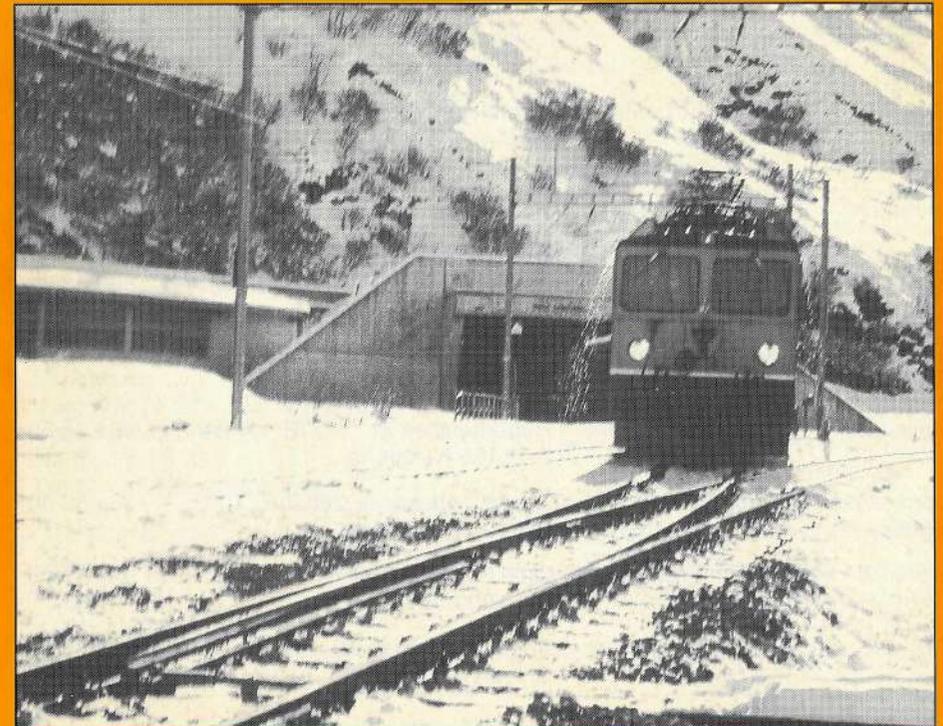




VFB Verein Furka-Bergstrecke
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

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



Wichtige Adressen

Sekretariat VFB	Postfach 20	CH-3428 Wiler	T/F	032 /	665 11 24
Souvenir-Handel DFB	Postfach 49	CH-3428 Wiler	T/F	032 /	665 11 24
Reisedienst DFB	Postfach 35	CH-3999 Oberwald	T	027 /	973 33 73
			Fax	027 /	973 33 74
Sekretariat DFB	Postfach 35	CH-3999 Oberwald	T	027 /	973 33 75
			Fax	027 /	973 33 76
Realp DFB	Bahnhof Realp	CH-6491 Realp	T	041 /	887 10 42
	Bau / Depot	CH-6491 Realp	T	041 /	887 07 42
Gletsch DFB	Bahnhof Gletsch	CH-3999 Oberwald	T/F	027 /	973 22 33

Adressliste Zentralvorstand 1999 / 2000

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax
Präsident	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P/F 032 / 665 11 24
Vizepräsident	Grünig Peter	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42
Kassier	Carlyle Christopher	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen e-mail:carlyle@iname.com	P/F 056 / 427 00 46
Sekretärin	Maurer-Burki Mirjam	Hauptstrasse 69 CH-5070 Frick	P 062 / 871 07 31 F 078 / 616 42 05
Mitglied ZV	Chopard Claire	Au Curson CH-1142 Pampigny	P/F 021 / 800 48 61
Mitglied ZV	Haueter Heinz	Beim Tor 367 B CH-3856 Brienzwiler	P/F 033 / 951 13 41
Mitglied ZV	Fränsing Claudia	Hubertusallee 7 D-76135 Karlsruhe	P 0049 /721/986 34 65
Koordination VFB Bau	Pfändler Fritz	Schwalbenstrasse 26b CH-9202 Gossau	P/F 071 / 385 58 40
Mitglied ZV	Martin François	Quai Perdonnet 14 CH-1800 Vevey	P 021 / 923 58 65
DFB / VR / GL	Albisser Josef	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P/F 061 / 921 53 34

Mitteilungsblatt / Bulletin
VFB Verein Furka-Bergstrecke
CH-3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 4/99
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
CH-3999 Oberwald

Impressum

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

4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par année

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

Übersetzungen / Traductions:
Solioz Claude Av. de France CH-1950 Sion

Red. / Layout: P. Grünig, CH-3065 Bolligen

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

Redaktionsschluss für Nr. 1/2000:
Clôture de rédaction du no. 1/2000:
15. Januar 2000 / 15 janvier 2000
Erscheinungsdatum: ca. Woche 8
Date de parution: env. semaine 8

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

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

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

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

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

Inhalt / Sommaire

Wichtige Adressen	2
Agenda (Termine 2000)	4
DFB-NEWS Nr. 25	5
Aus dem Zentralvorstand	12
Dies und das ... ein Querschnitt	14
Bahnen und Berge	22
Über die Furka	24
Eine Woche im Kiosk Gletsch	27
Gaststätten und Hotels	30
Die ersten in Gletsch	31-34
Wir suchen ...	35
Churer Werkstatt-Echo	36
Koordinationsstelle Bau, Furka 2000	41
Bausaison 2000 - Anmeldungen	43
Sektionsnachrichten / Anmeldungen	44
Les premiers à Gletsch	54-57
NEWS 24 du DFB SA	58
NEWS 25 du DFB SA	62
Section Romande	68

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

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

Zum Titelbild / Photo de la couverture:

Die am 9./10. Nov. 99 in Realp eingebaute Verbindungsweiche Foto: Beat Moser

Auch Ihr gutes Foto könnte auf der Titelseite stehen !

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

Sitzungen (provisorisch)

- 15.01.00 Sa 1/00 Zentralvorstand
- 04.03.00 Sa 2/00 Zentralvorstand
- 18.03.00 Sa GV Zentralverein VFB
- 08.04.00 Sa 1/00 Treffen in Darmstadt-Kranichstein
- 29.04.00 Sa 1/00 Präsidentensitzung
- 20.05.00 Sa 3/00 Zentralvorstand
- 25.06.00 So 4/00 Zentralvorstand
- 19.08.00 Sa Trippel-Treffen AG/ZV/SK/RG
- 20.08.00 So 5/00 Zentralvorstand
- 21.10.00 Sa 2/00 Präsidentensitzung
- 04.11.00 Sa 6/00 Zentralvorstand
- 18.11.00 Sa 2/00 Treffen in Darmstadt-Kranichstein
- 09.12.00 Sa 7/00 Zentralvorstand (Reservedatum)

Generalversammlungen (provisorische Angaben *)

- 17.03.00 Fr Sektion Innerschweiz, Rest. Eisenbahn, Arth-Goldau 20.00 Uhr
 - 07.03.00 Di Sektion Zürich, Kunsthaus, Zürich 19.00 Uhr
 - 10.03.00 Ve Section Romande, l'hôtel de la Navigation, Lausanne-Ouchy 20.00 H
 - 07.04.00 Fr Sektion Bern, Restaurant Tiefenau, Worblaufen (15. HV) 20.00 Uhr
 - 07.04.00 Fr Sektion Aarau, Restaurant Dietiker, Suhr 19.30 Uhr
 - 11.04.00 Di Sektion Solothurn, Restaurant Brauerei, Oensingen 20.00 Uhr
 - 26.02.00* Sa Sektionen Gotthard, Hotel Frohsinn Erstfeld _____ Uhr
 - 04.03.00* Sa Sektion Ostschweiz, Ort / Zeit noch nicht bestimmt _____ Uhr
 - April 2000* Sektion Nordwestschweiz, Ort / Zeit noch nicht bestimmt _____ Uhr
- Sektionen Graubünden und Wallis, Datum / Ort / Zeit noch nicht bestimmt!

Fahrsaison 2000

- 14.-16. 07. 00 Eröffnung Dampf-Saison 2000 **Spezial-Fahrten** Realp / Gletsch
- 24.07.-17.08. Hochsaison mit täglichen Fahrten DFB (4 Wochen) Realp / Gletsch
- 08.10.00 So Ende Dampf-Saison 2000 Realp / Gletsch

Ausstellungen und Messen mit unserer Beteiligung

- 27.11 - 5.12.99 München Messegel. «Heim- + Handwerk» Intern. Modellbauausstellung
- 11.03.00 ab 15.00 Uhr Filmmacht Depot Biel, Bahn-Shuttle HBf-Depot, Sektion Bern
- 30.08. - 04.09.2000 Sektion Zürich, ZOM 2000
- Okt. 2000 Eisenbahn-Modellbautage VHS Luzern Sektion Innerschweiz

Geschäftsleitung

Hurra, wir sind in Gletsch!

Bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke konnte am Donnerstag, 30. September 1999 ein weiterer Meilenstein auf dem langen Weg zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke gefeiert werden. An diesem Tag erreichte der erste, mit einer Dampflokomotive beförderte Bauzug von Realp her den Rhonegletscher und die Hotelsiedlung Gletsch. Mit der Inbetriebnahme des Schienenabschnittes nach Gletsch im Jahr 2000 kann die touristische Bedeutung der Bergstrecke durch den Anschluss an die Passstrassen Grimsel und Furka beachtlich gesteigert werden. Die Reisenden können dann den Rhonegletscher und die gleichnamige Flussquelle wieder vom Zug aus bewundern. Die Region Furka wird mit einer nostalgischen Attraktion von nationaler Bedeutung erheblich aufgewertet.

Am 14. und 15. Juli 2000 findet im Raum Gletsch / Oberwald ein Volksfest für Jung und Alt statt. Alle sind herzlich eingeladen, an diesem Fest teilzunehmen.

Der Verwaltungsrat hat an seiner letzten Sitzung die Führung der Geschäftsleitung neu geregelt; in Fortsetzung der bisherigen Interimslösung werden Herr Josef Albisser als Geschäftsführer sowie Herr Walter Willi als Stellvertreter der Geschäftsleitung vorsehen. Des Weiteren hat sich der Verwaltungsrat intern die Zuständigkeiten / Aufgaben neu zugewiesen, um mit weniger Sitzungen mehr Effizienz zu erreichen.

Trotz teils sehr grossen Schneemengen konnte unser Fahrplanbetrieb am 19. Juni 1999 rechtzeitig aufgenommen werden. Auf der Walliserseite musste beim Tunnelportal Muttbach viel Lawinenschnee beseitigt werden. Dies bewirkte eine Verzögerung des

Fahrplan 2000		Realp DFB - Furka - Gletsch DFB	
Tägliche Fahrten vom 24. Juli bis 17. August 2000			
Freitag, Samstag und Sonntag vom 18. August bis 8. Oktober 2000			
Zuganschlüsse der Furka-Oberalp-Bahn nach Realp auf Anfrage.			
Realp DFB	ab	09.40	Nur für Reisende Gletsch-Muttbach-Gletsch
Furka DFB	an	10.30	
Furka DFB	ab	10.50	1 13.20
Muttbach-Belvédère	ab	11.25	
Gletsch DFB	an	11.25	
Gletsch DFB	ab	1 12.40	14.30
Muttbach-Belvédère	an	13.05	
Furka DFB	an	15.05	
Furka DFB	ab	Nur für Reisende Gletsch-Muttbach-Gletsch	15.20
Realp DFB	an	16.00	

Über Bedingungen für Sonderzüge ausserhalb des Fahrplanes informieren wir Sie gerne auf Anfrage.

Zeichenerklärung:
1 Zusteigen in Muttbach-Belvédère nicht möglich. Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt Gletsch - Muttbach-Belvédère - Gletsch notwendig.

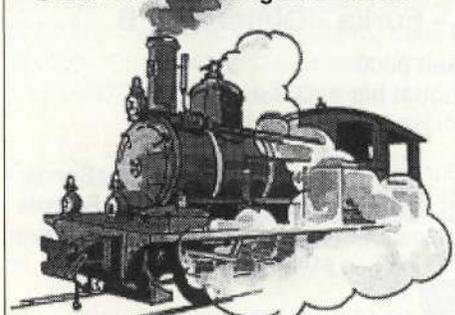
Bauprogrammes um ca. 4 Wochen. Das Baubudget musste aus finanziellen Gründen gekürzt werden. Mit Ausnahme der Arbeiten im Scheiteltunnel konnten die Arbeiten zu ca. 90 % für die Betriebsaufnahme nach Gletsch im Jahr 2000 fertiggestellt werden. Im Scheiteltunnel werden im kommenden Jahr noch einige Arbeiten auszuführen sein.

Für die Sitzungen der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates suchen wir einen Protokollführer. Interessenten melden sich bitte im Sekretariat der Dampfbahn Furka-Bergstrecke unter der Telefon-Nummer 027 / 973 33 75

OK Gletsch 2000

An der OK-Sitzung in Realp im September 1999 wurde in Anwesenheit der Herren Peter Schwaller (VR-Präsident) und Josef Albisser (GL-Leitung) das Grundkonzept der Betriebsaufnahme Gletsch 2000 mit den zugehörigen offiziellen Festaktivitäten beschlossen.

OK Wiedereröffnung DFB Gletsch



Abteilung Finanzen

Die Betriebseinnahmen 99 im Fahrbetrieb erreichten nicht die vorgesehenen Ziele, einerseits bedingt durch die Betriebsunterbrüche, infolge Ausfall unserer Dampflok sowie anderen äusseren Einflüssen, wie Stornierungen und staubedingten Anreisbehinderungen am Gotthard.

Jahr	Betriebstage	Reisezüge	Fahrgäste gesamt
1993	36	288	16'973
1994	63	478	25'440
1995	71	472	24'392
1996	74	482	28'491
1997	71	468	36'791
1998	71	472	25'893
1999	71	443	31'862

Die Zeichnung der Aktienkapitalerhöhung 1999 hat Ende September einen Stand von CHF 371'000.– (62 %) erreicht.

Falls eine Erhöhung des Aktienkapitals auf CHF 600'000.– nicht erreicht wird, können die noch geplanten Arbeiten bis zur Eröffnung des Betriebes «Gletsch 2000» nicht rechtzeitig abgeschlossen werden.

Für die noch unabdingbaren Bauarbeiten 1999/2000, vor allem des Scheiteltunnels / Tunnelbauwerk, der Gleisanlagen im Bahnhof Gletsch und der begonnenen Wiederaufarbeitung der Dampflok FO 4 ist das Erreichen der vorgesehenen Kapitalerhöhung zwingend notwendig. Im Jahr 2000 ist demzufolge eine weitere Kapitalaufstockung vorzunehmen. Als Bildsujet für die neuen Aktien wird das Bild vom Produkt «Die ersten in Gletsch» verwendet.

Die noch vom VR zu beschliessende Kapitalerhöhung von CHF 900'000.– wird mit einer Nennwert-Aktie zu CHF 300.– zur Zeichnung aufgelegt.

Es braucht aber weiterhin noch viel Einsatz / Werbung & GoodWill unserer Freunde, Aktionäre und Mitglieder zur Gewinnung weiterer gleichgesinnter Mitmacher, Neuaktionäre, Gönner / Sponsoren, welche mit ihrer Hilfe dazu beitragen, unser Ziel, die Aufnahme des Fahrplanbetriebes nach

Gletsch im Jahre 2000, zu erreichen. Aufgrund des Briefes «Vision Gletsch 2000» sind bis anhin rund CHF 180'000.– an Spenden einbezahlt worden, was uns bereits 1998, wie auch im laufenden Jahr 1999 bei der Bereitstellung der notwendigen Bauinfrastruktur, wie auch zur Weiterführung der Bauarbeiten sehr willkommen war und auch weiter sein wird. All unseren Spendern sei nochmals bestens gedankt.

Für die Finanzierung der Verbindungsweiche DFB / FO in Realp, die am 9./10. November 1999 eingebaut wurde, sind bereits CHF 85'000.– einbezahlt worden.



Letzter Kletterweicheneinsatz in Realp...

Die im Spätsommer 1998 begonnene Sammlung zur Wiederinstandsetzung der FO-Dampflok HG 3/4 Nr. 4 und dem dazu gehörenden Oldtimer-Wagen CF 271 (ex C202) in der Werkstätte Chur hat inzwischen einen Kontostand von CHF 85'400.– erreicht.

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

Abteilung Bau

Die Bauarbeiten an der Bergstrecke 1999 sind mit dem Abschluss der Wintermassnahmen in der Woche 41 eingestellt worden. Das Bauprogramm 1999 mit dem Bauziel Gletsch 2000 ist nicht im geplanten Umfang erreicht worden. Mehrere Umstände führten zu diesem Rückstand:

- Verspäteter Baubeginn aufgrund extremer Schneelage im Bereich Muttbach-Gletsch
- Fehlende Samstagseinsätze von Baugruppen (nur einzelne Personen)
- Einstellung des VFAM-Projektes (mangels Erwerblosler) im Baubereich im Vorlauf des Sommers 1999

Trotz diesen schlechten Rahmenbedingungen sind einige bedeutende Fortschritte erzielt worden. Nachfolgend sind die wichtigsten Arbeiten, welche 1999 im Abschnitt Gletsch-Muttbach-Furka abgeschlossen (oder fast abgeschlossen) sind, aufgeführt:

Scheiteltunnel:

- Geleiseumbau Abschnitt Ost und West
- Systematischer Unterhalt Geleiseabschnitt Mitte
- Fugensanierung / Ausbesserung Tunnelmauerwerk TM 0 - TM 200
- Fertigstellung Kabeltrasse

Gletsch-Muttbach:

- Umbau Weichen Muttbach (3 Stück)
- Montage Stellvorrichtungen Weichen 21, 22 und 23
- Schotterersatz (ca. 200 m³ von insgesamt 500 m³)
- Schotterauffuhr (ca. 1000 Tonnen)
- Stopfen und richten Geleise
- Sanierung Längsentwässerung (ca. 300 m³ von 1000 m³)
- Räumungsarbeiten (Steine, altes Oberbaumaterial)
- Ergänzung und Fertigstellung Kabeltrasse

Gletsch:

- Weitergehende Fertigstellung der Geleiseanlage
- Bau von Infrastrukturen (Kabeltrasse etc.)

Diese umfangreichen Arbeiten konnten nur dank grossem Einsatz der DFB-Mitarbeiter und vielen Helfern aus den Baugruppen ausgeführt werden. Nebst dem unermüdlischen Einsatz von motivierten Mitarbeitern war das Jahr 1999 auch durch ein sehr kameradschaftliches Klima geprägt.

An dieser Stelle bedanken wir uns bei allen Helferinnen und Helfern für den geleisteten Arbeits-Einsatz herzlich!

Die grossen Rückstände bei der Fertigstellung des Streckenabschnittes Gletsch-Muttbach-Furka zur Eröffnung im Jahr 2000 bedingen einen sehr effizienten Einsatz im nächsten Jahr während den Monaten Mai bis Juli. Zur Erreichung dieses Zieles sind folgende Rahmenbedingungen notwendig:

- Optimale Vorbereitung der Arbeiten während der Wintermonaten (Bereitstellung der technischen Mittel wie Bauzug, Werkzeuge und Maschinen)
- Rechtzeitige Sicherung der Finanzmittel
- Verpflichtung der notwendigen Spezialisten (samt Geräten)
- Koordination aller noch notwendigen Arbeiten (Prioritäten setzen)
- Vollständiger Einsatz der notwendigen Baugruppen

Die Arbeiten zur Vorbereitung des gedrängten Bauprogrammes 2000 beginnen bereits jetzt. Wir sind darauf angewiesen, dass freiwillige Helfer auch im Winterhalbjahr zur Verfügung stehen.

**! Ziele 1999 erreicht !
Gletsch + Verbindungsweiche.
Weiter so !**

Abteilung Infrastruktur & Logistik

Der diesjährige Betrieb im Küchen- und Kantinenbereich Realp durch DFB-Fachpersonal hat sich bewährt und wird von unseren Mitarbeiter/Innen geschätzt. Leider konnte nicht immer genügend Hilfspersonal vom VFAM eingesetzt werden. Für den Winterbetrieb 1999 / 2000 anlässlich der anstehenden Revisionen bzw. Reparaturen an Dampflok wie auch an der Diesellok HGM kann eine befriedigende Lösung für die Verpflegung angeboten werden.

Abteilung ZfW

Im kommenden Winter müssen an beiden Dampflokomotiven HG 3/4 Nr. 1 und Nr. 9 nebst den jährlichen Unterhaltsarbeiten die Achslager revidiert werden. Zudem sind an der Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 9 die am 5. August 99 eingetretenen Schäden am Zahnradtriebwerk zu beheben. Weil für diese Arbeiten keine mit einem Kran ausgerüstete Halle gefunden werden konnte, wird nun in die Remise in Realp ein Kran eingebaut. Anschliessend kann an den Dampflokomotiven mit den auszuführenden Arbeiten begonnen werden. Für die Revision der Diesellok HGM wird infolge Platzmangel innerhalb der Remise Realp ein gedeckter Standplatz im Urserental gesucht.

Gemäss Gesprächen mit der Furka-Oberalp-Bahn werden nach dem Einbau der Verbindungsweiche in Realp die Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» und einige Personenwagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Realp zur Überwinterung nach Brig, in das von der Furka-Oberalp-Bahn nicht verwendete Depot- und Werkstattgebäude überführt (11.11.99). Dort werden an der Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» noch die Fertigstellungsarbeiten ausgeführt. Ebenfalls können dort die notwendigen Unterhaltsarbeiten an unseren Personenwagen für die kommende Betriebsaison 2000 vorgenommen werden.

Abteilung Betrieb & Marketing

Am Samstag 19. Juni 99 konnte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke um 09.50 Uhr pünktlich die achte Betriebsaison aufnehmen.

Bis am Donnerstag 5. August 99 verlief die Betriebsaison reibungslos, dank der Mithilfe aller Abteilungen. Am frühen Morgen jedoch stellte man bei den Dampflokomotiven HG 3/4 Nr. 9 und Nr. 1 einen erheblichen Schaden / Mangel fest. Aus diesem Grunde fielen an diesem Tag sämtliche Dampfzüge zwischen Realp und Furka aus.

Die Mitarbeiter/Innen DFB leisteten am selben Tag grossartige Arbeit. Die Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 konnte noch am gleichen Abend wieder fahrtüchtig gemacht werden.

den. Die Schäden an der zweiten Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 9 waren gravierender. Deshalb konnte diese Dampflok während der restlichen Betriebsaison nicht mehr eingesetzt werden und die DFB verkehrte ab dem 6. August 99 nach einem Spezialfahrplan. Am Samstag 4. September 99 wurde wieder ein Lokdefekt an der Dampflok HG 3/4 Nr. 1 entdeckt und die Lok musste für zwei Tage ausser Betrieb gesetzt werden.

Der fahrplanmässige Zugsverkehr musste deshalb am Samstag 4. und Sonntag 5. September 99 nochmals ausfallen. Dank dem grossartigen Einsatz aller Beteiligten war die Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 am nächsten Wochenende wieder fahrtüchtig und der Zugsverkehr der DFB konnte nach Spezialfahrplan wieder aufgenommen werden.

Nachfolgend ein kleiner Überblick über die wichtigsten Daten der Wiederinbetriebnahme der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Realp nach Gletsch:

30. Juli 1998	Erster Bauzug in Gletsch (Wallis) Feier Geleiszusammenschluss Realp (Uri) - Gletsch (Wallis)
30. Sept. 1999	Erster Bau-Dampfzug in Gletsch (Wallis)
14. Juli 2000	Offizielle Eröffnung der Strecke Realp-Gletsch (Wallis) Bankett im Hôtel Glacier du Rhône, Gletsch
14./15. Juli 2000	Eröffnungsfeierlichkeiten mit Attraktionen auf Schiene / Strasse für Jung und Alt in der Region Oberwald / Gletsch
14. bis 16. Juli 2000	Event «Die ersten in Gletsch» Sechs Sonderzüge für Gäste mit numerierter Urkunde und Erinnerungsgeschenk
17. bis 23. Juli 2000	Gruppen-Sonderzüge für Reiseveranstalter (Charterzüge) Alle Gäste erhalten ein Souvenir und ein Erinnerungsgeschenk
24. Juli 2000	Aufnahme des fahrplanmässigen Betriebes Realp-Gletsch Täglich eine Hin- und Rückfahrt Realp-Gletsch, sowie eine tägliche Hin- und Rückfahrt Gletsch-Muttbach/Belvédère Tägliche Fahrten vom 24. Juli bis 17. August sowie Freitag, Samstag und Sonntag vom 18. August bis 8. Oktober
8. Okt. 2000	Letzter Betriebstag, anschliessend Saisonschluss

Wer mit den ersten Sonderzügen in Gletsch / Wallis eintreffen möchte, sollte baldmöglichst das Prospekt «Die ersten in Gletsch» bestellen. Die Aktion ist auf die drei Eröffnungstage vom 14. bis 16. Juli 2000 begrenzt.

Der Fahrplan 2000, die Preisliste 2000, das Informations-Handbuch für Gruppenreisen 2000 und das Prospekt «Die ersten in Gletsch» können über folgende Adresse bezogen werden:

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Reisedienst, Postfach 35
CH-3999 Oberwald / Wallis**

Telefon 027 / 973 33 73 Fax 027 / 973 33 74

Für das Jahr 2000 sind weitere interessante Produkte geplant

- Die Eröffnung der Furka-Bergstrecke von Realp nach Gletsch oder umgekehrt, wird die Kombination interessanter Reiseangebote ermöglichen.
 - Attraktives «Rundfahrt-Billet» mit Alpen- Reisepost und Furka-Oberalp-Bahn
 - «Mit Volldampf zum Rhonegletscher»: Dampfbahnfahrt + Rhonegletscher-Überquerung mit Übernachtung im Berghotel Belvédère sowie weitere naturnahe Bergwanderungen
 - Mögliche Kombinationen mit Pässefahrten im Postauto, mit Glacier-Express (Davos / St. Moritz-Chur-Zermatt), mit Nostalgie-Reisen im Salonwagen des neuen «Alpine Classic» (St. Moritz-Zermatt) sowie mit einer unvergesslichen Erlebnisfahrt «Swiss Romantic Tour» (Grindelwald- Bus- Grosse Scheidegg- Meiringen- Grimselpass- Gletsch (fakultative Fahrt mit der Dampfbahn Furka- Bergstrecke) Oberwald- Bahn- Zermatt).
- Am 10. September 1999 fuhr der Alpine-Classic mit Eingeladenen aus Presse und Medien von Disentis nach Zermatt. Der Alpine-Classic soll im nächsten Jahr von St. Moritz nach Zermatt und umgekehrt verkehren.

