



4/88



furka **die** *bergstrecke*

**Ansichtskarten-Set I
Furka-Oberalp-Bahn**

NEU

10 nichtalltägliche Ansichtskarten

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

Preis Fr. 10.– pro Set

Foto Lamby, Postfach 505, 3900 Brig

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

Ausgabe 4/88 Dezember

5e année
Tiré à 6000 exemplaires
quatre fois par an

5. Jahrgang
Auflage 6000 Stück
erscheint 4mal jährlich



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3999 OBERWALD

Redaktion/Rédacteurs:

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

Übersetzungen/Traductions:

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

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

Unsere Anschriften

Verein Furka-Bergstrecke
Mitgliederdienst
Postfach 3468
CH-4002 Basel

DFB
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat
CH-5035 Unterentfelden

Unsere Konten

Verein Furka-Bergstrecke
Postcheckkonto 19-11643-1, Sion
Schweiz. Bankgesellschaft, Frauenfeld, Konto 403.435 MI
Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD), Konto 0448 076 BLZ 690 700 32

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postcheckkonto 19-5011-3, Sion

Redaktionsschluss für Nr. 1/89 ist der 27. Januar 1989.

FORMEL SUPER 1

Keller
Fahnen AG
3308 Grafenried
Tel. 031/96 82 92

Editorial

Liebe Vereinsmitglieder, liebe Aktionäre

Wieder liegt ein ereignisreiches Jahr hinter uns, das fünfte in der noch jungen Vereinsgeschichte und das dritte unserer Aktiengesellschaft, der DFB. In Tausenden von Fronarbeitsstunden wurde auch 1988 an der Verwirklichung unseres grossen Zieles, der Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke, gearbeitet.

An der Wende zum neuen Jahr möchte ich daher Euch allen ganz herzlich danken, die Ihr in irgendeiner Form unser Vorhaben im Jahr 1988 unterstützt habt. Stellvertretend für alle Helfer möchte ich an dieser Stelle ganz speziell die folgenden Gruppen und Arbeiten verdanken:

Wie in den beiden Vorjahren ist an erster Stelle die Baugruppe Goldau zu nennen, die jeweils nicht nur in der eigentlichen sommerlichen Bausaison, sondern das ganze Jahr eine unersetzliche Arbeit zugunsten unseres Vorhabens leistet. In aufwendiger Arbeit wurde im letzten Winter der Park des Baudienstrollmaterials ganz wesentlich erweitert durch die Bereitstellung einer weiteren Draisine, den Bau eines Werkstatt- und eines Küchenwagens und den Neubau des Kranwagens.

In Bahnkreisen ungläubiges Staunen löste auch der Eigenbau eines kombinierten Tiefgang- und Schotterwagens aus, der von der neuen Gruppe um Beni Christen in Küssnacht geschaffen wurde, und der im Sommer 1988 seine Bewährungsprobe glänzend bestanden hat. Ohne unsere eigenen Spezialfahrzeuge könnten unsere Bauziele längst nicht mehr erreicht werden. Ich danke den beiden Gruppen in Goldau und Küssnacht für ihren unermüdbaren Einsatz daher ganz besonders.

Mein Dank und meine Hochachtung gilt aber ebenso auch allen anderen der insgesamt über 500 freiwilligen Helfer aus der Schweiz, aus Deutschland, Holland, England und gar Jugoslawien, die in mühseliger und kräfteraubender Arbeit die Strecke von Realp bis zum Übergang Muttbach befahrbar gemacht haben bzw. im Raume Muttbach-Gletsch-Oberwald an

der Sanierung der Strecke arbeiteten. Dazu gehören auch die Lehrlinge der Firma Huber + Suhner, der Schweiz. Metallunion und der Baumeisterschule, die uns in ihren Arbeitslagern ihre Unterstützung bewiesen haben.

Mein Dank gehört auch der Equipe aus SBB-Fachleuten, der es in einem unglaublichen Effort gelang, die Lawinenschäden an der Steffenbachbrücke zu beheben und diese Brücke erstmals nach über sechs Jahren wiederaufzurichten und für unsere Bauzüge befahrbar zu machen.

Mein Dank gebührt auch der Stadt Chur, die uns mit der «Weisshorn» die erste Dampflok für unser Unternehmen geschenkt hat, ebenso den Fachleuten, die in enger Zusammenarbeit mit unserer technischen Kommission an Lösungen für die Spezialprobleme Scheiteltunnel und Übergang Muttbach arbeiteten.

Nicht vergessen bei meinem Dankeschön möchte ich alle Ressortleiter in Verein und Aktiengesellschaft, die meist im Hintergrund – manchmal auch mit Mühe und mit Verspätung – die administrativen Arbeiten in unseren Organisationen erledigen. Diese Arbeiten: beispielsweise der Einzug der Mitgliederbeiträge, die Organisation von Sektionanlässen, die Presse- und Öffentlichkeitsarbeiten, die Suche nach Sponsoren, die Führung von Mitglieder- und Aktionärsregistern, die Vorbereitung und Durchführung von Versammlungen, die Organisation von und die Mitarbeit an Informationsständen, die Ausarbeitung des Konzessionsgesuches. Alle diese oft eher unattraktiven Arbeiten und selbstverständlich ohne Entschädigung erbrachten Leistungen sind ebenso unverzichtbar und wichtig für unsere Bahn wie die spektakulären Resultate der anderen Ressorts.

Liebe Kollegen, liebe Freunde, es geht vorwärts mit unserer Bahn. Mit viel Freude kann man beobachten, dass über die Genugtuung hinaus, zu einem sinnvollen Werk beizutragen, unter den Beteiligten bereits viele persönliche Freundschaften entstanden sind, die wiederum unsere Arbeiten beflügeln.

Ich wünsche uns allen auch für 1989 ein

gedeihliches Miteinander, damit wir unser erstes Hauptziel, die Betriebsaufnahme auf einem ersten Teilstück im Jahr 1990, auch erreichen können. Unterstützen Sie uns trotz aller Probleme und Unzulänglichkeiten, die hie und da auftreten können, bitte auch weiterhin. Insbesondere ist es für uns wichtig, dass die laufende Kapitalerhöhung zu einem vollen Erfolg wird.

Editorial

Chers Membres, chers Actionnaires,

Une année riche en événements est derrière nous, la cinquième dans l'histoire encore courte de notre Association et la troisième dans celle de notre Société Anonyme, la DFB. C'est par milliers d'heures que se chiffre le travail effectué par les volontaires en 1988, en vue de la remise en service de la ligne sommitale de la Furka. En ce début d'année, je remercie chaleureusement tous ceux qui, d'une façon ou d'une autre, nous ont soutenus durant l'année 1988. Je voudrais cependant mentionner ici tout spécialement les groupes et activités suivantes:

Comme pour les deux années précédentes, le premier groupe à mentionner est celui de Goldau, dans l'activité inemplaçable n'est pas seulement estivale, mais s'étend sur toute l'année. Durant l'hiver précédent, un travail considérable a permis une extension tout aussi considérable du parc de matériel roulant de construction, à savoir remise en état d'une draine supplémentaire, la construction d'un wagon-atelier et un wagon-cuisine et la construction de toute pièce d'un wagon-grue. La construction également d'un wagon-trémie soubaissé a suscité l'étonnement dans les cercles ferroviaires. C'est le mérite du groupe de travail de Küssnacht autour de Beni Christen, groupe qui a brillamment obtenu la qualification de ce matériel en été 1988. Sans nos propres véhicules spéciaux, il ne serait plus question de respecter les délais que nous nous sommes fixés. Je remercie donc tout spé-

l'Innen allen wünsche ich, nach hoffentlich froh verlaufenen Festtagen, ein glückliches und erfolgreiches Jahr 1989 und ein Wiedersehen an unserer Furka-Bergstrecke.

Alfred Gysin
Zentralpräsident VFB
Verwaltungsratspräsident DFB

cialement les deux groupes de Goldau et de Küssnacht pour leur magnifique engagement.

Mes remerciements et reconnaissances vont également aux quelques 500 participants volontaires de la Suisse, de l'Allemagne, de la Hollande, de la Grande-Bretagne et même de la Yougoslavie qui, de façon efficace et courageuse, ont travaillé sur le tronçon Realp-Muttbach (maintenant parcourable par véhicule ferroviaires) et Muttbach-Gletsch-Oberwald. Parmi ceux-ci, mentionnons les apprentis des firmes Huber + Suhner, de l'Union suisse du Métal et de l'école de maçonnerie qui nous ont également apporté leur appui.

Mes remerciements également pour les équipes de spécialistes des CFF qui, moyennant d'extraordinaires efforts, ont remis en service le pont Steffenbach endommagé par suite d'avalanches. Ce pont vient d'être remis en service après plus de 6 ans d'abandon et offre à nouveau le passage à nos trains de construction.

Mes remerciements s'adressent également à la ville de Coire, qui nous a fait don de notre première locomotive à vapeur, la «Weisshorn», ainsi qu'aux divers spécialistes qui, en collaboration avec notre Commission technique, ont contribué à la résolution de problèmes spéciaux au tunnel sommitale et au passage de Muttbach. Je mentionnerai également tous ceux de l'Association et de la Société Anonyme qui, la plupart du temps dans l'ombre, ré-

solvent les problèmes administratifs de nos organisations. Ces travaux, à titre d'exemple: l'enregistrement des cotisations, l'organisation des réunions de sections, les relations avec la presse et le public, la recherche de sponsors, la tenue des registres de membres ou d'actionnaires, la préparation et la conduite d'assemblées, la mise sur pied et la participation aux stands d'information, l'élaboration de demandes de concessions...

Toutes ces activités – souvent peu attractives et, bien sûr, sans rétribution – sont aussi nécessaires et importantes que celles qui produisent des résultats spectaculaires.

Chers collègues, chers amis, les choses avancent! On peut observer avec plaisir qu'à la satisfaction de participer à un projet valable, s'ajoutent de nombreux liens

d'amitié qui se créent et qui contribuent précisément à faire avancer les choses. Je vous souhaite à tous pour 1989 une collaboration dans le meilleur esprit, de manière que notre premier objectif, la reprise de l'exploitation sur un premier tronçon en 1990, puisse être atteint.

Continuez à nous soutenir, malgré tous les problèmes et insuffisances qui peuvent inévitablement se présenter ici et là. Il est en particulier important que l'augmentation de capital en cours soit un succès.

Je souhaite à tous, après ces jours de fêtes de fin d'année, une année 1989 heureuse et bien remplie en attendant le plaisir de vous revoir à la Furka.

Alfred Gysin
Président central LSF
Président du conseil d'administration DFB

Ein Beitrag an die «Weisshorn»

Die Firma DHL Worldwyde Express, die Eilbriefsendungen und Pakete in der ganzen Welt an jeden nur erdenklichen Ort transportiert, hat sich vor einigen Jahren schon entschlossen, keine Werbebeschenke mehr an die Kundschaft zu verteilen. Die Schweizer Direktion dieser Firma hat nun jedes Jahr einen festen Betrag zur Verfügung, den sie direkt einem Projekt oder Objekt zukommen lässt. In den letzten Jahren waren so der Schweizerische Alpen-Club (SAC) für eine Sicherung der Lantahütte und der Verein für Blindenhunde Empfänger dieses namhaften Betrages. Für die Weihnachtsaktion des Jahres 1988 wurde aus mehreren Projekten dasjenige des Vereins Furka-Bergstrecke als unterstützungswürdig befunden. Ein Zustupf an die Restaurationskosten der Dampflok «Weisshorn» sollte es sein: mit einem Prospekt mit Farbbildern der Strecke und einem Einlageblatt mit der Abbildung der Lok. Dieser wurde an die Kundschaft versandt.

Am 28. November 1988 nun reiste eine Delegation des VFB nach Brig, wo Direktor Stefan Svikovsky von DHL Schweiz aus Genf dem Zentralpräsidenten Alfred

Gysin den Check über 15000 Franken überreichte.

Für die noble Geste bedankt sich der VFB auch an dieser Stelle herzlich! Der Check wurde an der VR-Sitzung vom 10. Dezember 1988 an den Sekretär der DFB, zuhanden des Kontos «Weisshorn», weitergeleitet.



Zentralpräsident Alfred Gysin nimmt den Check von DHL-Direktor Stefan Svikovsky entgegen.



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
OBERWALD

NAMENAKTIE
von Fr. 300.- Nennwert



Kapitalerhöhung von Fr. 1'800'000.- auf Fr. 3'000'000.-

Einladung zur Aktienzeichnung

11.3.1989

NAMENAKTIE an allen gesetzlichen und
berechtigten und Pflichten der Gesellschaft beteiligt.

Datum: _____ Namens des Verwaltungsrates: _____

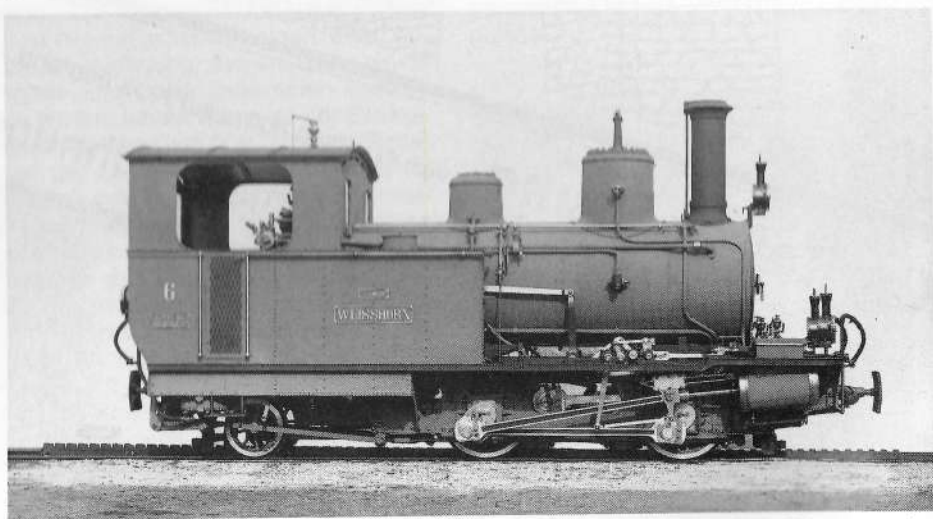
Der ausführliche Zeichnungsprospekt kann bei unserem Sekretariat bezogen werden.

Rückblick und Zielsetzung

Im Herbst 1981 fuhr der letzte Zug der Furka-Oberalp-Bahn (FO) über die legendäre Furka-Bergstrecke zwischen Oberwald (VS) und Realp (UR). Dann wurde diese Linie leider stillgelegt und durch den 15,381 km langen Basistunnel abgelöst. So endete ein Kapitel schweizerischer Eisenbahngeschichte, welches erst rund 60 Jahre zuvor begonnen hatte. Vorbei waren die Zeiten, wo der Glacier-Express durch den Kehrtunnel unterhalb von Gletsch fuhr und sich anschliessend der einmalige Ausblick auf den Rhonegletscher und die Landschaft von Gletsch auftrat. Vorbei auch die Zeit der zusammenklappbaren Steffenbachbrücke auf der Urner Seite.

Die mutigen Pläne der Initianten und die Ingenieurkunst anfangs unseres Jahrhunderts hatten den Bau der Furkabahn ermöglicht. Mit ihren 12 Brücken und 5 Tunnels war sie die einzige Ost-West-Transversale durch die Alpen. Mit dem Glacier-Express, der seit 1930 die Verbindung zwischen St. Moritz und Zermatt herstellte, wurde die Furka-Bergstrecke bekannt, mit dem Bau des Basistunnels weltberühmt. Unvergessen sind die letzten Fahrten, wo sich Tausende von Reisenden, mit Film- und Fotokameras bewaffnet, über die Furka bringen liessen, unvergessen auch die ständigen Meldungen und Aufrufe in den Medien: Alle Plätze ausgebucht! Jedermann wollte noch einmal die Strecke über den Pass sehen und erleben.

Der Verein Furka-Bergstrecke hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, die Bahnlinie Oberwald-Gletsch-Realp vor dem Abbruch zu retten und der Nachwelt zu erhalten. Als Touristenbahn soll im Sommer ein Dampftrieb aufgenommen werden. Erste Verhandlungen mit Ämtern und Behörden haben konkrete Möglichkeiten aufgezeigt, dieses Ziel zu realisieren. Mit dem Beschluss zur Gründung einer Aktiengesellschaft, der DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG hat der Zentralvorstand des Vereins am 27. Mai 1985 (also genau 75 Jahr nach der Gründung der 1. Furkabahn-Gesellschaft) einen entscheidenden Schritt zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke vorgenommen.



Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» ex BVZ, Baujahr 1902 (Eigentum der DFB)

Bericht des Verwaltungsrates

Der Zentralvorstand des Vereins Furka-Bergstrecke hat am 13.4.1985 beschlossen, zur Finanzierung der Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Furka-Bergstrecke eine Aktiengesellschaft zu gründen. Am 27.5.1985 fand in Lausanne die Gründungsversammlung statt, welche den Statutenentwurf genehmigt, unterzeichnet und notariell beglaubigt hat.

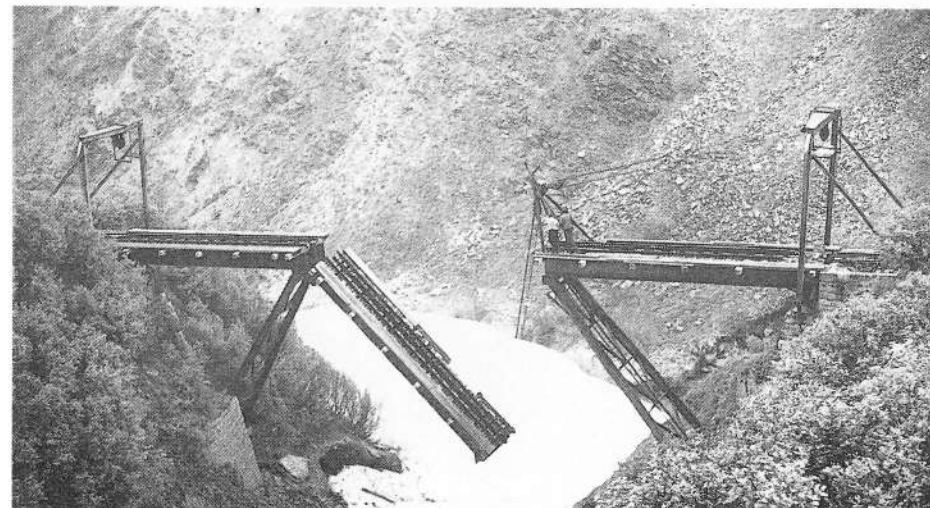
Die Mitglieder des Verein Furka-Bergstrecke und die Öffentlichkeit wurden zur Zeichnung eingeladen. Das vorgesehene Aktienkapital bis max. Fr. 300 000.— wurde überzeichnet. Am 22.2.1986 fand in Ulrichen die konstituierende Generalversammlung statt. Gleichzeitig wurde beschlossen, das Aktienkapital auf Fr. 600 000.— zu erhöhen. Am Ende der Zeichnungsfrist konnte am 4.4.1987 anlässlich der a.o. Generalversammlung in Winterthur der Beschluss zur Statutenänderung des Aktienkapitals auf Fr. 820 000.— vollzogen werden.

