstlerbild von R. Rahm. Bestellen Sie frühzeitig, und sichern Sie sich Ihr Exemplar! Der Linolschnitt im Blaudruck auf Kunstdruckpapier zeigt die HG 3/4 Nr. 1 «Furkahorn». Die Auflage ist auf 100 Exemplare limitiert, signiert und nummeriert, somit jedes Stück ein Original! Grösse ca. 50 x 60 cm.

Bestellungen bitte mit dem Bestellformular dieser Ausgabe. Preis per Ex. Fr. 75.–



Braugold

DAS SPITZENBIER DER PREMIUMKLASSE

Furka-Dampfbahn, Souvenir-Versand

Industriestrasse 15, CH-4410 Liestal
(Shop im Gebäude Süd)

Weihnachts-Öffnungszeiten 95

Samstag, 2. Dezember 10-12 Uhr
Mittwoch, 13. Dezember 17-20 Uhr
Samstag, 16. Dezember 10-12 Uhr
Mittwoch, 20. Dezember 17-20 Uhr

Spezialservice für telefonische Bestellungen (bitte nur während der genannten Öffnungszeiten): 0 77 45 53 91, sonst per Fax: 061 71 921 44 42. (Aus Deutschland 0041)

Ladenpreise bei Abholung und Barzahlung: generell 10% Rabatt (ohne Sonder- und Weihnachtsangebote)

Sonderangebote (nur im Shop) Trainingsanzüge, T-Shirts und Sweatshirt zu Superpreisen!

Weihnachtsangebote (auch im Versand):

Die bisher schönste DFB-Armbanduhr in Chrom-Ausführung mit Metallarmband zum Sensationspreis von nur Fr. 45.-

Design-Kravatte mit Jaccard-Emblem und modernem Druck in raffinierter Geschenkpackung, dunkelgrün, für nur Fr. 64.-

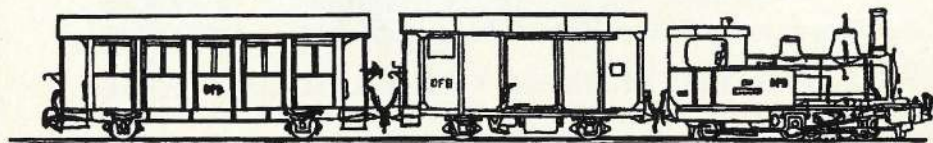
Zwei Rückfahrkarten Realp-Furka, zusammen mit der Informationsschrift "die furka-bergstrecke" zu nur Fr. 80.-

Künstlerbild, Linolschnitt der HG 3/4, vom Künstler signiert, limitierte Auflage von 100 Exemplaren, Versand in Rolle Fr. 75.-

Bestell-Talon und Gesamt-Angebot siehe Bestellformular in dieser Ausgabe!

Achtung:

Nach dem 18. Dezember 1995 (letzter Postabgang Schweiz am 19.12.95) bis 8. Januar 1996 infolge Inventur kein Versand.



Bestellformular für Souvenirs

Furka-Dampfbahn, Souvenir-Versand, Industriestrasse 15, CH-4410 Liestal

Videos

___ Video 1: Back zu Switzerland	Fr. 68.-	___ Schweiz. Offiziersmesser, Victorinox	Fr. 27.-
___ Video 2: Ersetzt und vergessen	Fr. 49.-	___ Taschenmesser, rot, 13 tlg. m. Schere	Fr. 18.-
___ Video 3: Führerstandsfahrt	nicht lieferbar	___ Taschenmesser, silberf. 9tlg. Schere	Fr. 18.-
___ Video 4: Mit Dampf ab Realp	Fr. 40.-	___ Kellnermesser	Fr. 5.-
___ Video 5: Eigentlich war's nur Schrott, mdr	Fr. 49.-	___ Weingläser (Doppelpack) Signet blau	Fr. 8.-
___ Video 6: Erlebnisse zum Gletscher, alba	Fr. 69.-	___ Feuerzeug (Pizeo), blau, Signet gelb	Fr. 4.-

Broschüren, Bücher, Kalender

___ Die Furka-Bergstrecke	Fr. 24.-	___ Notbremse (Zapfenzieher)	Fr. 4.-
___ Schweizer-Ferien mit Dampf	Fr. 10.-	___ Briefbeschwerer (Schienenstück), geätzt	Fr. 23.-
___ Geschichte des Landes an der Furka	Fr. 27.50	___ Luxusgülschreiben, silberfarbig	Fr. 5.-
___ Goms, Land der jungen Rhone (neu)	Fr. 59.-	___ Notbremse (Zapfenzieher)	Fr. 4.-
___ Die Furka-Bergstrecke, Schorno	Fr. 39.-		
___ Pässefahrt Furka-Rhonegletscher	Fr. 8.50		
___ Bilder entlang des Glacier-Express	Fr. 8.50		
___ Die Loks HG 3/4 der DFR, Bildband	Fr. 56.-		
___ Eisenbahn Journal FO 1	Fr. 19.80		
___ Eisenbahn Journal FO 2 (DFB)	Fr. 23.80		
___ Eisenbahn Journal Glacier-Express	Fr. 19.80		
___ Geschichte der Loks 1-10 (Hofmann)	Fr. 20.-		
___ Beilage zum Grossen Buch FO	Fr. 6.-		
___ DFB-Kalender 1996	Fr. 12.-		