Medien / PR-Artikel

Während den Sommermonaten ist die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke in diversen Zeitungen und Zeitschriften in der Schweiz, Deutschland, Holland und Italien erschienen. Sehr erfreulich war auch die Medienorientierung vom Donnerstag, 30. September 1999, wo zahlreiche Journalisten, TV-Anstalten, Fotografen und Freunde der DFB dabei waren, als der erste Dampfzug in Gletsch einfuhr. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke sandte an mehr als 40 interessierte Journalisten eine Pressedokumentation. Im weiteren konnte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke auf der Fahrt von Andermatt nach Brig im Alpine-Classic an die eingeladenen Journalisten die Dokumentation der Dampfbahn Furka-Bergstrecke inkl. unseren Angeboten für das Jahr 2000 abgeben.

Am 14. / 15. Juli 2000 findet im Raum Gletsch und Oberwald ein Volksfest für Jung und Alt statt. Es sind alle herzlich eingeladen, an diesem Fest teilzunehmen!

Um die Schneeräumungsarbeiten zu dokumentieren, waren TV-Team's aus Holland, Deutschland und Tele Bärn bei der DFB zu Gast. Im weiteren besuchten uns im Monat Juni ein TV-Team aus dem Kanton Aargau, Deutschland und das TV-Team TSR. Im Monat Juli / August / September kamen weitere TV-Stationen wie DEST1, Südwestrundfunk und einzelne Radio-Stationen zur DFB, um über die Dampfbahn einen Beitrag zu realisieren.

Ende Juni 99 ist die neue Reise-Beschreibung (bisher Gäste-Information) erschienen, welche zum Preise von CHF 5.- verkauft wird. Die neue Reise-Beschreibung hat ein

Format von 21 x 12 cm und umfasst 16 Seiten. Die Reise-Beschreibung soll einen kleinen Einblick über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und die Region vermitteln.

Souvenir-Handel (Souvenir-Shop)

Neu kann bestellt oder bezogen werden bei:

**Souvenir-Handel
Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Postfach 49, CH-3428 Wiler**

Tip 1 Aktueller Nachtrag!

Die beliebten grossformatigen Hefte 1-14 (Autor Hofmann) sind mit 4-seitigen aktuellen Nachträgen zum gleichen Preis von je CHF 8.- sofort beziehbar.

Heft 9: «Station Muttbach Belvédère»
«*Neue Station Muttbach-Belvédère*»

Heft 10: «Muttbach Unterführung»
«*Bahnübergang Furkastrasse*»

Heft 11: «Die Bahnanlage Gletsch»
«*Die neue Bahnanlage Gletsch*»

Umfrage über e-mail Adressen

Wir wollen und müssen die modernen, schnellen Techniken der Zukunft nutzen. Melden Sie uns ihre e-mail-Adresse (Sekretariat VFB, Postfach 20, 3428 Wiler). Wir sammeln diese und schalten sie auf, bzw. sie kann bei uns schriftlich angefordert werden. Ein an Sie adressierter, fran-

Tip 2 Bild-CD-ROM

Eine Bild-CD-ROM unter dem Titel «**Schweizer Dampfbahn-Bilder, Ausgabe DFB 1999**» für CHF 23.- und DM 28.- Alle Bilder wurden als TIFF-Dateien abgespeichert.

Tip 3 neues Buch über die Furka!

Ebenfalls über den Souvenir-Handel ist das neue Buch

«Dampfbahn Furka-Bergstrecke – Abenteuer Furka»

zu bestellen, welches ab Mitte Juli 2000 erhältlich ist! Das Buch kann bis zum 31. Dezember 1999 zum Subskriptionspreis von CHF 42.- bestellt werden.

Tip 4 neues Kinder-Buch! Globis Abenteuer Tipps 2;

Reise an die Furka, mit 42 abenteuerlichen Reisen durch die Schweiz mit Bahn, Schiff und Postauto. Art. Nr. S 2093 dt CHF 22.- Art. Nr. S 2094 fr CHF 22.- (Les belles balades de Globi)



kierter Briefumschlag genügt!
Stichwort = e-mail!

Immer Mitte Monat aktualisiert.
Deutschland und Holland melden / beziehen die e-mail-Adressen an/von Claudia Fränsing (Adresse siehe Seite 2)
Immer e-mail- + Post-Adresse! + Tel/Fax

e-mail Adresse

Termine für das Mitteilungsblatt 2000 (KW = Kalenderwoche)

Nummer	Red.-Schluss	in Druckerei	Verpackung Post	Post Zustellung
1/2000	Sa 15.01.	KW 06 Mo 07.02	KW 07 Mo 14.02	KW 08 ab Mo 21.02
2/2000	Sa 15.04.	KW 19 Mo 08.05	KW 20 Mo 15.05	KW 21 ab Mo 22.05
3/2000	Sa 15.07.	KW 32 Mo 07.08	KW 33 Mo 14.08	KW 34 ab Mo 21.08
4/2000	Sa 14.10.	KW 45 Mo 06.11	KW 46 Mo 13.11	KW 47 ab Mo 20.11

Die Redaktions-Termine sind für alle Eingaben verbindlich. Umfangreiche Beiträge sind der Redaktion vorzumelden!

Aus dem Zentralvorstand

Die von Mirjam Maurer gekonnt geleitete Präsidentenkonferenz vom 23.10.99 in Olten besuchten mit Ausnahme der Sektion Wallis alle Schweizer Sektionen. Im ZV waren entschuldigt die HH. François Martin, Christopher Carlyle und Heinz Haueter. Das Treffen bereicherten mit interessanten Voten und Vorträgen die DFB-Vertreter Hr. Dr. Schwaller VR-Präsident, mit Themen «Plattform Gletsch 2000 / Vision Oberwald 2006 / Auftritt gegen aussen / Kommunikation / Personal als unsere Gäste behandeln»; Hr. Ruedi Willi «Marketing-Konzeption»; Pascal Zenklusen, Betriebsleiter DFB «Rückblick / Ausblick der Betriebssaison 99/2000 und Josef Albisser als Ansprechpartner der Geschäftsleitung DFB erläuterte allgemeine Fragen sowie Themen zum Rollmaterial und Werkstätten. Die Äusserungen der DFB-Delegation sind Verheissungsvoll und lassen für die Zukunft zusammen mit dem ZV und seinen Sektionen, den Aktionären, den Partnern und Unternehmen sowie der touristischen Regionen gute Markt-Chancen erwarten mit dem neuen Zielpunkt «Gletsch». Neu ist die Tatsache, dass heute vermehrt die Partner an die DFB herantreten und eine Zusammenarbeit wünschen!

Mit der Vorstellung und Abgabe des «DFB-Verkaufshandbuch» ist ein umfangreiches Basisdokument erarbeitet worden. Dieses mit 2 CD und vielen nützlichen Angaben der DFB, der Furka-Bergstrecke und den Partner-Organisationen bestückten Ordner ist ein Nachschlagewerk und wird nach Bedarf erweitert und ergänzt. Die Sektionen und Leute mit PR- / Reise- / und Tourismusaufgaben sind gebeten, ein Exemplar anzufordern bei: Betrieb und Marketing, Postfach 35, 3999 Oberwald.

Themen Sektionen / ZV

Die angesprochenen Themen und vorgebrachten Mängel/Rügen durch die Sektionen betrafen z.B. Kasse / Mitgliederdienst, Aktienhandel, Anteil Mitgliederbeiträge, freiwilliger Schneesäubebbeitrag, verspätetes erscheinen Mitteilungsblatt 3/99. Die dadurch entstandenen Probleme in einzelnen Sektionen äusserten sich in den teils emotionalen, heftigen Voten. Dem ZV waren diese Probleme bekannt und er leitete Massnahmen ein. Weil aber alle Arbeiten über die Person Christopher Carlyle führten, und dieser die geforderten Leistungen im verlangten Zeitraum nicht erbringen konnte (neuer Job mit Auslandsaufenthalt), entstand dadurch auch ein Vertrauensbruch gegenüber dem ZV. Der ZV-Kassier hat die Demission per GV 2000 eingereicht. Die getroffenen Massnahmen sehen folgende Lösungen vor durch Aufteilung in autonome Arbeitscenter:

1. **Mitglieder-Adressendienst**
[erfassen Neumitglieder / Begrüssung], [Mitglieder-Mutationen], [Adressen-Etiketten-Service].
2. **Rechnungswesen**
[Mitglieder-Zentralinkasso, Kasse, Buchhaltung, Abschluss, Budget].
3. **Auskünfte Sekretariat ZV**
[Anfragen / Mitteilungen / Informationen / Rügen – beantworten der Briefe] [Bestellungen Prospekte – zustellen]
4. **Aktienhandel** (im Auftrag DFB)
[Kauf / Verkauf / Mutationen - Schriftverkehr, Zuweisung, Liste / Abrechnung].
5. **News / Termine**
[Briefkasten / Events / Daten] rollender Kalender über alle Aktionen / Ziele / Anlässe / Einsätze / Materialangebote / Personaleinsatzbörse / Bauvorhaben / e-mail / Adressen / Auskünfte.

Mit verschiedenen neuen Kräften steht der ZV in Verhandlung. Lösungsansätze zeichnen sich ab. Weitere Bewerbungen (mit PC) aus den Sektionen nehmen wir gerne entgegen!

Reorganisations-Ziel: Briefbeantwortung (Vorbescheid) in 10 Arbeitstagen (10AT), Begrüssung der neuen Mitglieder / Aktionäre (15AT).

Auch gelangte man zur Auffassung, die Mitarbeiter im ZV / in den Sektionen und den Organen der DFB AG sollten die neuen Kommunikationsmittel wie **e-mail** konsequent nutzen und wo sinnvoll, bald neu eingeführt werden!

Gefordert wurde auch ein Ombudsmann/Frau. Diese Ventilfunktion sollten die ZV-Mitglieder mit ihren «Gotte- / Götti-Funktionen» gegenüber den Sektionen übernommen haben. Dies bedingt aber auch eine bessere Information von «unten» (z.B. melden der Vorstandssitzungs-Termine).

Der Zentralvorstand ist jederzeit bereit, mit allen Sektionen / Gruppen / Organisationen sachlich und fair über die Sie betreffenden Probleme zu verhandeln und Lösungen in gegenseitiger Absprache und Mithilfe zu erarbeiten. Als oberstes Ziel ist und bleibt aber die «Furka-Bergstrecke».

Der Zentralvorstand bedauert die entstandenen Mängel und Fehlleistungen. Er ist immer willens, diese rasch mit geeigneten Partnern zu lösen und an der GV 2000 eine neue, schlagkräftige «Mannschaft» vorzustellen.

Der ganze Zentralvorstand ist sich der Verantwortung bewusst und bittet die betroffenen Sektionen um Nachsicht. Er erwartet aber auch für die Problemlösung der Zukunft eine personell verstärkte Mitarbeit aus den Kreisen der Sektionen.

All jenen, die in letzter Zeit Mitglieder und Aktionäre für die Furka-Bergstrecke geworden haben, möchten wir für die gezeigte Geduld danken.

Der Zentralvorstand wird dafür sorgen,

dass alle Neumitglieder und Aktionäre in nächster Zeit Post erhalten werden und niemand vergessen wird!

Weitere Geschäfte:

- **Infobus:** dieser wurde endgültig an ein Vereinsmitglied verkauft. Wird in der Region Uri / Gotthard als «Bar-Bus» an Fasnacht und anderen Festen eingesetzt.
- **Pflichtenheft Sektionen / Statuten-Vereinbarung:** Der Entwurf des Pflichtenhefts und die Vereinbarung zur Ablösung eigener Sektionsstatuten ist erläutert und an die Anwesenden abgegeben worden. In den Sektionen soll der Textinhalt bearbeitet und verfeinert werden. Termin bis Ende Jahr.
- **Mitteilungsblatt-Umfrage:** 77 Rückmeldungen. Fazit: einhellig 4 Ausgaben beibehalten, Grundtenor: weiter so.

Wir stehen an der Schwelle zum neuen Jahrtausend! Wir stehen auch vor dem Erreichen des jahrelang beharrlich verfolgten Ziels «Gletsch»! Jetzt stehen wir zusammen und wagen den Schritt gemeinsam ins dritte Jahrtausend!

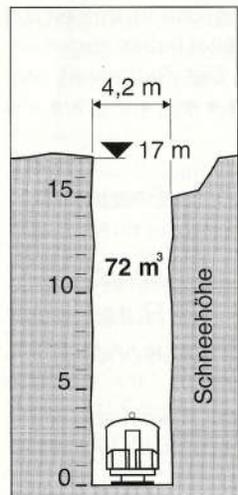
All den Menschen, welche in den vergangenen langen 18 Jahren an das Projekt «Furka-Bergstrecke» geglaubt, unterstützt und aktiv dafür gearbeitet haben sagen wir schlicht: Danke! *Der Zentralvorstand*

•••••
•
•
• *Wir wünschen allen Freunden,*
• *ein frohes,*
• *gesegnetes Weihnachtsfest*
• *und einen guten Rutsch*
• *ins neue Jahrtausend!*
•
•
• *DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG*
• *Verein Furka-Bergstrecke VFB*
•••••

Texte Peter Grünig nach Schilderungen und Bildern von Emil Halter

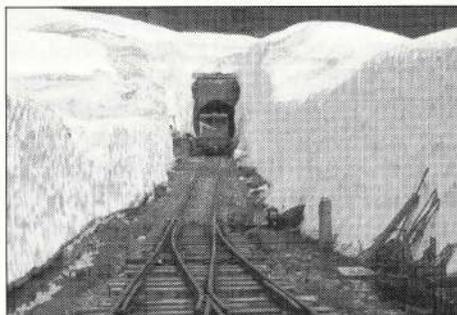
Schneeräumung

Der Jahrhundertschnee hinterliess glücklicherweise keine gravierenden Beschädigungen an den Bahnanlagen. Einzig die Steffenbachbrücke hatte durch Schneedruck etwas «abgekriegt» und einige Tunnel Tore gingen «in Brüche». Nachteilig waren aber die enormen Schneemengen für die Baugruppen, welche ihre Arbeitsplätze zuerst vom Schnee befreien mussten. Unvorstellbare Verhältnisse für nicht Beteiligte haben die Teams bei der Schneeräumung zur Station Furka vom 9. Mai bis 5. Juni vorgefunden. Nach einem Bericht von Ernst Meier, altbewährter Schneeräumer, lag zwischen den Tunneln 2 und 3 (Senntumstafel) der Schnee im Lawinenkegel 17 m hoch. Bei einer Fahrzeugbreite von 2,7 m und seitlichem Freiraum von je 75 cm errechnet sich pro Laufmeter Trasse ein Volumen von 72 m³ Schnee, welcher entfernt werden musste.



Die Grafik zeigt das Verhältnis Fahrzeug / Schneemasse. Für den Betrieb der Maschinen (Diesellok 420 PS / Schneeschleuder 180 PS, Peterschneefräse 2x 120 PS, Schillerschneefräse 1600 VW-Motor und Raupenbagger) mussten täglich zwischen 300 und 400 Liter Treibstoff bereit gestellt werden (entspricht 2 Fass).

Dieser Mehraufwand von Maschinen (auch Reparaturen), Betriebsstoffen und Personal (Unterkunft / Verpflegung) hat sich auch finanziell stark ausgewirkt. Der Aufruf an die Sektionen, einen «Fünfliber» (Fr. 5.–) pro Mitglied für die ausserordentlichen Schneeräumungen zu spenden, hat den erfreulichen Betrag von Fr. 22'000.– ergeben. Auch einzelne private Spenden konnten registriert werden. An dieser Stelle allen ein Dankeschön für das Verständnis und die Grosszügigkeit. Die reinen Kosten zur Schneeräumung (ohne Reparaturen der eingesetzten Maschinen) erreichten für 1999 die Summe von CHF 35'000.–. Das Jahr hat uns Menschen klar gemacht, dass die Natur immer stärker sein wird.



Schneewände soweit das Auge reicht. Für die Baugruppen ein zusätzliches Handicap. Muttbach anfangs Juli 99.

Bauwoche Muttbach 5.-10. Juli 99

Zusammen bestritten die Sektionen Nordrhein Westfalen und Zürich die BW 27 mit Arbeiten im Bereich Muttbach. Erschwerend waren die noch enormen Schneemassen (bis 8m). Die seitlichen Bauplätze lagen im Schnee vergraben. Die Arbeitsschritte mussten genau überlegt werden, wollte man nicht vorgängig Unmengen von Altschnee wegschaufeln. Die Bauplätze

blieben durch die Schneeschmelze auch immer «wässerig». Aufgabe und Ziel war der Austausch von drei aufgearbeiteten Weichen mit den entsprechenden Anschlussarbeiten (Leitungen / Schächte). Wesentlich zum Erfolg beigetragen hat die kompetente Führung durch Manfred Willi und die drei Gleisbauspezialisten der Firma Vanoli.



Auswechseln der alten Weichen in Muttbach anfangs Juli 99.

2 Wasserkrane für Gletsch

Am 9. Juni 99 konnten Mitglieder der Sektion ZH in Koblenz und in Stein-Säckingen (an der Bahnlinie Basel-Schaffhausen) 2 nostalgische Wasserkrane für die neue Station DFB Gletsch demontieren und abholen. Die Wasserkrane sind in ihrer Bauart leicht unterschiedlich. Der eine hat im Gegensatz zum Andern ein gusseisernes Ausflussrohr. Der Schwenkbereich des Ausflussrohrs und das Wasserventil wird jeweils mit grossen Guss-Handrädern ein- bzw. abgestellt. Ein Standrohr weist zwei grössere Längsrisse auf, die geschweisst werden müssen.

Jeweils mit einem SBB-Kran sind die Wasserspender am ehemaligen Standort sorgfältig demontiert und mit dem DFB-Lkw nach Altdorf bzw. weiter nach Realp transportiert worden. Für Spesen, «Trinkgelder» und Freifahrkarten entstanden Kosten von Fr. 225.– für die beiden Wasserkrane. Vorgesehen ist eine totale Zerlegung, das Reinigen der verschiedenen Flansch- und

drehbaren Lagerflächen. Das Sandstrahlen und aufbringen eines 2-Komponentenschutzanstrich ist inzwischen bereits in Realp erfolgt. Zugleich müssen in Gletsch die Schächte, Wasserzuleitungen, Anschlüsse und Schieber geplant, beschafft und eingebaut werden. Für die Betriebsaufnahme 2000 genügt vorerst ein Exemplar.



Im Bereich der Station Koblenz wird der «alte Wasserkran» sorgfältig demontiert und anschliessend nach Altdorf / Realp verfrachtet.

Hallenkran für die Werkstatt Realp

Aus einer leerstehenden ABB-Halle in ZH-Oerlikon konnten 3 Mitglieder der VFB/DFB und ein versierter Kranmonteur am 21. Juli 99 einen Portalkran, Tragkraft 10 t demontieren. Mit drei Habegger-Seilwinden und unter Anleitung des Spezialisten wurde der ganze Tag benötigt, bis der 5-6 t schwere Laufkranträger aus luftiger Höhe sicher auf den Boden abgeseilt war. In zum Teil Besorgnis erregender Schiefelage hing der

Koloss zwischen Boden und der ehemaligen Kran-Laufbahn. Das Team hatte aber alles im Griff. Die Sektion Gotthard organisierte den Schwertransport mit einem Tiefgangswagen nach Realp.

Eine Woche danach wurden auch die seitlichen Lauf-Schienen in einer ähnlichen Aktion von den seitlichen Verankerungen heruntergeholt und mit einem weiteren Transport nach Realp verfrachtet.

Die Installation des Portalkrans im Depot Realp ist zwingende Voraussetzung zur Reparatur der beschädigten Dampflokomotive.

Der Einbau ist erfolgreich am 30. Oktober abgeschlossen worden. Dem verantwortlichen Team herzlichen Dank.

Jetzt wird es möglich sein, die Dampflok DFB HG 3/4 Nr. 9 weiter zu zerlegen und



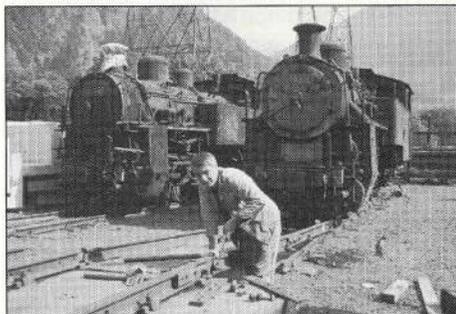
In Schiefelage wird die Brücke des Laufkrans mit drei Habegger-Seilzügen auf den sicheren Boden abgesenkt.

die entstandenen Schäden festzustellen und die Kosten abzuschätzen. Je nach Umfang der Schäden sind Kosten bis Fr. 250'000.– möglich. Ein Betrag, der in keinem Budget vorgesehen war. Spezielle Spenden sind bisher im Betrag von Fr. 15'000.– eingegangen. Danke! Spendenkonto siehe Seite 3.

Räumung Lagerplatz Amsteg

Der Baubeginn am Gotthard-Basistunnel (NEAT) hat auch Auswirkungen auf den

Lagerplatz in Amsteg für die DFB. Dieses Areal wird als Grossbaustelle für die NEAT-Nordseite eingerichtet. Am 16. Juni 99 war einer der Zügelstage. Das erinnerte uns wieder daran, dass wir auch noch im Besitz von zwei mächtigen, bulligen HG 4/4 Loks aus



Jakob Knöpfel verschraubt die Schienenstücke zur Verladefläche des Spez.-Tiefgänger der Firma WIPFLI. Im Hintergrund die beiden HG 4/4 aus Vietnam, vorbereitet, um mit Seilzug auf den Anhänger gezogen zu werden.

Vietnam sind. Diese beiden Maschinen und weiteres gelagertes Reservematerial musste mit viel Aufwand in einen neuen Werkhof in Altdorf verschoben werden. Zudem war 680 t «Altmaterial / inkl. Gratis-Fremdschrott» endgültig zu entsorgen. Die HG 4/4 wurden über ein erstelltes Hilfsgeleise auf den Spez.-Tiefganganhänger gezogen. An der Aktion waren aus verschiedenen Sektionen Leute beteiligt, echte «Teamarbeit».

Rauchabzug in Realp

Die installierte Anlage konnte nicht in allen Teilen befriedigen. Teilweise glich unser Depot mehr einer Rauchkammer «für Wurst und Speck», als vielmehr einer Lok-Werkstatt der DFB.

Eine Gruppe hat sich in Absprache mit den Verantwortlichen an das Problem herangemacht (Projektierung / Planung Bruno Enzler), um für Abhilfe zu sorgen. Eine ein-

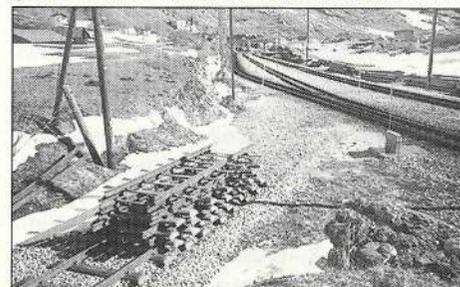


Naef Traugott und Kurzeck Matthias in luftiger Höhe auf dem Dach des Depot Realp am 27. September 99. Umfangreiche Anpassungsarbeiten an der Dachkonstruktion im Zusammenhang mit der modifizierten Rauchabzugsanlage.

gebaute Musteranlage mit teilweise neuer Rohrführung und modifizierten Kanälen in Chromstahl (Aggressive Abgase) hat den erfreulichen Nachweis erbracht, dass es bessere Lösungen gibt. Die Kamintrichter über den Loks sind in der Längsachse verschiebbar. Auch auf dem Dach mussten umfangreiche, aufwendige Anpassungsarbeiten ausgeführt werden. Über den beiden andern Gleisen wurden im September dieselben Anlagen installiert.

Kletterweiche in Realp

Die Überstellung verschiedener neu erworbener (FO-)Wagen am Dienstag 10. August erforderte erneut den Einbau der alten



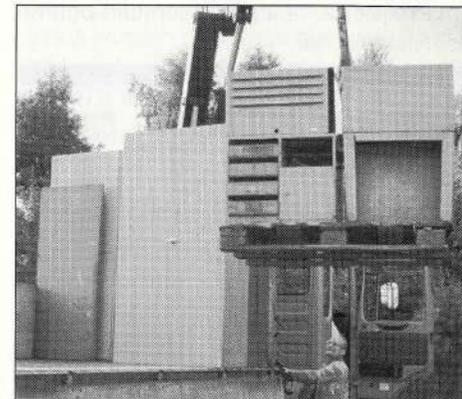
So sah der Stappel der Elemente unserer Kletterweiche aus in Realp ...

bewährten Kletterweiche. Nach dem letzten Autozug um 22.00 Uhr bauten unsere «Leute» nach Absprache mit der FO in gekonnter Art zügig die Weiche ein. Eine auf einer Teleskopstange montierte Beleuchtung erhellte knapp den Arbeitsplatz. Anschliessend wurden die «alten» neuen Wagen von unserer Diesellok behutsam auf das Streckengleis der DFB gezogen. Die Konstruktion der Kletterweiche ist für Wagen mit langem Achsabstand unproblematisch. Für Dampfloks und Fahrzeuge mit starrem Rahmen aber nicht empfehlenswert. Die Kletterweiche ist aus mehreren «leichten» Gleisroststücken zusammengesetzt. Diese werden auf das FO-Gleisstück aufgelegt und über einen «Buckel» seitlich rampenförmig auf das DFB-Trasse geführt. Nach getaner Arbeit erreichten die Helfer aus dem Unterland erst um 2 Uhr ihr Zuhause.

Die FO-Verbindungsweiche (Spendenbetrag ca. Fr. 85'000.–) ist am 9./10. November 99 eingebaut worden. Martin Fischer hat dabei 18 Lkw's von ca. 100 t Casparini-Schotter für die DFB «entsorgt».

Werkstatteinrichtungen

Erneut konnten Mitarbeiter der Sektion Zü-



Mit DFB-Lkw-Ladekran wird der Lastwagen bequem beladen. Der Fahrer wurde durch das Erwerbslosen-Projekt gestellt.

rich für die DFB-Werkstätten gebrauchte Einrichtungsgegenstände erwerben. Am 20.9. und 27.9. wurde je ein Lkw der DFB im Raum Zürich mit Werkstatt-Schränken, Werkbänken, Schubladenblocks, Kunststoff-Lagerbehälter und anderes mehr beladen und Richtung Furka geführt. Kosten entstanden praktisch keine, wenn man bedenkt, dass mit den abgegebenen Freifahrkarten vielleicht neue Furka-Fans gewonnen wurden.

Die Ware ist vorgesehen für das Depot Realp, die Remise Gletsch und den neuen Gleisbau-Werkstattswagen ex RhB-Postwagen Z93.

Werkstatt Chur

Nachdem die «Weisshorn» aus der Werkstatt nach Realp überstellt wurde, steht mehr Platz für die FO 4 zur Verfügung. Der Lok-Rahmen wurde mit Spachtel, Schaber oder sonst geeigneten Werkzeugen gründlich gereinigt und zum Sandstrahlen vorbereitet. Nach diesem Prozedere konnten die weiteren Arbeitsschritte festgelegt werden. So zeigte sich ein Riss, der genau durch eine senkrechte Reihe von Bohrungen verlief. Da alle Reparaturen auch wieder wie im Original genietet werden müssen, ergab sich der folgende Arbeitsvorgang: Teilweise abtrennen der Partie, ergänzen mit neuem Profilstück, neu anreissen und bohren der Nietlöcher.