Auf Grund des Generalversammlungs-Beschlusses vom 27.6.87 in Basel, das Aktienkapital auf Fr. 1 500 000.— zu erhöhen, konnte an der 2. Generalversammlung vom 4.6.88 in Altdorf die Statutenänderung zur Kapitalerhöhung wiederum mit einer Überzeichnung auf Fr. 1 800 000.— abgeschlossen werden.

Anlässlich der 2. Generalversammlung vom 4.6.88 in Altdorf wurde beschlossen, zur Stärkung der finanziellen Basis, das Aktienkapital weiter auf Fr. 3 000 000.— zu erhöhen und wiederum öffentlich zur Zeichnung aufzulegen. Es gelangen Aktien mit einem Nennwert von Fr. 300.— zur Emission. Die Zeichnungsfrist läuft vom 15.8.88 bis 15.3.89.

Die DFB besitzt heute eigenes Rollmaterial und Baugeräte mit einem Versicherungswert von Fr. 2 100 000.— und ist Eigentümerin der Bahnstrecke Realp—Furka—Scheiteltunnel—Gletsch, und Besitzerin der Stations- und Depotgebäude in Gletsch. Für die Strecke Oberwald—Gletsch besteht ein Baurecht.

Am 27.5.1988 wurde beim BAV Bundesamt für Verkehr in Bern das Konzessionsgesuch für den Betrieb der Furka-Bergstrecke eingereicht.



Aufrichten der Steffenbachbrücke am 23. Juni 1988

Bisherige Sanierungsarbeiten

Die für 1988 gesteckten Bauziele zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke sind erreicht worden. Am 23. Juni 1988 ist die weltberühmte, zusammenklappbare Steffenbachbrücke aufgerichtet worden und der Weg war frei in Richtung Furka-Scheiteltunnel. Der Bauzug durchfuhr am 17. September 1988 erstmals wieder seit der Betriebseinstellung 1981 den Scheiteltunnel und erreichte die Station Muttbach auf der Walliserseite.

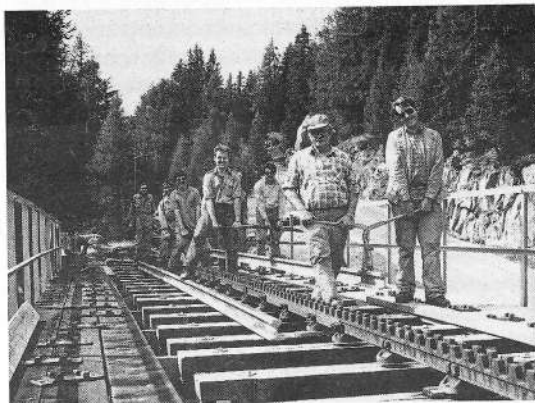
Über 300 freiwillige Helfer, darunter viele aus Deutschland, waren an den umfangreichen Arbeiten beteiligt. Ohne diese Freiwilligen ist es nicht möglich, unser Vorhaben kostengünstig zu realisieren. Die Baugruppe Rollmaterial leistete tausende von Frontdienststunden für die Indienststellung des Rollmaterials und der Triebfahrzeuge, welche für die Bauarbeiten notwendig sind.

Was wurde bisher für die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke getan:

Strecke:

Oberwald—Gletsch—Muttbach

- Einbau der neuen Stahlbrücke beim Lammenviadukt. Verlegen der Schienen und Zahnstangen
- Weiterausbau Depot- und Stationsgebäude Gletsch
- Sanierung von Stützmauern
- Behebung der Unwetterschäden



Einbau Schienen und Zahnstangen beim Lammenviadukt mit freiwilligen Helfern

Strecke:

Scheiteltunnel

- Vermessungsarbeiten (Detail-Profilaufnahmen)
- Befahrbarkeit mit Bauzug
- Sanierung der Portaltore

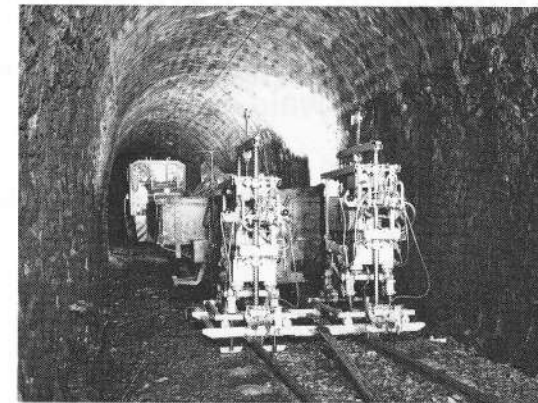


Diesellok HGM 2/2 vor Portal Scheiteltunnel, Seite Wallis, am 17. September 1988

Strecke:

Realp—Tiefenbach—Furka

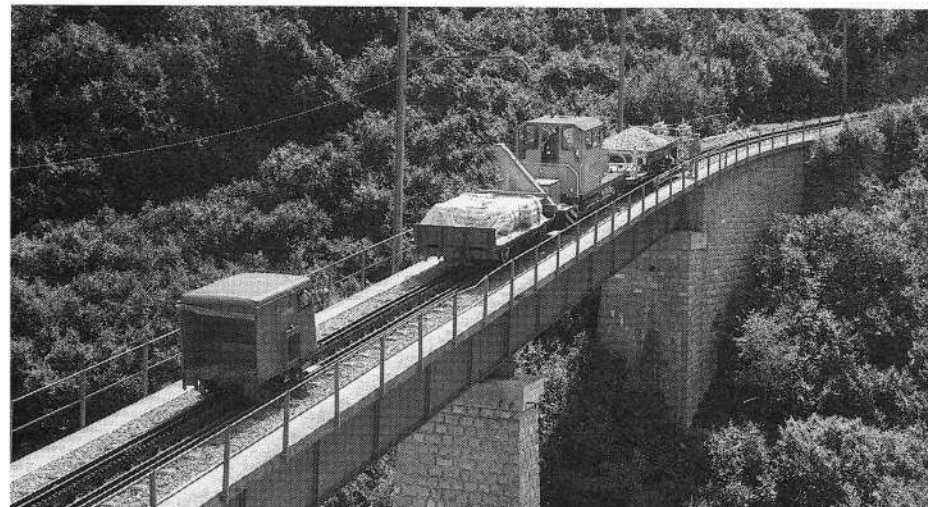
- Ausbau Installationsplatz Realp
- Wiederherstellung und Verkleidung Portalbereich beim Senntum-Staffel-Tunnel III
- Neuerstellen Gleisunterbau im Senntum-Staffel-Tunnel II
- Rekonstruktion Deckengewölbe und Stahlbau beim Senntum-Staffel-Tunnel I
- Reparatur und Aufrichten der Steffenbachbrücke am 23.6.88, erstmals wieder seit Betriebseinstellung 1981
- Fertigstellung Behebung der Unwetterschäden
- Richten der Gleise mit Schotterung und Krampung mit der eigenen Kramp-Maschine
- Reinigen von Wasserläufen, Sanierung von Wasserdurchlässen und Rodungsarbeiten



Krampmaschine im Senntum-Staffel-Tunnel II



Sanierung Tunnelportal Senntum-Staffel-Tunnel III



Bauzug auf der Wilerbrücke mit Diesellok HGM 2/2, Tieflade-/Schotterwagen, Kranwagen und Draisine Xmh 1/2

Einladung zur Aktienzeichnung

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG CH-3999 Oberwald

Kapitalerhöhung 1988 von Fr. 1 800 000.— auf Fr. 3 000 000.—

Nennwert: Fr. 300.— pro Aktie (Namenaktie)

Zeichnungsfrist: 15. August 1988 bis 15. März 1989

1. Der Bezugspreis beträgt Fr. 300.—, zuzüglich Fr. 9.— (3% eidg. Titelstempel)
Total Fr. 309.— pro Aktie.
2. Die Zuteilung der Aktien erfolgt durch den Verwaltungsrat. Die Einladung zur Generalversammlung über die Kapitalerhöhung erfolgt durch schriftliche Mitteilung an die neuen Zeichner.
3. Die Einzahlung (Liberierung) der zugeteilten Aktien hat bis am 31. März 1989 zu erfolgen.
4. Der Zeichner haftet der Gesellschaft gegenüber für den vollen Zeichnungsbetrag von Fr. 309.— je Aktie bis am 30. Juni 1989.
5. Der Verwaltungsrat behält sich das Recht vor, die Zeichnungsfrist zu verlängern.
6. Der Verwaltungsrat behält sich das Recht vor, nach Schluss der Zeichnungsfrist die Höhe des Aktienkapitals festzulegen. Die diesbezügliche Kompetenz ergibt sich aus Art. 4 der Statuten und aufgrund des Beschlusses der Generalversammlung vom 4. Juni 1988.
7. Bei einer allfälligen Überzeichnung des Aktienkapitals über Fr. 3 000 000.— behält sich der Verwaltungsrat das Recht vor, Art. 4 der Statuten vorgängig an einer ausserordentlichen Generalversammlung zu ändern.
8. Die Lieferung der Titel erfolgt sobald als möglich nach dem 30. Juni 1989.

Valoren-Nummer: 177187

Zeichnungsstelle: DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
Sekretariat
CH-5035 Unterentfelden

Einzahlungsstelle: Schweizerische Kreditanstalt
CH-3900 Brig
Postcheck-Konto: 19-182-3
Aktieneinzahlungskonto DFB

CH-3999 Oberwald, 13. August 1988

Für den Verwaltungsrat:
Alfred Gysin Peter Sicher
Präsident Sekretär



DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG CH 3999 OBERWALD

Kapitalerhöhung 1988

Zeichnungsschein

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

_____ **Namenaktien von Fr. 300.— Nennwert**
der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

zum Preis von Fr. 300.—, zuzüglich Fr. 9.—
(3% eidg. Titelstempel) gleich Fr. 309.— pro Aktie.

Ich/wir verpflichte/n mich/uns, den Betrag von Fr. 309.— pro gezeichnete Aktie bis am 31. März 1989 an die Schweizerische Kreditanstalt, Brig, einzubezahlen (Einzahlungsschein wird zugestellt).

Dieser Zeichnungsschein ist bis zum 30. Juni 1989 verbindlich.

Die Titel werden sobald als möglich an die Zeichner ausgeliefert.

Name: (Herrn, Frau, Frl., Firma*) _____

Vorname: _____

Genauere Adresse: _____

PLZ/Wohnort: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Einsenden an **DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**
Zeichnungsstelle: **Sekretariat**
CH-5035 Unterentfelden

*) Bitte zutreffendes vermerken

VFB

Zweck und Finanzierung

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

- Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke als Zahnradbahn mittels Dampf oder anderer Traktion für Personen- und Warentransport zwischen Oberwald und Realp; Förderung des Tourismus; Beteiligungen an, Erwerb oder Pacht von anderen Unternehmen; Erstellen, Erwerb, Belastung und Veräusserung von Liegenschaften.
- Ankauf und Renovation von Dampflokomotiven und Rollmaterial.
- Renovation von Stationsgebäude und Wagenremise in Gletsch.
- Projektierung und Bau von Stationsgebäuden und Depots in Oberwald und Realp.
- Etappenweise Instandstellung und Inbetriebnahme der Bergstrecke.

Firma und Sitz

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

Aktienkapital

Das voll einbezahlte Aktienkapital beträgt nach der am 4. Juni 1988 durchgeführten Kapitalerhöhung Fr. 1 800 000.—, eingeteilt in 8 200 Namenaktien zu nominell Fr. 100.— und 4 900 Namenaktien zu nominell Fr. 200.—.

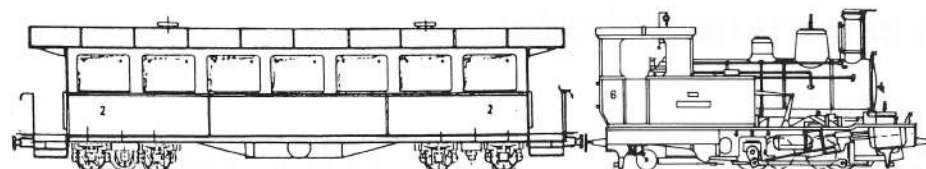
Verwaltungsrat

Alfred Gysin, Seltisberg/BL
Aldo Contratto, Goldau/SZ
Peter Sicher, Unterentfelden/AG
Bruno Albisser, Reinach/BL
Rolf Cuttat, Ostermündigen/BE
Jürg Schletti, Bern
Wolfgang Schmidt, Sigmaringen/D
Erich Schneider, Grand-Lancy/GE
Ralph Schorno, Zürich
Beat H. Schweizer, Titterten/BL
Hans R. Wespi, Grächen/VS
Walter Willi, Brunnen/SZ

*) Geschäftsleitender Ausschuss

*) Präsident
*) Vizepräsident
*) Sekretär
*)
*)
*)
*)

Kontrollstelle REVISUISSE, Schweizerische Revisionsgesellschaft, Zürich



Aus dem Verwaltungsrat der DFB

- Nach Vorliegen einer detaillierten Aufstellung der Kostenerfassung über die Revision der Dampflok HG 3/4 «Weisshorn» sind die nötigen Kredite gesprochen worden.
- Für einen Einsatz der Armee an der Strecke im Sommer 1989 müssen verschiedene Anschaffungen gemacht werden. Insbesondere ist man auf der Suche nach weiteren Posten Occasions-Vignolschienen VST 36/SBB V. Verschiedene Privatbahnen werden angefragt. Die benötigten Kredite werden gesprochen.
- Von der BVZ konnten die Originaldrehgestelle für den Wagenkasten B4 33 (ex BVZ 2224) übernommen werden. Der Wagenkasten selbst ist vom VFB käuflich erworben worden.
- Vom erfolgreichen Abschluss der Bau-saison 1988, dem unfallfreien Einziehen der Steffenbachbrücke in Winterstellung – mit verbesserten Windenböcken, denen ein Elektromotor angebaut wurde –, dem Erreichen des Bauzieles und dem Bericht über die noch anstehenden Arbeiten, wird Kenntnis genommen.
- Das Bauprogramm 1989 wird genehmigt.
- Von der Eurovapor ist ein Zweiachswagen ex RhB B2 2028 käuflich erworben worden. Der Wagen wird nun fertig aufgebaut, und die Achsen werden den Normen der FO (Bremszahnrad) angepasst.
- Von der schriftlichen Erklärung des Ressortleiters Werbung, sein Mandat aus verschiedenen Gründen zur Verfügung zu stellen, wird mit Bedauern Kenntnis genommen.
- Die mit einiger Verspätung eröffnete Kapitalerhöhung ist sehr gut angelaufen.

Aus dem Zentralvorstand

- Der Zentralvorstand hat einem Antrag aus Mitgliedskreisen, einen Werbebus zu betreiben, nicht entsprochen und ist somit auf einen früheren Beschluss zurückgekommen. Die Betriebskosten von 10 000 Franken pro Jahr erschienen als zu hoch.
- Eine Rechnung der DFB über Frondienstentschädigungen im Betrag von Fr. 2500.— wird beraten und danach zur Zahlung freigegeben.
- Das erfreuliche Ergebnis einer breit angelegten Sammelaktion wurde zur Kenntnis genommen. Es sind Beträge als Geleiseanteile und Lokanteilscheine gebunden zu verbuchen und an die Lok und den Geleisebau der DFB anzuweisen.
- Ein Entwurf zu einer Verbesserung der Statuten ist von einer speziell einberufenen Kommission abgeliefert worden. Die etwas stark veränderte Basis, die dem Entwurf zugrunde liegt, hat einen Gegenentwurf entstehen lassen. Die beiden Entwürfe wurden einander gegenübergestellt und zur Hälfte durchberaten, die Differenzen sind beseitigt worden. Der Rest wird zu einem späteren Zeitpunkt weiter durchberaten, damit gegebenenfalls eine Vorlage an die Generalversammlung eingebracht werden kann.
- Von verschiedenen Publikationen im In- und Ausland für unsere Sache wird Kenntnis genommen.
- Der Verlag Schweers + Wall hat das neueste Buch über die Furka-Oberalp-Bahn mit einem Kapitel über die Furka-Bergstrecke ergänzt. Dieses Kapitel wird als Separatdruck in Auftrag gegeben und ab 2. Quartal 1989 bei unserer Werbematerialzentrale exklusiv erhältlich sein.
- Der Wagenkasten B4 33 (ex BVZ B4 2224) ist der DFB verkauft worden.

Sektionsnachrichten

Sektion Nordwestschweiz

Bahnluft geschnuppert

Anstelle unserer traditionellen monatlichen Zusammenkünfte, die jeweils am letzten Dienstag eines Monats im Restaurant Salmen in Pratteln stattfinden, ging es diesmal an eine Exkursion auf dem Badischen Bahnhof in Basel, übrigens auf bundesdeutschem Hoheitsgebiet.

Eine recht ansehnliche Anzahl unserer Mitglieder besammelte sich am Abend des 30. August vor dem Bahnhof, wo wir von Mitarbeitern der DB begrüsst wurden. Gleich anschliessend begleiteten sie uns über das Bahnhofsareal zum Ausbesserungswerk, wo Reparaturen verschiedener Art an Reisezugwagen vorgenommen werden. Leider war bereits Feierabend, so dass wir das Personal nicht mehr an seiner Arbeit beobachten konnten. Interessanter wurde es dann anschliessend beim Gang zur Wagenreinigungsanlage, welche erst seit einigen Monaten in Betrieb ist, zu den modernsten ihrer Art zählt und sich bis jetzt sehr gut bewährt haben soll, wie uns die Begleiter versicherten. Während des Rundganges wurde eine Komposition von verschiedenen Reisezugwagen herangestellt. Diese durchlief zuerst die rotierenden Bürsten, welche mit Wasserdruck und den nötigen Reinigungszusatzmitteln das Äussere der Wagen vom reichlich vorhandenen Schmutz befreiten. Anschliessend nahm die Komposition Aufstellung vor einer Rampe von welcher aus nach einem genau festgelegten Plan, die jeweilige Innenreinigung erfolgt.

Für diese äusserst interessante Führung möchten wir uns bei den Herren der DB auch an dieser Stelle nochmals bestens bedanken. Nach einem kurzen Beisammensein bei einem Drink machten wir uns wieder auf den Heimweg.