Artikel mit VFB-Signet

___ Vereinsabzeichen gestickt	Fr. 5.-
___ Baseball-Mütze, schwarz mit Sticker, neu	Fr. 12.-
___ Herren-Armbanduhr	Fr. 49.-
___ Sammelmappe für VFB-Info	Fr. 15.-

Bekleidung und Accessoires

___ Regenschirm	Fr. 18.-
___ Jutetasche	Fr. 4.-
___ Kravatte weinrot, Signet silber	Fr. 32.-
___ Kravatte, bordeauxrot, gestreift	Fr. 29.-
___ Kravatte, blau, gestreift	Fr. 29.-
___ Kravatte, modernes Design, Geschenk.	Fr. 64.-
___ Herrenarmbanduhr, Chrom, Metallband	Fr. 45.-

Plüschtiere

___ Murmeltier, sitzend 22 cm neu	Fr. 19.80
___ Walliser Schwarzhalsziege 23 cm neu	Fr. 19.80
___ Walliser Schwarznasenschaf neu	Fr. 24.80
___ Gemse neu	Fr. 19.80

Diverses

___ 2 Bilette Realp-Furka retour mit Brosch.	Fr. 80.-
___ Fahne DFB-Signet	Fr. 125.-
___ Musikkassette Villa	Fr. 12.-

Poster

___ Poster A 2, Steinstaffel, vertikal	Fr. 15.-
___ Poster A 2, 3 Lokomotiven, horiz.	Fr. 15.-
___ Poster A 2, Station Furka 1995	Fr. 6.-
___ Poster A 2, repl. Rhonegl. 1925	Fr. 6.-
___ Poster A 2, repl. Glacier-Expr. '37	Fr. 6.-
___ Linolschnitt Rahm HG 3/4, lim. Aufl. Fr. (inkl. Porto u. Verp.)	75.-

Pin's

___ Signet DFB	Fr. 8.-
___ "Furkahorn" DFB Nr. 1	Fr. 15.-
___ "Gletschhorn" DFB Nr. 2	Fr. 15.-
___ "Weisshorn" DFB Nr. 6	Fr. 15.-
___ Serie Nr. 1 (DFB 1, 2, 6)	Fr. 40.-
___ Serie Nr. 2 (RhB, 105, E 206)	Fr. 40.-
___ Serie Nr. 3 (WB, WAB, FART)	Fr. 40.-
___ Serie Nr. 4 (DFB HGM 2/2 HG 2/3, HG 3/4, HG 4/4)	Fr. 40.-
___ Serie Nr. 5 (eingestellte LLB, StHB, Bellavista)	Fr. 30.-*
___ Serie Nr. 6 (eingestellte BA, LCD, Mesocco)	Fr. 30.-*
___ Serie Nr. 7 (eingestellte: Spiez, Uster, Meilen)	Fr. 30.-*

Verkaufs- und Lieferbedingungen:

Alle Preise inklusive 6,5% MWSt. Mindestbestell-Betrag Fr. 15.—. Die Auslieferung erfolgt mit Post-Einzahlungsschein. Porto und Verpackungskosten werden verrechnet. **Alle Artikel nur solange Vorrat.** Terminversand kann nicht gewährleistet werden! **Für Deutschland:** ohne MWSt., jedoch Preise in DM. Versand ab Deutschland, mit Zahlkarte. Versandkosten mindestens DM 5.50.

Ausgabe 4/95, gültig ab Kalenderwoche 47, 1995, alle früheren Listen verlieren ihre Gültigkeit.

Bestellung:

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____



Vereine und Bahnen

Auch Vereine aus Süddeutschland können zur Bahnfahrt motiviert werden. Örtliche Vereine, die jedes Jahr einen Ausflug machen, kann man auf die Furka-Dampfbahn aufmerksam machen. So konnten wir dieses Jahr Mitte September mit 36 Personen der Zimmerer-Innung aus Wolfach/Baden bei schönstem Wetter die Fahrt zur Furka geniessen. Alle Teilnehmer waren voll begeistert von diesem besonderen Erlebnis. Der Busunternehmer, der diese Reise ausführte, wird sie im nächsten Jahr in sein

Reiseprogramm aufnehmen. Mein Bestreben ist es nun, gezielt die Vereinsvorstände in meiner Region anzusprechen, zu informieren, zu beraten und dann für diese sowohl Bahn- und Hotel Reservierungen zu machen.

Helmut Maier, Michelbach 7
D-77787 Nordach/Baden

Zur Nachahmung empfohlen, kann man hier nur beifügen.