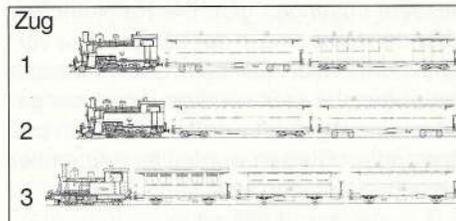
Der gereinigte Lok-Rahmen der FO 4. Im Hintergrund erkennbar der Kessel.

Rollmaterial-Revisionen

Der Schaden an der Dampflok HG 3/4 Nr. 9 in diesem Sommer und die daraus resultierenden Kosten zwingen uns, die Rollmaterial-Revisionen aus finanzieller Sicht neu zu überdenken. Die permanente angespannte Finanzlage zwingt uns zu diesem Schritt, wollen wir nicht in Gefahr laufen, nächste Saison den Betrieb erneut zu gefährden.

Eine optimale Zugsbildung lässt sich aus je zwei vierachsigen Personenwagen mit je ca. 50 Sitzplätzen realisieren. Mit den zweiachsigen Personen- oder Aussichtswagen können diese beliebig auf das zulässige Zugsgewicht verstärkt werden.

Zur Zeit besitzen wir drei solcher Grossraumwagen: B 4233, ABD 4543 und ABD 4540. In der Werkstätte Aarau befindet sich der vierte grosse Personenwagen, der B 4240 in Arbeit. Dieser sollte zur Betriebseröffnung im Jahre 2000 auch be-



reitstehen. Somit wären zwei komplette Züge mit den Lok HG 3/4 DFB Nr. 1 und Nr. 9 vorhanden. Mit der Lok HG 2/3 DFB Nr. 6 könnten nach Bedarf kleinere Züge gefahren werden (zusätzlicher Einsatz oder bei schwachem Passagieraufkommen). Das personell und technisch starke Team in Aarau betreibt ein ausgezeichnetes Sponsoring (Finanzen, Arbeit und Material). Sie hat bisher alle, und wird auch in Zukunft, seine Projekte selber finanzieren können. In ihrer Werkstatt steht ein weiterer Vierachser, der B 40 der LSE jedoch ohne Drehgestelle (wurden von der LSE für Eigenbedarf zurückbehalten). Wenn nun in nächster Zeit passende Drehgestelle ge-



Der neue Holz-Wagenkasten des C204 in Aarau mit seitlicher Alu-Verblechung

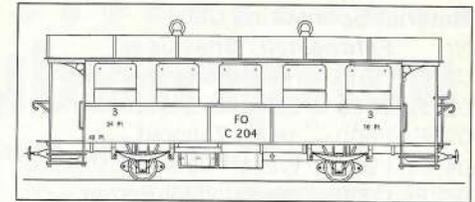
funden würden, und gleichzeitig die Aargauer den Holzwagenkasten B 40 revidierten, könnte für die FO 4 ein weiterer Zug (mit bestehendem Material) zusammengestellt werden. Die beiden weiteren Projekte C204 in Aarau und der CF271 in Chur würden dann leicht verzögert finanziert und fertiggestellt werden.

Alle finanziellen Mittel sind jetzt für die Revision der DFB-Dampflok bereit zu stellen, denn ohne Loks gibt es keinen Betrieb an der Furka im Jahre 2000! (Ohne Reserven – kein Dampfbetrieb).

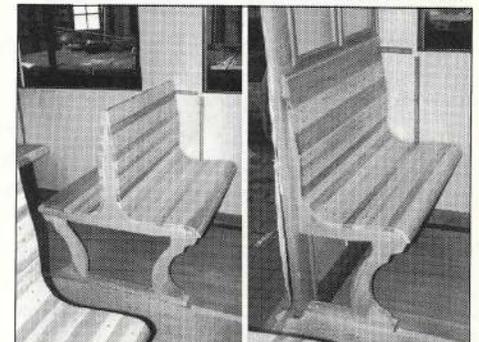
Sponsoring C204

Der Wagen stammt aus der Serie C201-210 der B.F.D. von 1914. Die DFB hat den alten Wagen mit desolater, geknickter Holzkastenkonstruktion im Mai 96 erhalten und nach Bern/Deisswil zur Revision vergeben (1. Arbeitslosen-Projekt des VFB). Aus der gleichen Serie besitzt die DFB auch den CF 271 in Chur (ex C 202), den Bobinenwagen C 206 und als Leihgabe den Rottenwagen C 210 der FO.

Eine für uns glimpflich verlaufene Oeltankexplosion im Werkhofareal Deisswil 1996 erzwang die Dislozierung nach Kirchberg mit einem 2. Arbeitslosen-Projekt VFB. Dieses wurde zwangsläufig wegen dem rapiden Rückgang geeigneter Erwerbsloser per



Ende 1998 eingestellt. Der neue Holz-Wagenkasten wurde parallel zum Chassis von Mitgliedern des privaten Bieler Kiwanis-Club unter der Leitung von Herr Gasser nach DFB-Plänen gebaut und finanziert. Das kleine Team zur Realisierung dieses Wagenneubaus (Chassis mit Erwerbslosen) und den Wagenkastenneubau durch den Kiwanis-Club, hatte keine zusätzlichen



Die neu angefertigten schönen Holzbänke des C204. Zur Restfinanzierung des Projektes werden die Bänke durch die Sektion Aargau verkauft. Siehe auch Seite 45

Kräfte frei, für ein vernünftiges Sponsoring einzuleiten und durchzuführen. Der ZV VFB hatte bisher die Materialkosten getragen. Die neue Finanzsituation von DFB / VFB nötigt uns, neue Finanzierungsquellen anzugehen.

Damit keine allzugrosse zeitliche Verzögerung eintritt, möchten wir Sie bitten, uns in der Sponsoring-Aktion zu unterstützen. Sie werden ihr Mitmachen nicht bereuen! Ein Schmuckstück von Wagen entsteht! Sie können Teilbeträge oder ganze Posten ordern. Teilbeträge werden Objekten zugeordnet.

Material-Sponsoring C204

Nr. **Fahrgestell / Chassis**

- 01 Fr. 1'700.- Radbandagen Achsen
- 02 Fr. 5'000.- Zahnrad-Bremstrommeln
- 03 Fr. 1'500.- neues Zahnrad
- 04 Fr. 1'200.- Wagen-Übergangsbleche
- 05 Fr. 1'000.- Werkstoff für Bolzen
- 06 Fr. 800.- Bremstechnik
- 07 Fr. 600.- Prüfen Achsen (röntgen)
- 08 Fr. 1'100.- Schrauben, Splinten

Nr. **Wagenkasten**

- 09 Fr. 2'800.- Sicherheits-Fensterglas
- 10 Fr. 3'200.- Fensterrahmen-System
- 11 Fr. 2'200.- Gussträger Gepäckablage
- 12 Fr. 2'100.- Gepäckablageträger
- 13 Fr. 1'600.- Stoff zu Sonnenstoren
- 14 Fr. 5'000.- Dampf-Heizung
- 15 Fr. 1'400.- Elektro-Installation/Ansage
- 16 Fr. 300.- Batterie
- 17 Fr. 700.- Tür-Einklemmschutz
- 18 Fr. 650.- Dachlüfter (5 Stück)
- 19 Fr. 2'300.- Wagenverblechung
- 20 Fr. 2'000.- Farben, Lacke, Kitte
- 21 Fr. 525.- Lampensockel Eiche 7 Stk

Wie Sie sehen, ergeben sich schöne Beteiligungsmöglichkeiten, zum Beispiel als Geschenk für Weihnachten 99 oder als Aufmerksamkeit zum Millennium 2000 (z.B. für treue Mitarbeiter in der Firma etc.).

Jede Bestellung wird vor Weihnachten bzw. Neujahr ausgeliefert mit einer schön gestalteten Urkunde / Zertifikat.

Die spezielle Urkunde vermerkt den Zweck der Unterstützung (z.B. Sicherheits-Fensterglas) zu Gunsten der Furka-Bergstrecke und trägt Ihren Namen (auf Einzahlungsschein unbedingt angeben). Wünschen Sie keine Verdankung oder Urkunde, lassen Sie uns das wissen.

Bestellungen mit abgedrucktem Talon an: Sekretariat VFB, Postfach 20, 3428 Wiler.

Bestelltalon: Für Einzahlungsschein
Ich / Wir finanzieren folgendes Material für den Personenwagen C204:
Nr. Betrag Fr. Material

Name _____
Vorname _____
Adresse _____
Ort / PLZ _____

Verdankung / Urkunde lautend auf folgenden Namen / Adresse

Name _____
Vorname _____
Ort _____

Ich / Wir (bitte ankreuzen) wünschen keine Verdankung und kein Zertifikat!

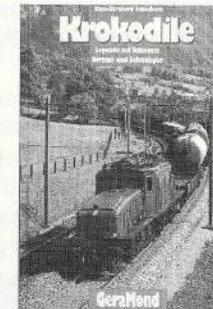
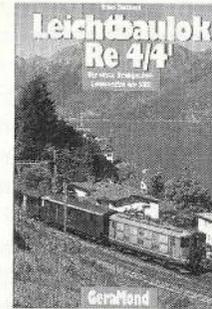
Einsenden: Sekretariat VFB,
Postfach 20, 3428 Wiler

Geführte Dampffahrten 2000

In der nächsten Saison werden Sie die Möglichkeit haben, als *Gruppenreisende* durch besonders fachkundiges Personal begleitet zu werden. Ihnen wird während der Fahrt über die Wagengeschichte, die Gegend, die Bauwerke (Steffenbachbrücke), geplante Projekte und anderes mehr Auskunft erteilt. Auf dem Scheitelpunkt der Strecke wird Ihnen ein Zertifikat ausgehändigt, mit Abbildung des Zuges, Autogrammen des Lokführers, Heizers, Zugführers und des Kondukteurs. Ein einmaliges Dokument wird Ihren Gruppenausflug abrunden und zu einem ganz besonderen Erlebnis werden lassen. Mit diesem kleinen finanziellen Einsatz werten Sie Ihre Erlebnisreise noch zusätzlich auf!

Exklusiv-Subskription

für VFB-Mitglieder und DFB-Aktionäre



bereits erschienen und lieferbar!

VFB/DFB offeriert das neue Schweizer Programm von Edition Lan und GeraMond teilweise zum

Der Subskriptionspreis gilt bis zwei Monate nach Erscheinen dieser Ausgabe!

erscheint im Januar 2000

Ich bestelle mit Subskription:

- ... Handbuch Triebfahrzeuge, Fr. 25,40 statt 29,80
- ... Schweizer Bahn-Kuriositäten, Fr. 33,80 statt 39,80
- ... ICN, Fr. 33,80 statt 39,80

Ich bestelle ohne Subskription:

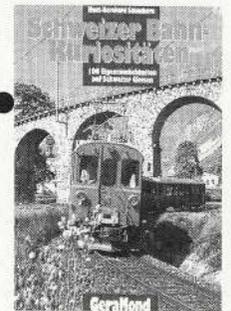
- ... Ausflugsführer S-Bahn Bern, Fr. 19,80
- ... Bahn-Jahrbuch 1999, Fr. 19,80
- ... Re 4/4 I, Fr. 39,80
- ... Krokodile, Fr. 39,80

Name _____

Strasse _____ PLZ/Ort _____

Datum/Unterschrift _____

Bestellen bei: DFB-Souvenirhandel, Postfach 49, CH-3428 Wiler



Unter diesem Motto stand ein Wohnmobil-Treffen, das Thomas Holzer und Frank Waffel von der VFB Sektion Nordrhein-Westfalen vom 27.-30.07.1999 in Realp durchgeführt haben.

Obwohl Wohnmobilisten eigentlich Individualisten sind, sucht man auch in dieser Szene vielfach das «organisierte Abenteuer».

Nach vorbereitenden Gesprächen vor Ort, veröffentlichten die beiden deutschen Fachzeitschriften «Promobil» und «Reisemobil-International» kostenlos einen kurzen Bericht mit unserer Einladung.



Der FO-Parkplatz in Realp mit den 12 Wohnmobilen

Foto: Die Veranstalter

Am Dienstag, den 27.07.99, konnten wir in Realp auf dem Parkplatz der DFB AG total 24 Teilnehmer mit insgesamt 12 Wohnmobilen aus Deutschland und der Schweiz begrüßen.

Nach einem kurzen Rundgang durch das Dorf Realp diente ein Abendessen im Hotel «Des Alpes» dem gegenseitigen Kennenlernen.

Am nächsten Tag fuhren wir mit dem Dampfbus zur Furka. Zur Reisebegleitung im Zug und auf der Furka hatte sich freundlicherweise Karl-Heinz Wirz zur Verfügung gestellt. In seiner unnachahmlichen Art übertrug sich seine Begeisterung für die Furka-Bergstrecke zwangsläufig auch auf alle Teilnehmer. Für diesen Einsatz, lieber Karl-Heinz, nochmals vielen Dank!

Anschliessend wanderten wir das obere Teil-

stück bis zur Station Tiefenbach zurück.

Am Nachmittag besichtigten wir ausgiebig den Bahnhof und den Installationsplatz der DFB in Realp. Der Abend stand zur freien Verfügung.

Der Donnerstag stand unter dem Motto: «Gotthard - das Tor zum Süden». Mit den Wohnmobilen fuhren wir bei herrlichem Sonnenschein bis zur Gotthard-Passhöhe. Hier konnten alle Teilnehmer in Ruhe das National-Museum, das Festungs-Museum oder die alte Kapelle besuchen. Wie bestellt, traf in der Mittagszeit auch die «Historische Gott-

hard-Postkutsche» auf der Passhöhe ein. Anschliessend führte die Fahrt weiter über Airolo zur Ritom-Bahn. Die Fahrt mit der Standseilbahn und der Spaziergang zum Ritomsee war für uns alle ein beeindruckendes Erlebnis. Den ereignisreichen Tag beendeten wir mit der Rückfahrt über die alte Gotthard-Strasse mit den «Tremola- Kehren» und einem Abendessen in Zumdorf. Nach einer letzten Übernachtung auf dem Parkplatz in Realp traten alle Teilnehmer am Freitag schon fast wehmütig die Heim- oder Weiterreise an.

Für uns war diese erstmalige Veranstaltung ein kleines Abenteuer. Aber es hat sich gelohnt! Die überaus positive Resonanz der Teilnehmer auf das Treffen und den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke lassen uns bereits an eine Wiederholung in ähnlicher

Form denken. Von einigen Teilnehmern erhielten wir sogar schon Zusagen für das nächste Treffen. Als positiver Nebeneffekt plant auch der Reise-Mobil-Club Schweiz (RMCS), den wir ebenfalls angeschrieben haben, im kommenden Jahr eine Ausfahrt zur Furka-Bergstrecke. In diesem Jahr waren aufgrund einer eigenen Veranstaltung nur zwei Wohnmobil-Besatzungen des RMCS dabei.

Fazit: Nicht jeder von uns kann oder möchte den «Reisedienst-Einsatz» von z.B. Bruno Rütli erbringen. Aber auch mit überschaubarem Aufwand ist es möglich, Fahrgäste über grosse Entfernungen (bei uns bis

zu ca. 850 km!) an die Furka zu holen. Was bei Wohnmobilisten funktioniert, muss auch bei anderen Gruppen / Verein (z.B. Automobil-, Motorrad- oder Oldtimer-Clubs, Wandergruppen oder Velo-Fans) klappen. Auf diesem Betätigungsfeld kann jeder seinem Hobby entsprechend wichtige Fronarbeit für die Furka-Bergstrecke leisten.

Abschliessend bedanken wir uns auf diesem Wege bei der Gemeinde Realp, der Furka-Oberalp-Bahn (als Eigentümer des Parkplatzes) sowie den Teams der Restaurants «Des Alpes» in Realp und «Zum Dörfli» in Zumdorf, die alle zum Gelingen der Generalprobe beigetragen haben.



... humorvolle Erklärungen von Karl-Heinz Wirz ...

Foto: Die Veranstalter

Die Dampfloks HG 3/4 der DFB



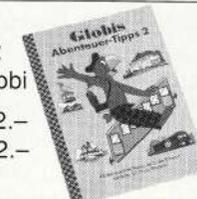
Aktion!

Art.-Nr.
S 2090
CHF 20.-

NEU

Globis Abenteuer-Tipps 2
Les belles balades de Globi

Art.-Nr. S 2093 dt CHF 22.-
Art.-Nr. S 2094 fr CHF 22.-



Am 25. September 1999 ging die Ausstellung «Über die Furka - eine historische Bilderreise von Oberwald nach Realp» im Hotel Belvédère nach 12 Wochen Dauer zu Ende. Sie war ein grosser Erfolg! Sie war aber auch mit viel Aufwand und Mühen verbunden.

Bereits im August 1997, nach der Terminsetzung «9.9.99» durch den VR der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG, begannen die Vorbereitungen. Organisatorische Fragen waren zu lösen, ein Zeitplan wurde erstellt, Zuständigkeiten geklärt, die Materialien zusammengetragen, von den Bildwänden über den Spendentopf bis hin zu Schrauben, Klebeband und Werkzeug.



Auch die Konzeption war nicht einfach. Wer aus einem derart grossen Fundus an gesammelten Objekten schöpfen kann wie Stefan Wagner, hat natürlich entsprechende Probleme bei der Auswahl und der Zusammenstellung. Es sollte schliesslich keine Wiederholung der Ausstellung «Vom Saumpfad zur Dampfeisenbahn» werden, die er 1991 zur Wiedereröffnung des Hotels Glacier du Rhone gezeigt hatte. Nachdem «das Kind» seinen Namen «Über die Furka» und eine Gliederung hatte, war die Broschüre zu erstellen, die einerseits zusätzliche Informationen zur Ausstellung

enthalten sollte, aber auch unabhängig davon eine bebilderte Beschreibung des Furka-Passes, seiner Verkehrswege und seiner Besiedlung sein sollte.

Diese Broschüre ist im Souvenirhandel der DFB AG erhältlich.

Stefan Wagner für die Ausstellung zu loben erübrigt sich: das haben viele Besucher bereits weit objektiver getan. Ihm sollte aber als Erstem und Wichtigstem gedankt werden für seine Arbeit.

Schliesslich waren für die 12 Wochen Betreuer zu finden, die bereit waren, nicht nur Anreise- und Verpflegungskosten zu übernehmen, sondern auch jeweils eine Woche lang mit grösstmöglicher Freundlichkeit und



bestem Wissen die Besucher durch die Ausstellung zu führen.

Zum Wissen trugen ein Vorbereitungstreffen und entsprechende Informationen bei. Die Freundlichkeit wurde noch gesteigert durch die freundliche Atmosphäre, die im Hotel Belvédère herrschte.

Alle Betreuer berichteten mit Begeisterung davon, wie herzlich sie sich in diesem Haus aufgenommen fühlten und mit wieviel Freude sich ihre Aufgabe erfüllen liess - erst recht, wenn mal gerade keine Besucher da waren: eine Arbeit, die um so mehr Spass machte, je mehr es zu tun gab.

So gilt es, Herrn Dr. Philipp Carlen, seiner Familie und allen Mitarbeitern des Hotels zu danken für diese Herzlichkeit, Wärme und Geborgenheit, die sie den Betreuern geboten haben, aber auch für alle Formen der Hilfsbereitschaft. Herrn Dr. Carlen danken wir zusätzlich für das grosszügige Angebot, die Betreuer unentgeltlich in seinem Haus übernachten zu lassen und sie mit Frühstück zu versorgen.

Wir hoffen, dass er mit gleichermaßen schönen Erinnerungen an die Ausstellung zurückdenkt, wie es unsere Betreuer tun, die gerade das Zusammenspiel von Natur und Kultur an diesem grandiosen Ort beeindruckt hat.

Mit ein wenig Stolz kann die Regionalgruppe Rhein-Main darauf verweisen, die Ausstellung nahezu komplett «geliefert» zu haben. Vorbereitungen und Transport konn-

ten vollständig in eigener Regie vorgenommen werden und von den 25 Betreuern kamen immerhin 22 aus unserem Kreis.

Für die «Leihgabe» in Form eines Ehepaares aus der Regionalgruppe Nürnberg und eines deutschen Mitgliedes der Sektion Gotthard bedanken wir uns. Herzlich danken dürfen wir der Sektion Gotthard aber für einiges mehr. Als einzige der drei angeschriebenen Sektionen war sie hilfreich beim Plakatieren und Verteilen der Handzettel und stand bereit, uns für «Feuerwehr» im Falle von Problemen vor Ort zu helfen, was durch die Entfernung von 600 - 700 km von Rhein-Main zur Furka hätte notwendig werden können, glücklicherweise aber nicht in Anspruch genommen werden musste. Für alle Beteiligten aus Rhein-Main war es ein sehr beruhigendes Gefühl zu wissen, dass mögliche Hilfe nicht weit weg ist.



Ein besonders schönes Exponat von Stefan Wagner

Fotos: E. Ricke / G. Kroh

Eine Reproduktion eines Ausstellungsstücks geht als Ausdruck unseres Dankes an die Beteiligten der Sektion Gotthard wie an Herrn Dr. Carlen und seine Mitarbeiter, dem wir damit auch noch für den Druck von Plakaten und Handzetteln speziell danken möchten.

Selbstverständlich bekommen auch die Betreuer aus Rhein-Main eine Reproduktion als Dank für ihre geleistete Arbeit. Im Rahmen einer Abschlussfeier wird über Positives und Negatives zum Ausstellungsverlauf zu reden, aber auch manche Anekdote zu erzählen sein.

Mit der Resonanz, welche die Ausstellung bei den Besuchern gefunden hat, können wir sehr zufrieden sein. Viele anerkennende und lobende Eintragungen im Gästebuch zeugen von Interesse und grosser Begeisterung.

Auch die ausgelegten Prospekte und Fahrpläne zur Furka-Dampfbahn fanden ein interessiertes Publikum - mit der Folge, etlicher weiterer Fahrgäste, sowie einiger neuer Vereinsmitglieder und Aktionäre. Nicht beziffern lässt sich die Zahl der neuen Kontakte, die dort zur Furkabahn - und zum Sammler Stefan Wagner - entstanden sind.

Die Kontakte zu den dort angesprochenen Reiseveranstaltern und Bus-Unternehmen lassen sich sehr wohl beziffern: 206 von

ihnen konnten angesprochen und mit allen Unterlagen zur DFB AG und zu «Gletsch 2000» versorgt werden. Wir hoffen, viele Reisegruppen, aber auch Einzelfahrgäste im nächsten Jahr bei der DFB wiederzusehen.

In der Presse fand die Ausstellung mehrfach ihren Niederschlag. Es hätten jedoch noch mehr Möglichkeiten bestanden, mit der Ausstellung zusammen, über die Belange von DFB AG und Verein VFB zu berichten, Schliesslich war sie mit Absicht in die Zeit der erhofften Aufnahme des Zugverkehrs nach Gletsch gelegt worden. Leider wurde dies - auch wenn das Ereignis erst für 2000 ansteht - publizistisch nicht genutzt. Bedauern müssen wir auch, dass die DFB AG die ab 1997 mehrfach angetragene Schirmherrschaft zu dieser Ausstellung nicht übernommen hat, zumal dies mit keinerlei finanziellem oder personellem Aufwand verbunden gewesen wäre. Wir alle, die wir die Resonanz dieser Ausstellung und ihr positives Echo verspürt haben, können auch darin nur eine entgangene Gelegenheit sehen.

Wir wünschen all denjenigen, die - in welcher Form auch immer - im nächsten Jahr die Feierlichkeiten zu «Gletsch 2000» gestalten oder begleiten, dass sie mit ähnlichem Erfolg belohnt werden wie wir und dass dies unter bestmöglichem Zusammenwirken mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG und dem Verein Furka-Bergstrecke VFB geschieht.

2-teilige ALU-Leiter

Für die Lokremise benötigen wir einen Ersatz für die alte Holzleiter, welche gefährlich ist und entsorgt werden muss. Wer bringt uns gratis nach Realp / Uri eine 2-teilige Aluminiumleiter mit Seilauszug, ausgezogen 10 oder 12 Meter hoch?

Meldung erbeten an
Abteilung Infrastruktur & Logistik

Die neue Foto-(Bild)-CD der Furka-Bergstrecke ist da unter dem Titel
«Schweizer Dampfbahn-Bilder, Ausgabe DFB 1999»

Artikel S 5099 für nur CHF 23.- / DM 28.-
Der Aktuelle Bildträger enthält rund 120 Farbaufnahmen (inkl. eingeschränktes Nutzungsrecht), in zwei unterschiedlichen TIFF-Auflösungen für Windows

Eine Woche im Kiosk Gletsch

Bertram Schröter, Regensburg

Donnerstag: Ist die Grenze bei Basel erst einmal erreicht, dann ist es für ein «Nordlicht» nicht mehr weit bis zur Furka. Im Haslital wird trotz vorgerückter Stunde noch gearbeitet, um die von den Lawinen angegriffenen Verwüstungen rechtzeitig vor dem nächsten Winter abschliessen zu können. Beim Grimsensee geht es in die Wolken hinein, dichte «Waschküche», Sicht minimal. Am Pass noch hoher Schnee. Aber ab der ersten Serpentine: die Abend-Sonne des Wallis!

Am Bahnhof in Gletsch öffnet auf mein Klingeln niemand. Von den Fronis im Depot vis-à-vis ist ebenfalls nichts zu sehen. Es ist ja längst Feierabend und wahrscheinlich wird nach des Tages Arbeit irgendwo ein wohlverdientes Bier getrunken. Dabei wollte ich dem Kioskbetreuer nur meine Ankunft melden - es ist immer beruhigend zu wissen, dass die Ablösung schon in Reichweite ist.

Also war der Umweg vergeblich. Weiter geht's nach Realp. Im «Pöstli» freudige Begrüssung: Wolfgang, einer der Fronis für die kommende Woche, ist schon da - und auch sonst die vertraute Runde am Stammtisch.

Freitag: Die Besucher im Kiosk sind oft völlig ahnungslos, aber es gibt auch Spezialisten, die einem ein Loch in den Bauch fragen. Da sollte man möglichst wissen, warum die Lok Nr. 6 noch im Depot steht und nicht läuft, wann wirklich der erste Zug nach Gletsch fährt ... und, und, und ...

Erfahrene Kioskbetreuer sind deshalb schon einen Tag früher vor Ort, denn nur dort kann man erfahren, was wirklich Sache ist. Wenn dazu noch die Sonne vom Himmel lacht, bringt es doppelten Spass, den Tag zu geniessen und mit dem ersten Zug - die Lok

Nr. 9 mit fünf gut besetzten Wagen - zur Furka hoch zu dampfen. In Tiefenbach schon die erste Überraschung: auf dem Bahnsteig ein vom Zugführer improvisierter, ausgezeichneter Kurzvortrag über die Furka und ihre Bahn, von den Fahrgästen mit spontanem Beifall bedacht!