Neues aus der Nordwestschweiz

Gemäss Messeplan wollte die Werbeabteilung des VFB die Herbstmesse Basel in der Abteilung SNOW mit einem Ausstellungsstand besetzen. Der Vorstand der Sektion Nordwestschweiz beschloss nach Anfrage, die personelle Betreuung zu übernehmen.

Die erstmalige Präsentation unseres Projektes an einer Touristikmesse, und erst noch ohne «Fachbesucher», war ein erster Versuch. Ob sich dieser finanziell aufwendige Versuch gelohnt hat, ist noch nicht abschliessend zu beantworten. Meinte doch der Zentralpräsident: «Schon nur die Tatsache, dass das Publikum mit diesem Projekt in Kontakt kommt, bewusst oder unbewusst, ist ein weiterer Stein im grossen Mosaik, das wir erstellen.»

Die Präsentation erfolgte unter dem Motto «Ein einzigartiges Tourismusprojekt».

Am 26. und 27. November 1988 folgten wir der Einladung des OEA (Oberbaselbieter Eisenbahn-Amateure) und schlugen einen Informationsstand in Liestal an der 6. Liestaler Modelleisenbahn-Börse auf. Da der Publikumsaufmarsch nicht allzugross war, dürfte sich der Werbeeffekt in Grenzen gehalten haben.

Wir bedanken uns beim OEA ganz herzlich für die Einladung und hoffen, bei einer nächsten Gelegenheit wieder dabei sein zu dürfen.

Am 29. November beschlossen wir traditionsgemäss – leider mit einer nur kleinen Teilnehmerzahl – das «Vereinsjahr 1988». Eine unserer Vorstandskolleginnen überraschte die Anwesenden mit einem kleinen Chlaus-Päckli, wofür wir ihr herzlich danken.

Die Sektionsmitglieder möchten wir an den letzten Dienstag im Monat erinnern. Im Restaurant Salmen in Pratteln können sie immer Neues aus dem Verein und auch der DFB erfahren.

Hans Huggel

Sektion Innerschweiz

Arbeitstage

Unsere «Standard-Equipe» wurde am 27. August an die Grossbaustelle kurz unterhalb Tunnel Alt Senntum-Stafel III gefahren. Dort galt es, das Gleis, welches vor Jahresfrist noch 7 Meter über Grund in der Luft hing, wieder in die richtige Lage zu bringen. Bahnmeister Manfred Willi hatte schon vorher mit seinen Gehilfen die Gleisradien millimetergenau ausgemessen und die Marken angebracht. Alsbald ertönte der Befehl: «Vier Mann an die Katze!» (Fachausdruck: Gleisschwungramme; dient zur manuellen Korrektur der Gleisachse). Das Kommando war einfach: beim ersten Male Schwung holen, beim zweiten Mal das Gerät mit voller Kraft auf den Schienenkopf aufprallen lassen. Aber aufgepasst, wenn der entscheidende Schlag zu hoch lag, drohte den Vordermännern die Bekanntschaft mit den scharfkantigen Zahnstangen. Doch alles ging gut, dazwischen hiess es immer wieder ausmessen, Schwellenköpfe freilegen und wiederum korrigieren. Es musste spektiv gearbeitet werden, denn die Krampmaschine rückte immer näher. Gegen Abend waren alle stolz auf das Erreichte: einige Dutzend Meter Gleis waren wieder in tadellosem Zustand.

Der Arbeitstag vom 10. September war leichter Arbeit vorbehalten. Eine Arbeitsgruppe schmierte oberhalb der Steffenbachbrücke Zahnstangen, während andere in Realp Magazinarbeiten verrichteten.

Georg Seiler

Informationsabend

Am Freitag, 11. November, fand sich eine ansehnliche Schar von ungefähr 50 Vereinsmitgliedern und Interessenten im Hotel Alpina ein. Um etwa 20 Uhr eröffnete Sektionspräsident Georges Seiler den Abend und führte durch eine umfangreiche Diaschau mit interessanten Aufnahmen aus den letzten Betriebsjahren der Furka-Oberalp-Bahn auf der Bergstrecke.

Dann folgten eindruckliche Bilder vom Unwetter und der Instandstellung. Höhepunkt dabei war das erstmalige Aufstellen der Steffenbach-Brücke seit der Stilllegung. Diese Arbeit wird in Zukunft durch elektrischen Antrieb der Seilwinden erleichtert, und somit fällt das mühsame, stundenlange Handkurbeln weg. Das Jahresziel, die Walliser Seite mit dem Bauzug durch den Scheiteltunnel zu erreichen, war natürlich auch im Bild festgehalten.

Nach einer kurzen Pause, in welcher Gelegenheit geboten wurde, Eisenbahn-Karten und Furka-Souvenire sowie Wein zu kaufen, folgten Dias von der Expedition zu den ehemaligen FO-Lokomotiven und anderen Lokomotiven schweizerischer Herkunft in Vietnam. Fast alpin zeigte sich die Landschaft der zerstörten Adhäsions- und Zahnradstrecke Krongh-Pha–Dalat im südlichen Bergland. Rollmaterialchef Ralph Schorno und sein Begleiter waren über den guten Zustand der ältesten Lok FO Nr.1 (31-201) überrascht. Die anderen Dampflokomotiven im Depot zeigten sich in ziemlich desolatem Zustand.

Ebenfalls interessant war die Vietnam-Reportage im Videofilm. Als krönender Abschluss liess auf einem Abstecher nach Südindien eine Fahrt auf der ähnlichen Zahnradbahn Nilgiri-Bergland die Herzen unserer Eisenbahnfreunde höher schlagen. Somit wurde um Mitternacht ein eindrucklicher Abend abgeschlossen.

Beat Martin

Sektion Aargau

Auf den 25. September 1988 luden wir unsere Mitglieder und Freunde zu einem Sektionsausflug ins Furkagebiet ein. Fast 30 Personen waren schliesslich dabei. Alle hatten sie ein schönes Erlebnis mit nach Hause nehmen können, obwohl das Wetter nicht ganz so wie bestellt mitgehalten hatte. Genaueres unter «Das grosse Staunen».

Am 13. Oktober hielten wir im Hotel Krone in Turgi einen weiteren FAN-HOCK ab. Der erfreulich grosse Aufmarsch von je-

weils um die 40 Personen bescherte uns doch hie und da (ausser in Wohlen), wie auch diesmal im «Kronenstübli», einiges Kopfzerbrechen von wegen Fassungsproblemen. Zur Hälfte erschienen Neuinteressenten. Ihnen wurde erst einmal unsere Organisation nähergebracht. Anschliessend sahen wir uns – wieder einmal – den Film von Gerd Cremer und zwei TV-Beiträge an. Unser Gast, Peter Sicher, erläuterte einiges über die DFB.

Als «öffentliche Premiere» kam dann noch der Film über die Vietnamloks, gedreht von der DFB-Delegation, zur Vorführung. Schliesslich wurden noch Fragen aller Art gestellt, die wir nach bestem Wissen und Gewissen zu beantworten versuchten.

Nun noch etwas, wovon immer wieder gesprochen wird, gesprochen werden muss: Es ist stets daran zu denken, dass der Erfolg der Bemühungen zur Wiederbelebung der Furka-Bergstrecke nicht nur vom Geld, sondern zum grossen Teil auch von unserem persönlichen Engagement auf verschiedenen Ebenen abhängt. Besondere Anstrengungen sind an der Strecke und in den Werkstätten vonnöten. Helferinnen und Helfer, selbstverständlich auch Fachleute aller Art sind gebeten, ihren Möglichkeiten entsprechend, sich jetzt schon für die Bausaison 1989 zum Mitmachen zu melden. Meldeadresse ist der Chef Bau (siehe Beitrag daselbst).

Hans Weber

Das grosse Staunen ...

Obwohl das Wetter nicht strahlenden Sonnenschein anbieten konnte, so war die von Mitgliedern der Sektion Aargau am 25. September 1988 unternommene Wanderung vom Furkapass nach Realp trotzdem eine erfolgreiche und sehr eindrückliche Begehung.

Stauend nahmen die rund 30 Aargauer Furka-Fans zu Kenntnis, dass an diesem Streckenteil schon sehr grosse Anstrengungen zur Instandstellung der Bergstrecke unternommen wurden.

Bereits nach dem steilen Abstieg von der Passhöhe auf «unsere» Station FURKA konnte mit grosser Freude festgestellt

werden, dass sich die Stationsanlage in recht gutem Zustand befindet. Nach langen Jahren kamen die Schienenschrauben und Muttern wieder einmal mit Fett und Öl in Berührung. Die Geleise sind intakt und gerichtet.

Besonders im Bereich der drei Senntumstafel-Tunnels wurde uns völlig bewusst, dass die bisher erbrachte Leistung nur durch überdurchschnittlichen Einsatz von leitenden Spezialisten und vielen Frondienst Helfern in dieser relativ kurzen Zeit, seit den Unwettern vom 27. August 1987, überhaupt möglich wurden. Die Restaurierung der Tunnelgewölbe, Portale, Stützmauern, der Umgebung und nicht zuletzt der Geleise ist schlicht und einfach eine fantastische Leistung.

Natürlich beeindruckte auch die kühne Steffenbachbrücke die Teilnehmer sehr. Viele wunderten sich, dass die Schaffung eines solchen Bauwerks bereits Anfang dieses Jahrhunderts überhaupt möglich war und besonders dass die Konstruktion auch heute noch absolut brauchbar ist.

Das Ende der Streckenbegehung stellte die Besichtigung des Basiccamps, des Installationsplatzes in Realp, dar. Die Anlagen haben ja dort eine recht umfangreiche Grösse angenommen.

Schon drängte der Fahrplan, und die Gesellschaft begab sich zur Station Realp der FO. Ein Regelzug brachte uns dann via Andermatt und durch die imposante Schöllenschlucht nach Göschenen. Die Rückfahrt mit den SBB an die Ausgangspunkte Brugg und Aarau bildete den Schlusspunkt dieser Exkursion.

Das Walliser Streckenteilstück beabsichtigen wir 1989 durch einen Besuch näher kennenzulernen.

Gérard Aellen

Sektion Zürich

Werbeaktion in Bauma

Am Sonntag, dem 2. Oktober 1988, führte die Sektion Zürich des VFB in Bauma eine Werbestandaktion durch. Anlass dafür war

der zweitletzte Betriebstag des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland (DVZO). Trotz bewölktem Wetter nützten viele Sonntagsausflügler und Eisenbahnenthusiasten die Gelegenheit, wieder einmal mit einem Dampfzug zu fahren.

Unser Stand stiess dabei auf reges Interesse. Viele Leute hatten in letzter Zeit aus Presse, Radio oder Fernsehen von unserem Unternehmen erfahren oder interessierten sich seit jeher dafür.

Mit einer vom Zentralverein zur Verfügung gestellten Werbewand konnten wir die letzten Erfolge unseres Projektes (Scheiteltunnel-Durchfahrung, Tiefgangswagen, Dampfloks usw.) aufzeigen. Im Gespräch mit vielen Interessenten konnten wir noch genauer über unser Projekt informieren.

Daneben verkauften wir auch Werbeartikel. Gleich am Stand entschlossen sich

zwei Personen, Mitglied unseres Vereines zu werden.

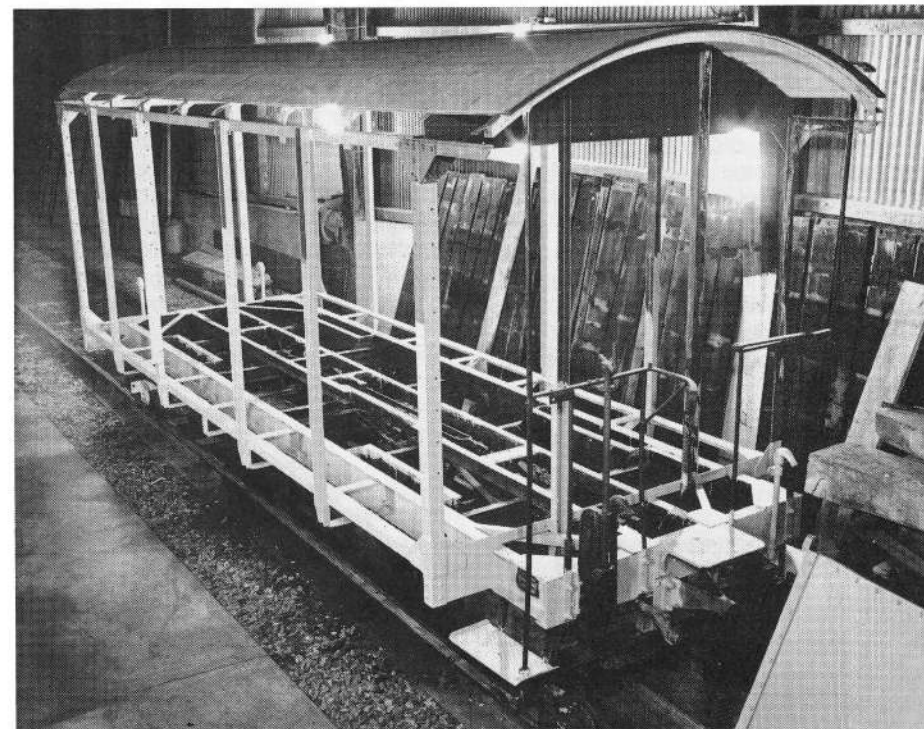
Viel zum positiven Gelingen der Aktion trugen die Leute des DVZO und der Bahnhofvorstand von Bauma bei. Sie stellten uns den Platz zu Verfügung und ermöglichten so überhaupt erst die Aktion. Vielen Dank nochmals auf diesem Weg.

Mit dieser Standaktion konnten wir einmal mehr auf unser Projekt hinweisen. Wir hoffen, bald das eine oder andere Neumitglied begrüssen zu dürfen.

Sektion Bern

Rollmaterialgruppe

Wie bereits im Frühjahr 1988 in der Presse gemeldet wurde, hat sich in der



DFB-Werkplatz Bern: Stand der Revisionsarbeiten am Gk 4416 der DFB Ende Oktober 1988 im Bild

Sektion Bern eine Gruppe für die Rollmaterialrevision gebildet. Zur Zeit sind wir mit den Aufbauarbeiten eines zweiachsigen Güterwagens der Brig-Furka-Disentis-Bahn (Gründungsgesellschaft) aus dem Jahre 1914 beschäftigt. Folgende Arbeiten wurden bisher geleistet: Demontage der z.T. morschen Holzseiten-/Stirnwände, Wagenbodenbretter inkl. die Bremserbühne, Abdecken der Alu-Dachbleche, Ausbau der gesamten Bremsanlage und der beiden Achsen, Abbruch der Stirwandrandbögen und Seitenleisten am Dach, Abbeizen von Farbe und Verunreinigungen (mehrere Schichten) auf der verbleibenden Holz- und Metallkonstruktion.

Der Metallrahmen und das Fahrgestell wurden komplett entrostet, grundiert bzw. mit einem Spezialfett behandelt. Alle ausgebauten Teile sind inzwischen sandgestrahlt und werden unter Anleitung eines Fachmannes der Furka-Oberalp-Bahn (FO) wieder eingebaut.

Die verfaulten Dachholzteile wurden erneuert. Anschliessend erhielt das Dach einen neuen Teerschutzbelag, bevor das Alu-Blechdach wieder aufgelegt werden kann. Danach wird der Wagenboden eingebaut, und die neuen Wandbretter werden montiert. Auf der Stirnseite der Bremserbühne wird eine zusätzliche Türe eingebaut. Den Abschluss bilden die Malerarbeiten. Der Wagen wird einen hellgrauen Oberbau und einen schwarzen Rahmenanstrich erhalten. Die Fertigstellung des Wagens ist auf Ende Januar 1989 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt werden auch die Achssätze und Lager frisch revidiert von der RhB-Hauptwerkstätte in Landquart zurückerwartet.

Die gesamten Arbeiten am Rollmaterial erfolgen in stetiger Absprache mit dem Chef Rollmaterial der DFB. Sicher sind Sie neugierig geworden! Schauen Sie doch einmal bei uns herein. Die Rollmaterialgruppe arbeitet jeden Dienstag ab 19 Uhr im Lokdepot bei der Kartonfabrik Deisswil bei Stetten. Ihr Besuch würde uns freuen.

Baugruppe

Die Bauarbeiten der Sektion Bern hatten ihren Höhepunkt mit der Bauwoche im August. Gemeinsam mit Maurerausbildnern der Maurer-Bildungszentrale aus Sursee konnten wir ein Tunnelportal des Altsenn-tunnels III mit Natursteinen aufmauern und beschädigte Stützmauern des Unwetters vom Herbst 1987 sanieren. Der Einsatz dieser Fachkräfte konnte durch die Sektion Bern vermittelt werden. Total waren 32 Leute auf der Baustelle im Einsatz. Darunter befanden sich auch einige «Fronarbeiter aus dem Ausland». In dieser Woche wurden rund 35 Tonnen Natursteine, etwa 12 Tonnen Sand und 5 Tonnen Zement verarbeitet. Mit im Einsatz standen u.a. der DFB-Bauzug und der blaue GRADALL-Bagger.

Die Hilfskräfte arbeiteten teilweise abends länger, um Vorbereitungen für den nächsten Tag zu treffen. Sie erweiterten und bauten Gerüste um, deponierten die nötigen Natursteine auf den Gerüsten, ergänzten die Sand- und Zementvorräte. Dadurch war gewährleistet, dass die Maurerausbildner am nächsten Morgen sofort weiterarbeiten konnten. Zur guten, «aufgestellten» Stimmung trug das schöne Wetter wesentlich bei. Zum gelungenen Bauabschluss wurde das Tunnelportal mit einer Flasche Champagner eingeweiht. Daneben gab es mehrere Wochenendeinsätze an der Teilstrecke im Wallis. Dazu gehörte das Lammenviadukt, auf dem wir die Bahnschwellen und Zahnstangen montierten. Der Laufsteg beidseits der Brücke wurde durch uns montiert, und die Geländer wurden neu gestrichen. Als nächste Arbeit wird im Frühjahr 1989 die Mauereinfassung des Bahnkörpers aufgemauert, neu geschottert und der Laufsteg zum Bahnkörper ergänzt.

Der letzte Einsatz dieser Bausaison galt der Wiederherstellung einer Natursteinmauer beim grossen Wasserdurchlass am Muttbach. Das Mauerteilstück wurde neu aufgemauert und hinterbetoniert. Sämtliche Arbeiten erfolgten von Hand, da uns keine technischen Hilfsmittel zur Verfügung standen bzw. die Baustelle für

Fahrzeuge nicht zugänglich war. Die grossen, zentnerschweren Natursteine mussten jeweils zu dritt an ihren Platz gehoben werden. Zudem lag der Arbeitsort den ganzen Tag im Schatten, bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt. Auch 1989 wird uns die Arbeit vom Bauchef der DFB AG zugewiesen.