An der bisherigen Noch-Endstation (Furka), die zweite Überraschung: die Drehscheibe wird benutzt, die Lokomotive zur Talfahrt gedreht. Oh Schreck - dabei habe ich seit Jahren auf entsprechende Fragen immer erklärt, die Lokomotiven müssten mit dem Schornstein in Richtung Berg fahren, damit sie Wasser über der Feuerbüchse haben - nun muss ich umlernen, für die Nr. 1 und Nr. 9 trifft dies nicht zu, sie könnten auch bergab «vorwärts» fahren.

Dann vor dem Bahnhof ein neues Meisterstück des Zugführers, eine «Verkaufsshow», die selbst einem alterfahrenen Kioskbetreuer alle Achtung abnötigt: Wie er da nacheinander drei verschiedene Warenaussortimente aus seinem «Bauchladen» zaubert und nicht nur anpreist, sondern erfolgreich fast ausverkauft, selbst den «in der Welt einmaligen Kalender» von 1998 mit 31 (!) Tagen im Monat Februar ...

Nach einem Imbiss, ist Zeit genug, zu einem kleinen Schwätzchen mit dem neuen Personal auf der Furka. Dann geht es zu Fuss zurück ins Tal mit kleinen Pausen hier und dort. An der Stein Tafelbrücke werden natürlich zwei Züge abgewartet (Fototermin), für den geplanten Bau eines Tunnelmoduls Aufnahmen vom Original gemacht. Ins Depot wird ein längerer Blick geworfen, mit Hans-Ruedi über Gott und die Welt geredet. Die neu gewonnenen Erkenntnisse anschliessend während eines längeren Aufenthaltes im «Pöstli» mit alten und neuen Freunden beschwatzt.

Samstag: Bei einem Spaziergang mit weiteren Fronis - in Erwartung des abendlichen Realper «Gässlifestes» sind fast alle frühzeitig eingetroffen - laufen wir zur neuen Einsteigestation, zum Depot und zur Wilerbrücke. Der Vormittag vergeht viel zu schnell. Und schon ruft die Pflicht: der Kiosk-Dienst beginnt jeweils Samstags um 14 Uhr. Also auf geht's, die Sachen gepackt und wieder hinüber nach Gletsch. Ursula freut sich über die rechtzeitige Ablösung und nutzt die verbleibende Zeit bis zur Abfahrt ihres Busses noch zu einer Putzorgie. Es blitzt nur so rundum!

Für den neuen Kiosk-Betreuer heisst es derweilen, sich wieder zu informieren - was gibt es Neues im Angebot, haben sich Preise geändert? Auch schnell einmal in alle Schränke geschaut - und dazwischen noch die Besucher bedient, Fragen beantwortet und ihnen die Furka «nahe gebracht».

Sonntag: Nationalfeiertag in der Schweiz. Sonnenschein und Wärme - unten im Tal soll es richtig heiss sein - hier in 1759 m Höhe herrscht eine angenehme Temperatur. Da sind natürlich zahlreiche Besucher an der Furka. Im Kiosk kommt keine Längeweile auf. So wird es 14 Uhr, als ich mich endlich zu einem schnellen Mittagsimbiss ins «Glacier du Rhone» verdrücken kann. Als zusätzliche Beschäftigung für den von Besuchern stets gut frequentierten Sonntag haben sich die Organisatoren eine Bestandsaufnahme ausgedacht. Also alle Waren zählen, damit rechtzeitig Nachschub aus Wiler kommt, bevor etwas vergriffen ist. Wie weit war ich doch, als der neue Kunde herein kam und mich vom Weiterzählen abhielt? Also noch einmal alles von vorne!

Wie schön, wenn man dann nach Feierabend nicht nur Fusseln am Mund hat, sondern beim Nachzählen der Kasse feststellen kann, dass der Tag sich auch finanziell gelohnt hat.

Montag: Graue Regenwolken schon am Morgen sind ein schlechtes Zeichen, da kommen nur wenige Besucher den Berg hinauf. Ein Trost, dass Evi und Hanne nicht nur für die Fronarbeiter kochen, die gegenüber im Depot wohnen, sondern auch ein Herz für den Kiosk haben, so dass die eigene Küche im Bahnhof kalt bleiben kann. Und nicht nur, dass sie ausgezeichnet kochen, es gibt zusätzlich noch jeden Nachmittag frisch gebackenen Kuchen!

Dienstag: Als ich nach dem Frühstück zum Bahnhof komme, steht da doch schon jemand vor dem Kiosk. Auch wenn es noch lange nicht 9 Uhr und damit Zeit zum Öffnen ist, eilt man natürlich sofort hin und schliesst auf. Doch der Besucher ist wortkarg, geht auf Ansprechversuche nicht ein. Nur zwei, drei Fragen, dann wendet er sich - wie enttäuschend - ohne etwas gekauft zu haben zum Gehen. Fast schon in der Tür, greift er in seine Tasche und steckt schnell noch ein «Scheinchen» in die Spendenbox. Der verblüffte Kioskbetreuer hat kaum noch Gelegenheit zu einem «Dankeschön»; es war ein blauer Hunderter.

Mittwoch: Wie viele Male war man schon in Gletsch. Man meint eigentlich alles schon zu kennen und hält Ausschau nach dem was «neu» sein könnte. Und doch, plötzlich entdeckt man Dinge, die schon immer da waren, die man aber trotzdem nicht gesehen hat. Was ist das da für ein massives Fundament, das schräg rechts gegenüber dem Bahnhofsgebäude als Podest in den Bereich der Rhone hinein ragt?

Da kommt ein Besucher gerade recht, der sich als einer der Betreuer der Ausstellung «Über die Furka» im Hotel Belvédère zu erkennen gibt. Deren Öffnungszeiten stimmen mit denen des Kiosk hier überein. Wann also die interessante Ausstellung dort besuchen? Sofort erhalten wir das Angebot einer Extraführung und nachdem

Heinz anbietet, uns abends mit seinem Auto den Berg hinauf zu fahren, steht der Termin um 20 Uhr fest.

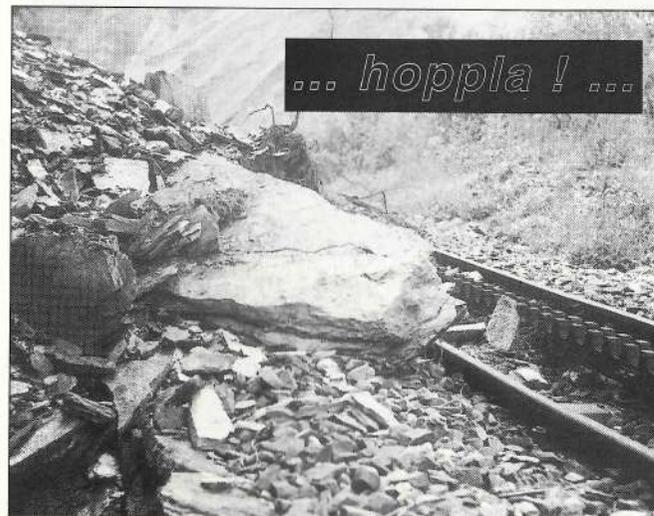
Es hat sich gelohnt!!! Und auf den alten Bildern konnten wir auch den Sinn des Podestes ergründen, auf dem früher ein eingeschossiges Gebäude stand, das wohl als Wartehalle für die Fahrgäste diente.

Donnerstag: Nicht alle Besucher im Kiosk fragen gleich von sich aus nach dem, was sie gerne wissen möchten, manche wollen erst «angesprochen» werden. Aber es gibt auch solche, von denen man kaum eine Antwort bekommt, die sich vielleicht auch nur schwer tun? Ein solcher stummer Besucher stellte dann nach 10 oder 15 Minuten im Kiosk plötzlich die Frage, ob wir an alten Akten des VFB interessiert seien, er wolle sie gerne loswerden. Es war, wie wir erst später beim Studium eben dieser Akten feststellten, der auf der Gründungsverammlung gewählte erste Kassier. Unter den alten Papieren fand sich so manches, für ein künftiges Archiv interessantes, aus der Anfangszeit des VFB, als man mit dem Wiederaufbau noch in Oberwald beginnen wollte. So nutzte ich eine Fahrt nach Realp,

um alles an die Sektion Gotthard weiterzugeben.

Freitag: In Gletsch war im vergangenen und in diesem Jahr mit den im Depot (Remise) untergebrachten Fronis richtig Betrieb. Nicht nur, dass der Bauzug Leben auf den Bahnhof brachte und sofort zusätzliche Besucher anzog, die sonst in Gletsch nur durchgefahren wären. Auch sonst waren die Kioskbetreuer dort nicht mehr alleine auf einer «Aussenstation». Wir konnten beim Transport des Mittagessens nach Muttbach helfen, am Abend wurde im Fernseher des Kiosk gemeinsam das neue Video von der alten Furka-Bahn betrachtet, die «Rhonequelle» angesteuert und manches andere mehr.

Samstag: Ehe wir uns richtig versehen hatten, war «unsere» Woche in Gletsch schon wieder vorbei. Mit Rudolf erschien ein alter Hase unter den Kioskbetreuern und die Übergabe ging schnell und reibungslos. Als ich dann in Freiburg i.Br. bei 34 Grad im Schatten zum ersten Mal aus dem Auto stieg, bekam ich gleich Heimweh nach dem so angenehm kühlen Gletsch ...



Nach tagelangen, heftigen Regenfällen musste am Mittwoch, 22.09.99 bei einem Inspektionsgang kurz oberhalb der Wilerbrücke ein Murenabgang festgestellt werden. Die Strecke war unpassierbar geworden. Wie sich nach der Räumung am Donnerstag herausgestellt hatte, wurden Schienen und Zahnstange glücklicherweise nicht beschädigt.

Foto: Manfred Manger

Gaststätten und Hotels

w/o Fronarbeiter und Gäste viele gemütliche Stunden verbringen



**Hotel Restaurant
Glacier du Rhône**
3999 Gletsch

Telefon 027 / 973 15 15

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



Familie Nanzer 3999 Oberwald
Telefon 027 / 973 11 44 Fax 027 / 973 25 57



041 / 887 12 72
Restaurant
zum

J. + W. Blöchlinger
6491 Realp



Familie
E. Infanger-Christen
6491 Realp
Tel 041 / 887 14 24
Fax 041 / 887 05 17

Pension Furka

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche / WC, TV



Mit höflicher Empfehlung

Fam. O. Hischer-Hauser, 3999 Oberwald
Telefon 027 / 973 16 51 Fax 027 / 973 27 51



Gepflegter Familienbetrieb im Wander-
und Skigebiet Obergoms

Alle Zimmer mit Dusche, WC, Radio und Telefon



Hotel Galenstock
6491 Realp

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

Gletscher-Restaurant Belvédère
2300 m ü.M. direkt am Rhonegletscher
Ihr Ausgangspunkt für die Besichtigung
der 100 m langen Eishöhle
Telefon / Fax 027 / 973 11 96

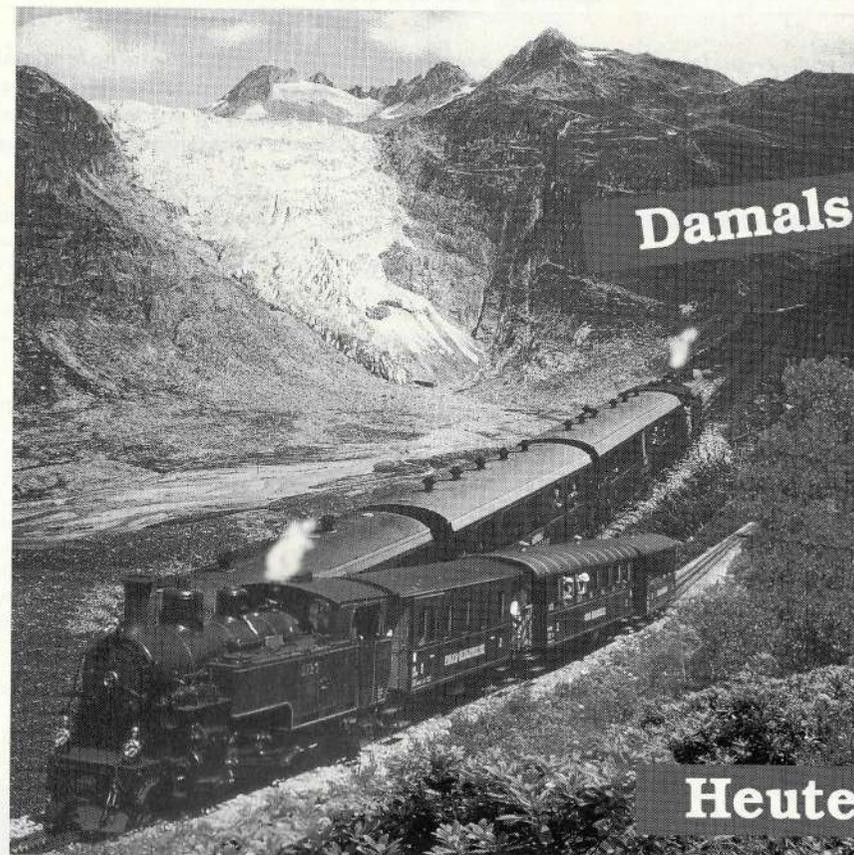
VFB-Mitglieder-Beitrag 2000

Anlässlich der Generalversammlung 1999 in Erstfeld
wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag 2000
nicht zu verändern. Dieser beträgt weiterhin:

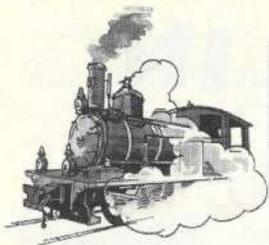
Einzelmitglied SFr. 50.- / DM 60.- / HFL 66.-

Familienmitglied SFr. 75.- / DM 90.- / HFL 99.-

DIE ERSTEN IN GLETSCH



**Dampf-Eröffnungsfahrten
am Rhonegletscher
14. bis 16. Juli 2000**



Dampfbahn Furka-Bergstrecke Die ersten Nostalgiezüge in Gletsch

Freitag, 14. Juli 2000 **Offizielle Eröffnungsfeier**
Samstag, 15. Juli 2000 **Wochenend-Fahrten**
Sonntag, 16. Juli 2000 **Wochenend-Fahrten**

Nach fast zwei Jahrzehnten Dornröschenschlaf rollen wieder stampfende und zischende Dampfloks über die Furka-Bergstrecke. Möchten Sie auch zu den Ersten gehören, die den Rhonegletscher wieder aus einem Dampfzug entdecken dürfen? Wir laden Sie ein, in den Eröffnungszügen in exklusivem Rahmen mit dabei zu sein.

DIE DETAILS

Fahrpreise für Erwachsene

Diese finden Sie auf dem Anmelde-talon (siehe rechte Seite).

Eingeschlossene Leistungen

Erlebnisfahrt 2.Klasse im Dampfzug von Realp via Furka nach Gletsch (oder umgekehrt) mit Betriebshalten in Tiefenbach und Furka, ein zugeteilter Sitzplatz im offenen Aussichtswagen oder im Abteilwagen mit öffnungsfähigen Fenstern, spezielle Fahrkarte mit Erinnerungswert, numerierte Urkunde, Überraschungsgeschenk (eine 7 dl-Flasche Walliser Wein mit Dampfbahn-Etikette) sowie Versand- und Bearbeitungsgebühren.

Bei ungünstiger Witterung oder aus betrieblichen Gründen kann auf den Einsatz der offenen Aussichtswagen kurzfristig verzichtet werden.

Kinder / Jugendliche

Für Kinder und Jugendliche im Alter von 6 - 16 Jahren werden bei Begleitung mindestens eines Erwachsenen folgende ermässigte Fahrpreise pro Person verrechnet:
14. Juli 2000 CHF 150.—
15. / 16. Juli 2000 CHF 100.—
 Überraschungsgeschenk (Wein) nicht eingeschlossen.

Ermässigungen

Da es sich um bedeutsame Sonderfahrten handelt, sind alle Ermässigungsausweise ausser Kraft gesetzt worden. Dies gilt auch für DFB-Aktivi-täre und VFB-Vereinsmitglieder.

Rückerstattungen

Nicht angetretene Fahrten werden nur in begründeten Fällen (schwere Krankheit usw.) rückvergütet. Ohne Nachricht mindestens 24 Stunden vor Reiseantritt sind nachträgliche Rückerstattungen generell ausgeschlossen.

Buchungsbestätigung / Rechnung

Innert 14 Tagen nach Eingang Ihrer Anmeldung erhalten Sie unsere Buchungsbestätigung / Rechnung, zahlbar innert 30 Tagen nach Versand.

Wichtig: Es werden **keine Mahnungen** verschickt. Nach Ablauf von 60 Tagen werden nicht bezahlte Plätze ohne Nachricht an andere Interessenten weitergegeben. Alle Preise verstehen sich inklusive 7.5 % Mehrwertsteuer.

Details zur Platzreservierung

Mit der Buchungsbestätigung erhalten Sie Detailangaben zum Reisetag, zur Strecke und zur definitiven Abfahrtszeit des Zuges. Die für Sie freigehaltenen Sitzplätze werden Ihnen rechtzeitig vor Zugsabfahrt an den DFB-Bahnhöfen Realp oder Gletsch zugewiesen. Um uns Rückfragen zu ersparen, muss uns **bei der Anmeldung ein Alternativtermin** vorgeschlagen werden.

Fortsetzung auf 4. Umschlagseite



Die offizielle Aufnahme des Fahrplanbetriebes Realp - Gletsch - Realp erfolgt am 24. Juli 2000

Anmeldetalon mit Pauschalpreisen Bitte kopieren, ausfüllen und einsenden.



Bitte bei gewünschten Fahrten den Buchstaben einkreisen oder mit Leuchtstift markieren:

Freitag, 14. Juli 2000

		Preise 7.5 % Mwst eingeschlossen		
A	1. Zug	Realp - Furka - Gletsch	Eröffnungszug	Vormittag CHF 250.—
B		Gletsch - Furka - Realp	Eröffnungszug	Nachmittag CHF 250.—
C	2. Zug	Realp - Furka - Gletsch	bei Bedarf	Vormittag CHF 250.—
D		Gletsch - Furka - Realp	bei Bedarf	Nachmittag CHF 250.—

Samstag, 15. Juli 2000

		Preise 7.5 % Mwst eingeschlossen		
E	3. Zug	Realp - Furka - Gletsch	Wochenendfahrt	Vormittag CHF 200.—
F		Gletsch - Furka - Realp	Wochenendfahrt	Nachmittag CHF 180.—
G	4. Zug	Realp - Furka - Gletsch	bei Bedarf	Vormittag CHF 200.—
H		Gletsch - Furka - Realp	bei Bedarf	Nachmittag CHF 180.—

Sonntag, 16. Juli 2000

		Preise 7.5 % Mwst eingeschlossen		
K	5. Zug	Realp - Furka - Gletsch	Wochenendfahrt	Vormittag CHF 200.—
L		Gletsch - Furka - Realp	Wochenendfahrt	Nachmittag CHF 180.—
M	6. Zug	Realp - Furka - Gletsch	bei Bedarf	Vormittag CHF 200.—
N		Gletsch - Furka - Realp	bei Bedarf	Nachmittag CHF 180.—

Wir bitten Sie, zusätzlich als Alternative einen zweiten Zug an einem anderen Tag zu markieren. Platzangebot begrenzt. Fahrten nur in 2.Klasse möglich. Die Buchungen werden in der Reihenfolge ihres Posteinganges (Poststempel) bearbeitet. Wir danken für raschstmögliche Anmeldung. Beachten Sie die ermässigten Fahrpreise für Kinder 6 - 16 Jahre (nur gültig in Begleitung mindestens eines Erwachsenen).

Wagenwunsch

- Wir möchten nicht im offenen Aussichtswagen.
 Unbedingt im Abteilwagen (öffnungsfähige Fenster) reservieren.

Transfer Gletsch - Oberwald oder Oberwald - Gletsch

- Wir bitten um Anschluss-Reservierung im Postbus.
 Wir organisieren die Fahrt selbst.

Unterlagen-Bestellungen

 Bitte schicken Sie uns:

- Auswahlliste der dampfbahnfreundlichen Hotels und Restaurants
 Detailunterlagen zur Rhonegletscher-Wanderung

Anreise mit

- Auto
 Bahn

Anzahl Reisende

- Erwachsene
 Kinder 6 - 16 Jahre

Adresse

Bitte in gut lesbarer Blockschrift ausfüllen.

Name / Vorname: _____

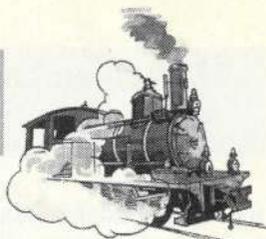
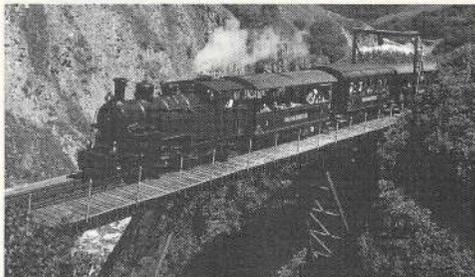
Strasse / Postfach: _____

PLZ und Wohnort: _____

Unterschrift: _____

Telefon: _____

Dampfbahn Furka-Bergstrecke Mit Volldampf zum Rhonegletscher



Zahlreiche Naturschönheiten und technisch interessante Bauwerke warten auf Ihren Besuch. Ein Beispiel ist die findig konstruierte Steffenbachbrücke, die zum Lawinenschutz vor dem Wintereinbruch zusammengeklappt wird.

WICHTIGES

Hinweise zur Anreise

Die definitiven Fahrzeiten werden erst bei der Buchungsbestätigung bekanntgegeben. Die frühesten Abfahrten in Realp wurden auf 10.00 Uhr festgelegt, um auch die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Entsprechende Anschlussverbindungen werden mit der Buchungsbestätigung / Rechnung mitgeliefert.

Die Dauer der Erlebnisfahrt von Realp nach Gletsch (oder umgekehrt) beträgt unter Berücksichtigung der Betriebshalte etwa 120 Minuten.

Ausgabe der Fahrkarten

Gegen Vorweisen der Buchungsbestätigung erhalten Sie am Billettschalter der DFB-Bahnhöfe Realp oder Gletsch die speziell für diesen Anlass gedruckten Fahrkarten sowie die persönlich ausgestellte und nummerierte Erinnerungsurkunde mit attraktivem Überraschungsgeschenk.

ADRESSE BUCHUNG

Fotohalte unterwegs

Aus Sicherheitsgründen sind Unterwegshalte zum Fotografieren und Filmen nicht möglich. Sie erhalten aber während den Betriebshalten in Tiefenbach und Furka Gelegenheiten zur Realisierung wertvoller Erinnerungsbilder.

Transfer mit Postbus

Zur Fahrt von Gletsch nach Oberwald (oder umgekehrt) bestehen Anschlussverbindungen mit Bussen der Reisepost. Wer diese Dienstleistung in Anspruch nehmen will, muss uns dies bei der Anmeldung bekanntgeben. Der entsprechende Fahrpreis muss vor Ort entrichtet werden, wobei alle tarifgemässen Ermässigungen (z.B. 1/2-Preis-Abonnemente, Generalabonnemente, GA-Tageskarten, Swiss Pass) gültig sind.

Übernachtungen / Verpflegung

Wir empfehlen für Übernachtungen und Verpflegung in der Region die dampfbahnfreundlichen Hotels und Restaurants. Auf Wunsch liefern wir Ihnen mit der Buchungsbestätigung eine entsprechende Auswahlliste mit allen notwendigen Angaben.

Wanderung über Rhonegletscher

Wie wäre es mit einer Begehung des berühmten Rhonegletschers? – Zusätzlich zur Dampffahrt mit den Eröffnungszügen kann eine geführte, rund 4 1/2-stündige Wanderung vom Berghotel Belvédère zur Grimselpasshöhe mit Aperitif in der Eisgrotte gebucht werden. Sie können die betreffenden Detailunterlagen bei uns mittels Anmeldebogen anfordern.

Parkplätze beschränkt

In Realp und Gletsch steht nur eine beschränkte Anzahl Parkplätze zur Verfügung. Beschilderung beachten. Wir empfehlen, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen.

Jederzeit aktuelle Infos über Internet erhältlich:

<http://www.net4u.ch/dfbfurka>

Betriebsaufnahme / Zugsausfälle Aus technischen Gründen bleibt die Verschiebung der Betriebseröffnung ausdrücklich vorbehalten.

Über allfällige Zugsausfälle oder Umbuchungen würden die Reiseteilnehmer/innen raschmöglichst informiert.

Bitte den Anmeldetalon kopieren, ausfüllen und in einem frankierten Briefumschlag an folgende Adresse schicken:

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), Reisedienst
Postfach 35, CH-3999 Oberwald (Wallis)**

Für telefonische Informationen wählen Sie: ++41 / 279 733 373

Wir suchen noch neue Mitarbeiter//Innen

Auch im Jahr 2000 ist die Betriebsabteilung der DFB auf neue Mitarbeiter/Innen angewiesen. Wir wären froh, wenn auch Du Dich für einen freiwilligen Einsatz im Sommer 2000 bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke entscheiden könntest, auch wenn es nur wenige Tage wären!

Für folgende Tätigkeitsgebiete suchen wir noch Mitarbeiter/Innen:

**Fahrdienstleiter/Innen*
Betriebsdisponent/Innen*
Zugführer/Innen***

Mitarbeiter/Innen in der Einnehmerei

Es wäre schön, wenn wir Dich in unserem Team begrüßen dürften. Was Dich bei uns erwarten wird, ist ein aufgestelltes Team, Eisenbahn pur usw. Selbstverständlich wird auch für Unterkunft und Verpflegung gesorgt.

* Nur möglich mit entsprechender Ausbildung

Anmeldetalon für weitere Informationen oder Anmeldung
(bitte zutreffendes unterstreichen) *Bitte in Blockschrift*

Name / Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ / Ort: _____

Telefon / Fax: _____

Beruf: _____

Sprachkenntnisse: _____

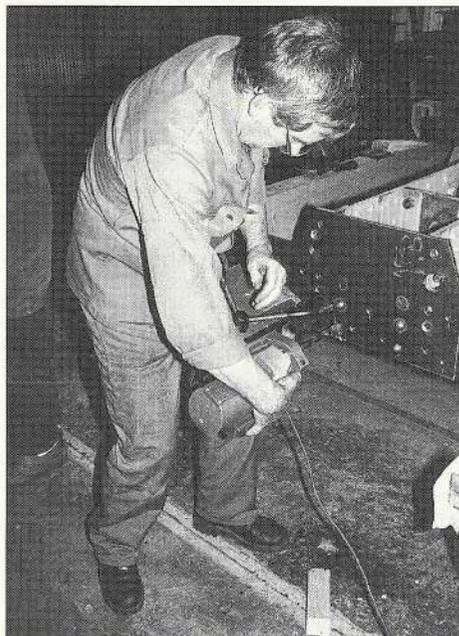
Ich interessiere mich für folgende Tätigkeit: _____

Weitere Auskünfte erteilt, oder Anmeldung bitte an folgende Adresse senden;
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Betriebsabteilung, Postfach 35, CH-3999 Oberwald
Tel: 027 / 973 33 75 / Fax: 027 / 973 33 76

Seit dem Sammlungsbeginn im vergangenen Jahr sind bis Ende September 1999 total Fr. 85'396.45. Spenden für die Werkstätte Chur eingegangen. Der Kontostand lautet Fr. 15'625.-. Werkzeuge, Material und Arbeit sind bis zum selben Zeitpunkt für Fr. 62'771.45 eingekauft worden. Nebst der Aufarbeitung des CF 271 und der FO 4 liegt eine anspruchsvolle, teure und terminlich klar fixierte Reparatur am Zahnradantrieb der DFB Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 9 vor.

Dank an die Spender

Allen VFB-Mitgliedern und DFB-Interessierten gebührt ein herzliches Dankeschön für die laufende Unterstützung der Werkstätte Chur. Einzelne spenden wiederkehrend bei-



Mit einer Magnetständerbohrmaschine dreht Werner Huber die Nietlöcher an der Stirnseite des Wagenrahmens CF 271 aus

nahe monatlich einen Betrag, andere in grösseren Abständen sehr namhafte Summen.

Als besonderen Glücksfall darf die Revision des Zylinderblocks bezeichnet werden. Praktisch zum Nulltarif ist der ca. 4 Tonnen schwere Maschinenteil abgeholt, gereinigt, bearbeitet und wieder nach Chur zurück geliefert worden! Diese grosszügige Verbundenheit mit der DFB ehrt die Werkstätte Chur und deren freiwillige Mitarbeiter in besonderem Masse. Sie gibt aber auch Anstoss, die eigene Arbeit - selbst wenn freiwillig geleistet - immer wieder auf Richtigkeit und Qualität zu hinterfragen.

Trotz solch grossem Entgegenkommen einzelner Firmen ist die Abteilung Zugförderung und Werkstätten (ZfW) der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG auf die finanzielle Unterstützung der Werkstätte Chur angewiesen.

Die Werkstätte Chur will per Ende 1999 und auf Beginn der Jahrtausendwende eine Zielsumme von Fr. 100'000.- erreichen. Helfen Sie mit!

Die Konti lauten nach wie vor

Für die Schweiz:
Raiffeisenbank Urner Oberland,
CH-6472 Erstfeld
Konto 19255.10 DFB AG,
Werkstätte Chur
Postkonto 60-3263-3

Für Deutschland:
Postbank Karlsruhe
Konto 335 476 758
Bankleitzahl 660 10 075

Alle Mitteilungen an die Werkstätte senden oder faxen Sie an folgende Adresse:

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Werkstätte Chur
Pulvermühlestrasse 20, CH-7000 Chur
Fax 0041 (0)81 285 12 61**

Besuchen Sie die Werkstätte!
Vereinbaren Sie einen Termin unter
Tel. (0041 0)81 284 59 27.

Ihre grosszügige Unterstützung erlaubt dem Werkstatt-Team seine wichtige Arbeit uneingeschränkt weiter zu führen. Vielen Dank für Ihre Treue zur Werkstätte Chur.

Aus der Werkstätte

Am CF 271 wird zur Zeit der Rahmen bearbeitet. Neue Halterungen für das Bremsgestänge werden angebracht. An beiden Stirn-



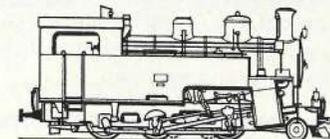
Zwei am Boden und einer mit Brecheisen! Werner Huber, Armin Brüngger und Damian Dorizzi (v.h.n.v.) «testen» ein Nietloch

seiten sind Stahlplatten zur Aufnahme der Puffer festgenietet worden. Ein Gerät um Niete rotglühend zu erhitzen wurde leihweise zur Verfügung gestellt. Achsen, Räder und Blattfedern sind in der RhB-Werkstätte Landquart mit der notwendigen Fachkenntnis und den geeigneten Maschinen überarbeitet worden.

An der FO 4 hemmt im Bereich Zylinderblockauflage ein Rahmenriss die weitere Arbeit. Mit Spezialisten ist erst die Möglichkeit einer technisch einwandfreien Reparatur abzuklären. Viele Einzelteile sind sandgestrahlt und mit Epoxydharz-Farbe grundiert. Der Rahmen des Zahnradwagens und weitere Einzelteile liegen bei Firmen mit Bearbeitungszentren in Überprüfung und Bearbeitung. Von einer Spezialfirma sind der Werkstätte Chur Gussmodelle für Lagerschalen zu günstigen Bedingungen zugesichert.

Havarie Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 9

Bei einer fahrplanmässigen Fahrt Richtung Furka am 5.8.99 erlitt die DFB HG 3/4 Nr. 9 einen Zapfenbruch an der Kurbel eines Zahnrades. Schub- und Kuppelstangen wurden dadurch ebenfalls beschädigt. Die Kosten zur Behebung des gesamten Schaden wird auf ca. Fr. 250'000.- geschätzt (bei Fremdvergabe). Der Schaden soll während des Winters 99/2000 in der Remise Realp behoben werden. Neue Kuppel- und Schubstangen sind zu schmieden, zu bearbeiten und Lagerschalen einzusetzen. Die Reparatur des abgebrochenen Kurbelzapfens am Zahnrad dürfte noch einiges Kopfzerbrechen verursachen. Kosten und Termin dieser Reparatur laufen der Zielsetzung Gletsch 2000 tatsächlich zuwider!



Werkstattkonto Im 2. und 3. Quartal 1999 sind folgende Auslagen getätigt bzw. Rechnungen bezahlt worden:

Werkstatt

1. Reibahlen Werkzeug-Extranaufertigung für Bohrungen Injektorbauanteilen	Fr. 1'005.15
2. Behältermiete für 2 Flaschen Gas	Fr. 54.60
3. Kranutensilien	Fr. 1'056.95
4. Ersatzteile Schweißbrenner	Fr. 75.70
5. Reparatur Winkelschleifer	Fr. 301.55
6. Werkzeuge Zentrierkörner, Nietendöpper und -Zieher	Fr. 187.55
7. Büromaterial	Fr. 67.35
8. Werkzeugeinteilungen zur beschädigungsfreien Aufbewahrung von Werkzeugen in speziellen Schränken	Fr. 1'860.50
9. Briefmarken	Fr. 115.-
10. Behältermiete für 3 Flaschen Gas	Fr. 19.85
11. Reibahlen Werkzeuge zur Bearbeitung von Nietlöchern	Fr. 748.10
12. Spezialreibahle zum Einbau der reparierten Joy-Steuerung an Dampflokomotiven	Fr. 1'612.60
13. Spezialwerkzeug fräsen von kreisrunden Hohlräumen	Fr. 193.70
14. Strahlmittel dient zur Reinigung von Kleinteilen mit Hochdruckgerät	Fr. 539.65
15. Puller-Rätsche hohe Gewichte von Hand heben / verschieben	Fr. 694.45
16. Spiralbohrer Anschaffung eines kompletten Sortiments	Fr. 3'654.35
17. Bretter zum Bau von sauberen Arbeitstischen	Fr. 445.20
18. Behältermiete für 3 Flaschen Gas	Fr. 120.30
19. Oberflächenfühler dient der Temperaturmessung	Fr. 134.40
20. Büromaterial Toner für Kopierer, Farbkopien	Fr. 235.-
21. Plankopien bearbeiten	Fr. 389.25
22. Werkzeug bearbeiten von Injektoren	Fr. 384.45

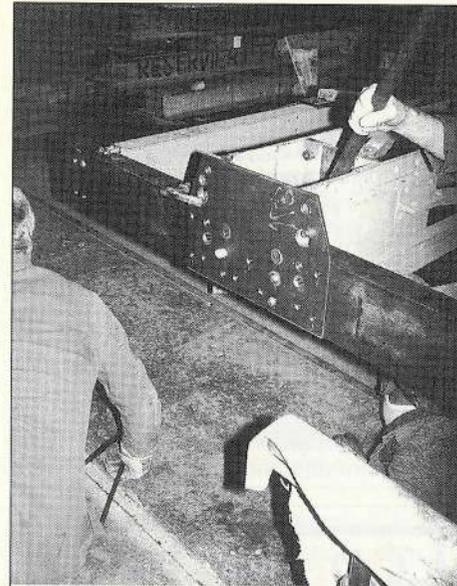
Dampflokomotiven

23. Neuguss von Düsen (FO 4/ DFB 1, 9) zur Herstellung von Injektordüsen	Fr. 4'389.25
24. Armaturenstöcke (FO 4/ DFB 1, 9) überarbeiten und Dichtigkeit erstellen, sehr aufwendige Arbeit!	Fr. 6'173.50
25. Kulissen (FO 4/ DFB 1, 9) Bestandteil der Joy-Steuerung	Fr. 2'150.-
26. Korrosionsschutzpaste (FO 4 / DFB 1, 6, 9) wird bei den Dampfzylindern verwendet	Fr. 109.20
27. Sandstrahlen und grundieren (FO 4) Rahmen	Fr. 989.-
28. Federn (DFB 6) rostfreie Druckfedern für Sicherheitsventil	Fr. 201.35
29. Sandstrahlen und grundieren (FO 4 + CF 271) Wasserkästen und Wagenrahmen	Fr. 4'850.40

Wagen CF 271 und weitere

30. Profilstahl (CF 271) zur Reparatur am Wagenrahmen	Fr. 21.25
31. Schrauben, Muttern, Federringe, Unterlagscheiben, Splinte für CF 271 und weiterer Wagenaufbau verwendet	Fr. 3'434.10
32. Spesen (CF 271 und weitere Wagen) Speditionsaufwand	Fr. 109.60
33. Nieten (CF 271 und weitere Wagen) zur Befestigung verschiedener Teile am Wagenrahmen	Fr. 560.15

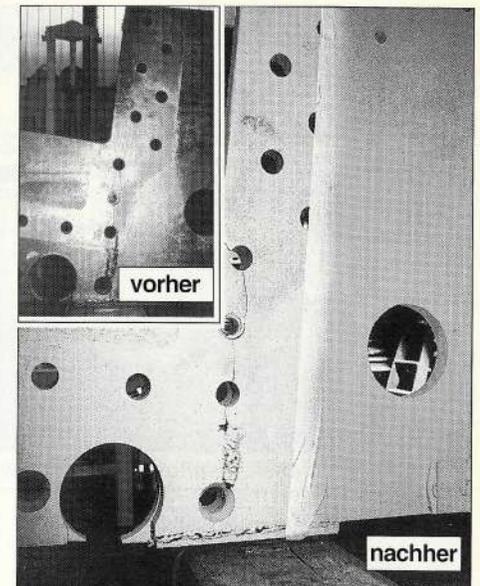
Totalausgaben der Werkstätte Chur im 2. und 3. Quartal 1999 Fr. 36'883.45



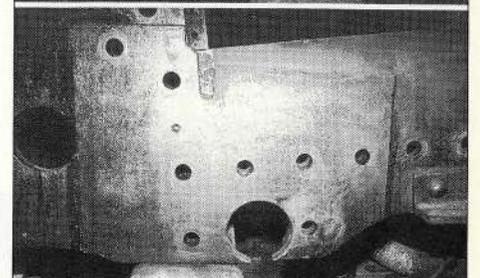
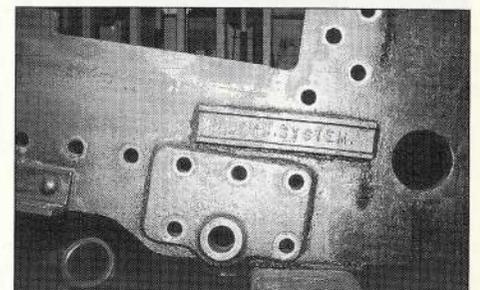
Es gilt ernst! Die glühende Niete ist eingesetzt
alle Fotos: Jürg Zahnd



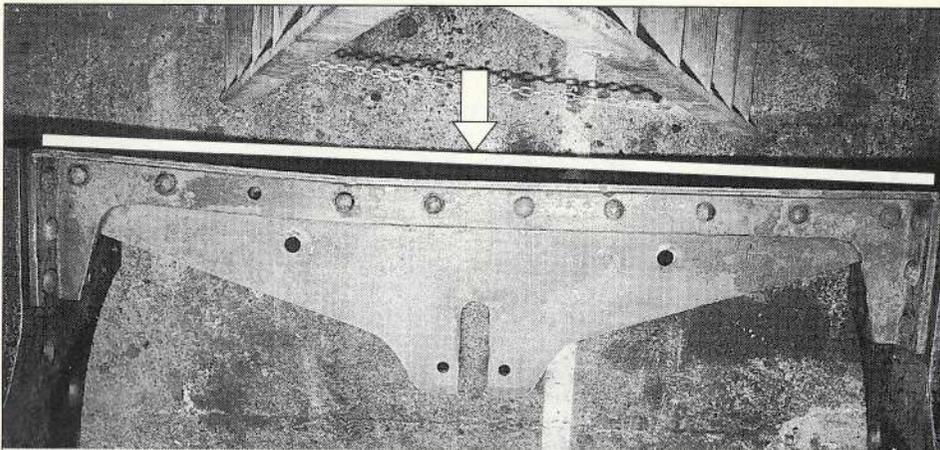
Christian Gabriel drückt mit einem speziellen Presslufthammer den rotglühenden Nietenbolzen zu einem Kopf, derweil mit einem Stemmeisen Gegendruck erzeugt wird



Der Riss im Rahmen der FO 4 vor und nach dem Sandstrahlen



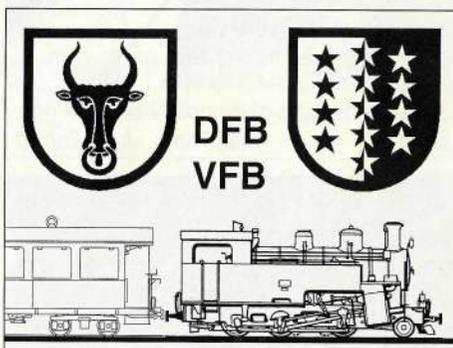
An den beiden Aussenseiten des Rahmens sind sogenannte Verstärkungen «hingeklotzt» (aufgeschweisst) worden; sie werden wieder entfernt!



Die Stirnplatte des Lokrahmens ist eingedrückt; sie wird demontiert und neu gerichtet



Max Kuster und Hans Huber prüfen mit Spezialfarbe den Rahmen des Zahnradwagens auf Risse Fotos: Jürg Zahnd



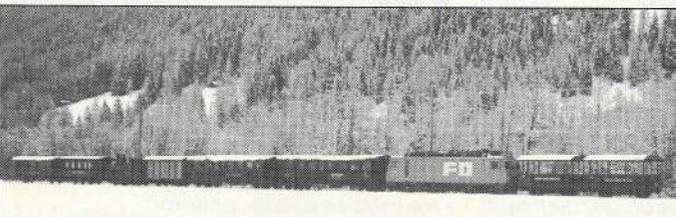
LANDGASTHAUS NUSSBAUM
7205 Zizers Tel. 081 / 322 13 84

- RESTAURANT
- GARTEN
- ZIMMER

Magdalena Philipp



Dienstag Ruhetag



Überfuhr nach Brig ins alte FO-Depot von Lok 6 und div. DFB-Wagen nach dem Einbau der Verbindungsweiche am 11.11.99. Foto: Beat Moser

An die Bausaison-Teilnehmer 1999/2000 Anmeldungen

Mühsam war der Anfang der Saison 99, mussten doch auf beiden Seiten der Furka erhebliche Schneemassen weggeräumt werden. Das hat uns zu Beginn der Gleisbauarbeiten in Rückstand gebracht. Für diesen Rückstand war eine höhere Gewalt verantwortlich, die sich nicht in die Arbeit reden lässt. Wir haben zusammen auch dieses Hindernis gemeistert und können nun am Ende der Bausaison ein gutes Resultat vorweisen.

Der Rückstand von vier Wochen konnte fast wett gemacht werden, dank dem Zupacken aller. Die Eröffnung der Strecke Furka-Gletsch für Presse und Medien konnte durchgeführt werden; nicht am 09.09.99, aber am 30.09.99.

Die Zusammenarbeit zwischen den Baugruppen und der Koordinationsstelle war gut. Das gleiche gilt auch für die Bauleitung und den Betrieb. Möge dies in Zukunft so bleiben.

An die Probleme von einzelnen Baugruppen kann ich mich gewöhnen, «allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann». Ich Freue mich jetzt schon, den einen oder anderen im nächsten Jahr an der Furka anzutreffen.

Allen gebührt ein herzliches Dankeschön.

Saison 2000

Wenn das alte Jahr zu Ende geht, beginnt für mich die Planung der nächsten Saison, dieses mal sogar im nächsten Jahrtausend. Zudem wollen wir im neuen Jahrzehnt mit der DFB AG Oberwald erreichen.

Auch für eine erneute, fristgerechte, vollständige Anmeldung für das nächste Jahr besten Dank im voraus.

Bauwochen können telefonisch oder per Fax reserviert werden, sind aber innerhalb von 10 Tagen schriftlich zu bestätigen. Nicht bestätigte Bauwochen werden nach Ablauf der Frist weiter vergeben. Die definitive Einsatzbestätigung erfolgt in den Wochen 15/16 des Jahres 2000, nach Erhalt der Teilnehmerlisten. Ohne Teilnehmerlisten werden keine Einsatzbestätigungen mehr gemacht. Erwünscht sind auch neue Baugruppen von Sektionen an der Furka, welche bisher noch nicht aktiv waren.

Anmelde-Termine für die

- Bauwochen bis 30.01.2000
- Samstagseinsätze bis 30.03.2000
- Teilnehmerlisten bis 30.03.2000
- Kiosk / Barwagen bis 30.04.2000

Einzelteilnehmer spätestens bis 4 Wochen vor gewünschtem Arbeitseinsatz (gilt auch für Samstagseinsätze).

Einzelteilnehmer werden den Baugruppen zugeteilt.

Alle, welche auf eigene Kosten übernachten, markieren dies auf der Teilnehmerliste oder Anmeldung mit einem grossen P.

Unterkunft und Verpflegung

Die Unterkunft befindet sich voraussichtlich in einem Massenlager mit Küche in Gletsch. Die Baugruppen bringen eine Küchenmannschaft mit. Falls keine Küchenmannschaft gestellt werden kann, bitte frühzeitige Meldung an die Koordinationsstelle. Für Ehepaare und Damen stehen wieder die Zimmer im Bahnhof Gletsch zur Verfügung. Alles weitere wird später bekanntgegeben.

Dauer der Bauwochen 2000

Die Bauwochen beginnen am Montagmorgen um 07.00 Uhr und enden am Samstag um 17.00 Uhr.

Die An- bzw. Abreise erfolgt am Sonntag. Grund: Der Bauchef ist sehr stark auf die Samstageinsätze angewiesen. Erlebniswochen gibt es keine mehr an der Furka!

Verschiedenes

Alle offenen Fragen werden an den nächsten Sitzungen des VFB besprochen, und spätestens mit der Einsatzbestätigung bekannt gegeben. Die Weisungen vom 15.04.99 sind noch in Kraft.

Betreuung Kiosk und Barwagen in Gletsch und Realp!

Der Rückblick 99 zeigt ein positives Resultat. Anfängliche Probleme in Realp und Gletsch wurden gelöst. Die Zusammenarbeit entwickelte sich zusehens positiv.

Saison 2000

Nach 18 Jahren soll Gletsch am 24. Juli 2000 wieder fahrplanmässig mit einem (Dampf-) Zug bedient werden. Ein phantastisches Ereignis!

Neue Reisebeschreibung DFB



Art.-Nr.
S 2081
CHF 5.-

Nachtrag:

Die Bauwochen 18-28 in Gletsch können infolge grossem Arbeitsvorrat mit erhöhter Teilnehmerzahl oder Doppelt geführt werden!

Damit wird der Kiosk- und Barwagenbetrieb auf beiden Seiten zu einem wichtigen Image-träger. Daraus resultiert ein lebhafterer Betrieb und beschert sicher auch mehr Arbeit. Ich weiss aber, dass ich auch in dieser Situation voll auf Sie zählen kann.

Öffnungszeiten:

Der Kiosk + Barwagen in Realp ist geöffnet:

- Von Betriebsbeginn bis 16.07.2000 am Freitag, Samstag und Sonntag
- Vom 21.07 bis 20.08.2000 die ganze Woche
- Vom 25.08.2000 bis Saisonende am Freitag, Samstag und Sonntag

Änderungen vorbehalten!

Anmeldungen bis 30.04.2000 an die untenstehende Adresse.

Gerne erwarte ich Ihre Anmeldung und stehe für Fragen zur Verfügung:

Tel/Fax ++41 / +71 385 58 40 oder an
Koordinationsstelle Bau / Kiosk
Fritz Pfändler, Postfach 881
CH-9201 Gossau

Für die Küche in Gletsch werden freiwillige Mitarbeiter gesucht, welche bereit sind, für die anwesenden Baugruppen in der Saison 2000 zu kochen. Kochkenntnisse erwünscht!

Anmeldung bitte an

Fritz Pfändler
Postfach 881
CH-9201 Gossau

Tel/Fax ++41 / +71 385 58 40

Anmeldeformular freiwilliger Einsatz Saison 2000 P. Grünig

Name _____ Vorname _____

Strasse _____ PLZ / Ort _____

Tel. / Fax _____ Beruf / Tätigkeit _____

Jahrgang ____ e-Mail _____ Pkw-Führerschein ja nein

Anmeldung für folgende Aufgabenbereiche: (Gewünschtes bitte ankreuzen)

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

Termin: K-Woche-Nr. vom . bis . 2000

Alternative: K-Woche-Nr. vom . bis . 2000

Unterkunft / Verpflegung: (Gewünschtes bitte ankreuzen)

Privat (ohne Kostenfolge für VFB/DFB ^{1) 2)}
Stationsgebäude Gletsch ³⁾
Depot Gletsch (Massenunterkunft), Sektionen VFB ⁴⁾

Unterkunft: Verpflegung:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bisherige geleistete Baueinsätze / Jahr: 95 /96 /97 /98 /99

Ort / Datum: Unterschrift:

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

Bitte Bedingungen, Hinweise und Gewässerschutzmerkblatt für 2000 beachten!
Anmeldungen laufend an folgende Adresse:



Bemerkungen: _____

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

Koordinationsstelle VFB Bau und Kiosk
Postfach 881
CH-9202 Gossau

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

Sektionsnachrichten

Damit nicht für jede Sektion ein eigener Meldetalon publiziert werden muss, möge der nachstehende Talon für alle Anwendung finden, Danke. (KW = Kalender-Woche)

Anmeldeformular für Anlässe und Arbeiten der Sektionen

- Bauwoche an der Furka KW _____
- Samstageinsatz an der Furka** KW _____
- Koch / Köchin in Gletsch KW _____
- Mitfahrgelegenheit von _____ KW _____
- Besichtigung vom _____ Datum _____
- Treffen vom _____ Datum _____
- Mitarbeit / Heimarbeit (Werkstatt) _____ in _____
- Mitarbeit für Info-Stand-Einsätze _____ in _____
- Mitarbeit für PR-Arbeiten _____
- Reiseleiter/in / Hilfsleiter/in _____
- Werkstatt-Einsatz (Wagenbau) Datum _____
- Sektions-Reise vom _____ nach _____
- Anmeldung _____

Anlass _____
der Sektion _____

Mitteilung _____

Name _____ Vorname _____ Jahrgang _____

Strasse _____ PLZ/Ort _____

Tel-Nr. P _____ Tel-Nr. G _____

e-mail-Adresse _____

Sektion Aargau Tel.
Aellen Gérard 062 827 15 43
Juraweidstrasse 26
CH-5023 Biberstein

Bericht Werkstätte Aarau Wagen B 4253

Die Renovationsarbeiten an unserem zweiten Wagen laufen auf Hochtouren. Wir möchten die Renovation am B 4253 auf Beginn der Fahrsaison 2000 für den Einsatz auf der Bergstrecke abschliessen kön-

nen. Anfangs November ist die Reparatur des tragenden Holzgerippes abgeschlossen worden. Die zahlreichen Reparaturstellen erforderten umfangreiche Einzelanfertigungen von Holzkonstruktionsteilen. Nun kann mit der Anfertigung der Sperrholzinneiwände begonnen werden. Das Dach ist mit neuem Holztäfer eingedeckt.

Die Plattformen an beiden Wagenenden sind mit massiven Eichenholzbrettern belegt, die zu günstigen Bedingungen bei der SBB-Hauptwerkstätte in Olten eingekauft wurden. Der Wagen beginnt nach einer

längeren Zeit des nur scheinbaren Stillstandes wieder sichtbare Fortschritte zu machen. Sobald die Wände eingebaut sind, wird unsere erfahrene Gruppe den Einbau der Dampfheizung vornehmen. Die Aufarbeitung der Sitzbänke ist weit fortgeschritten.

Zweites Objekt

Rekonstruierter Wagenkasten C 204

Parallel zum B 4253 werden auch Arbeiten am C 204 ausgeführt. Die gewonnenen Erfahrungen beim konstruieren der Dampfheizung für den ABD 4554 können nun auch beim C 204 genutzt werden.

Wir sind es unserem grosszügigen Sponsor und Erbauer des Wagenholzkastens für den Wagen C 204, Herrn Siegfried Gasser und seinen Helfern aus dem Kiwanisclub schuldig, die Arbeiten am Wagen weiterhin zielstrebig und ohne Unterbruch voranzutreiben. Am Original-Fahrgestell sind auch von Mitarbeitern der Sektion Aargau Arbeiten ausgeführt worden. Der Alternator (eine von der Wagenachse angetriebene Lichtmaschine für die Wagenbeleuchtung) mit den entsprechenden Zwischenrädern und Antriebsriemen für die Übersetzung wurden montiert. Auch hier sind die Vorstudien, das wie und wo diese Aggregate montiert werden können sehr wichtig, um später nicht anderen Bauteilen, wie dem Bremsgestänge und auch anderen Komponenten den Raum zu versperren. Auch eine Batterie, mit der erforderlichen Elektroinstallation muss eingebaut werden, damit, wenn der Wagen im Stillstand verharrt, die Lichter im Innern nicht ausgehen. Der C 204 wird wie der im Dienst stehende ABD 4554 an kühlen Tagen den Fahrgästen angenehme Wagentemperaturen bieten können. Der symbolische Verkauf der C 204-Sitzplätze läuft an. Zur Fertigstellung des neu aufgebauten Original B.F.D. (Brig-Furka-Disentis) -Wagens von 1914, benötigen wir rund Fr. 30'000.-. Durch den Erfolg mit dem

fiktiven Sitzplatzverkauf der ersten 2 Wagen, war unsere Sektion in der Lage, dank den vielen Sponsoren und Spendern, alle notwendigen Investitionen (ohne Hilfe des Zentralvereins oder der Dampfbahn AG) zu finanzieren. Aus diesem Grunde möchten wir die Finanzierung des C 204 auf eine ähnliche Art lösen. Wir verkaufen ab sofort symbolisch Sitzplätze des C 204 zum Preis der Wagennummer, bzw. zu Fr. 204.- Selbstverständlich werden alle Sitzplatzsponsoren beim Abschluss der Arbeiten zu einem Apero in der Werkstatt Aarau und nach der Inbetriebsetzung des Wagens auf der Bergstrecke zu einer Gratisfahrt bei der offiziellen Einweihung eingeladen.