Neues aus dem Vorstand

Der Vorstand wird mit vielen neuen Aufgaben konfrontiert. Dies erfordert vermehrt auch die aktive Mitarbeit der Vereinsmitglieder. Einige Anliegen seien kurz umrissen:

- Unser Aktivmitglied Hans Möschler möchte eine Rentnergruppe aufbauen und sucht deshalb noch Gleichgesinnte (Telefon 032/55 13 96). Diese Gruppe will sowohl beim Rollmaterial als auch auf der Strecke ihren Anteil am Gelingen der Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke leisten.
- Die Rollmaterialgruppe muss noch verstärkt werden. Viele Arbeiten könnten durch Laien oder unter fachkundiger Anleitung selbständig ausgeführt werden. Gleichzeitig kann jedermann wertvolle Erfahrungen sammeln und sich handwerkliches Können aneignen. Laien wie Handwerker sind bei uns immer willkommen!
- Im weiteren ist die Revision des Vierachsers zwar gesichert, jedoch suchen wir bereits heute nach einer neuen Bleibe. Vielleicht können gerade Sie uns einen wertvollen Tip geben. Wir sind für jeden möglichen Hinweis dankbar.
- Da wir auch Vorträge, wie z.B. beim Baukaderverein in Thun, veranstalten, sind wir immer an Dias, Fotos, Büchern, Filmen, Videos von heute und damals interessiert. Falls Sie uns die Werke oder Kopien überlassen könnten, selbstverständlich gegen Entschädigung, dann melden Sie sich bitte bei Beat Scheuter, Telefon P 031/81 51 27 oder G 51 52 18.
- Wir möchten den regelmässigen Treff (Höck) wieder aufleben lassen und

suchen ein geeignetes Klublokal im Raume Bern.

Sie sehen, wir sind auf Ihre Hilfe angewiesen. Gerade Sie könnten uns helfen, damit sich die Sektion Bern noch aktiver für das Wiederinstandstellen der Furka-Bergstrecke einsetzen kann.

Beat Scheuter

Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen (NRW)

Am 12. November traf sich die Regionalgruppe NRW, um nach Abschluss der Bausaison einen Rückblick auf das Jahr 1988 zu halten und die zukünftigen Aktivitäten zu planen. Das Treffen fand diesmal im katholischen Gemeindehaus St. Peter und Paul in Hattingen statt. Aufgrund der Erfahrungen der letzten Zusammenkünfte hatten wir einen Raum für etwa 50 Personen reserviert. Erfreut und überwältigt waren wir darüber, dass sich nahezu 80 Interessenten, Aktionäre und Mitglieder auf den Weg gemacht hatten. Das war nicht zuletzt das Ergebnis eines ansprechenden Farbberichtes über den Verein Furka-Bergstrecke, den wir in der Wochenendausgabe der «Westfälischen Rundschau», Dortmund, mit einer Auflage von 250 000 Exemplaren am 22. Oktober veröffentlichen konnten.

Die Veranstaltung begann mit einem aktuellen Bericht von der Bergstrecke durch Thomas Würdig, der gerade erst aus der Schweiz zurückgekehrt war. Untermuert und ergänzt wurde der Vortrag durch die Vorführung prächtiger Dias, die Wolfgang Laske gemacht hatte. Sie boten einen Querschnitt durch die Bauwoche der Westfalen an der Furka vom September. Daran schloss sich eine Videofilmvorführung von Helmut Küppers an, die noch einmal rückblickend von der Modellbauausstellung in der Dortmunder Westfalenhalle im Frühjahr berichtete und sich dann hauptsächlich mit der Bauwoche der NRWler vom Juli 1988 beschäftigte.

Nach einer kurzen Verschnaufpause hatten dann die Herren Hans Schweers und Henning Wall, Inhaber des gleichnamigen Verlages aus Aachen, Gelegenheit, ihr neues Buch «Furka-Oberalp», das in Kürze erscheinen wird, in Auszügen vorzustellen. Die beiden haben ein ganzes Kapitel ihres Werkes dem Verein und der Bergstrecke gewidmet. Das Buch darf mit Spannung erwartet werden.

Aussergewöhnlich war der Videofilm, den Thomas Würdig dann vorführte. Er stammt von Ralph Schorno und berichtet von dessen Reise nach Vietnam. Mit Interesse sahen wir ehemalige FO-Dampfloks in ihrer neuen, fernen Heimat. Die seit Ende des Vietnamkrieges nicht mehr in Betrieb befindlichen Maschinen machen teilweise, zumindest optisch, einen ordentlichen Eindruck, so dass man nur hoffen kann, dass eine Rückführung auf ihre alte Strecke möglichst bald irgendwie bewerkstelligt werden kann. Als konkretes Ergebnis der Versammlung in Hattingen kann folgendes festgehalten werden:

Auch 1989 will die Regionalgruppe NRW

wieder zwei Baueinsätze an der Bergstrecke durchführen. Als Termine wurden vorgeschlagen: 25.6.–1.7. und 3.–10.9.

Mit der Einladung zu unserem Treffen vom 12.11. war ein Spendenaufruf verbunden, der ein sehr erfreuliches Echo fand. Allen Spendern hiermit noch einmal herzlichen Dank!

Um die Zeit zwischen unseren «grossen» Versammlungen mit mehr Aktivitäten und Informationsaustausch zu füllen, wurde angeregt, einen regelmässigen «Furka-Stammtisch» einzurichten. Unser Freund Michael Schetz hatte dazu bereits organisatorische Vorarbeiten geleistet. Wir wollen uns künftig an jedem ersten Freitag im Monat treffen.

Nach Abhandlung der offiziellen Tagesordnung hatten Interessierte noch die Möglichkeit, sich den Videofilm der FO über den Glacier-Express sowie einen weiteren über den Abbau der Steffenbachbrücke, den der Autor dieses Berichtes vom 20. bis 22.10.88 gedreht hatte, anzusehen.

Martin Fränsing



Gleisbau oberhalb der Steinstafelbrücke am 8. September 1988

Bauwoche

Die Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen hatte für Anfang September ihre zweite Bauwoche an der Bergstrecke geplant. Insgesamt 16 Fronarbeiter aus Nordrhein-Westfalen waren nach Realp gekommen. Zusammen mit einigen anderen deutschen und Schweizer Fronarbeitern trafen sich am Sonntagabend über 20 Aktive zur Begrüssung und Einführung. Wolfgang Schmidt referierte über die Bergstrecke, ihre Geschichte und natürlich auch über die Bauarbeiten.

Am Montagmorgen erfolgte dann die genaue Einweisung durch den «Chef Bau», Walter Willi. Bauziel war es, die Strecke bis zum Scheiteltunnel für den Bauzug befahrbar zu machen.

Und so wurden dann eine Reihe von Arbeiten in Angriff genommen. Tunnel III wurde am Portal Seite Realp von Schutt befreit. Im Tunnel I und auch zwischen Tunnel I und Tunnel II wurden die Geleise freigelegt. Die Gleissenkung oberhalb Tiefenbach wurde angehoben und dann am Donnerstag wieder neu eingeschottert. Hierbei bewährte sich der Tiefgänger mit Schotterbehälter bestens. Eine Arbeitsgruppe tauschte durch Stein Schlag beschädigte Schienen und Zahnstangen oberhalb der Steinstafelbrücke aus. Während der ganzen Woche war uns der Wettergott hold. Bei strahlender Sonne suchten einige mittags Abkühlung in der Reuss, andere erfrischten sich nur an frischgepflückten Heidelbeeren – ein gelungenes Dessert zu unseren guten Lunchpaketen.

Dabei half unsere Küchenmannschaft auch noch bei der Renovierung der Tore des Scheiteltunnels mit.

Am Samstag konnten wir uns dann – nach Erreichen des Bauziels – einen freien Tag genehmigen.

Wir hatten eine kleine Eisenbahnexkursion vorbereitet. Über Brig und Spiez ging es nach Interlaken. Dort stiegen wir in den Jubiläumsdampfzug der Brünigbahn um, der uns nach Meiringen brachte. Die Fahrt am Brienersee entlang, gezogen von einer richtigen Dampflokomotive (wenn

auch ohne Zahnrad) in hervorragend restaurierten Wagen war sicher der Höhepunkt der Fahrt. Über den Brünigpass fuhr man weiter nach Luzern und von dort über die Gotthard-Nordrampe und durch die Schöllenen zurück nach Realp.

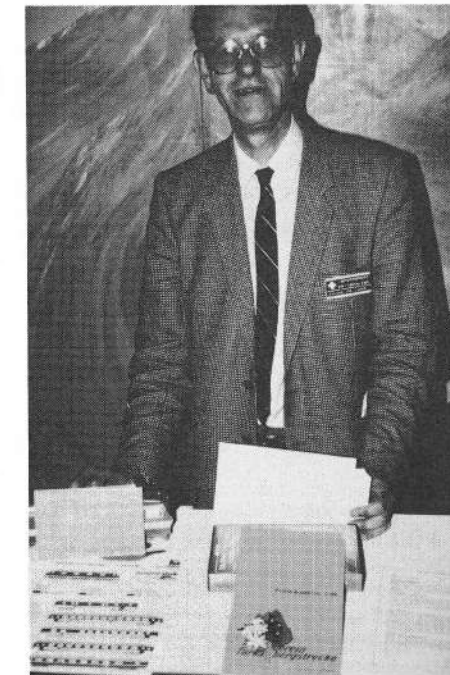
Abends sahen wir dann vom Hotel Tiefenbach aus den ersten Bauzug bis zum Scheiteltunnel hinauffahren. Schade, dass wir nicht dabei waren.

Eine gelungene Sache war diese Bauwoche allemal. Bei der Arbeit hatten wir immer unseren Spass, man hat neue Freunde gefunden, und nicht zuletzt überlegen wir uns schon einen Termin für das kommende Jahr!

Thomas Holzer

Spoorgroep Zwitserland

Die Vereinigung Spoorgroep Zwitserland hat rund 100 Mitglieder aus ganz Holland.



Frans Simon de Jong präsentiert die Werbemittel des VFB

Alle haben das Thema «Eisenbahnen in der Schweiz» als gemeinsames Hobby. In Arnhem fand vom 30. September bis zum 2. Oktober 1988 eine grosse Modellbau-Show statt. Modellbauer aller Sparten, Flugzeugbauer, Schiffsbauer, Autobauer, stellten ihre Werke einem zahlreich erschienenen Publikum vor. «Spoorgroep Zwitserland» war mit dem Vereinsstand von 20 mal 7 Meter Fläche vertreten. Eine Modellanlage in HOm, 12 Meter lang und vier Meter tief, gab Einblick in die Welt der schweizerischen Gebirgslandschaft. Wie uns der Präsident dieser Vereinigung, Frans Simon de Jong aus Leiden, mitteilte, zog eine «Dampflok, mehr oder weniger der «Weisshorn» gleichend», tapfer einen FO-Personenwagen über Brücken und den Bergen entlang. – Es war die FO HG 3/4 Nr. 4!

In einem Kino sind Dias gezeigt worden. Verschiedene Trajekte, z. B. die Gotthard-Strecke, verschiedene Abschnitte der RhB, der BT und der FO (Brig–Andermatt)

Neues von der Furka

Die Regierungsdelegationen des Wallis und von Uri sind am 21. November 1988 an der Strecke über die verschiedenen Aktivitäten der DFB und des Vereins orientiert worden. Sie waren sehr positiv beeindruckt. Einer Zustimmung zum gestellten Konzessionsgesuch steht nichts im Wege. Die Vernehmlassung, die auch in den Amtsblättern der beiden Kantone vom BAV ausgeschrieben wurde, ist nun abgeschlossen.

Gletsch

Die Bauarbeiten an der Furkastrasse sind weit fortgeschritten, der obere Bahnübergang wird 1989 eingebaut. Entlang des Areals ist eine Stützmauer erstellt worden. Die Geleiseanlage wird voraussichtlich ganz erneuert. Der VFB interessiert sich für die mietweise Übernahme des querstehenden Gebäudes, das «Blaue Haus»,

sowohl aus der Periode vor 1982 als auch nachher via den Basistunnel.

«Da wir freundlicherweise einige Poster vom Verein Furka-Bergstrecke bekommen hatten, waren wir in der Lage, die Besucher auf das Ziel des Vereins aufmerksam zu machen. Ein Extra-Faltblatt gab nähere Information über den Verein Furka-Bergstrecke. Gefreut hat uns, dass sich einige Holländer als Mitglieder eingeschrieben haben.»

Verschiedene Mitglieder der Spoorgroep Zwitserland sind schon längere Zeit im Verein Furka-Bergstrecke Mitglied. Herr Spijkers konnte aus eigener Erfahrung über seine Arbeiten während des letzten Sommers an der Bergstrecke erzählen. Als Kontaktperson zum Verein Furka-Bergstrecke, versehen mit den neuesten Informationen aus kompetenter Quelle, hat Frans Simon de Jong die neueste Entwicklung, besonders zur geplanten Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke, an die Besucher weitergegeben.

als Unterkunfts- und Verpflegungsort. Verhandlungen mit dem Eigentümer sind im Gange, ein Vertrag ist noch nicht zustande gekommen.

Muttbach

Das Projekt einer Bahnunterführung im Bereich «Oberalpenstafel» ist nun ausgearbeitet. Über Realisierung, Zeitraum, Finanzierung sind Verhandlungen mit dem Kanton Wallis im Gange.

Scheiteltunnel

Der Tunnel muss saniert werden, ist aber in weit besserem Zustand, als immer behauptet wurde. Beweis dafür war am 17. Oktober 1988 die erste offizielle Durchfahrt seit der Betriebseinstellung durch die FO. Gemeindevertreter aus dem Goms wurden an diesem Tag durch den Tunnel und zurück gefahren.

Realp

Leider sind sich die Behörden über die Zuständigkeit zur Erteilung einer Baubewilligung nicht einig, daher kann die geplante Remise in Realp vorläufig nicht gebaut werden. Grund zu dieser kontroversen Situation sind Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes und die Tatsache, dass das hängige Konzessionsgesuch die Reaktionen der Behörden beeinflusst.

«Weisshorn»

Die Lokomotive «Weisshorn» Nr. 6 ist in Samstagern bei OSS (Oswald Steam) demontiert und in allgemeiner Fertigung. Bereits sind einige Antriebsteile wieder zusammgebaut. Verschiedene Sektionen

sind an der Fertigung/Aufbereitung von Einzelteilen beteiligt. Den Zahnradantrieb liefert SLM. Die Aufträge sind vergeben, und die nötigen Kredite wurden freigestellt. Noch auf der Suche ist man nach weiteren Sponsoren zur Finanzierung des Projektes.

Vietnam

Die DFB ist zuversichtlich, dass in wenigen Monaten ein Vertragswerk zur Übernahme von vier bis fünf Dampflok HG 3/4 und HG 4/4 (Direktlieferung) abgeschlossen werden kann. Ein Angebot ist nach Vietnam bereits gemacht worden, der Dialog läuft. (Siehe auch Artikel «Eine vergessene Zahnradbahn im Dschungel von Vietnam».)



Nach nächtelanger Gleisbauarbeit erreichte am Samstag, 17. September 1988, um 11.20 Uhr die Diesellok HGm 2/2 erstmals die Station Muttbach nach Passieren des Scheiteltunnels. Gleichentags wurde dieses historische Ereignis mit den Vertretern des Goms anlässlich einer Fahrt vom Wallis durch den Scheiteltunnel nach Uri würdig begangen

Du nouveau de la Furka

Les délégations des gouvernements cantonaux du Valais et d'Uri ont été informé sur le tracé de la ligne des diverses activités de l'association et du DFB. Leurs réactions furent très positives. Rien ne s'oppose à la demande de concession qui a été déposée. La procédure de consultation qui a également été publiée dans les journaux officiels des deux cantons est maintenant terminée.

Le 17 septembre 1988 des représentants des communes de la vallée de Conches ont été conduits à travers le tunnel de faite avec la locomotive diesel HGm 2/2.

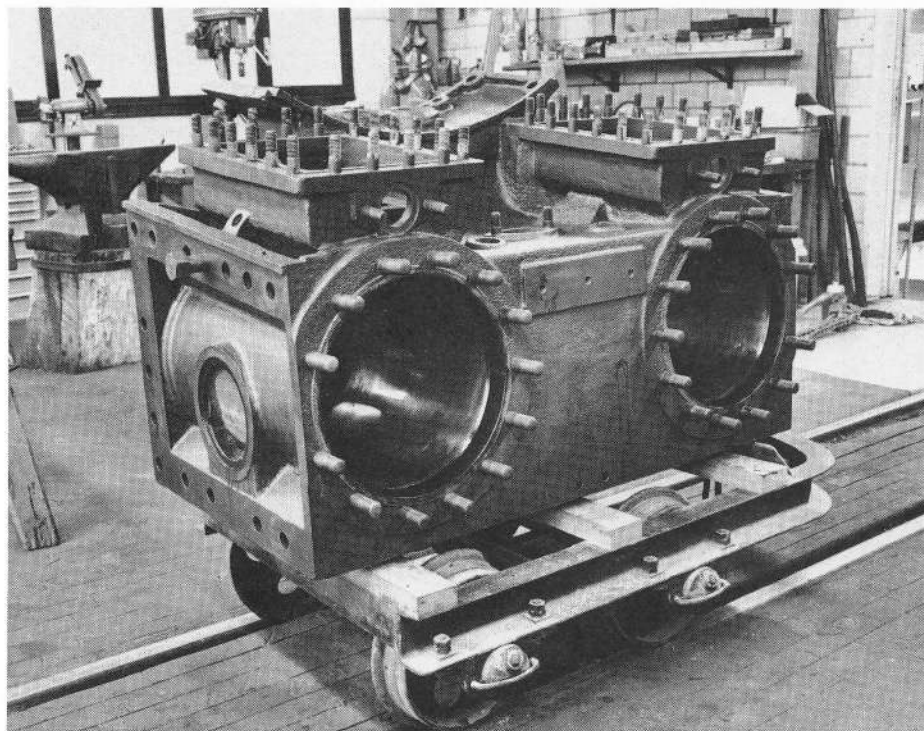
Gletsch

Les travaux sur la route de la Furka avancent bien, et le passage à niveau supé-

rieur deviendra réalité en 1989. Un mur de soutènement a été érigé le long des installations de la station. Les voies devront probablement être remplacées en totalité. L'association est intéressée à la location du bâtiment «la maison bleue» afin de l'utiliser comme lieu hébergement et de restauration. Des négociations sont en cours à ce sujet avec le propriétaire, mais n'ont pas encore abouti à un contrat.