Unser Wagenbaukonto lautet:
Neue Aargauer Bank, CH-5201 Brugg
Postchekkonto 50-1083-6
zu Gunsten von 852116-61-1
(Vereinskontonummer)
Verein Furka-Berstrecke
5000 Aarau

Dritter Wagenkasten eingetroffen

Ebenfalls ein ehemaliger Brünigbahn-Wagenkasten ex LSE B40 der Luzern-Stans Engelberg Bahn, ist aus Stans im Frühjahr in Aarau eingetroffen. Nach Abschluss der Arbeiten an den Wagen B 4253 und C 204, im Jahr 2000, wird dieser LSE-Wagen B 40 das nächste Renovationsprojekt. Der Wagenkasten stand bis zuletzt im aktiven Einsatz und ist noch vollständig ausgerüstet. Alle Holz-Sitzbänke, Gepäckablagen sind vorhanden. Die Sitzplätze weisen jedoch vom Gebrauch die üblichen Spuren auf. Die Sitzbänke müssen voraussichtlich zerlegt, frisch geschliffen, neu verleimt und lackiert werden. Die erste Beurteilung nach dem ersten Augenschein lässt erkennen, dass der Wagen mit einem kleineren Arbeitsaufwand renoviert werden könnte. Für die nächste Zeit wird sich das Werkstätte-Team Aarau kaum über Arbeitsmangel be-

klagen können.

Neue Helfer sind in Aarau herzlich willkommen. Wir arbeiten an mehreren Fronten (Holz, Metall, Elektro, Malerei). Interessierte Leser, welche in einem fröhlichen und harmonischen Team mitarbeiten möchten, sind eingeladen, an einem Dienstagabend ab 18.00 Uhr unsere Wagenprojekte unverbindlich zu besichtigen. Sie werden überrascht sein, wie interessant und vielschichtig unsere Arbeiten sind.

Adresse: Industriestrasse 20 in Aarau. Ehemalige Halle der Firma Aeschbach, (hinter dem Hochhaus Rockwell Automation, ehemals Sprecher und Schuh, gegenüber dem Restaurant zur Gais).

Weitere Vereinstätigkeiten

Zwei Vereinsreisen wurden in letzter Zeit durchgeführt:

15. August 1999: Fahrt mit Reiseкар der Firma Knecht von Baden über Brugg, Aarau nach Realp und anschliessender Dampffahrt zur Station Furka und zurück. Die Reise war hauptsächlich für Interessierte und Neumitglieder gedacht, welche bisher unsere Dampfbahn noch nicht hautnah erleben durften. Bei der Rückfahrt via Furkypass konnten die Teilnehmer den neuerstellten Bahnübergang Muttbach sehen und sich über die Arbeitsschritte im Bahnhof Gletsch informieren.

12. September 1999: Fahrt mit Reiseкар nach Le Bouveret mit Besichtigung von Schloss Chillon und des Swiss Vapeur Parkes.

Bei beiden Reisen, (Car wurde unentgeltlich von Aargauer-Vereinsmitglied gefahren) konnten einige neue Mitglieder gewonnen werden. Die von verschiedenen Stellen, wie z.B. Firma Eurobus Knecht AG Brugg, Hotel Restaurant Alpina, Andermatt und einigen Teilnehmern erhaltenen Spenden anlässlich der beiden Reisen erbrachten die bemerkenswerte Summe von Fr. 1'000.- für das Wagenbaukonto der Werkstätte Aarau.

Anlässe im Jahre 2000

Generalversammlung:

Freitag, 7. April 2000 um 19.30 Uhr im Restaurant «Dietiker» in Suhr. Das Lokal ist mit der Wynental- und Suhrental Bahn WSB sehr einfach zu erreichen.

Monat April 2000:

Besichtigung der RhB-Hauptwerkstätte in Landquart sowie der DFB-Werkstätte in Chur mit Lok FO 4 und Wagen CF 271.

Sommer 2000:

Besichtigung der Gross-Baustelle (NEAT Gotthard-Basistunnel) in Sedrun.

Die Besichtigungen werden in der Ausgabe 1/2000 näher beschrieben.

Auskünfte erteilt: Daniel Bühler, Birkenstrasse 1, 5212 Hausen bei Brugg, Telefon (056) 442 56 08 Gerard Aellen

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

Sektionsmitteilungen

Kürzlich ist das Mitteilungsblatt 3/99 erschienen. Und wo sind wohl - abgesehen vom Baubericht - unsere Sektionsmitteilungen geblieben? Kommen diese wenigstens in der Nummer 4/99. Wir haben kein eigenes Infoblatt. Im Mitteilungsblatt abgedruckte Meldungen ersparen uns das Porto und den Druck (Briefkommentar an die Redaktion).

Sektionsvorstand Ostschweiz 1999

Die an unserer HV in Wil SG angekündigte neue Vorstandsliste mit Jahresprogramm hat sich aus verschiedenen Gründen derart verspätet, dass wir aus Kostengründen auf einen Postversand verzichten. Wir entschuldigen uns für die Verspätung und danken für das Verständnis.

Gemeinsame Vorstandssitzung ZH/OCH

Wie schon lange geplant, haben sich die Sektionsvorstände Zürich und Ostschweiz am 26. Mai 99 in Frauenfeld zu einer gemeinsamen Sitzung getroffen. Themen waren unter anderem die Werkstätte Chur,

Werbung, Bauwochen und das Mitteilungsblatt. Die Zusammenarbeit zwischen unseren beiden Sektionen soll auf verschiedenen Gebieten vertieft werden, wozu auch zwei jährliche Vorstandstreffen vorgesehen sind. Anschliessend die Vorstandsliste.

Funktion	Vorname / Name	Adresse / PLZ / Ort	Telefonnummer
Präsident	Christian Ammann	Oberer Moosweg 10 8500 Frauenfeld	052 / 722 24 61
Vize-Präsident	Hans Walter Beyeler	Seefeldstrasse 255b 8008 Zürich	01 / 422 15 23
Aktuarin	Erika Bühler	Schulstrasse 10 9503 Lanterswil	071 / 655 15 23
Kassierin	Marlis Rossel-Noser	Dorfstrasse 33 8457 Humlikon	052 / 317 30 44
Bau-Koordination	BrunoENZler	Zielweg 5 3530 Amriswil	071 / 411 77 31

Aus der Redaktion

Peter Grüning

Ihre e-mail-Adresse interessiert uns
Eine Mitteilung an Sie würde dadurch verzugslos gleichentags Sie erreichen. Unabhängig ob Sie zu Hause sind. Das Telefon ist ja nett, ... sprechen Sie nach dem Pips-Ton ... Auch ist das geschriebene Wort etwas handfestes. Also ausfüllen ... und ab die Post ... an Postfach 20, CH-3428 Wiler.

CD über unsere Dampfbahn

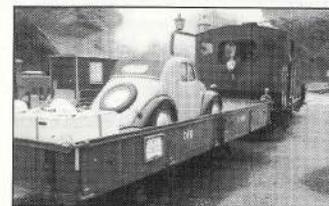
Zwei Songs, sowie eine Karaoke-Version über die Furka-Bergstrecke befindet sich auf der CD. Für jede verkaufte CD erhalten wir einen Beitrag für unsere Furka-



Bergstrecke. Bezug bei: Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Souvenirhandel, Postfach 49, CH-3428 Wiler
Art.-Nr. S 2212

meine e-mail-Adresse lautet:

Name: _____
Vorname: _____
Strasse: _____
PLZ/Ort: _____
Tel. P: _____
Tel. G: _____



Der Autoverladezug der DFB im Info-Heft 2/99 war nur ein privater Geburtstags-Gag vom jungen Team aus der Region Realp für einen Kameraden!

Sektion Zürich Tel. / Fax
Kurt Brügger 01 935 45 03
Industriestrasse 16
CH-8627 Grüningen Postfach 268

Einladung

Generalversammlung Sektion Zürich
am Dienstag, 7. März 2000, 19.00 Uhr
im Saal des Kunsthhauses Zürich

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Protokoll der Generalversammlung 99
4. Jahresbericht des Präsidenten
und Ressortberichte
5. Jahresrechnung und Revisionsbericht
6. Budget 2000
7. Entlastung des Vorstandes, Décharge
8. Anträge der Mitglieder
9. Varia
10. Dia-Vortrag von Emil Halter

Anträge der Mitglieder richten Sie bitte bis
am 31.01.2000 an die Sektionsadresse:
Verein Furka-Bergstrecke
Sektion Zürich, Kurt Brügger
Postfach 268, CH-8627 Grüningen

Paul Feuerstein wird den Verkaufsstand
betreiben. Wir hoffen auf zahlreiches Er-
scheinen.

Rückblick auf 1999

Erfreulicherweise ist durch unsere Sektion
viel gearbeitet worden in allen Bereichen,
sei es an der Berg-Strecke, im Wagenbau in
Aarau oder in der Lokwerkstätte Chur. Wir
bedanken uns ganz herzlich bei allen Betei-
ligten. Aus Platzgründen können wir sie hier
nicht alle erwähnen.

ZOM

An der diesjährigen Züri-Oberland-Messe
konnten wir 65 Neumitglieder für unsere

gute Sache gewinnen, also schon wieder
ein erfreuliches Resultat.

Ausblick für das Jahr 2000

Wie Sie sicher schon aus der Presse oder
sonst irgendwoher erfahren haben, sind die
Eröffnungsfeierlichkeiten der Strecke Realp-
Gletsch auf den 14.07.2000 geplant. Die
definitive Fahrplanaufnahme Realp-Gletsch
ist ab 24.07.2000. Haben Sie dazu Fragen?
Wenden Sie sich jederzeit an uns oder di-
rekt an den Reisedienst der DFB. Auch im
Jahr 2000 können wir nicht zurücklehnen.
Es gibt an der Strecke, in der Werkstatt Chur
und in Aarau sehr viel Arbeit. Aus diesem
Grunde suchen wir laufend freiwillige Helfer
und Helferinnen. Wenden Sie sich bitte an
unsere Sektionsadresse. Auch in den Win-
termonaten gibt es sehr viel zu tun. Besten
Dank zum voraus für Ihre Anmeldungen.

Der Vorstand der Sektion Zürich wünscht
allen Mitgliedern alles Gute für das Jahr
2000 und besten Dank für Ihre treue Unter-
stützung unserer Sektion.

Ihnen und Ihren Angehörigen wünschen wir
frohe Festtage mit den besten Wünschen.
Kurt Brügger, Präsident

Internet

Bitte beachten Sie unseren Verkaufshop
im Internet. Adresse: <http://www.net4u.ch/vfb/zh> «VFB Sektion Zürich Shop». Hier
können Sie unsere schönen Artikel für sich
oder als Geschenk auf bequeme Art bestel-
len. Bitte geben Sie die Internetadresse
auch an weitere interessierte Personen
weiter.

Baubericht 1999

Wie in der letzten Ausgabe dieses Heftes
angekündigt, folgt hier ein Global-Bericht
über die Bauaktivitäten unserer Sektion.
Diese spielten sich im Zeitraum vom 20.06.
bis 30.10.99 ab. Ganz nach der Devise

«Schluss-Spurt in Gletsch» fanden nebst
unseren «regulären» zwei Bauwochen (KW
26 und 33, je 8 Teilnehmer) auch noch eine
kurzfristig organisierte (KW 27, 8 Teilneh-
mer) und diverse Sondereinsätze statt. Die-
se mit Schwerpunkt in der KW 25 (u.a.
Tunnelarbeiten) und weitere im September
und Oktober. Es wurden dabei ca. 150 Mann-
tage Frondienst, die meiste Zeit unter Lei-
tung unseres langjährigen Bauchchefs Edi
Schlumpf (Jahrgang 1925) geleistet. Dieses
Resultat verdanken wir vor allem unserer
bewährten Kerntuppe, aber auch etlichen
neuentdeckten «Aktivisten» unter den Mit-
gliedern.

In der oben erwähnten Zahl von Manntagen
ist übrigens der Einsatz unseres Mitgliedes
Toni Hobi, den er meist in Begleitung seines
Assistenten Oskar Greminger leistet, nicht
enthalten! In unzähligen Einsätzen opferte
er einen grossen Teil seiner Freizeit für das
Erreichen des Zieles Gletsch.

Wir möchten diesmal auf die Aufzählung
aller Namen verzichten, dies in der Annah-
me, dass ein echter Frondienstler nicht viel
Wert darauf legt. Eine Ausnahme sei aber
gestattet: Es gilt hier über einen Sonderfall
zu berichten, nämlich die Leistung eines
Neumitgliedes. Noch war die Tinte auf sei-
nem Beitrittsformular nicht trocken, hat er
schon seinen Einstand als initiativer und
immer gut aufgelegter «Bau-Allrounder»
gegeben und zwar in der Zusatzwoche 27,
wo auch der Schreibende als Teilnehmer
dabei war. Damit aber nicht genug. Gleich
anschliessend hat er eine weitere Woche in
Gletsch verbracht und ab 29.08.99 noch-
mals 2 Wochen, diesmal schon als Grup-
penleiter für die Sektionen BE und NL. Sein
Name ist **Toni Stamm**, sein Einstieg ist wohl
einmalig in der Vereinsgeschichte und ein
absoluter Glücksfall für das Projekt Furka.
Bravo Toni!

Noch ein Wort zur Einsatzbasis. Da für die
KW 27 ein Einsatz im Raum Gletsch-Mutt-
bach vorgegeben war, wählten wir für die-

se Woche auch Gletsch als Basis, was sich
bezüglich Fahrzeit zu den Arbeitsorten als
positiv erwies. Da aber dort keine DFB-
Logistik vorhanden ist, ergaben sich für
diese Basis zusätzliche Probleme. Diese
konnten wir für diesmal elegant lösen, da
gleichzeitig eine Baugruppe aus D/NRW in
Gletsch arbeitete. So konnten wir Syner-
gien nutzen betreffend Verpflegung und
Transporten. Nochmals herzlichen Dank für
die vorzügliche Bewirtung.

Ausgeführte Arbeiten der Sektion Zürich

Im folgenden sind nur die grösseren Projek-
te aufgeführt, also z.B. nicht eine zeitrau-
bende Suche nach 2 Unterbrüchen des Te-
lefon-Kabels im Tunnel oder das sehr ermü-
dende Schotterrechen!

Im Tunnel:

- Anbringen von Abdeckblechen in den Ni-
schen zum Schutz der Installationen (Te-
lefon/Signal/Stromnetz) vor Tropfwasser.
- Montage weiterer FL-Leuchten zur Vervoll-
ständigung der vorgeschriebenen Tunnel-
beleuchtung.
- Montage von Kabelverteiler und Signal-
kasten in den Signalnischen.
- Erstellen des Kabelkanals und Einzug des
Kabels zwischen W-Portal und Kaverne.

Station Muttbach:

- Schneeräumung.
- Ausheben (teils Handarbeit) und betonie-
ren der Fundamente der 3 Weichenan-
triebe.

Bahnübergang Furkastrasse: (Muttbach)

- Betonieren der Fundamente für den Tele-
fonständer und den Sockel für die beidsei-
tigen Signalanlagen.

Bahnhofareal Gletsch:

- Erstellen des Kabelkanals vom Schacht
zum Stationsgebäude und Einlegen der
Kabelrohre (Führung unter der Brücke
durch).
- Mauerdurchbruch für die direkte Einlei-
tung (unterirdisch) in den Steuerungs-
raum im UG.

Auf der ganzen Strecke. Seite Wallis:

- Einbau diverser Gleiserden in Kabelschächte, Signalkasten und Kabelverteiler.
- Setzen von Kabelschächten.
- Ausheben von ca. 300 m³ Kabelgraben zwischen Muttbach und BUe, Einlegen der Rohre und Zudecken (grosser Teil Handarbeit), inkl. Gestaltung der Trasse-Umgebung.
- Kabeleinzug ca. 400 m³ ab BUe Richtung Gletsch zum Spleiss-Schacht.

Zum Schluss sei noch der Vollständigkeit halber der Einsatz von 14 Mitarbeitern der

Sektion Innerschweiz	Tel.
Mühlethaler Roland	041
Rosengartenstrasse 19	281 00 05
CH-6023 Rothenburg	

Eisenbahn-Modellbau-Tage im Verkehrshaus Luzern (VHS)

Die 15. Eisenbahn-Modellbau-Tage, die vom 2. bis 10. Oktober 1999 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern stattfanden, standen unter dem Thema «ZUGkunft - vom TEE zum Neigezug» und zeigten die Entwicklung vom vierteiligen dieselgetriebenen RAM TEE I über den sechsteiligen Vierstromtriebzug RAe TEE II, der noch bis Ende November sein Gnadenbrot als «graue Maus» erhält, hin zum siebenteiligen Intercity-Neigezug RABDe 500, der in Zukunft neue Massstäbe hinsichtlich Komfort und Tempo setzen soll. Wie immer war auch das Thema «Modellbau» durch zahlreiche Aussteller und den entsprechenden Wettbewerb vertreten, und in einem provisorischen Ausstellungszelt vor der Halle Schiffahrt hatte - neben der Pilatusbahn und verschiedenen Modellbau-Ausstellern - die Sektion Innerschweiz einen Stand aufgebaut, der ständig von Sektionsmitgliedern betreut wurde. Der Stand mit zahlreichen attraktiven Fotos und entsprechendem Informationsmaterial wur-

Firma ALCATEL erwähnt. Wie jedes Jahr, organisiert durch Emil Halter, haben sie am 03.07.99 u.a. am Abbruch der alten Weichen in Muttbach gearbeitet und für die Tunnelsanierung eine Arbeitsbeleuchtung installiert. Zusätzlich wurden 2 Achszähler installiert und justiert (gesponsert von ALCATEL, Wert ca. CHF 25'000.-).

Der Vorstand dankt an dieser Stelle allen Teilnehmern für ihren grossen Einsatz.

Fritz Schmutz
(i.V. des Bauchefs)

de von vielen Besuchern angesteuert, und es kam zu etlichen intensiven Gesprächen, wobei interessanterweise die Personen im «fortgeschrittenen Alter» überwogen. Viele Aktionäre und Frondienstler aus früheren Jahren gaben sich zu erkennen und fragten nach dem aktuellen Stand der Dinge, ob im Jahr 2000 wirklich nach Gletsch gefahren wird und wann die Strecke bis Oberwald fertiggestellt ist. Gelegentlich zeigte man Interesse an einer Neumitgliedschaft, doch die Spenden blieben hinter den Erwartungen zurück. Zusammenfassend darf man aber festhalten, dass sich der erhebliche Aufwand für die Anwesenheit der Furka-Bergstrecke an den Modellbau-Tagen gelohnt hat und nach einer Wiederholung ruft.

Sektions-Generalversammlung 2000

Die GV 2000 der Sektion Innerschweiz findet am Freitag, dem 17. März 2000, um 20.00 Uhr im Restaurant Eisenbahn beim SBB-Bahnhof Arth-Goldau statt. Als Rahmenprogramm kann man den Hochbahnhof der Arth-Rigi-Bahn (ARB) - übrigens den einzigen in der Schweiz - sowie die Depot- und Werkstättenanlagen besichtigen. Nachdem der Weiterbestand der ARB gesichert ist, wird in absehbarer Zeit ein neuer zeitgemässer Bahnhof ebenerdig auf dem SBB-Areal erstellt, was auch zu Veränderungen

bei den übrigen Anlagen führen wird, zumal bereits heute aufgrund der Betriebsgemeinschaft mit der Vitznau-Rigi-Bahn gewisse Arbeiten im dortigen Depot erfolgen.

Weitere Informationen enthält - wie üblich - das Informationsbulletin mit der Einladung zur GV 2000.

«Ruhe vor dem Sturm» an den Modellbautagen im Verkehrshaus in Luzern. Das Bild wurde am frühen Morgen aufgenommen, als die Besucher noch nicht bis zu uns vorgedrungen waren.

Foto: H.-B. Schönborn



Sektion Bern	Tel./ Fax
Bollinger Peter	032
Blumenweg 18	665 23 25
CH-3315 Bätterkinden	

Werkstätte Kirchberg

Am 1. November erfolgte ein letzter Tages-Einsatz in unserer ehemaligen Werkhalle. Der Büro- und Werkstatt-Trakt musste noch entfernt werden, weil das neue Nutzungskonzept des Nachmieters für unsere Holz-Bauten keine Verwendung vorsah. Auch die Elektroinstallation entfernte man.

Die finanziellen Belange sind schon am 7. Oktober mit dem Besitzer Hermann Leuenberger, der Sektion Bern und dem ZV besiegelt worden. Damit ist dieses Kapitel abgeschlossen.

P. Grünig

Furka-Bern-Web

Die Sektion Bern betreibt mit Christoph Rickli und der Unterstützung von Julian Witschi eine «Furka-Bern-Webseite». Unter «www.welcome.to/vfb-bern» gibt es das Neueste rund um die Furka aus Berner Sicht. Dank zahlreichen Gratisangeboten

belastet diese Webseite die Kasse nicht. Der Kontakt mit andern Sektionen und Mitgliedern eröffnet neue Perspektiven.

Ausflug zur Sauschwänzlebahn

Mit dem Mitglied und Oldtimer-Carbesitzer Hermann Leuenberger unternahm die Sektion am 29.8. die Reise ins Süddeutsche. Die Carfahrt, der Besuch einer Weinbaugenossenschaft im schaffhausischen Löhningen, die Dampffahrt auf der 26 km messenden Strecke mit Lok 86 333 und ein Besuch im Eisenbahnmuseum Zollhaus-Blumberg lies den Tag voller Höhepunkte werden.

Bauwoche Gletsch

Die BW 36 war gekennzeichnet durch schönes Wetter, Büsche roden, Steine wegräumen, Wassergräben freilegen (500 m³), Stützmauern rekonstruieren, 1000 FO-Holzschwellen von Andermatt nach Realp verfrachten, Kranbahn in Oerlikon demonstrieren und nach Realp transportieren.

Stand Bahnhoffest Spiez

Nach der Neugestaltung des Bahnhofs und Abschluss des Doppelspurausbaus am Lötschberg wurde gefeiert. Mit von der Partie ein Stand der Sektion Bern. J.Wi.

Sektion Norddeutschland
 Hamann Ralf Tel./ Fax
 Tratziger Strasse 16 0049 /
 D-22043 Hamburg 40 / 656 2173

Ein Stück Schweiz in Hamburg!

Anlässlich der 4. Hamburger Modellbautage brachte der schweizerische Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ein Stück der Schweizer Hochalpen in die Hamburger Messehallen. Auf über 28 Metern wurden einzelne Abschnitte des 1000 mm-Schmalspurnetzes der Rhätischen Bahn, der Furka-Oberalp-Bahn und besonders der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im M 1:87 ausgestellt.

Seit 1995 finden sich Freunde der schweizerischen 1000 mm-Schmalspurbahnen zusammen, um Abschnitte der oben angeführten Strecken nachzubauen. Die Anlagen setzen sich modular aus genormten Einzelteilen (Module) zusammen und können in verschiedener Reihenfolge zusammengestellt werden.

Jedes Modul ist 500 mm tief und hat eine Länge von 1000 bis 1500 mm. Die Verdrahtung, der Umriss des Modulkopfes sowie die Höhen sind festgelegt. Wie beim Vorbild sind eingleisige Streckenführung, Zahnstangenabschnitte und Bergprofil nachgebildet.

So auch von der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) die Bahnhöfe «Tiefenbach» und «Furka» sowie die «Steffenbachbrücke», deren Vorbild im Winter wegen Lawinen zusammengeklappt wird. Andere Module geben die Bahnhöfe «Susch» und «Brusio» der Rhätischen Bahn (RhB) oder ohne direktes Vorbild den Charakter der alpinen Landschaft wieder. Als Besonderheit gibt es Steigungsmodule, eine Kehrschleife in Fiddle-Yard.

Die Besucher hatten die Möglichkeit, dem Bau von Modulen beizuwohnen. An einem Anlagenteil konnten Sie über den Ausstellungszeitraum aktiv den Geländebau

mitverfolgen und sogar selber mitarbeiten. Die Modulanlage stand in enger Beziehung zum Vorbild. Deshalb wurde auch auf dem Stand ausführlich über das Original berichtet. Dies geschah durch Fotos und Videofilme sowie einer Original-Zahnstange der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Die alte Bergstrecke, die nur im Sommer befahren werden kann, wird als technisches Denkmal des Eisenbahnbaus wieder aktiviert. Denn der Abschnitt über den Furkpass, vorbei am Rhonegletscher, der dem «Glacier-Express» seinen Namen gab, liegt seit der Inbetriebnahme des Basistunnels im Mai 1982, brach.

Weiter waren Fahrpläne und Informationen rund um die schweizerischen Eisenbahnen erhältlich. *Hans Kukemüller*

Deichbau, Dumper, Doppelschwelle - die BW 99 der SK Norddeutschland

«Auf nach Gletsch!» hiess es auch dieses Jahr wieder vom 2.8.99 - 7.9.99 für 10 Bau-, 2 Kiosk- und 2 Küchenfronis. Die «Nordlichter» mit über 1000 km «Abstand» von der Furka-Bergstrecke wurden noch durch Begeisterte aus ganz Deutschland verstärkt. Einige Unentwegte starteten sofort nach der Ankunft am Samstag mit der Arbeit; ein Bauweekend der Sektion Gotthard wurde verstärkt. Die hervorragende Einweisung gleich vor Ort durch Walter und Manfred Willi schloss diesen schönen Tag ab; halt



«Deichbaustelle» in Muttbach ...

noch nicht ganz! Das traditionelle «Gässli-fesch» in Realp setzte das erste kulturelle Highlight! Nächstes Highlight war die Feier zum Nationalfeiertag am Sonntag. Nach so viel «Feierei» ging die Arbeit am Montag endlich los... 6 arbeitsreiche Tage standen uns bevor.



... Wirkungsfeld der Norddeutschen

In Muttbach wurden vor dem Tunnelportal 56 m Gleis ausgekoffert, die alten Stahlschwellen ausgebaut und durch neue Holzschwellen ersetzt. Das alles bei laufendem Bauzugbetrieb und zwischen 5 m hohen Schneewänden! Die Holzschwellen wurden vorher vom «Schwellenteam» mit Befestigungsplatten ausgerüstet und «just in Time», an das «Baggerteam» ausgeliefert. Auch der «Feind» Schmelzwasser, das immer wieder unsere Baustelle «besichtigen» wollte, wurde durch die norddeutschen Erfahrungen im Deichbau zurückgehalten. Abschliessend wurde das neue Gleis gerichtet und mit einigen Tonnen Schotter «verschönert».