Muttbach

Le projet pour la réalisation d'un passage sous-voie dans la région «Oberalpenstafel» est maintenant prêt. Des négociations sont en cours avec le canton du Valais en ce qui concerne sa réalisation, sa durée de construction et son financement.



Im Auftrag der DFB wird zur Zeit unsere «Weisshorn» bei der Firma Oswald Steam hauptrevidiert. Im Bild ersichtlich ist der innere Zylinderblock mit der Zweizylinder-Heissdampfanlage für das Zahnradtriebwerk nach erfolgter Bearbeitung

Tunnel de faite

Il est certain que le tunnel devra être assaini. Il est cependant en bien meilleur état que ce qui a déjà été prétendu. Preuve en est la première traversée officielle depuis la mise hors service de la ligne par le FO. Cette «première» a eu lieu le 17 octobre 1988.

Realp

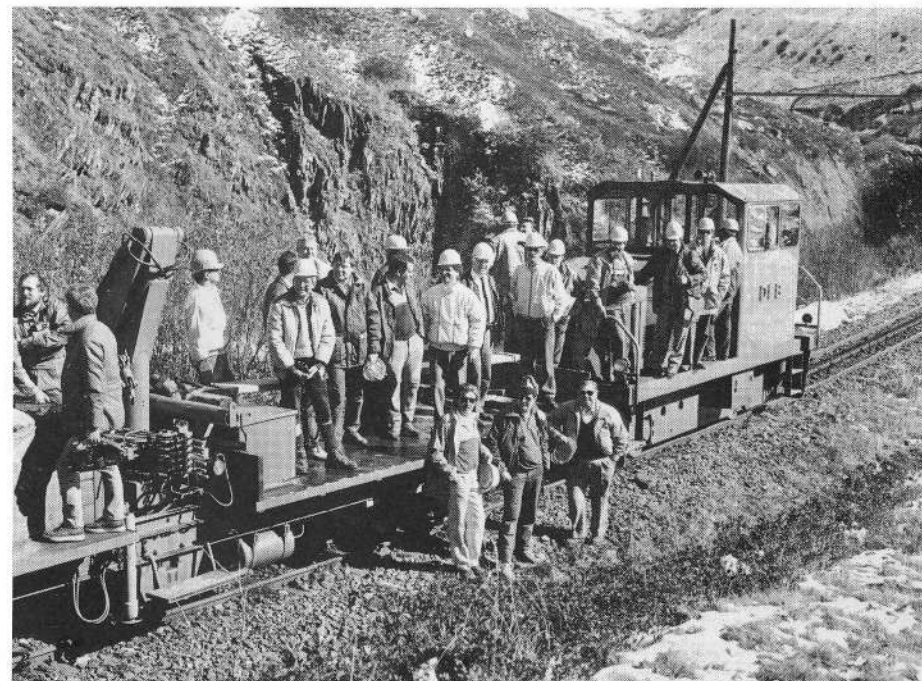
Les autorités sont malheureusement en désaccord sur la compétence en matière d'octroi d'une autorisation de construction. La construction du dépôt n'a donc pas pu se faire jusqu'ici. Les raisons de cette tergiversation: certaines conditions contenues dans le plan de zone, ainsi que la demande de concession toujours pendante. C'est ce dernier point qui influence surtout les réactions des autorités.

«Weisshorn»

La locomotive «Weisshorn» No 6 a été démontée chez OSS (Oswald Steam) à Samstagern et se trouve en voie de réassemblage. Certains éléments de traction ont déjà retrouvé leur place. Plusieurs sections participent à la préparation ou la finition de certaines pièces détachées. La traction à crémaillère est fournie par SLM. Les crédits nécessaires ont été ouverts et les commandes faites. Il manque encore des sponsors pour le financement de la totalité du projet.

Vietnam

Le DFB a bon espoir de pouvoir signer dans quelques mois un contrat pour la reprise de 4 à 5 machines à vapeur HG 3/4 et HG 4/4 (livraison directe). Une offre a été envoyée à ce sujet au Vietnam. Le dialogue continue.



Im Zusammenhang mit dem Konzessionsgesuch der DFB besuchten am 21. Oktober 1988 Vertreter der Kantone Uri (UR) und Wallis (VS) sowie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) die Furka-Bergstrecke

Bauprogramm 1989

1. Ablauf und Planungsphase

Nachfolgend soll aufgezeigt werden, wie die Planung und Beschlussfassung über künftige Bauarbeiten ablaufen:

- Auswertung der abgelaufenen Saison mit Beteiligten des Ressort Bau
- Vorlegen des Auswertungspapiers an Techn.-Gremium der DFB
- Vorlegen der Bauziele, Bauprogramm: Konzept, Ablauf, Finanzbedarf, Personalsituation, Prioritäten
- Beschlussfassung in den Gremien
- Einholen von (Bau)Bewilligungen
- Ausschreibung für Baueinsätze, Logistik
- Beginn der Arbeiten an tech. Mittel Bau

2. Die Bauziele der Saison 1989

Für das Jahr 1989 sind folgende Bauziele festgesetzt worden:

- Unterhalten und Ergänzen der technischen Mittel für den Bau (Bauzug, Drahsinen, Baugeräte und Werkzeuge)
- Weiterführen der Substanzerhaltungsarbeiten an der gesamten Strecke
- Konzentrierter Einsatz am ersten Betriebsabschnitt Tiefenbach-Realp
 - Arbeiten am Gleisoberbau
 - Unterhalt und Sicherung von Kunstbauten
 - Abnahmebereitschaft anstreben
- Befahrbarkeit des Abschnittes Muttbach-Realp gewährleisten
- Koordinierter und gezielter Baueinsatz in allen Baulagern
- Planungsschwerpunkte:
 - Ausbau Stützpunkt Realp
 - Sanierung Scheiteltunnel
 - Unterführung Muttbach (Oberalpenstafel)
 - Hilfsbrücke (Geländeaufschüttung) unterhalb Gletsch
 - Anschluss Oberwald

3. Bauprogramm 1989

3.1 Voraussetzungen

Aufgrund der festgelegten Bauziele für 1989 wird das Programm gestaltet. Zum grossen Teil sind die geplanten Arbeiten auf freiwillige Baueinsätze abgestimmt. Im Bauprogramm 89 wird jedoch deutlich, dass der erste Betriebsabschnitt bei den Bauarbeiten erste Priorität hat.

Die Gruppengrössen bei den Bauarbeiten dürfen nicht in unkontrollierbare Grössen steigen. Die Anzahl Leute muss mit den vorhandenen Betreuern, dem vorhandenen Gerät, Ablauf des Programmes, Unterkunft- und Verpflegungsmöglichkeiten usw. in Einklang gebracht werden.

3.2 Technische Mittel Bau

Die bisher eingesetzten Mittel haben sich bestens bewährt. Im Unterhalt müssen im Winter 88/89 einige Arbeiten ausgeführt werden, die während der Schlussphase der Einsätze im Herbst 88 nicht ausgeführt werden konnten. Ausserdem können an verschiedenen Geräten, aufgrund der gesammelten Erfahrungen, technische Verbesserungen angebracht werden. Die Erweiterung des Fahrzeugparkes ist notwendig. Dem Personen-Transport-Bedürfnis zu den Baustellen wird Rechnung getragen.

3.3 Ablauf Bauprogramm 1989

(Siehe Tabelle Seite 27.)

4. Die freiwilligen Baueinsätze

4.1 Voraussetzungen/Änderungen/Erfahrungen

Mehr Verantwortliche, die länger im Einsatz stehen, sind erforderlich. Neue organisatorische Abläufe müssen geschaffen werden, um «Massenandrang» von Freiwilligen zu vermeiden. Die Baugruppen-

3.3 Ablauf Bauprogramm 1989

Dezember 1988–Juni 1989	Unterhalt und Ergänzung der technischen Mittel Bau
Mai–Juni	Installationsarbeiten Realp Schneeräumungsarbeiten
Mitte Juni	Montage Steffenbachbrücke
1. Hälfte Juli	Allgemeine Bauarbeiten mit Schwerpunkt Realp
2. Hälfte Juli	Gleisbauarbeiten Schwerpunkt Tiefenbach–Realp
August–September	Allgemeine Bauarbeiten Oberwald bis Realp
September	Gleisbauarbeiten Tiefenbach–Realp
Oktober	Allgemeine Bauarbeiten Schwerpunkt Realp Abbau Steffenbachbrücke Wintermassnahmen

grösse wird auf 10–12 Personen limitiert, mehr als zwei Baugruppen können nicht gleichzeitig an einem Streckenabschnitt eingesetzt werden. Eine Selektion der Freiwilligen ist unumgänglich. Die Produktivität muss den Umständen entsprechend angepasst werden.

4.2 Möglichkeiten für Baueinsätze

- a) Einsätze am Bau der technischen Mittel Dezember 1988 bis Juni 1989 in Goldau

- tageweise, Hauptaktivitäten Samstag
- wochenweise
- b) Baueinsatz an der Bergstrecke
 - b1 Einzelanmeldung
 - b2 Anmeldung als Baugruppe
 - b3 Tageseinsätze von Baugruppen (Wochenende)
 - b4 Einsatz von Lehrlings- und Firmengruppen, wochenweise
 - b5 Einsatz als Spezialist nach separater Abmachung Ressort Bau
- c) Einsatz im organisatorischen Bereich (Logistik)
(Anmeldung bis 15. April 1989)



Entlang des Areals in Gletsch ist eine Stützmauer erstellt worden

Ausschreibung von Baulagern 1989

Bau- woche Nr.	Datum	Stand- ort	Arbeitsprogramm	Max. Teil- nehmer
<input type="checkbox"/> B/20	15.05.–20.05.	Realp	Herrichten Verladeplatz (witterungsabhängig)	5
<input type="checkbox"/> B/21	20.05.–27.05.	Realp	} Schneeräumung und Vorbereitung von Bauinstallationen	5
<input type="checkbox"/> B/22	27.05.–03.06.	Realp		5
<input type="checkbox"/> B/23	03.06.–10.06.	Realp		5
<input type="checkbox"/> B/24	10.06.–17.06.	Realp	Schneeräumung, Bau- u. Kabelarbeiten	5
<input type="checkbox"/> B/25	17.06.–24.06.	Realp	} Bauarbeiten an Stützmauern und Trassearbeiten	5
<input type="checkbox"/> B/26	24.06.–01.07.	Realp		5
<input type="checkbox"/> B/27 a)	01.07.–08.07.	Realp		12
<input type="checkbox"/> B/27 b)	01.07.–08.07.	Gletsch	Trassearbeiten im Bahnhofsbereich	8
<input type="checkbox"/> B/28	08.07.–15.07.	Realp	Bauarbeiten an Tunnels und Stützmauern sowie Trassearbeiten	20
<input type="checkbox"/> B/29 a)	15.07.–22.07.	Realp	Gleisbauarbeiten	20
<input type="checkbox"/> B/29 b)	15.07.–22.07.	Realp	Bauarbeiten an Tunnels und Stützmauern sowie Trassearbeiten	20
<input type="checkbox"/> B/30 a)	22.07.–29.07.	Realp	Gleisbauarbeiten	20
<input type="checkbox"/> B/30 b)	22.07.–29.07.	Realp	Bauarbeiten an Tunnels und Stützmauern sowie Trassearbeiten	20
<input type="checkbox"/> B/31 a)	29.07.–05.08.	Gletsch	Trassearbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/31 b)	29.07.–05.08.	Realp	Bauarbeiten an Tunnels und Stützmauern sowie Trassearbeiten	15
<input type="checkbox"/> B/32 a)	05.08.–12.08.	Gletsch	Trassearbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/32 b)	05.08.–12.08.	Realp	} Bauarbeiten an Tunnels u. Stützmauern sowie Trassearbeiten	15
<input type="checkbox"/> B/33	12.08.–19.08.	Realp		15
<input type="checkbox"/> B/34	19.08.–26.08.	Realp		15
<input type="checkbox"/> B/35	26.08.–02.09.	Realp	Gleisbauarbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/36	02.09.–09.09.	Realp	Gleisbauarbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/37	09.09.–16.09.	Realp	Gleisbauarbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/38	16.09.–23.09.	Realp	Gleisbauarbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/39 a)	23.09.–30.09.	Realp	Bauarbeiten an Tunnels und Stützmauern sowie Trassearbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/39 b)	23.09.–30.09.	Gletsch	Trassearbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/40 a)	30.09.–07.10.	Realp	Bauarbeiten an Tunnels und Stützmauern sowie Trassearbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/40 b)	30.09.–07.10.	Gletsch	Trassearbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/41	07.10.–14.10.	Realp	} Bauarbeiten an Tunnels und Stützmauern sowie Trassearbeiten	10
<input type="checkbox"/> B/42	14.10.–21.10.	Realp		10
<input type="checkbox"/> B/43	21.10.–28.10.	Realp	Wintermassnahmen	5
<input type="checkbox"/> B/44	28.10.–04.11.	Realp	Wintermassnahmen	5

BAUEINSATZ 1989

Anmeldung von Baugruppen für freiwilligen Baueinsatz 1989

1. Termin: (gemäss Ausschreibung von Baulagern 1989)

1.1 Teilnahme am Baulager Nr. _____ vom _____ bis _____
Standort _____

1.2 Wochenendeinsatz ist geplant:

Einsatz am _____

Einsatz am _____

Der Wochenendeinsatz kann nur nach Absprache mit dem Chef Bau definitiv stattfinden.

2. Personalien

Verantwortlicher Einsatzleiter der Baugruppe:

2.1 Name, Vorname: _____

2.2 Adresse, PLZ, Wohnort: _____

2.3 Telefon: Privat: _____ erreichbar von _____ bis _____

Geschäft: _____ erreichbar von _____ bis _____

2.4 Gruppe, Sektion: _____

2.5 Unterkunft .1 Massenlager

.2 Zimmer erwünscht

.3 Besorgen Unterkunft selbst

.4 Keine Unterkunft/Tageseinsatz

2.6 Liste der Teilnehmer (Name, Vorname, Wohnort) Total Teilnehmer: _____

1. _____

2. _____

3. _____

4. _____

5. _____

6. _____

7. _____

8. _____

9. _____

10. _____

3. Weitere Angaben

3.1 Wir kennen Sponsoren: wer, was: _____

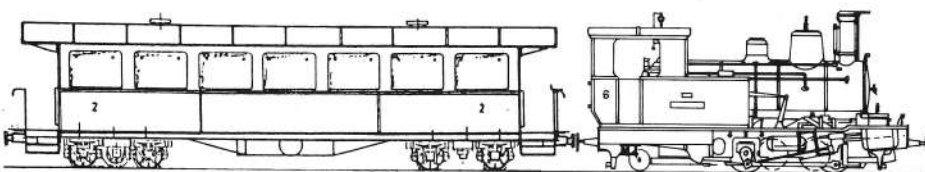
3.2 Bemerkungen: _____

4. Bedingungen für freiwilligen Baueinsatz:

- Wir leisten aufgrund dieser Anmeldung unentgeltlich Arbeit an der Bergstrecke
- Unterkunft (Massenlager) und Verpflegung erhalten wir von der DFB gestellt (Sonderwünsche in Bezug auf Unterkunft und Verpflegung werden selbst berappt)
- Wir sind gesundheitlich in der Lage Arbeiten auf Baustellen zu leisten
- Wir sind gegen Unfall und Krankheit **selbst** versichert
- Wir halten uns an die Anordnungen der Bauverantwortlichen und an die Weisungen des technischen Personals
- Bitte diese Anmeldung bis 15. April 1989 an folgende Adresse senden:
DFB AG / Bau
Walter Willi
Postfach 103
6440 Brunnen

Diese Anmeldung wird innert vier Wochen nach Eingang bestätigt. Umdispositionen infolge Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl in Baulagern bleibt vorbehalten.

Datum: _____ Unterschrift: _____



Fronarbeit

Manche Mitglieder stören sich am Ausdruck «Fronarbeit», sei es die Annahme, dies sei ein Begriff aus dem Mittelalter, nur niederen Kasten zumutbar, oder ganz einfach sonst auf irgendeine Weise erniedrigend oder abstossend.

Der Duden sagt:

«die Fron: (früher: dem Grundherrn zu leistende Arbeit; Herrendienst); die Fronen; der Frondienst (Dienst für den Grundherrn); frönen (sich einer Leidenschaft hingeben): ... er hat einer Leidenschaft gefrönt ...»

Gerade diese Interpretation bestärkt den Schreibenden, das Wort Frondienst weiter im Mitteilungsblatt zu verwenden: Wir frö-

nen doch alle einer Leidenschaft, sei es in purer Erwartung des Momentes, wo ein erster offizieller Zug der DFB dem Kulminationspunkt an der Furka entgegenschnauft, sei es sich abzureagieren und in der Arbeit am Schreibtisch an der Tastatur des PC herumzudrücken, oder, mit Pickel und Schaufel bewaffnet, irgendwo zwischen Realp und Oberwald Wassergräben auszuschaufeln. Die Leidenschaft heisst Furka-Bergstrecke. Alle, die dem nun nicht mehr allzufernen Ziel, das wir ja erreichen wollen, frönen, sind in der Fron und leisten, weil unentgeltlich und für den Verein (und die DFB als Grundherrn), unsere Fronarbeit. Eh voilà! Amen!

Beat H. Schweizer

BAUEINSATZ 1989

Anmeldung von Einzelpersonen für freiwilligen Baueinsatz 1989

1. **Termin:** (gemäss Ausschreibung von Baulagern 1989)

A) Einsatz an Bau von technischen Mitteln in Goldau:

1.1 Samstagseinsätze ab: _____

B) Baulagereinsatz an der Bergstrecke gemäss Baulagertableau 1989

1.3 Teilnahme am Baulager Nr. _____ vom _____ bis _____

Standort _____

C) Einsatz in der Organisation von _____ bis _____

Aufgabe _____

2. Personalien

2.1 Name, Vorname: _____

2.2 Adresse, PLZ, Wohnort: _____

2.3 Telefon: Privat: _____ erreichbar von _____ bis _____

Geschäft: _____ erreichbar von _____ bis _____

2.4 Alter: _____ Jahre

2.5 Beruf/Fähigkeiten: _____

2.6 Mitglied der Sektion: _____

2.7 Unterkunft .1 Massenlager

.2 Zimmer erwünscht

.3 Besorgen Unterkunft selbst

2.8 Bemerkungen: _____

3. Weitere Angaben

3.1 Ich kenne Sponsoren: wer, was: _____

3.2 Bemerkungen: _____

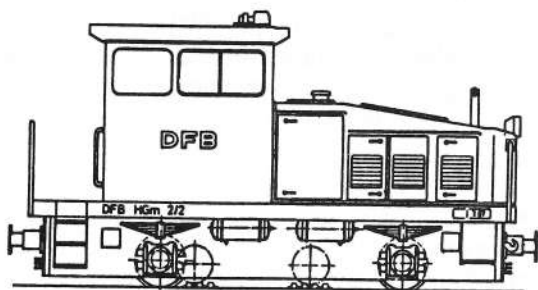
4. Bedingungen für freiwilligen Baueinsatz:

- Ich leiste aufgrund dieser Anmeldung unentgeltlich Arbeit an der Bergstrecke
- Unterkunft (Massenlager) und Verpflegung erhalte ich von der DFB gestellt (Sonderwünsche in Bezug auf Unterkunft und Verpflegung werden selbst berappt)
- Ich bin gegen Unfall und Krankheit **selbst** versichert
- Ich halte mich an die Anordnungen der Bauverantwortlichen und an die Weisungen des technischen Personals

- Bitte diese Anmeldung bis 15. April 1989 an folgende Adresse senden:
DFB AG / Bau
Walter Willi
Postfach 103
6440 Brunnen

Diese Anmeldung wird innert vier Wochen nach Eingang bestätigt. Umdispositionen infolge Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl in Baulagern bleibt vorbehalten.

Datum: _____ Unterschrift: _____



Aufruf zur Mitarbeit

Unsere erste Dampflokomotive soll bereits 1989 für Bauzüge auf der Furka-Bergstrecke zum Einsatz kommen, damit vor 1990 erste Betriebserfahrungen im Dampfbetrieb der DFB gesammelt werden können. Seit September 1988 laufen daher die Revisionsarbeiten an der Weisshorn auf vollen Touren. Neben den schweren Arbeiten an den Dampfzylindern, Lokomotivachsen und dem Kessel, gibt es an der Lok tausenderlei kleine Dinge, die mit grossem Arbeitsaufwand hergerichtet werden müssen. Dafür suchen wir Freunde der Dampflokomotive «Weisshorn», die ihre Kenntnisse aus der Metallbranche auf Fronarbeitsbasis zur Verfügung stellen können. Wenn Sie sich angesprochen fühlen und wenn Sie sich am Projekt Weisshorn aktiv beteiligen möchten, dann nehmen Sie bitte direkt Kontakt auf mit dem Chef Rollmaterial der DFB, Ralph Schorno, Postfach 156, 8021 Zürich, Telefon 01/495 54 85.

Folgende Arbeiten könnten unabhängig voneinander ausgeführt werden:

1. Entrosten, reinigen und schleifen des gesamten Antriebs- und Steuer-Gestänges für die Adhäsions- und Zahnrad-Anlage.
2. Drehen von neuen Gewindebolzen und Flanschen für verschiedenste Verbindungselemente.
3. Herstellen von vier neuen «alten» Lokomotivlaternen.
4. Herstellen von Messing-Buchstaben und Ziffern nach Vorlage für die Beschriftung der Lok mit den Initialen: DFB N° 6.
5. Revision von Ventilen, Rohrleitungen und Passungen für Vakuum- und Dampfkreise.
6. Blecharbeiten für die Kesselsverschaltung und Fahrzeugaufbauten.
7. Jede Menge Malerarbeiten.

Werbung

Verschiedene Anlässe und Messen geben die Möglichkeit, für unser Vorhaben Verständnis und Interesse zu erwecken und allgemein für die Furka-Bergstrecke zu werben.

OGA Brig

Erstmals hatte der Verein Furka-Bergstrecke die Gelegenheit, sich im Kanton Wallis an einer Messe, der Oberwalliser Gewerbeausstellung (OGA), zu präsentieren. Das im Oberwallis sehr wichtige gesellschaftliche und wirtschaftlich bedeutende Ereignis liess uns erkennen, dass es höchste Zeit war, einmal direkt zu informieren. Zwar waren die Besucher wohl informiert, aber meist unvollständig oder falsch. Der Kontakt mit der Bevölkerung war sehr gut, der Erfolg gross.

SNOW 88

Die Herbstmesse in Basel gab uns Gelegenheit, in einer Industrieregion, wo wir bereits durch die Sektion Nordwestschweiz gut vertreten sind, in der Abteilung Tourismus an der nicht unbedeuten-

den Messe «SNOW» teilzunehmen. Beetreut wurde unser Stand durch die Sektion Nordwestschweiz. Der Publikumsaufmarsch war grossartig, unsere Leute waren meist ausgebucht.

Auf Vermittlung von Wolfgang Schmidt wurden in Oberwald und in Münster (VS) und in Andermatt (UR), am 11./12. und 14. November Vortragsabende organisiert, um die Bevölkerung über die Begebenheiten, die Arbeitsfortschritte und Zukunftspläne zu unterrichten. Während sich in Oberwald einige Einheimische und Touristen interessierten und eine erspriessliche Diskussion geführt werden konnte, war das Interesse in Münster gleich Null. Andermatt schliesslich, sehr an der Bergstrecke interessiert, war ein Erfolg auf der ganzen Linie. Über fünfzig Leute lauschten dem Vortrag. In weiser Voraussicht war denn auch das Kontingent des ZV und VR entsprechend. Die Vortragsreihe wird, verteilt in der ganzen Schweiz, fortgesetzt. Am 20. Oktober wurde der Schreibende zu einem Vortrag an einen Lunch der Rotarier eingeladen. 35 Mitglieder dieser Loge liessen sich von unserer Arbeit im Gebirge beeindruckten.



Der Stand an der OGA in Brig, wo sich die Furka-Bergstrecke zeigte



Der Stand an der Herbstmesse in Basel, Sonderschau «SNOW», Tourismus und Sport



Der Stand an der Herbstmesse in Basel von der inneren Seite, wo auch die Gäste empfangen wurden ...

Messekalender 1989

06.04.89 bis 10.04.89	Thurgauer Frühjahrsmesse, Frauenfeld
28.04.89 bis 07.05.89	HIGA Chur
21.06.89 bis 25.06.89	Modellbau 89, Luzern Allmend
08.09.89 bis 10.09.89	Eisenbahntage in Balsthal (OeBB)
09.09.89 bis 17.09.89	Oberwalliser Gewerbeausstellung, Brig
07.10.89 bis 15.10.89	Modellbautage VHS Luzern
20.10.89 bis 06.11.89	Herbstmesse und SNOW Basel

Änderungen vorbehalten

Wir trauern

Am 9. Oktober 1988 ist unser Kamerad aus der Sektion Innerschweiz

Rupert Taylor

an einer kurzen, aber aggressiven Leukämie verstorben.

Rupi, wie er in unseren Kreisen gerufen wurde, setzte sich nicht nur als Übersetzer fürs Mitteilungsblatt und in der Werbung ein, er organisierte auch Arbeitseinsätze auf der Bergstrecke. Auf seine Vermittlung hin haben letzten Sommer einige Engländer ihre Ferien arbeitend im Ursental verbracht.

Rupert wird immer einen Platz unter uns haben. Rupi, wir vergessen Dich nicht!

ZV VFB

Herzlichen Dank

erstatte ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche im vergangenen Sommer an den Info-Kiosken in Gletsch und am Galenstock aktiv ihren Dienst versehen haben. Rückblickend dürfen wir mit dem Resultat unserer Arbeit sehr zufrieden sein.

Anstrengungen und für die Tätigkeit an den Arbeitsorten in etwa 1700 Metern Höhe wird wöchentliche Betreuung und eine gründliche Instruktion geboten. Interessentinnen und Interessenten mögen sich doch möglichst umgehend, unter Angabe eines möglichen Einsatztermins melden.

Mitarbeiter(-innen)

für die Saison 1989 suche ich auf diesem Weg, wobei nebst den sich in grosser Zahl aus dem benachbarten Ausland meldenden Personen vermehrt Mitglieder aus der Schweiz angesprochen werden. Der Einsatz erfordert keine körperlichen

Der Kiosk sollte in der Zeit vom 25. Juni bis und mit 15. Oktober betreut werden. Unterkunft und Verpflegung werden geboten, weitere Entschädigungen sind nicht vorgesehen.

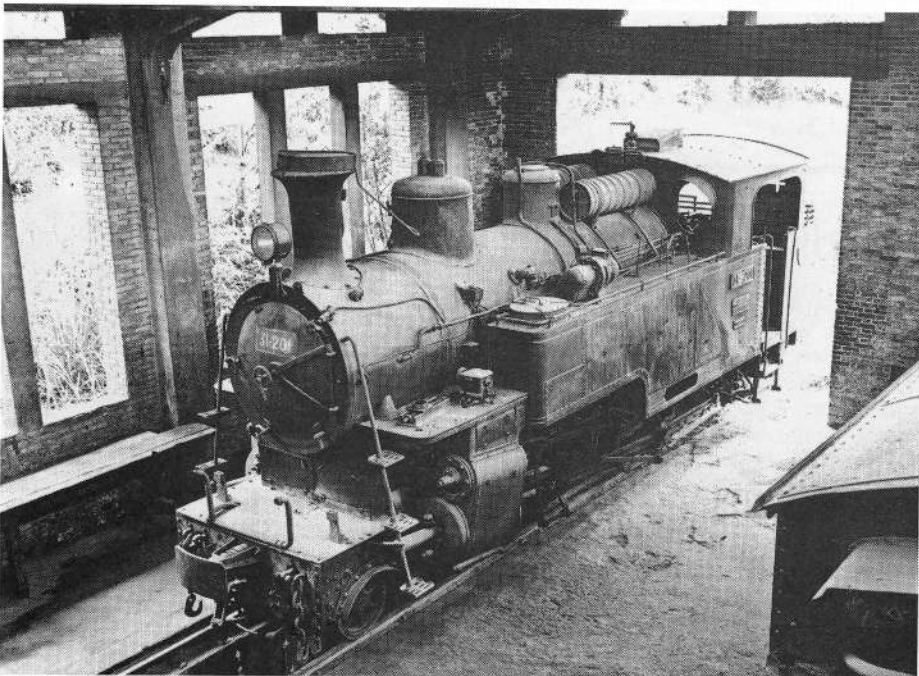
Anmeldungen bitte an den Zentralkassier: Eugen Gfeller, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld.

Eine vergessene Zahnradbahn im Dschungel von Viêt Nam

Im Auftrag der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG und auf Einladung der Regierung von Vietnam besuchten Ralph Schorno und Roger Waller im Juni 1988 die Volksrepublik Vietnam. Zweck der Reise war die Inspektion aller noch auffindbaren Dampfloks der ehemaligen Zahnradbahn Krongh Pha–Da Lat im Süden Vietnams.

Zunächst einige Worte zum Verlauf der Zahnradbahn Krongh Pha–Da Lat. Die meterspurige Strecke mit Zahnradbetrieb nach System Abt wurde unter der Leitung der Französischen Staatsbahn in der ehemaligen französischen Kolonie Vietnam (Indochina) in den zwanziger Jahren gebaut. In Thap Cham an der Küste zweigte zunächst eine Stichbahn mit Adhäsions-

betrieb von der Hauptlinie Saigon–Hanoi ab und führte über 40 km zu dem am Fuss der Berge gelegenen Song Pha. Dieser Ort, am Kilometer 41,000, verfügte als Ausgangspunkt der Zahnradstrecke über ausgedehnte Gleisanlagen, ein Gleisdreieck und zwei Depotgebäude. Ab Song Pha (185 m ü.M.) steigt die Trasse zunächst mit 20‰ sanft an und wechselt dann in eine 40‰ Rampe mit einlamelliger Zahnstange; ab km 42,000 beginnt die sieben Kilometer lange Steilstrecke von 120‰ bis Eo-Gio bei km 50,000 – 989 m über dem Meer gelegen. Diese lange Steigung erklommen die Lokomotiven über eine zweilamellige Zahnstange; 15 Brückenbauwerke und zwei Tunneln waren dabei zu passieren. In der Mitte der Steil-



Juni 1988, Vietnam, Da Lat: Am Endpunkt der Strecke, in Da Lat, wartet die FO-Lok Nr. 1, heute VHX 31-201, auf ihr Comeback an der Furka



Juni 1988, Vietnam, Da Lat: Leider im Freien rostet die FO-Lok Nr. 9 seit Jahren still dahin. Die mit VHX 31-204 klassierte Maschine war wegen Zylinderriss im Zahnradteil zuletzt nurmehr im Adhäsionsbetrieb als Rangierlok eingesetzt

strecke diente eine Wasserstation mit Kreuzungsgleis zur Ergänzung der Vorräte.

Im Bahnhof Eo-Gio, auf einer fruchtbaren Hochebene gelegen, ist ein zweistöndiger Lokschuppen vorhanden. Hinter Eo-Gio überquerte die Bahn bei km 55,000 den Fluss Danhim auf einem imposanten, 180 m langen Stahlviadukt und erreichte bei km 56,000 die Station Can Rang (1019 m ü.M.). Ab Can Rang musste eine neue Talstufe bezwungen werden: die französischen Ingenieure bauten hierfür eine zweite, 5,3 km lange Steilstrecke von 100–115‰. Sie endet bei km 61,000 in der Station Tram Hanh (1514 m ü.M.). Dieser Abschnitt ist der reizvollste der Bahn – wechselt hier doch die Vegetation von tropischem Dschungel in luftigen Na-

delwald, der eher an die Schweiz als an Vietnam denken lässt. Zwischen Streckenkilometer 57,000 und 60,000 steigt die Strecke in Serpentin an einem Berghang entlang. Hier änderten die Züge früher zweimal die Fahrtrichtung. Nach dem Bahnhof Tram Hanh, km 61,000, erreichte die Bahn im 628 m langen Scheiteltunnel bei km 63,000 ihre maximale Höhe von 1539 m ü.M. im Adhäsionsbetrieb. Hinter Can Dat folgte noch einmal eine kurze Zahnstangenrampe von knapp 1,5 km Länge, um dann in sanftem Gefälle bei km 84,000 den Endpunkt der Strecke in Da Lat zu erreichen.

In dem Kopfbahnhof befinden sich auch heute noch die stillgelegten Gleisanlagen, überdachte Bahnsteige, Depot und Lokomotivwerkstatt.

Seit 1976 sind alle Anlagen zwischen Song Pha und Da Lat stillgelegt. Die Gebäude entlang der Strecke sind inzwischen meist zweckentfremdet. Die Bahntrasse war im Bürgerkrieg mehrfach unterbrochen worden. In den vergangenen Jahren wurden kilometerlange Teilstücke abgetragen, Schwellen und Gleise verschwanden im Dschungel. Die Adhäsionsstrecke Thap Cham–Song Pha ist jedoch noch vorhanden und befahrbar.

Nun zu dem Betrieb auf der Strecke Thap Cham–Da Lat. Die Hochebenen südlich von Song Pha waren und sind auch heute noch fruchtbare Landschaften mit intensiver Agrarproduktion. In der Region von Da Lat hat auch die Holzerzeugung und -verarbeitung Bedeutung. Von hier aus werden die grossen Ballungszentren an der Küste mit Lebensmitteln versorgt. Für die

Franzosen als damalige Kolonialherren war die kühle Bergregion aber auch Zufluchtsort vor der tropischen Sommerhitze in den Tiefebene.

Beide Gründe mögen wohl nach 1918 den Ausschlag für den Bahnbau gegeben haben. Nach den Plänen von Dr. Roman Abt lieferte die SLM Winterthur 1923 und 1930 sieben kombinierte Adhäsions-/Zahnradlokomotiven (System Winterthur) nach Indochina. Die Maschinen mit vier Kuppelachsen, zwei im Rahmen gelagerten Triebzahnradern und einer 4-Zylinder-Heissdampf-Verbundanlage trugen die SNCF-Numerierung 701–709. Die Maschinenfabrik Esslingen baute 1929 nach den SLM-Zeichnungen als Reparationsleistung an Frankreich zwei weitere Maschinen, so dass schliesslich neun Loks im Bestand der «Regie des Chemins de Fer du Viet-

nam – Service Central V.B.R.» aufgeführt waren.

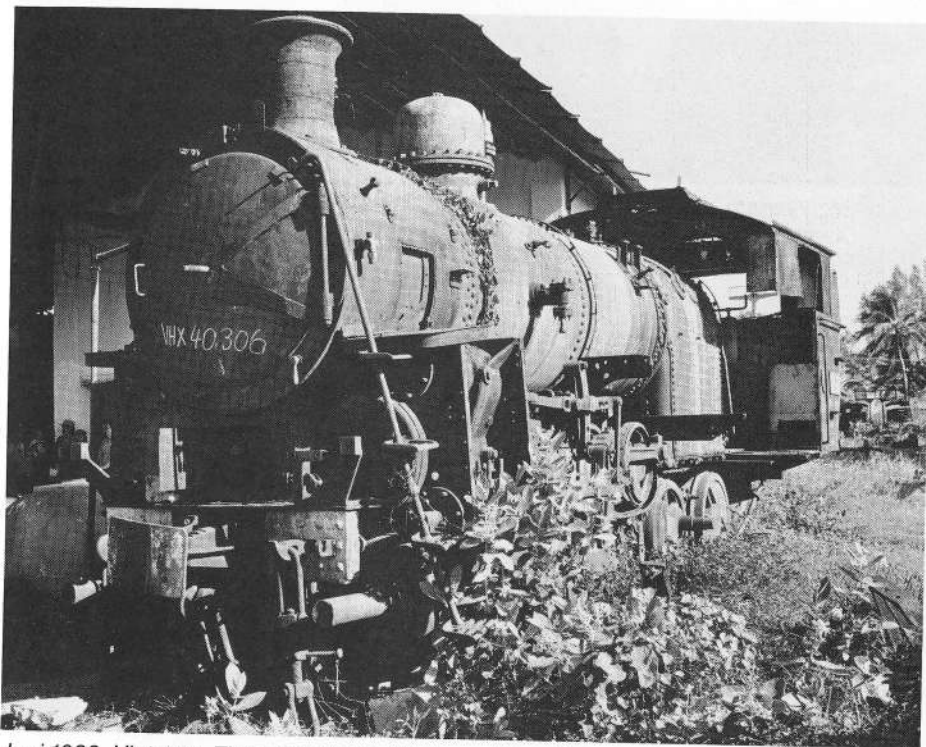
Im Jahre 1947 kamen weitere Maschinen hinzu. Frankreich erwarb von der Furka Oberalpbahn vier Lokomotiven des Typs HG 3/4, die Nummern 1, 2, 8 und 9. Über Marseille, Singapur und Saigon gelangten sie nach Thap Cham. Die nun vorhandenen insgesamt 13 Loks (zweier Bauarten) wurden neu klassiert und durchnummeriert. Die neun HG 4/4 wurden jetzt mit VHX 40-301 bis 309 bezeichnet, die vier HG 3/4 mit VHX 31-201 bis 204.