Dank tollem Teamwork, 6 Tage-Bauwoche und optimalem Maschineneinsatz (Gleisdumper, Bagger, Schwellenschraub- und Bohrmaschine) konnten neben diesem Hauptprojekt noch jede Menge weiterer «Kleinigkeiten» wie Auskoffern und Schwellenumbau im Scheiteltunnel, Betonieren von Zugankern für eine Stützmauer etc. erledigt werden.

Genauso toll war das Teamwork in der Küche und der Logistik (Evi und Hanne), denn

jeden Tag wurde pünktlich das Mittagessen (mit Kuchen!) in Muttbach angeliefert und im «Gnagiwagen» kredenzt; nur noch übertroufen von den Abendessen im Lokschuppen (Remise Gletsch).

Auch das Wetter war die gesamte Woche sehr nett zu uns - wir kommen also gerne im Jahr 2000 wieder, dann sicherlich mit laufendem Zugbetrieb der DFB!

Koordinator Fronarbeit *Oliver Racine*

Sektion München / Oberbayern
 Horst + Isolde Hoeningk Tel./ Fax
 Winfriedstrasse 14 0049 /
 D-80639 München 89 / 178 31 51

In der Zeit vom 27.11. - 5.12.99 findet in München auf dem Messegelände in Verbindung mit der «Heim- und Handwerk» - Messe die Internationale Modellbauausstellung statt.

Die Sektion München wird auf ca. 200 m² mit einer H0m-Anlage nach Vorbild der Furka-Bergstrecke und einem Info-Stand vertreten sein.

Machen Sie sich einen schönen Tag und besuchen Sie die «Heim- und Handwerk», schauen Sie sich die Modellbauausstellung an und kommen Sie an unserem Info-Stand vorbei. Die Messemannschaft wird sich über Ihren Besuch und den Meinungs-austausch auch im Hinblick auf «Gletsch 2000» freuen.

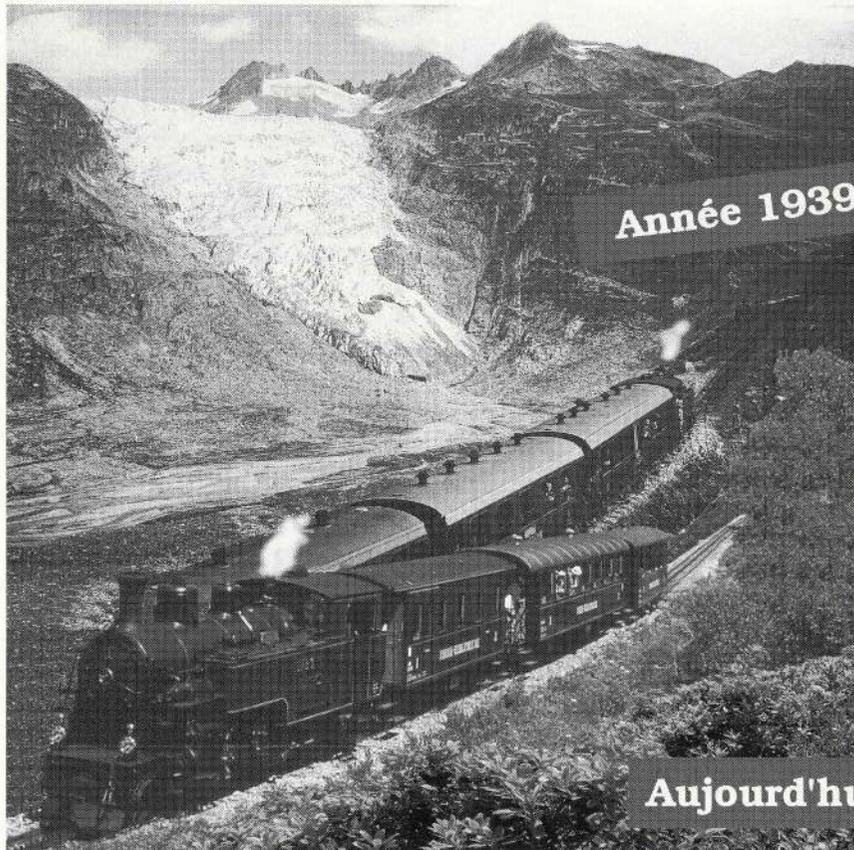
Die Hoeningk's

Regionalgruppe Rhein-Main
 Ziegler Joachim Tel.
 Kreuzweg 7 0049 /
 D-65719 Hofheim 06 / 192 88 25

Bitte beachten. Neue Adresse ab 15.12.99!

Haben Sie die Unterlagen «Die ersten in Gletsch» auf Seite 31-34 schon gelesen?

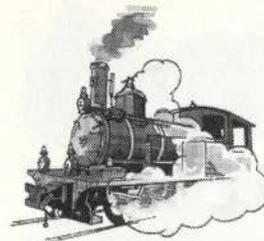
LES PREMIERS A GLETSCH



Année 1939

Aujourd'hui

**Voyages d'inauguration
avec un train à vapeur, au glacier du Rhône
du 14 au 16 juillet 2000**



Ligne sommitale de la Furka
Les premiers trains nostalgiques à Gletsch

Vendredi 14 juillet 2000 Fête officielle d'ouverture
Samedi 15 juillet 2000 Voyages Week-End
Dimanche 16 juillet 2000 Voyages Week-End

Après un sommeil de la Belle au bois dormant de presque 20 ans, les locomotives à vapeur roulent à nouveau avec fracas sur la ligne sommitale de la Furka. Aimeriez vous être parmi les premiers à découvrir le glacier du Rhône, depuis un train à vapeur ? Nous vous invitons à participer à l'aventure, avec nos trains d'ouverture, dans un cadre magnifique.

LES DETAILS

Vous trouvez le prix du billet pour adultes, sur le formulaire d'inscription (sur la page de droite).

Sont inclus dans le prix

Le voyage en 2ème classe avec le train à vapeur de Realp via Furka à Gletsch (ou de Gletsch à Realp), avec des arrêts à Tiefenbach et Furka, une place réservée dans un des wagons ouvert ou dans un des wagons fermé avec fenêtre (possibilité d'ouvrir les fenêtres), un billet spécial d'une valeur souvenir, une attestation numérotée, un cadeau souvenir (une bouteille de 7 dl de vin du Valais avec une étiquette de trains à vapeur), des frais de ports et d'inscription. En cas de mauvais temps ou de force majeure, les wagons ouverts peuvent être supprimés.

Enfants et adolescents

Pour les enfants et adolescents de 6 à 16 ans, qui seront accompagnés au minimum d'un adulte, les prix suivants seront accordés par enfant:

14 juillet 2000 CHF 150.-
15/16 juillet 2000 CHF 100.-
Cadeau souvenir (vin) non inclus.

Réduction

Toutes les réductions sont annulées, car il s'agit seulement de voyages inauguraux. Ceci est aussi valable pour les actionnaires du DFB et ainsi que les membres du VFB.

Remboursement

Les billets qui ne pourront être utilisés seront remboursés seulement pour des raisons valables (maladie, accident etc.). Sans nouvelle au minimum 24 heures avant le départ, le remboursement ne sera plus accordé.

Confirmation de réservation / Facture

Dès réception de votre inscription, dans un délai de 14 jours, vous recevrez notre confirmation de réservation et la facture, facture qui devra être payée dans les 30 jours.

Important: Nous n'enverrons pas de rappel. Après un délai de 60 jours, et sans nouvelles de votre part, nous disposerons des places réservées. Tous les prix sont TVA inclus 7,5%.

Pour la réservation des places

Avec la confirmation de réservation, vous recevrez tous les détails utiles sur le voyage, la ligne et l'heure de départ fixé. Les places assises qui seront réservées pour vous, vous seront communiquées en temps voulu bien avant le départ du train de Realp ou de Gletsch. Au cas où le train à la date demandée est complet, pour éviter de la correspondance inutile et des demandes de précisions, nous vous demandons de nous donner avec votre inscription une date de remplacement.

Suite à la page 4



**L'ouverture
de l'horaire officiel,
de Realp - Gletsch - Realp,
commencera le 24 juillet 2000.**

Bulletin d'inscription avec les prix S.V.P., faites une copie, remplissez et envoyez.



Entourer la lettre de votre choix pour le voyage désiré.

Vendredi 14 juillet 2000

A	1er train	Realp - Furka - Gletsch	Train d'inauguration	Le matin	CHF 250.—
B		Gletsch - Furka - Realp	Train d'inauguration	L'après-midi	CHF 250.—
C	2ème train	Realp - Furka - Gletsch	Selon la demande	Le matin	CHF 250.—
D		Gletsch - Furka - Realp	Selon la demande	L'après-midi	CHF 250.—

Prix comprenant la TVA 7,5 %

Samedi 15 juillet 2000

E	3ème train	Realp - Furka - Gletsch	Voyage du week-end	Le matin	CHF 200.—
F		Gletsch - Furka - Realp	Voyage du week-end	L'après-midi	CHF 180.—
G	4ème train	Realp - Furka - Gletsch	Selon la demande	Le matin	CHF 200.—
H		Gletsch - Furka - Realp	Selon la demande	L'après-midi	CHF 180.—

Prix comprenant la TVA 7,5 %

Dimanche 16 juillet 2000

K	5ème train	Realp - Furka - Gletsch	Voyage du week-end	Le matin	CHF 200.—
L		Gletsch - Furka - Realp	Voyage du week-end	L'après-midi	CHF 180.—
M	6ème train	Realp - Furka - Gletsch	Selon la demande	Le matin	CHF 200.—
N		Gletsch - Furka - Realp	Selon la demande	L'après-midi	CHF 180.—

Prix comprenant la TVA 7,5 %

Nous vous demandons de choisir une deuxième possibilité comme alternative voir un autre jour. Comme vous pourrez le comprendre les places sont limitées. Le voyage sera possible seulement en 2ème classe. Les réservations seront prises en considération dans l'ordre d'arrivée de la poste (date de l'oblitération faisant foi). Nous vous serons reconnaissants de faire votre réservation rapidement. Consultez les réductions de prix pour enfant de 6 à 16 ans. (Seulement valable accompagné d'une grande personne).

Wagon désiré

Nous ne désirons pas voyager dans un wagon ouvert.
S.V.P. réservez dans un wagon avec possibilité d'ouvrir la fenêtre.

Transfert Gletsch - Oberwald ou Oberwald - Gletsch

Nous vous demandons de réserver des places dans le bus postal.
 Nous organisons notre transfert par nous-mêmes.

Commande de documentations

Veillez nous envoyer:

La liste des hôtels / restaurants, ami de la Furka
 Documentation pour faire une excursion sur le glacier du Rhône

Voyage-en

Auto
 Train

Nombres de voyageurs

adultes
 enfants de 6 à 16 ans

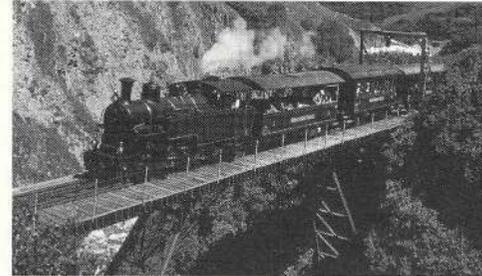
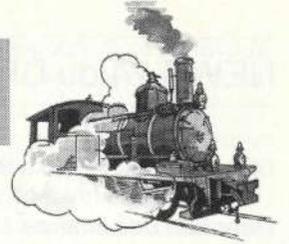
Faire une croix dans le carré désiré.

Adresse

S.V.P. remplir en caractère d'imprimerie.

Nom / prénom: _____
Rue / case postale: _____
NP et lieu: _____
Signature: _____ Téléphone: _____

La ligne sommitale de la Furka A toute vapeur au glacier du Rhône



La magnifique nature, des constructions techniques intéressantes attendent votre visite. Un exemple typique d'une construction bien pensée du pont de Steffenbach unique au monde, qui est plié avant l'hiver pour le protéger des avalanches.

IMPORTANTES

Information de voyage

L'horaire définitif vous sera communiqué seulement lors de la confirmation de réservation. Les départs du matin à Realp seront à 10H, pour faciliter la correspondance avec les autres transports publics. Les correspondances vous seront communiquées avec votre réservation. La durée du voyage de Realp à Gletsch (ou l'inverse), sera d'environ 120 minutes compte tenu des arrêts techniques.

Distribution des billets

Contre la confirmation de réservation vous recevrez au guichet du DFB au départ des gares de Gletsch et de Realp vos billets spécialement imprimés pour l'événement et ainsi qu'un certificat de souvenir numéroté avec le cadeau surprise.

Halte pour photo

Pour des raisons de sécurité, des arrêts entre les stations ne sont pas possibles pour faire des photos et filmer. Vous aurez tout à loisir pendant les arrêts techniques de Tiefenbach et Furka de faire des photos souvenir.

Transfert avec le car postal

Pour le transfert de Gletsch à Oberwald (ou l'inverse) il y aura possibilité de correspondance avec les cars postaux. Les personnes qui désirent prendre le bus doivent nous avertir lors de leur inscription. Le prix du billet de bus sera encaissé au départ. L'abonnement 1/2 tarif, abonnement général, carte journalière, Swiss Pass (etc) sont valables pour le bus.

Se restaurer / Dormir

Nous vous recommandons les hôtels et restaurants, ami de la Furka. Sur demande nous vous envoyons volontiers avec la confirmation de votre réservation une documentation détaillée. S.V.P. la commandez avec votre inscription.

Excursion sur le glacier du Rhône

Une excursion sur le glacier du Rhône vous tente-t-elle? En plus du voyage avec le train à vapeur vous pourrez réserver une randonnée avec accompagnant d'une durée de 4 1/2 H, de l'hôtel Belvédère en prenant l'apéritif dans la grotte à glace, pour aller jusqu'au col du Grimsel. Vous pouvez demander la documentation avec le bulletin d'inscription du voyage inaugural.

Place de parc limité

Realp et Gletsch disposent que de quelques places de parc. Voir les indications sur place. Nous vous recommandons de venir avec les transports publics.

A tout moment des informations actuelles sur Internet:
<http://www.net4u.ch/dfbfurka>

Pour des raisons techniques, le report de l'ouverture et de l'exploitation reste sous réserve. En cas de suppression de train ou de changement dans les réservations nous vous informerons le plus vite possible.

ADRESSE DE RESERVATION

Copiez s.v.p. le bulletin d'inscription, le remplir et l'envoyer affranchi à l'adresse suivante:
Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), Reisedienst
Postfach 35, CH-3999 Oberwald (Valais)

Pour des renseignements téléphoniques faire le: ++41 / 279 733 373

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Direction des affaires

Lors de la réunion des collaborateurs du 14 mai 1999, il a été demandé de préciser si la protection juridique SEV pour collaborateurs/trices DFB était aussi valable au Dampfbahn Furka-Bergstrecke. M. René Zimmermann, collaborateur de la protection juridique SEV, nous a communiqué que l'assurance protection juridique SEV est aussi valable durant les loisirs (DFB) pour les collaborateurs/trices des CFF ou d'une autre compagnie de chemin de fer privée s'ils sont membres du SEV et s'ils bénéficient d'une protection juridique SEV.

L'assemblée générale du DFB SA a eu lieu samedi le 26 juin 1999 à 14 heures à la salle polyvalente à Andermatt. Plus de 300 Personnes y ont participé. Les personnes suivantes ont quitté le conseil d'administration du Dampfbahn Furka-Bergstrecke: Monsieur Alfred Gysin, président du conseil d'administration DFB et M. le Dr Richard Steiner, membre du conseil d'administration DFB. Le Dampfbahn Furka-Bergstrecke a remercié M. Alfred Gysin pour les services rendus pour la remise en état de la ligne sommitale depuis la constitution du VFB en 1983 et de la DFB AG en 1986. Monsieur Alfred Gysin a été nommé président d'honneur du DFB et a eu droit aux applaudissements de l'assemblée. Les autres affaires ont été traitées dans l'ordre, les comptes 1998 bouclent avec une perte de CHF 59'866.-, la motion d'un actionnaire proposant la modification de 3 articles des statuts a été rejetée. Monsieur le Dr Peter Schwaller de Endingen a été élu nouveau président du conseil d'administration du DFB AG. M. Ruedi

Willi de Morschach a été élu nouveau membre du conseil d'administration. Le conseil d'administration du DFB AG se présente actuellement comme suit:

- Dr Peter Schwaller, président du conseil d'administration DFB
- Peter Heinzer, vice-président du conseil d'administration DFB
- Joseph Albisser
- Karl Danioth
- Heinz Fränsing
- Josef Iten
- Ruedi Willi

Monsieur Cathry Karl, secrétaire général DFB a annoncé sa démission de son poste de secrétaire général pour fin février 1999, ceci pour des motifs d'ordre privé ainsi qu'en raison de la charge importante que représentent ses autres mandats.

Afin que les festivités d'ouverture Gletsch 2000 soient couronnées de succès, le comité d'organisation Gletsch (CO Gletsch) a déjà siégé plusieurs fois. L'Ecole de tourisme de Sierre a été sollicitée pour fournir au CO Gletsch des idées pour les activités de fête. Ce qu'elle fit avec plaisir. Le but du CO Gletsch est de réaliser avec un petit budget un programme attractif et varié dans et autour de la salle de sport d'Oberwald. Le CO Gletsch créera un livre pour les donateurs, des cartes de fête et des tombolas. Pour faire connaître la date d'ouverture, des autocollants et du papier à lettres ont été imprimés. Actuellement se tient à l'hôtel Belvédère l'exposition «Über die Furka». Un diorama avec un modèle réduit de train DFB y est dressé et rend les visiteurs attentifs aux festivités de l'an 2000. Bien sûr, les divertissements musicaux ne manqueront pas. Des groupes de musique ont déjà été engagés. Ils se produiront au

Burgerhaus (maison bourgeoise, trad.) et à la salle des sports d'Oberwald. Il est aussi prévu d'organiser, dans diverses caves du village d'Oberwald, des bars consacrés au thème «la vapeur».

Division finances

Etant donné la situation financière tendue, le budget de l'exploitation et les investissements 1999 ont été revus lors de la dernière assemblée du conseil d'administration. Des potentialités d'économies ont été fixées dans l'exploitation et dans les investissements qui ne sont pas prioritaires. Malheureusement, elles ne peuvent pas toutes être mises en œuvre immédiatement pour obtenir un compte d'exploitation 1999 équilibré. Si la tendance actuelle à la baisse devait perdurer dans la dotation en personnel des programmes d'occupation pour chômeurs, il y aura augmentation des dépenses.

La souscription à l'augmentation du capital actions 1999 a bien commencé. Jusqu'à la date de l'assemblée générale 50 % (CHF 300'000.-) des CHF 600'000.- prévus ont été souscrits. Il faudra encore beaucoup de travail, de publicité, de bienveillance de la part de nos amis, actionnaires et membres pour acquérir de nouveaux participants, de nouveaux actionnaires, des mécènes ou des sponsors qui nous aident à atteindre notre but: la mise en service d'une exploitation régulière vers Gletsch en l'an 2000. Il est indispensable d'atteindre le but qui a été fixé lors de l'augmentation du capital afin que les travaux 1999 du tronçon Muttbach-Gletsch, l'installation des voies en gare de Gletsch ainsi que la remise en état de la locomotive à vapeur FO 4 puissent être réalisés.

A la suite de la lettre «Vision Gletsch 2000», environ CHF 170'000.- de dons ont été versés sur le compte prévu à cet effet. Ces dons sont les bienvenus puisqu'ils permettent la mise en place de l'infrastructure pour

la construction et la poursuite des travaux. Nos remerciements vont à tous les donateurs.

CHF 85'000.- ont déjà été versés sur le compte ouvert pour le financement de l'aiguillage de raccordement à la voie du FO à Realp. Nous espérons pouvoir réaliser cette jonction prochainement (en octobre 1999).

La collecte pour la restauration dans les ateliers de Coire de la loco FO 4 et des anciennes voitures correspondantes a atteint CHF 16'000.-, ceci après réalisation des paiements déjà effectués.

Outre la procuration ordinaire de moyens financiers (augmentation du capital actions, mise en compte de crédits), toutes ces collectes nous aident à financer ces projets de manière plus indépendante des moyens financiers étrangers et elles nous permettent une diminution du montant des intérêts dus (actuellement environ CHF 100'000.- par an).

Nous espérons enregistrer une augmentation du nombre de passagers et de visiteurs durant la saison 1999. Ainsi, notre compte d'exploitation enregistrera un redressement. Les résultats intermédiaires déjà disponibles et l'état actuel des réservations nous permettent d'espérer.

Suggérée par le comité central du VFB et confirmée à l'occasion de l'assemblée générale 1999 à Erstfeld, l'aide complémentaire pour les travaux de déneigement extraordinairement dispendieux, était la bienvenue. A cause des frais plus élevés pour les machines, notamment la réparations d'engins en partie anciens, ainsi qu'en raison de la location de machines étrangères, les dépenses pour le déneigement se sont élevées à CHF 30'000.-.

Division construction

Après un hiver riche en neige et en avalanches, les travaux de déneigement ont commencé en mai, conformément à la date

fixée. Sur le tronçon le plus exposé aux avalanches, entre Realp et Tiefenbach, il fallait venir à bout de montagnes de neige hautes de 16 mètres. Les équipes de déneigement ont été mises à rude épreuve. Mis à part les grandes quantités de neige, des strates de glaces ont créé de gros problèmes. Les travaux de construction ont pu débuter avec trois semaines de retard.

Durant deux semaines, la réparation des dégâts dus à l'hiver et quelques travaux d'entretien de la voie ont été exécutés. Début juin, les travaux de déblaiement de la neige ont commencé dans la région de Muttbach. Le portail ouest du tunnel était recouvert d'environ 13 m³ de neige. Entravés par des murs de neige, les travaux ont commencé avec quatre semaines de retard dans la région de Gletsch et de Muttbach. Grâce à l'engagement des collaborateurs et des équipes de travail, le retard a pu être en partie compensé. Afin que le programme «Gletsch 2000» puisse être respecté, toutes les personnes concernées devront fournir de gros efforts. Les travaux de rénovation du tunnel sommital reprendront ces prochains jours.

Nos travaux de construction sont fortement entravés par les chantiers de la route de la Furka entre Gletsch et le passage à niveau de Muttbach. Il existe un important risque de chutes de pierres sur ce tronçon. Nous ne pouvons dès lors y exécuter nos travaux que les samedis.

Division infrastructure & logistique

Depuis mai 1999, la cuisine pour les collaborateurs DFB et pour les ouvriers de la Société d'action pour le marché du travail (VFAM), sous la conduite de M. Otto Zurkinden, cuisinier confirmé, est gérée par le DFB.

Division atelier

Le 8.7.1999, la locomotive HG 2/3 No. 6 (Weisshorn) révisée a été chargée à Coire

et transportée à Realp. Le jour suivant, elle a pu être déchargée à Realp. Etant donné qu'il n'y a de raccordement à la voie ni à Coire ni à Realp, le transport a dû être fait par la route. Les travaux nécessaires à la mise en service prendront encore plusieurs jours.

La commande Joy pour l'entraînement par crémaillère des deux locomotives HG 3/4 No. 1 et 2 (nouvellement No. 9) est révisée à Coire et doit par la suite être transportés à Realp avec les composantes refaites. L'installation dans les locomotives s'avère difficile en raison du manque d'infrastructures adéquates à Realp.

A Coire, la Locomotive à vapeur HG 3/4 No. 4 FO a été déposée pour juger de l'état des divers composants et de la manière appropriée de la remise et neuf. Ainsi, il sera possible de faire une estimation des frais de rénovation.

A Realp, d'importantes révisions et transformations sont faites sur la locomotive diesel HGm 2/2 No. 51. En raison des problèmes rencontrés, l'investissement en travail était bien plus grand que prévu. Les fortes chutes de neige de l'hiver avaient rendu l'accès aux ateliers difficile, voire même impossible. Les conducteurs de locomotive diesel engagés lors des travaux de déneigement ont été instruits avant que la machine ne leur soit remise vers la mi-mai.

La voiture DZ 4351 ex FO a été transférée de Brigue à Steinen (SZ). Le châssis du wagon FO C 204 - DFB B 2204 a été déplacé de Kirchberg BE à Aarau ou se trouve le caisson correspondant. Les travaux d'adaptation du caisson et du châssis sont plus dispendieux que prévus. La mise en service par le DFB n'aura donc lieu que l'année prochaine. Des documents concernant d'anciennes voitures FO ont été consultés aux Archives fédérales à Berne. Des copies de dessins techniques ayant un intérêt pour le DFB ont été commandés.

Division exploitation et marketing

L'illustré «Schweizer Familie» proposera sur sa page web des arrangements familiaux pour visiter le chemin de fer de la Furka.

Un article sur le Train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka a été publié dans le supplément dominical du Sonntagsblick. L'apparition du chemin de fer à vapeur de la Furka dans la bande dessinée «Globis Abenteurer», tome 2, «Unterwegs mit Bahn, Schiff und Postauto» (Les aventures de Globi, en route avec le train, le bateau et le bus postal, trad.) et dans «20x20 Familien-Expeditionen» (20x20 expéditions en famille, trad.) est une nouveauté.

Une autre nouveauté est la vente de billets pour le Train à vapeur de la Furka par le BLS Lötschbergbahn Reisecenter. Ce bureau de voyages se trouve Genfergasse 11 à Berne.

«Bahnsinnige» Zentralschweiz! (Expression intraduisible signifiant à peu près: La Suisse Centrale folle de trains, trad.). En mars 1999, l'organisme Zentralschweiz Tourismus a enregistré plus de 1000 demandes pour l'obtention du prospectus «Bahn und Hotel». Ces demandes venaient de la part de possesseurs allemands de la Bahn-Card. Une annonce dans le «Bahn-Chequeheft» (carnet de chèques pour trains allemands, trad.) contenant un talon détachable mentionnant le DFB a déclenché cette avalanche de requêtes.

Début juillet 1999 est paru dans le magazine Sumsi un article sur le Train à vapeur de la Furka. Cette revue est mise gratuitement à disposition dans toutes les banques Raiffeisen en Allemagne, en Autriche et en Suisse.

Dans le courant du moins d'août paraîtra dans EUROCARD GLOBE une offre forfaitaire pour le Train à vapeur de la Furka. Ce magazine pour clients tire à plus de 750'000 exemplaires et est imprimé en allemand, français et italien.

Dans le nouveau magazine du Junior Club

des CFF, une histoire sous forme de bande dessinée, qui parle du Train à vapeur de la Furka, a été publiée début avril 1999.

Le nouveau prospectus «Zahn um Zahn mit Vlldampf» (Dent après dent à pleine vapeur, trad.), qui contient les derniers arrangements forfaitaires des chemins de fers du Rigi, du Brienzner Rothorn et du Train à vapeur de la Furka, a trouvé de nombreux lecteurs.

L'état actuel des réservations est de 28'865 personnes. Vers la mi-juillet de l'année passée, l'état des réservations pour 1998 était de 16'252 personnes.

Le nouveau Guide de voyage (anciennement Information pour les hôtes) est paru fin juin 1999. Cette brochure sera vendue au prix de CHF 5.-. Elle est au format 21x12 cm et comprend 16 pages. Son but est de donner un petit aperçu du Train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka et de la région.