Der Bahnbetrieb entsprach vollständig französischem Muster. Die durchgehende Vakuumbremse gestattete auch auf Bergfahrt das Ziehen der Züge. Wegen der starken Steigung von bis zu 120‰ und den relativ grossen Lokomotivkesseln musste die Talfahrt immer in Rückwärts-

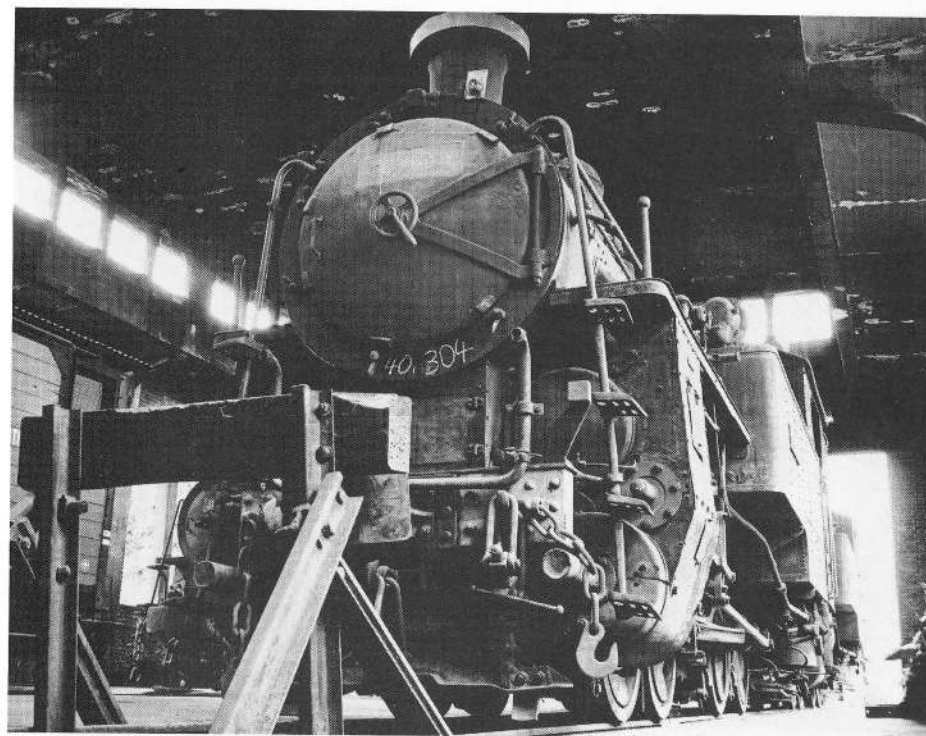
fahrt der Lok, d.h. mit talseitiger Feuerbüchse, angetreten werden. Dies ist auch der Grund, weswegen nirgends an der Strecke eine Drehscheibe vorhanden ist. Wie ehemalige Bahnbedienstete berichten, konnten mit den grossen Maschinen 70 t, mit den kleineren 60 t Anhängerlast auf Bergfahrt befördert werden. Nach rund sechsständiger Fahrt wurde von Song Pha aus die Bergstation Da Lat erreicht.

Der Güterverkehr soll sich vor allem auf den Holz- und Gemüsetransport in Richtung Küste beschränkt haben.

Alle Dampfloks besaßen elektrische Zugbeleuchtung. Zu diesem Zweck war ein französischer Turbogenerator auf dem linken Kohlekasten montiert. Die Maschinen der Klasse 31-201 bis 204 wurden mit vergrösserten Kohlekästen versehen



Juni 1988, Vietnam, Thap-Cham: Im Werkareal der «Vietnam Hoa Xa» (VHX) steht noch die Lok VHX 40-306. Seit Jahren ausser Betrieb, dient sie noch als stationäre Dampf-erzeugungsanlage



Juni 1988, Vietnam, Da Lat: Ebenfalls im Depot Da Lat stehen hintereinander die beiden Vierkupppler-Loks VHX 40-304 und 40-308. Diese typischen SLM-Zahnradloks stellen die nächste grössere Leistungsklasse nach den FO HG 3/4 dar

und erhielten zusätzliche Vakuumbehälter auf dem Kessel. Die Lokomotiven 31-202 und 204 waren überdies noch mit einer Druckluftbremse ausgerüstet. Offenbar hatten diese Maschinen zwischen Thap Cham und Song Pha auch druckluftgebremste Regelzüge von der Hauptstrecke zu befördern oder waren im Rangierdienst in Thap Cham eingesetzt.

Während der Zeit des Vietnam-Krieges von 1968 bis 1976 hatte die Bahn sehr stark zu leiden. In Vietnam selbst sind aus dieser Zeitperiode nur wenige Informationen erhältlich. Vermutlich ist in den Kriegswirren nicht mehr regulär gefahren

worden. Der Verfasser stützt sich daher auf einige Berichte aus amerikanischen Quellen. Danach ergab sich hinsichtlich der Loks 1969, nach der Tet-Offensive, folgendes Bild:

Lok 31-201	beschädigt, wartet in Da Lat auf Reparatur
Lok 31-202	betriebsfähig in Da Lat
Lok 31-203	nicht betriebsfähig in Thap Cham
Lok 31-204	betriebsfähig in Da Lat
Lok 40-302	beschädigt in Da Lat
Lok 40-203	betriebsfähig in Thap Cham
Lok 40-304	beschädigt in Thap Cham

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über alle an Vietnam gelieferten kombinierten Zahnrad- und Adhäsionsdampflokomotiven. Für die von uns gefundenen und inspizierten Lokomotiven werden der Standort und eine grobe Beurteilung des technischen Zustandes genannt. Das Schicksal von fünf Lokomotiven der Klasse 40-3 bleibt unbekannt.

Lok-Nr. (VHX)	Lok-Nr. orig.	Fabr.-Nr./Baujahr	Standort	unter Dach	Zustand/Brauchbarkeit
31-201	FO Nr. 1	SLM 2315/1913	Da Lat	ja (x)	vollständig, teilweise konserviert, gut brauchbar, Revision notwendig
31-202	FO Nr. 2	SLM 2316/1913	Krong Pha	ja	unvollständig, Hauptteile vorhanden, nicht konserviert, brauchbar, Hauptrevision notwendig
31-203	FO Nr. 8	SLM 2318/1914	Thap Cham	nein	unvollständig, Wrack, nicht konserviert, Ersatzteilspender
31-204	FO Nr. 9	SLM 2319/1914	Da Lat	nein	unvollständig, Wrack, nicht konserviert, Ersatzteilspender
40-301	701	SLM 2937	—	—	—
40-302	702	SLM 2938/1923	Cau Dat	nein	Überreste, Schrott (Minenschaden), völlig unbrauchbar
40-303	703	SLM 2939	—	—	—
40-304	704	SLM 2940/1923	Da Lat	ja	vollständig, teilweise konserviert, gut brauchbar, Revision notwendig
40-305	705	SLM 2941	—	—	—
40-306	706	ME 4227/1929	Thap Cham	nein	Überreste, Kessel noch in Betrieb, nicht konserviert, Ersatzteilspender
40-307	707	ME 4228	—	—	—
40-308	708	SLM 3413/1930	Da Lat	ja	vollständig, teilweise konserviert, gut brauchbar, Revision notwendig
40-309	709	SLM 3414	—	—	—

(x) Teil des Führerstandes ragt ins Freie

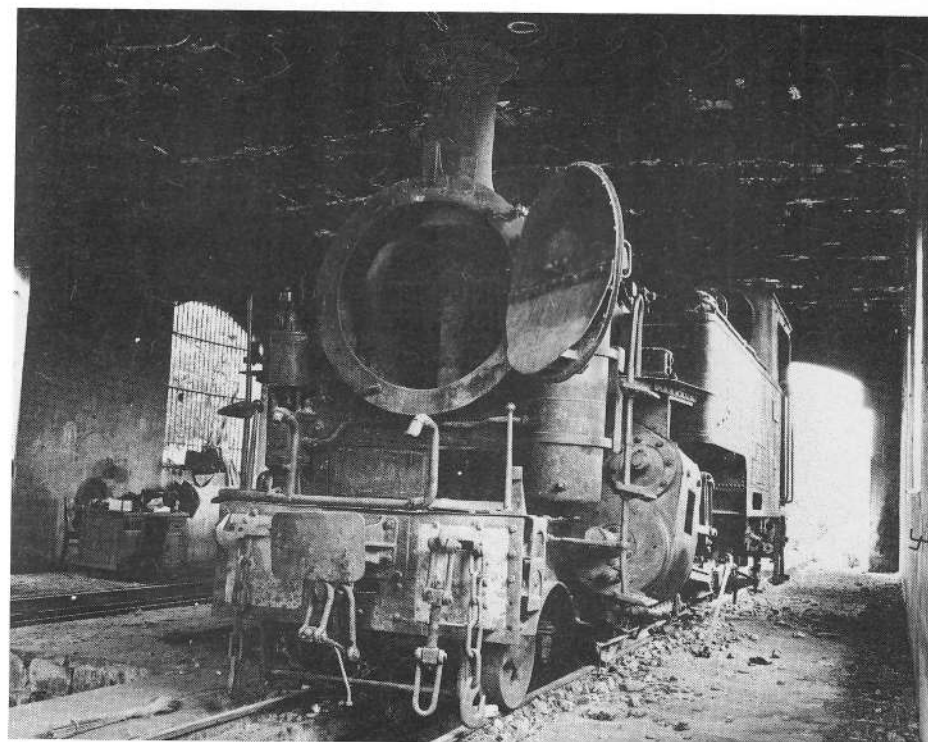
Lok 40-306 betriebsfähig in Da Lat
Lok 40-308 betriebsfähig in Da Lat

Zur Lok 40-302 heisst es ausserdem: Pioniere des Vietcong stoppten diese Maschine im Mai 1967 in der Nähe von Song-Pha. Lokpersonal und Reisende wurden beseitigt («removed») und eine Sprengladung unter dem Zug zur Detonation gebracht. Nach Reparatur wurde die Lok jedoch wieder in Betrieb genommen. Am 24. September 1968 wurde die Maschine von einer russischen Rakete getroffen, wobei das Lokpersonal den Tod fand. Die Maschinen mit der Betriebsnummer 40-301, 305 und 307 sind im Bericht von 1969 bereits nicht mehr aufgeführt. Die Gründe dafür sind nicht bekannt. Dass das Gebiet nördlich von Song-Pha dem Vietcong ideale Einsatzbedingungen

bot, beweist die Tatsache, dass entlang der sieben Kilometer langen Zahnradstrecke innerhalb von einem Jahr über 30 Anschläge auf die Bahn ausgeübt wurden. Eine der zahlreichen Brücken ist in diesem Gebiet nicht weniger als acht mal gesprengt worden. Die Bahnlinie war aber von grosser strategischer Bedeutung, dass sie jedesmal sofort wieder repariert und in Betrieb genommen wurde. Dies wiederum löste regelmässig entsprechende Gegenreaktionen beim Vietcong aus.

Mit dem Ende des Vietnam-Krieges endete auch der Bahnbetrieb. Offensichtlich waren die permanenten Kriegsschäden zu gross, andererseits bestand vorerst auch kein Transportbedürfnis mehr.

1988 sind nun wieder erste Gespräche über einen Wiederaufbau der Zahnrad-



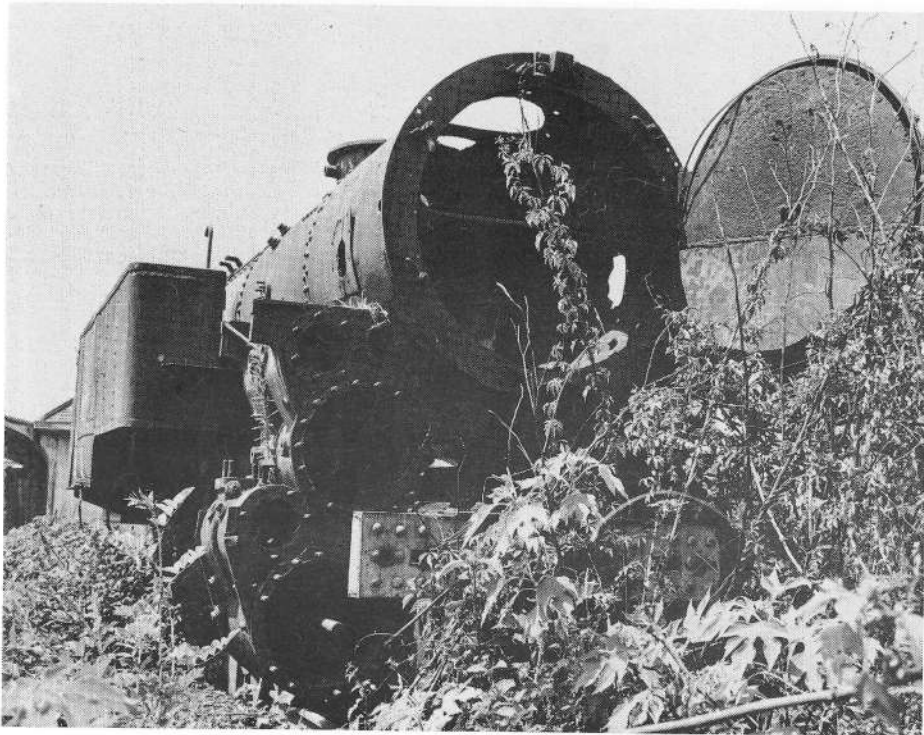
Juni 1988, Vietnam, Song-Pha: Im alten Lokschuppen steht die ehemalige FO-Lok Nr. 2, heute VHX 31-202. Neben der Vakuumbremsanlage ist die Lok noch mit der automatischen Druckluftbremse ausgerüstet

bahn im Gange. Noch fehlen jedoch die nötigen finanziellen Mittel. Immerhin besteht die Hoffnung, dass im Rahmen der angestrebten touristischen Erschliessung Vietnams für den Westen auch das Projekt Song Pha-Da Lat in Angriff genommen wird. Ein wieder aufgenommener Betrieb auf dieser wunderschönen Zahnradbahn würden zweifellos eine einzigartige, touristische Attraktion darstellen: Weitläufige Badestrände an der Küste in Phan Rang wären direkt mit einer phantastischen Bergregion auf 1500 Metern Höhe verbunden.

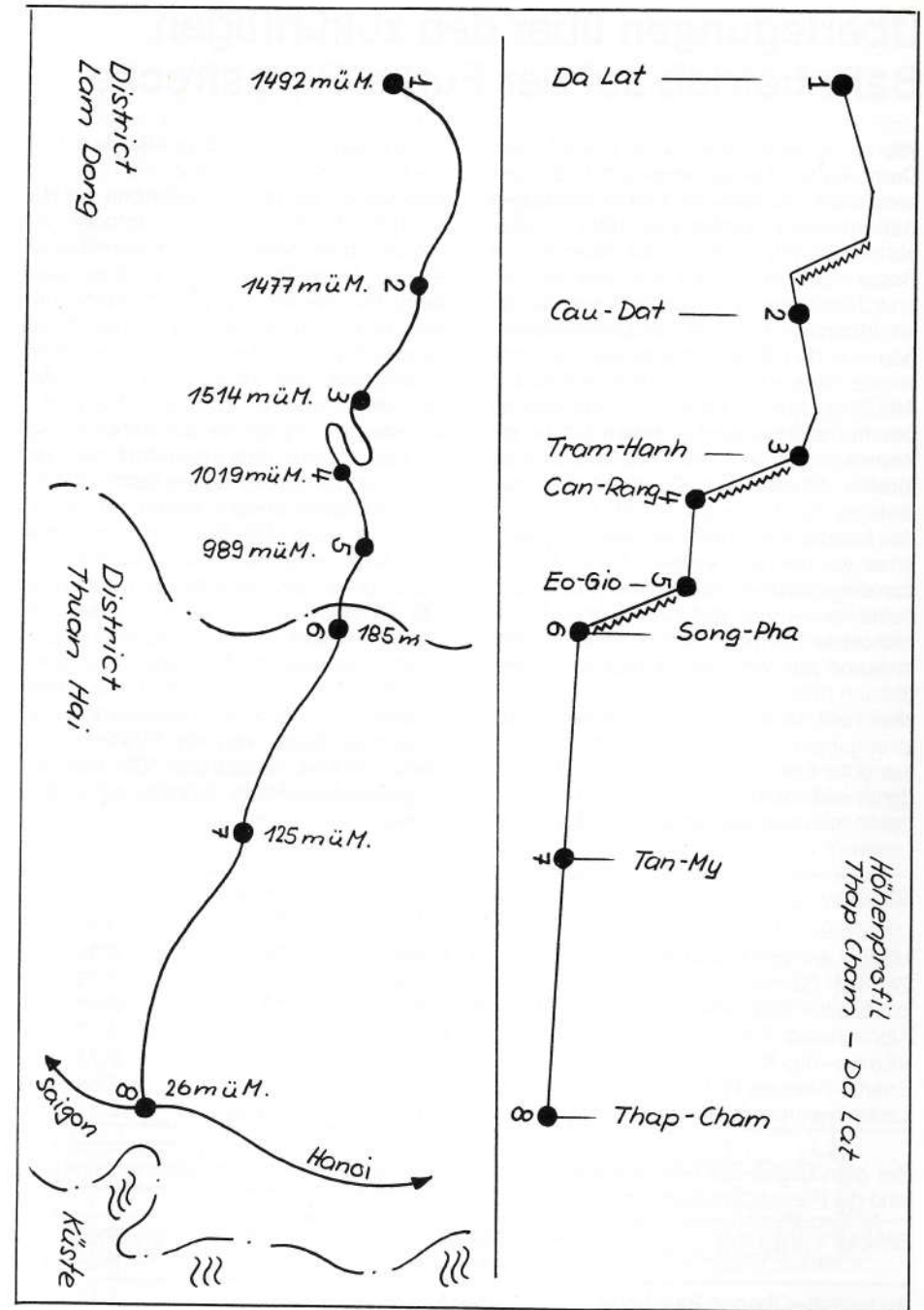
Aus dieser Perspektive ergeben sich interessante Parallelen zur Furka-Bergstrecke. Hier wie dort wurden Bahnlinien mit grossem touristischen Potential stillgelegt. Beide Bahnen sind nach den Nor-

men schweizerischer Bergbahnen erstellt worden und alle Triebfahrzeuge stammen aus der gleichen Fabrik. Wenn nun mit Hilfe vietnamesischer Zahnradloks die Furka-Bergstrecke in der Schweiz eine erfolgreiche Renaissance erlebt und damit die Machbarkeit einer Wiederinbetriebnahme stillgelegter Anlagen unter Beweis gestellt werden kann, ist nicht auszuschliessen, dass davon positive Impulse für den Wiederaufbau der Zahnradbahn von Krongh Pha nach Da Lat ausgehen.

Ralph Schorno
 Chef Rollmaterial DFB
 Roger Waller
 Entwicklung Dampflokomotiven SLM



Juni 1988, Vietnam, Lan-Dat: Nach Auffahren auf eine Mine ist die ehemalige VHX 40-302 an Ort und Stelle ausrangiert worden. Seit dem Vietnamkrieg steht nun das Wrack in Lan-Dat



Überlegungen über den zukünftigen Bahnbetrieb auf der Furka-Bergstrecke

Wenn möglichst viele gute Trümpfe der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zufließen, dann sollen die erwartungsvollen Bahnreisenden im Sommer 1990 von den ersten Dampfzügen auf der Strecke von Realp nach der Furka befördert werden und dabei lebendige Beweise von genialer Ingenieurkunst im Dampfmaschinenbau aus den Zeiten um die Jahrhundertwende bewundern und erleben können.

Alle Besucher auf den Baustellen entlang der Furka-Bergstrecke dürfen heute zur Kenntnis nehmen, dass bei den ausgeführten Arbeiten für die Wiederinstandstellung der Bahnstrecke die Interessen des Landschafts- und Naturschutzes sehr ernst genommen wurden. Beim Aufbau der eingestürzten Stützmauern und Tunnelröhren wurden Betonmauern und Tunnelportale fachmännisch mit viel Arbeitsaufwand mit Naturstein-Quadern verkleidet.

Man hofft, dass alle unternommenen Anstrengungen in der breiten Öffentlichkeit nur gute Eindrücke hinterlassen und dadurch weitere Kreise in Industrie und Handel animiert werden, ihren Teil mit wertvol-

ler Hilfeleistung zur baldigen Realisierung des Projektes beizusteuern.

Erfahrungen bei den Probefahrten der HG 3/3 1067 der Ballenberg-Dampfbahn, zu den Einsätzen anlässlich der Feierlichkeiten 100 Jahre Brünigbahn, zeigten, dass die SLM-Lokomotive pro Meter Höhengewinnung ein Kilo Kohle und 7,5 Liter Wasser benötigt, um die 50 Tonnen schwere Anhängelast den Berg hinauf zu ziehen. Für die Überwindung des Höhenunterschiedes von Realp bis zur Station Furka mit 622 Metern müssten somit zur notwendigen Dampferzeugung gute 600 Kilo Kohle verfeuert werden. Bei einem Tagespreis von rund 700 Franken pro Tonne Anthrazit, bei grossen Mengen entsprechend günstiger, müssten pro Zug rund 430 Franken für Brennstoffe gerechnet werden. Angenommen, das Lokomotivpersonal wendet pro Zugspaar zwei Stunden Arbeitszeit auf und wird mit einem Stundenlohn, inklusive Versicherung und Sozialleistungen, von 45 Franken entlohnt, müssten nochmals 180 Franken aufgewendet werden. Zusammen als 610 Franken.

Strecke	Höhendifferenz	Preis Fr.	Preis pro 100 m
Montreux–Rochers de Naye	1575 Meter	36.60	2.32
Zermatt–Gornergrat	1484 Meter	42.—	2.83
Wilderswil–Schynige Platte	1383 Meter	31.20	2.25
Alpnachstad–Pilatus	1634 Meter	42.—	2.57
Vitznau–Rigi Kulm	1315 Meter	36.—	2.73
Brienz–Brienzer Rothorn	1732 Meter	44.—	2.54
Lauterbrunnen–Kleine Scheidegg	1264 Meter	29.20	2.31

Bei gemischten Zahnrad/Adhäsionsbahnen oder Bergbahnen ohne Zahnradstrecken sind die Preise günstiger:

Strecke	Höhendifferenz	Preis Fr.	Preis pro 100 m
Andermatt–Oberalp Passhöhe	597 Meter	6.80	1.13
Tirano–Bernina Ospizio	1824 Meter	21.—	1.15

Wenn die Fahrpreise von Schweizerischen Bahnen mit reinem Zahnradantrieb (Normalpreis eines Billetes zur Hin- und Rückfahrt) pro hundert Meter Höhendifferenz umgerechnet werden, erhält man je nach Streckenlänge und Streckenbeschaffenheit einen Betrag zwischen Fr. 2.25 und Fr. 2.83. Grundlage bildet die Tabelle auf Seite 44.

Die Verhältnisse auf der Furka-Bergstrecke dürften den Ansprüchen einer reinen Zahnradbahn entsprechen. Bei einer Annahme von Fr. 2.50 pro 100 Meter Höhendifferenz würde sich für die Strecke Realp–Furka, mit dem Höhenunterschied von 622 Metern, und zurück, ein Fahrpreis von etwa 15 Franken ergeben. Um die anfallenden Betriebs- und Personalkosten von 610 Franken erwirtschaften zu können (ohne Amortisation, Unterhalt und Reserven), müsste jeder geführte Zug eine Belegung von mindestens 40 voll zahlenden Personen aufweisen. Daraus ist zu ersehen, dass zu einem gewinnbringenden Betrieb einer Bergbahn Zusatzeinnahmen aus Nebenbetrieben unerlässlich sind.

Bei vielen Bergbahnen, die keinen Winterbetrieb mit Skisport aufrechterhalten können, ist der Betriebsaufwand leider meist grösser als der Betriebsertrag, wodurch die Einnahmen durch Nebenbetriebe wie Hotel mit Restaurant und/oder Kiosk ergänzt werden müssen.

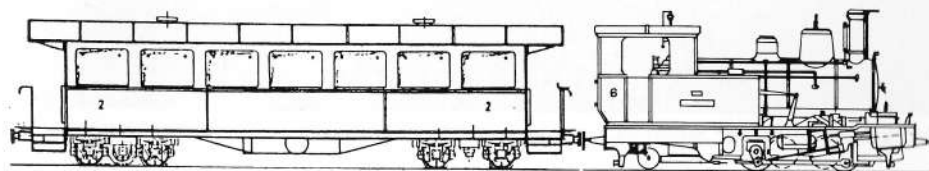
Besonders während der Übergangszeit der ersten drei Betriebsjahre, solange der Bahnbetrieb in der Station Furka enden wird, könnte als Ergänzung der Bergfahrt ein Restaurationsbetrieb eine wertvolle

zusätzliche Attraktion bieten. Infolge des provisorischen Endpunktes müsste allerdings die Art des Restaurationsbetriebes genauer überprüft und abgewogen werden. Ein Restaurant auf Rädern, in der Ausführung von zwei Speisewagen zu 40 Sitzplätzen, hätten gegenüber von festen Bauten den Vorteil der Mobilität aufzuweisen. Der Standort könnte bei Veränderungen im Betriebskonzept kurzfristig und ohne grossen Aufwand angepasst werden. Je nach Bedarf und Angebot würden die Speisewagen einem Zug beigestellt, um einer Reisegesellschaft das Essen während der Fahrt zu ermöglichen.

Ein kulinarischer Leckerbissen auf der Furka-Bergstrecke könnte vielleicht manche Reisegruppe darin bestärken, einen Abstecher auf die Bergstrecke zu unternehmen.

Nach dem Verlegen des Endpunktes in der zweiten Ausbaustufe nach Gletsch werden die Verhältnisse soweit verbessert, dass nur noch die bestehende Gleislücke nach Oberwald, die mit Postautokursen oder Bussen der FO geschlossen werden könnte, überbrückt werden müsste. Gérard Aellen

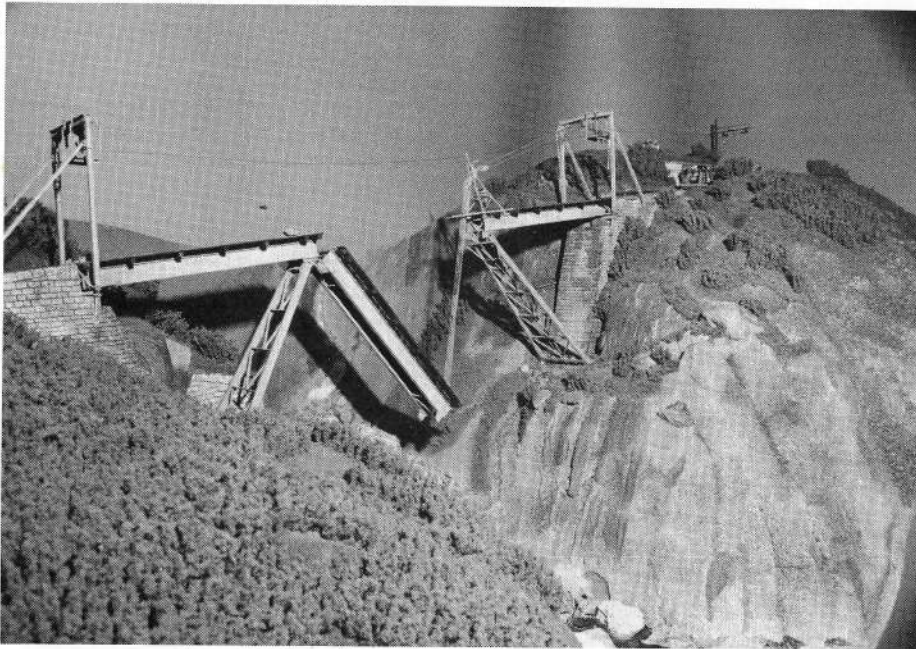
Die in diesem Bericht dargelegten Überlegungen widerspiegeln nur die Meinung des Verfassers und können von der Meinung des Zentralvorstandes des Vereins und der Geschäftsleitung der DFB abweichen. Dieser Aufsatz soll zu weiteren Überlegungen anregen. Durch nachfolgende Diskussionen könnten zu einem späteren Zeitpunkt die erwähnten Überlegungen zu neuen Erkenntnissen führen.



Die Steffenbachbrücke auf dem 3. Platz

Dies natürlich nur beim Verkehrshaus-Preiswettbewerb 1988 in Luzern. Unser Freund und Fronarbeiter '88 Hans-Joachim Lüddemann, Bau-Ing. und Stadtbaumeister aus Illertissen bei Ulm, hat im Winter 87/88 in etwa 700 Arbeitsstunden ein aussergewöhnlich eindrucksvolles Diorama unserer Steffenbachbrücke im Massstab 1:45 gebaut. Sie ist in allen Teilen voll funktionsfähig. Der Nachbau der Getriebe der uns seit Juni dieses Jahres im Gebrauch gut bekannt gewordenen Handwinden ist tatsächlich Uhrmacherarbeit. Anlässlich der Preisverleihung am 6. Oktober 1988 konnten wir zahlreiche Besucher beobachten, die sich lange in alle liebevoll hergerichteten Details ver-

tieften. Wie uns Hans-Joachim Lüddemann sagte, erhielt er wertvolle Hilfe seitens der Maschinenfabrik Bell, Kriens, die ja 1925 unter Leitung von Herrn Ing. R. Dick dieses Meisterwerk der Brückenbaukunst schuf. Unter den Gratulanten für Hans-Joachim Lüddemann, ausser einer Reihe Aktiver von uns, auch Herr Ing. O. Koch-Meyer, ehemaliger Mitarbeiter der Maschinenfabrik Bell. Dass gerade im Jahr des erstmaligen Wiederaufbaus der Steffenbachbrücke nach Stilllegung im Oktober 1981 dieses Diorama eine so schöne Anerkennung erfahren hat, freut uns besonders. Dir, lieber Hans-Joachim, herzlichen Glückwunsch!



Modellaufnahme der Steffenbachbrücke von Hans Joachim Lüddemann, Illertissen

Bestelltalon für Verkaufsartikel

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

Bücher

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

Postkarten-Sets

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

Diverses

.... Puzzle (2 Motive)*	à Fr. 15.—	_____
.... Kleber (Signet VFB)	à Fr. 2.—	_____
.... Kugelschreiber-Set (3 Stück)*	à Fr. 6.—	_____
.... Faserschreiber-Set (4 Stück)	à Fr. 5.—	_____
.... Feuerzeug mit Signet	à Fr. 2.—	_____
.... Brustbeutel (für Ausweise usw.)	à Fr. 12.—	_____
.... Einkaufstasche	à Fr. 6.—	_____
.... Vereinsabzeichen zum Anstecken	à Fr. 5.—	_____
.... Stickabzeichen zum Aufnähen, 6x10 cm	à Fr. 6.—	_____
.... Flaschenöffner (Kellnermesser)	à Fr. 5.—	_____
.... Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er Pack	à Fr. 15.—	_____
.... Wein in 7-dl-Flaschen, Versand nur in der Schweiz:		
.... Fendant Karton zu 12 Flaschen	à Fr. 130.—	_____
.... Döle Karton zu 12 Flaschen	à Fr. 140.—	_____
.... bei Abnahme von mind. 2 Kartons Fr. 10.- Rabatt pro Karton		

Bekleidung

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

Video

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

* = solange Vorrat reicht

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Matériel de représentation/Liste de commande

Association ligne sommitale de la Furka, Centrale matériel de représentation, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld

Expédition avec facture + port (ordre au minimum Fr. 10.-)

Livres

.... «Das Grosse Buch der FO»*, Seidel, Dumjahn-Verlag	à Fr. 128.—	_____
.... «Glacier-Express» (en allemand)	à Fr. 29.80	_____
.... H. E. Rübsamen (en anglais)	à Fr. 34.80	_____
.... «Geschichte des Landes um die Furka», H. Kreuzer	à Fr. 27.50	_____
.... «Furka-Oberalp», Schweers + Wall 1989	à Fr. 62.50	_____
.... Annexe plissé «Das Grosse Buch der FO»	à Fr. 15.—	_____

Cartes postales sets

.... No 2 Suisse centrale*	à Fr. 10.—	_____
.... No 3 Berne/MOB*	à Fr. 10.—	_____
.... No 4 Suisse romande*	à Fr. 10.—	_____
.... No 7 Suisse de l'est*	à Fr. 5.—	_____
.... No 8 Poste des Alpes suisses*	à Fr. 10.—	_____
.... No 10 Ligne sommitale de la Furka	à Fr. 10.—	_____
.... No 11 FO	à Fr. 5.—	_____
.... No 12 Glacier-Express	à Fr. 10.—	_____
.... No 13 Locomotives à vapeur	à Fr. 10.—	_____
.... Leutwyler FO I*	à Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO II*	à Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO III	à Fr. 11.—	_____
.... Leutwyler FO IV	à Fr. 11.—	_____

Divers

.... Puzzle (2 sujets)*	à Fr. 15.—	_____
.... Autocollant (VFB)	à Fr. 2.—	_____
.... Stylos, set à 3 pièces (noir, rouge, vert)*	à Fr. 6.—	_____
.... Stylos fibre (4 pièces assorties)	à Fr. 5.—	_____
.... Briquet	à Fr. 2.—	_____
.... Petit sac pour des effets personnelles	à Fr. 12.—	_____
.... Sac à provisions	à Fr. 6.—	_____
.... Plaquette avec emblème de l'association (en allemand)	à Fr. 5.—	_____
.... Sticker avec emblème, 6x10 cm	à Fr. 6.—	_____
.... Tire-bouchon (Kellnermesser)	à Fr. 5.—	_____
.... Verre pour vin blanc, 1 dl, 6 pièces par carton	à Fr. 15.—	_____
.... Vins en flûtes 7 dl, expédition seulement en Suisse:		
.... Fendant colis à 12 bouteilles	à Fr. 130.—	_____
.... Dôle colis à 12 bouteilles	à Fr. 140.—	_____
.... en achète de 2 colis en minimum, rabais Fr. 10.- par colis		

Vêtements

.... T-Shirt avec emblème, taille		
.... Tailles pour adultes: S/M/L/XL/XXL	à Fr. 15.—	_____
.... pour enfants 128/140/152	à Fr. 13.—	_____
.... Pull-over blanc avec emblème rouge, taille	à Fr. 29.—	_____
.... Tailles pour adultes S/M/L/XL/XXL		
.... Veste en plastic, taille unique	à Fr. 20.—	_____

Video

.... «Glacier-Express», VHS, 60 min. (en allemand)	à Fr. 99.—	_____
--	------------	-------

* = selon stock

Nom: _____ Prénom: _____

Adresse: _____ NPA/Lieu: _____

Date: _____ Signature: _____

Abonnementsbezug des Mitteilungsblattes

Das Mitteilungsblatt «Die Furka-Bergstrecke» erscheint vierteljährlich und orientiert umfassend über den Wiederaufbau der Bahnanlagen zwischen Oberwald und Realp. Ferner wird darin laufend über Vorhaben, Planung und Tätigkeiten des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) und der Aktiengesellschaft Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB) berichtet.

Das Mitteilungsblatt wird vom Verein Furka-Bergstrecke herausgegeben. Für Vereinsmitglieder ist der Abonnementspreis im Mitgliederbeitrag enthalten. Den Aktionären der DFB AG wurde bis anhin das Organ kostenlos zugestellt. Die gestiegenen Kosten und der wachsende Aktionärskreis zwingen uns leider zu einer Änderung der bisherigen Praxis.

Aufruf an die Aktionäre

Damit Sie als Aktionär auch in Zukunft über die Fortschritte auf der Furka-Bergstrecke immer informiert sind, können Sie das Mitteilungsblatt «Die Furka-Bergstrecke» abonnieren.

Der jährliche Abonnementsbetrag für vier Ausgaben beträgt Fr. 15.—.

Abonnieren Sie das Mitteilungsblatt oder werden Sie Mitglied im Verein Furka-Bergstrecke (VFB). Der Mitgliederbeitrag für 1989 beträgt Fr. 40.—.

Damit ermöglichen Sie uns, dass wir Sie periodisch über unser Vorhaben informieren können.

Bitte benutzen Sie beiliegenden Talon:

— Ich bin Aktionär der DFB, möchte aber ausdrücklich auf eine Mitgliedschaft im Verein Furka-Bergstrecke verzichten. Um aber immer regelmässig informiert zu werden, abonniere ich das Mitteilungsblatt «Die Furka-Bergstrecke» zum Preis von Fr. 15.—/DM 20,— (4 Nummern).

— Ich bin Aktionär der DFB und möchte zugleich die Bestrebungen des Vereins Furka-Bergstrecke mit meinem Beitrag unterstützen. Gerne werde ich Mitglied und entrichte meinen Jahresbeitrag (in dem das Abonnement des Mitteilungsblattes inbegriffen ist) nach Aufforderung. Der Jahresbeitrag beträgt für das Jahr 1989 Fr. 40.—/DM 45,—.

Name: _____

Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum/Unterschrift: _____

Einsenden an: Verein Furka-Bergstrecke, Mitgliederamt, Postfach 3468, 4002 Basel