Dès maintenant, on peut obtenir auprès du marché souvenirs du DFB un CD ROM qui porte le titre «Schweizer Dampfbahn-Bilder» (Images de trains suisses à vapeur, trad.), édition DFB 1999 au prix de CHF 23.- ou DEM 28.-. Les images sur le CD ROM sont au format TIFF (Windows).

En juin 1999, le DFB a transporté 2348 personnes entre Realp et la Furka. 988 personnes faisaient partie d'un groupe. Trois des cinq journées d'exploitation en juin 1999 étaient pluvieuses et froides. Seul le vendredi 25 juin 1999 était une belle journée d'été. Le nombre de voyageurs transportés en juin 1999 se situe dans la moyenne des années 1997 et 1998.

Dans le courant des prochaines semaines paraîtront les nouveaux produits suivants concernant Gletsch 2000:

trains spéciaux pour voyageurs individuels qui voudraient circuler sur les premiers trains à vapeur le 14, 15 et 16 juillet 2000.

Direction des affaires

Hourra, nous sommes à Gletsch!

Le jeudi 30 septembre 1999, le DFB a pu fêter le franchissement d'une nouvelle étape sur la voie de la remise en service de la ligne sommitale de la Furka. Le jour en question, le premier train à vapeur parti de Realp a atteint le glacier du Rhône et Gletsch.

Par la mise en service du tronçon ferroviaire jusqu'à Gletsch en l'an 2000, la ligne sommitale gagne en importance touristique, notamment grâce aux nouvelles correspondances avec les routes du Grimsel et de la Furka. Les voyageurs pourront de nouveau contempler le glacier du Rhône et de sa source depuis le train. La région se trouve considérablement valorisée par cette attraction nostalgique d'importance nationale.

Les 14 et 15 juillet 2000, une fête popula-

re pour jeunes et moins jeunes aura lieu dans la région de Gletsch / Oberwald. Vous y êtes tous cordialement invités!

Dans sa dernière session, le conseil d'administration a réorganisé la direction des affaires: en continuation de la solution intermédiaire en cours, seront préposés à l'exploitation, Messieurs Josef Albisser en tant que directeur d'exploitation et Walter Willi en tant que remplaçant de la direction d'exploitation. De plus, le conseil d'administration a procédé à une nouvelle répartition interne des ses compétences et de ses tâches dans le but de réduire le nombre de sessions et d'obtenir une meilleure efficacité.

Le 19 juin 1999, malgré les grandes quantités de neige, l'exploitation de notre ligne a pu reprendre selon l'horaire. D'énormes masses de neige ont dû être enlevées à

Horaire 2000 Realp DFB - Furka - Gletsch DFB

Courses journalières du 24 juillet au 17 août 2000
Vendredi, samedi et dimanche du 18 août au 8 octobre 2000
Correspondances avec le Furka-Oberalp sur demande.

Realp DFB	dép.	09.40	Seulement pour Voyageurs Gletsch-Muttbach-Gletsch
Furka DFB	arr.	10.30	
Furka DFB	dép.	10.50	1 13.20
Muttbach-Belvédère Gletsch DFB	dép. / arr.	/ 11.25	
			13.45

Conditions pour trains spéciaux hors horaire sur demande.

Gletsch DFB	dép.	1 12.40	14.30
Muttbach-Belvédère	arr.	13.05	1
Furka DFB	arr.	Seulement pour Voyageurs Gletsch-Muttbach-Gletsch	15.05
Furka DFB	dép.		15.20
Realp DFB	arr.		16.00

Explication des signes:

1 Embarquement à Muttbach-Belvédère pas possible.
Titre de transport Gletsch-Muttbach-Belvédère-Gletsch obligatoire.

Muttbach, au portail ouest du tunnel. La reprise du programme de construction a ainsi été retardé d'environ 4 semaines. Le budget pour les constructions à dû être réduit pour des raisons financières. A l'exception des travaux dans le tunnel de faite, le programme de construction pour atteindre Gletsch en l'an 2000 a été réalisé à 90 %. Dans le tunnel sommital, il sera nécessaire de mener à bien encore divers travaux durant l'année à venir.

Nous cherchons un rédacteur de procès-verbal pour les sessions de la direction de l'exploitation et du conseil d'administration. Les personnes intéressées voudront bien s'annoncer au secrétariat du DFB (téléphone 027/ 973 33 75)

OK Gletsch 2000

(comité d'organisation Gletsch 2000)

Lors de la session de septembre 1999, le comité d'organisation, qui siégeait en présence de Messieurs Peter Schwaller (président du conseil d'administration) et Josef Albisser (directeur d'exploitation), a adopté le concept de base de la mise en service de «Gletsch 2000» et des festivités qui y sont rattachées.

Division finances

Les recettes d'exploitation 1999 n'ont pas atteint les buts escomptés en raison des interruptions de service dues aux défaillances de nos locomotives à vapeur ainsi que pour diverses autres causes telles que annulations de réservations et difficultés d'accès à cause de bouchons au Saint-Gothard.

Fin septembre 1999, les souscriptions pour l'augmentation du capital actions 1999 ont atteint CHF 371'000.- (62 %). Si l'augmentation du capital actions n'atteint pas les CHF 600'000.-, il sera impossible de réaliser à temps les travaux planifiés jusqu'à la mise en service de «Gletsch 2000».

Année voyageurs	Jours de service	Trains voyageurs	Total voyageurs
1993	36	288	16'973
1994	63	478	25'440
1995	71	472	24'392
1996	74	482	28'491
1997	71	468	36'791
1998	71	472	25'893
1999	71	443	31'862

Il est impératif que l'augmentation du capital atteigne les buts fixés, afin de réaliser les indispensables travaux de constructions 1999 / 2000, notamment ceux prévus au tunnel de faite, aux voies de la gare de Gletsch ainsi que ceux, déjà en cours, concernant la remise en état de la locomotive à vapeur FO 4. En l'an 2000, il sera dès lors procédé à une nouvelle augmentation du capital. L'image du produit «Les premiers à Gletsch» sera utilisée comme sujet d'illustration pour les nouvelles actions.

L'augmentation du capital de CHF 900'000.-, qui doit au préalable encore être décidée par le conseil d'administration, sera mise en souscription sous forme d'actions d'une valeur nominale de CHF 300.-.

Il faudra encore beaucoup de travail, de publicité et de bienveillance de la part de nos amis, actionnaires et membres pour acquérir de nouveaux participants, de nouveaux actionnaires, des mécènes ou des sponsors qui nous aident à atteindre notre but: la mise en service d'une exploitation régulière vers Gletsch en l'an 2000.

A la suite de la lettre «Vision Gletsch 2000», environ CHF 180'000.- de dons ont été versés sur le compte prévu à cet effet. Ces dons sont les bienvenus puisqu'ils permet-

tent (comme cela a été le cas en 1998 et 1999) de mettre en place l'infrastructure pour la construction et la poursuite des travaux. Nos sincères remerciements vont à tous les donateurs.

CHF 85'000.- ont déjà été versés sur le compte ouvert pour le financement de l'aiguillage de raccordement à la voie du FO à Realp. L'aiguillage sera installé en novembre 1999.

Lancée à la fin de l'été 1998, la collecte pour la restauration dans les ateliers de Coire de la loco FO 4 HG 3/4 et de l'ancienne voiture CF 271 a atteint entre-temps CHF 85'400.-.

Outre la procuration ordinaire de moyens financiers (augmentation du capital actions, mise en compte de crédits), toutes ces collectes nous aident à financer ces projets de manière plus indépendante des moyens financiers étrangers et nous permettent une diminution du montant des intérêts dus (jusqu'à ce jour environ CHF 100'000.- par an).

Division constructions

En 1999, les activités de construction sur la voie sommitale se sont terminées en semaine 41, à la fin des travaux de préparation pour l'hiver. Le programme de construction 1999, qui avait comme but «Gletsch 2000», n'a pas été entièrement atteint. Le retard est dû à plusieurs raisons:

- début des travaux retardé en raison de la neige dans la région Muttbach-Gletsch
- manque d'équipes de travail du samedi (uniquement les personnes individuelles)
- dans le secteur constructions, fin du projet d'occupation pour personnes sans emploi dans le courant de l'été 1999.

Malgré ces mauvaises prémices, des progrès considérables ont été réalisés. Vous

trouverez ci-dessous les travaux les plus importants menés à terme (ou presque) en 1999 sur le tronçon Gletsch - Muttbach - Furka:

Tunnel sommital:

- modification des voies, tronçons est et ouest
- entretien systématique du tronçon milieu
- assainissement des jointures/réparation de la maçonnerie du tunnel TM 0 - TM 200
- achèvement du tracé des câbles

Gletsch - Muttbach:

- réfection des aiguillages Muttbach (3 pièces)
- montage des dispositifs d'aiguillages 21, 22 et 23
- remplacement du ballast (environ 200 m³ sur 500 m³)
- mise en place de ballast (environ 1000 tonnes)
- bourrer les voies et les régler
- assainissement de l'écoulement latéral (environ 300 m³ sur 1000 m³)
- travaux d'évacuations (pierres, ancien matériel de voie)
- complément et achèvement du tracé des câbles

Gletsch:

- poursuite des travaux d'achèvement des installations des voies
- construction d'infrastructures (tracé pour câbles, etc.)

Ces travaux importants ont pu être réalisés grâce à l'engagement exemplaire des collaborateurs DFB et de nombreuses aides provenant des groupes de travail. L'année 1999 a été marquée par un climat de franche camaraderie et par la motivation des collaborateurs motivés qui se sont montrés infatigables dans leur engagement.

Nous profitons de ces lignes pour exprimer nos remerciements à toutes ces précieuses aides et pour leur dévouement.

Les grands retards pris lors de l'achèvement du tronçon Gletsch - Muttbach - Furka pour l'ouverture en l'an 2000 rendent indispensable un engagement efficace dans le courant des mois de mai à juillet 2000. Afin d'atteindre le but fixé, les conditions suivantes doivent être réunies:

- préparation optimale des travaux durant les mois d'hiver (préparation des moyens techniques tels que trains-parc, outils et machines)
- consolidation (à temps) des moyens financiers
- engagement des spécialistes nécessaires (et des appareils)
- coordination de tous les travaux encore nécessaires (choix des priorités)
- mise à contribution maximale des équipes de travail

Les travaux préparatoires pour le programme de construction 2000 ont déjà commencé. Nous avons besoin de volontaires qui sont disposés à nous aider aussi durant l'hiver.

Division Infrastructure & Logistique

L'exploitation des cuisines et cantines à Realp par le personnel du DFB a fait ses preuves et a été apprécié par nos collaborateurs et collaboratrices. Malheureusement, il n'a pas toujours été possible d'engager suffisamment d'aides provenant des programmes de réinsertion professionnelle. Une solution satisfaisante pour le ravitaillement a été trouvée pour la saison d'hiver 1999/2000 pour des révisions et réparations des locomotives à vapeur et de la locomotive diesel HGM.

Division ZfW (atelier)

Durant l'hiver à venir, les deux locomotives HG 3/4 no. 1 et no. 9 subiront une révision des boîtes d'essieu. De plus, les dégâts à la transmission à engrenages survenus le 5 août 1999 sur la loco HG 3/4 no. 9 doivent être réparés. Etant donné qu'il n'a pas été possible de trouver de halle équipée d'une grue, il va falloir en installer une dans la remise à Realp, avant de commencer les travaux de réparation sur les locomotives. Nous cherchons dans la région d'Urseren un lieu d'entreposage couvert pour la locomotive diesel, afin de disposer de plus de place dans la remise de Realp.

Selon la discussion qui ont été menées avec la compagnie des chemins de fer Furka-Oberalp, la locomotive HG 2/3 no. 6 «Weisshorn» ainsi que quelques voitures voyageurs du DFB seront transférées de Realp à Brigue pour «hiberner» dans un dépôt-atelier FO inutilisés. Des travaux de finitions sur la locomotive à vapeur HG 2/3 no. 6 «Weisshorn» ainsi que les travaux d'entretien nécessaires aux voitures voyageurs y seront menés à bien.

Division Exploitation et Marketing

Le DFB a pu commencer ponctuellement la huitième saison d'exploitation le samedi 19 juin 1999 à 9 heures 50.

Jusqu'au 5 août 1999, tout a parfaitement fonctionné grâce à la participation de toutes les divisions. Le 5 août 1999, des dégâts/défauts considérables ont été constatés sur les locomotives HG 3/4 no. 9 et 1. Pour cette raison toutes les courses des trains à vapeur entre Realp et la Furka ont dû être annulées le jour en question.

La locomotive HG 3/4 no. 1 a pu être remise en état de marche le jour même, grâce à un travail exemplaire fourni par les colla-

borateurs/trices du DFB. Les dégâts sur la deuxième machine HG 3/4 étaient plus conséquents. Ainsi, cette locomotive n'a plus pu être engagée durant le reste de la saison et un horaire spécial a été instauré dès le 6 août 1999 par le DFB. Le 4 septembre 1999, un nouveau problème a été découvert sur la locomotive HG 3/4 no. 1 et la machine a été mise hors service durant deux jours. Le trafic ferroviaire a été annulé une nouvelle fois les 4 et 5 septembre 1999. Grâce à l'engagement grandiose de tous les intéressés, la locomotive HG 3/4 no. 1 était de nouveau prête au service le week-end suivant et le trafic ferroviaire a pu reprendre selon un horaire spécial.

Les personnes qui voudraient arriver à Gletsch/Valais à bord des premiers trains spéciaux, sont invitées à commander le

prospectus «Die ersten in Gletsch» («Les premiers à Gletsch», trad.). L'action est limitée aux trois jours d'ouverture du 14 au 16 juillet 2000.

L'horaire 2000, la liste des prix 2000, le Manuel d'informations pour voyages en groupes 2000, et le prospectus «Die ersten in Gletsch» peuvent être obtenus auprès de:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Service de voyage, Case postale 35
CH-3999 Oberwald

tél. 027 973 33 73 ou fax 027 973 33 74

Ci-dessous, un bref aperçu des dates les plus importantes concernant la remise en service du tronçon Realp - Gletsch:

30 juillet 1998	Premier train-parc à Gletsch (Valais) Fête de la jonction de la voie Realp (Uri) - Gletsch (Valais)
30 sept. 1999	Premier train-parc à vapeur à Gletsch
14 juillet 2000	Ouverture officielle du tronçon Realp - Gletsch Banquet à l'hôtel Glacier du Rhône, Gletsch
14 et 15 juillet 2000	Festivités d'ouverture avec attractions sur les rails et sur la route pour jeunes et moins jeunes dans la région Oberwald / Gletsch
14 au 16 juillet 2000	Event «Die ersten in Gletsch» («Les premiers à Gletsch», trad.) Six trains spéciaux pour les hôtes, avec diplôme numéroté et cadeau-souvenir
17 au 23 juillet 2000	Trains spéciaux pour groupes à disposition d'organiseurs de voyages (trains charter) Tous les voyageurs reçoivent un cadeau-souvenir
24 juillet 2000	Mise en service du service régulier entre Realp et Gletsch Quotidiennement une course aller-retour Realp - Gletsch et une course aller-retour Gletsch - Muttbach / Belvédère Courses journalières du 24 juillet au 17 août ainsi que les vendredis, samedis et dimanches du 18 août au 8 octobre 8 octobre
8 oct. 2000	Dernier jour d'exploitation, puis fin de saison

Pour l'an 2000, d'autres produits intéressants sont planifiés

- L'ouverture de la ligne sommitale de Realp à Gletsch rendra possible la combinaison d'offres de voyages intéressantes
- billet circulaire attractif en collaboration avec la poste et le chemin de fer Furka-Oberalp
- «Mit Volldampf zum Rhonegletscher» («A toute vapeur vers le glacier du Rhône», trad.): voyage en train à vapeur, puis traversée du glacier du Rhône avec nuitée dans l'hôtel de montagne Belvédère, ainsi que randonnées à la découverte de la nature en montagne
- combinaisons avec des circuits sur les cols alpestres en car postal, avec le Glacier-Express (Davos - St. Moritz - Coire - Zermatt), avec des voyages nostalgiques dans le wagon-salon du tout nouveau «Alpine Classic» (St. Moritz - Zermatt), ou avec un inoubliable voyage «Swiss Romantic Tour» (Grindelwald - bus - Grande Scheidegg - Meiringen - Col du Grimsel - Gletsch (trajet facultatif avec le train à vapeur DFB) Oberwald - train - Zermatt).

Le 10 septembre 1999, l'Alpine-Classic a circulé entre Disentis et Zermatt avec à son bord des invités de la presse et des médias. L'Alpine Classic circulera l'année prochaine entre St. Moritz et Zermatt et vice versa.

Médias / Articles PR

Dans le courant de l'été, le DFB a fait l'objet d'articles parus dans divers journaux et magazines en Suisse, Allemagne, Hollande et Italie. La conférence pour les médias du jeudi 30 septembre 1999, à laquelle étaient présents de nombreux journalistes, entreprises de télévision, photographes et amis du DFB et durant laquelle le premier train à vapeur est entré en gare de Gletsch, était un événement très réjouissant. Le DFB

a fait parvenir à plus de 40 journalistes une documentation de presse. De plus, durant le trajet d'Andermatt à Brigue à bord du Alpine-Classic, le DFB a eu l'occasion de remettre aux journalistes invités de la documentation les concernant ainsi que nos offres de prestations pour l'an 2000.

Des équipes de télévision de Hollande, d'Allemagne et de Tele-Bärn (-Berne) étaient présentes pour documenter les travaux de déblaiement de la neige. Dans le courant juin, des équipes de TV du canton d'Argovie, d'Allemagne et le team de télévision de la TSR nous ont rendu visite. En juillet, août et septembre, d'autres stations de télévision, telles que DESTI, Südwestrundfunk et diverses stations de radio sont venues au DFB pour réaliser des émissions.

Le nouveau «Guide de voyage» (anciennement «Information pour les hôtes») est paru fin juin 1999. Cette brochure est vendue au prix de CHF 5.-. Elle est au format 21 x 12 cm et comprend 16 pages. Son but est de donner un petit aperçu du train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka et de la région.

Dès maintenant, on peut obtenir auprès du marché souvenirs du DFB un CD ROM qui porte le titre «Schweizer Dampfbahn-Bilder» («Images de trains suisses à vapeur», trad.), édition DFB 1999 au prix de CHF 23.- ou DEM 28.-. Les images sur le CD ROM sont au format TIFF.

Dès la mi juillet 2000, vous pouvez obtenir à la même adresse (Souvenir-Handel der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Case postale 49, CH-3428 Wiler) le tout nouveau livre «Über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke». Le livre peut être commandé au prix de souscription de CHF 42.- jusqu'au 31 décembre 1999.

Traduit de l'allemand par: C. Solioz, Sion

Section romande Tel. / Fax
 Fornachon Jaques 021 800 48 61
 Au Curson
 CH-1142 Pampigny

La section romande prospecte en France



Notre section a débuté l'année 1999 en fanfare! En effet suite à l'invitation de l'organisateur de Festirail 99, une manifestation consacrée au chemin de fer et dite internationale, le président, Alain Kägi et le soussigné se sont embarqués pour Pont à Marçq, près de Lille, pour présenter notre ligne au public français. Alléché par le programme annoncé le trio devait vite déchanter sur place! Il s'agissait en fait d'une sorte de bourse aux jouets agrémentée de quelques stands de chemin de fer touristiques. Il est vrai que la présence d'Anglais et de belges, venus en voisins, ainsi que de deux représentants des chemins de fer corses justifiaient l'appellation internationale! Le samedi fut relativement calme au point de vue de la fréquentation, ce qui laissa tout le temps aux exposants de faire plus ample connaissance. Notre stand, encadré par les chemins de fer corses et le musée du chemin de fer de Mulhouse, donnait une petite note alpestre dans ce plat



Stand de la Section romande en France

pays où le glacier du Rhône semble inconnu! Le dimanche heureusement la foule se fit plus compacte à l'entrée de la manifestation et les questions ne manquèrent pas tout au long de la journée. Mais déjà il fallait songer au retour, avant que les premières neiges ne bloquent complètement le passage du Jura.

Nous retiendrons la bonne ambiance parmi les exposants (déçu pour la plupart), l'échange d'informations entre les différents chemins de fer touristiques présents et la choucroute du samedi soir! Cette première expérience hors des frontières helvétiques nous a permis de constater qu'il est inutile de prospecter trop loin. Le tir sera corrigé cet été avec la participation de la section romande aux festivités organisées entre Tournon et Lamastre pour le trentième anniversaire du Chemin de fer du Vivarais. Là au moins le public habitué à traverser le Rhône ne sera pas surpris d'apprendre qu'un petit chemin de fer à vapeur longe les flancs du glacier du même nom! Gageons que cette contribution sera plus profitable que celle de cet hiver.

P.-Y Pièce

Modélisme 99

Ou, les trois jours de Pentecôte à Beaulieu! Vous savez que je suis passionné de chemin de fer. De modélisme ferroviaire aussi. Voilà que des amis me parlent de leur intention d'organiser une grande exposition de modélisme à Beaulieu.

A Lausanne, pour ceux qui ne connaissent pas bien notre belle Romandie.

Imaginez. Participer comme exposant. A ce moment des discussions, on ne se rend pas compte de l'aventure. On rêve un peu. Même beaucoup.

Le rêve serait de présenter une belle installation de trains. Exposée en bon voisinage avec le stand Furka.

Je réussis à convaincre un ami, Bernard Tarnutzer de Trélex. Modéliste renommé. Il réalise une installation modulaire à l'image

du chemin de fer Rhétique (RhB) à l'échelle 0m. Remarquable. Puis rendez-vous est pris avec le comité d'organisation de l'expo de Beaulieu, Ligne sommitale de la Furka section romande et Bernard Tarnutzer. Nous avons moins de trois mois pour nous préparer. Un rendez-vous c'est toujours une aventure. Et comme dans une aventure il y a toujours des moments exceptionnels, nous aurons des souvenirs inoubliables.

Plus la date de l'expo approche, plus on se rend compte de l'importance de l'aventure et de notre engagement!

Jeudi après-midi, montage du stand. Le soir, assez tard, nous nous demandons bien comment nous allons passer trois jours dans ce «bazar».

Vendredi matin. Ouverture des portes à 10 heures. Tout de suite c'est le foule. C'est le défilé des visiteurs. Des intéressés. Des questions. Des curieux. Envahissant parfois. Ne touchez pas! Passionnés souvent. Cela, sans arrêt jusqu'au lundi soir à 18 heures. Fermeture, nous n'avons pas vu passer le temps.

Puis rapidement, on en a assez. Démontage. Trois voyages aller retour Trélex-Lausanne. A minuit tout est terminé.

Vivre une grande exposition de l'intérieur est une réelle aventure. La tension monte jusqu'à l'ouverture.

Puis, des rencontres inattendues. Des amis et connaissances qui nous saluent. Surpris de nous voir ici. Et nous de rencontrer des gens connus qui s'intéressent aussi à notre passion. Des échanges d'idées dans la joie et l'enthousiasme. Presque des regrets lorsque l'heure de la fermeture approche.

Cette première grande exposition de modélisme en Romandie a rencontré un énorme succès. 30'000 visiteurs. Des recettes exceptionnelles pour notre caisse. Entre nous, cette réussite nous la devons à nos visiteurs et à tous les exposants. Et en plus, nous avons participé à cette aventure.

C'est cela qui nous impressionne le plus.

A bientôt. Entre les 9 et 12 juin 2000. Vous viendrez, n'est-ce pas? Claude Wenger

30 ans du Vivarais du 16 au 18 juillet 99

Le 14 juillet 99 2 couples partirent à la conquête de la France pour le train de la ligne sommitale de la Furka. Ce furent M. et Mme Joseph Albisser Caissier du DFB et M. et Mme J. Fornachon-Chopard.

Le mercredi 14 juillet nous avons fait du tourisme en allant à la découverte du «Chemin de fer de la Mure» qui se trouve à une vingtaine de kilomètres de Grenoble, entre les falaises du Vercors et les neiges de l'Oisans le Chemin de fer de la Mure relie Saint-Georges-de-Commiers à la Mure rejoignant ainsi le plateau Matheysin. Ses 30 kilomètres de trajet et ses 560 mètres de dénivélé permettent de découvrir de superbes paysages. Entre lacs et montagnes il évolue, comme u funambule, à l'horizon du Mont Aiguille (2097 m) et de la Pierre Percée, deux des 7 merveilles du Dauphiné. La beauté des paysages et l'originalité des couleurs vous laisseront le souvenir d'un spectacle inoubliable!

Un chef d'œuvre architectural!

La ligne de chemin de fer s'agrippe à la montagne tout au long de son parcours par de nombreux ouvrages d'art., 142 au total. Pour ne citer que les plus spectaculaires: au viaduc du barrage de Monteynard, la voie est comme suspendue à plus de 150 mètres au-dessus des gorges, ce passage est sans conteste le plus spectaculaire de la ligne; le viaduc de Loulla, deux viaducs superposés sur le ravin. Pour ne citer que les plus marquants.

Un train chargé d'histoire.

Pendant de nombreuses années, le train a permis l'acheminement jusqu'à Saint-Georges-de-Commiers du charbon extrait des puits de la Mure et de La-Motte-d'Aveillans. Cette ligne aujourd'hui centenaire, forgée au son des canons, continue à serpenter afin de vous faire découvrir ses merveilles.

Après cette première journée fantastique le soir venu nous reprenons nos voitures pour nous diriger vers Tournon et nous mettre en quête d'un hôtel pour la nuit. Nous trouvons un magnifique hôtel de golf ou nous sommes très bien reçues, et le repas du soir pris dehors fut excellent.

Le lendemain matin nous ne pouvions pas trop traîner au lit, car le tour de France passait par-là et bien des routes seront fermées.

Nous partons direction **Tournon** pour prendre le fameux train du Vivarais.

Arrivé à Tournon nous allons prendre connaissance de l'horaire, le départ est annoncé vers 13H45, nous avons le temps d'aller manger un petit encas, mais lorsque nous voyons la carte des menus nous nous laissons aller à manger les spécialités de la région et d'un encas cela passa au grand menu.

Après avoir bien mangé nous prenons le train vapeur direction Lamastre. À l'heure dite, les agents du C.F.-V «demandent la voie» à ceux de la S.N.C.F. Si aucun train n'est annoncé sur la grande ligne, la S.N.C.F. donne la voie libre au train dont la vapeur fuse à 15kg/cm². Il se met en route après un bref coup de sifflet et s'engage sur le tronçon commun de 2 km, dont la voie métrique est imbriquée par un troisième rail au milieu de la voie normale Nîme-Lyon. Un cordon de soudure surmontant le rail assure le bon contact des essieux avec les circuits de la



Loco type à Mallet 406 en Lamastre

voie et fait un peu trembler les voitures. Un tunnel de 600 m sous une partie de la ville mène jusqu'à la traversée du Doux que le train suivra désormais jusqu'à Lamastre. On quitte la voie S.N.C.F. pour partir à travers vignes et vergers. A Douce-Plage, un beau pont ancien croise la ligne. Construit en 1843, c'était alors la plus grande arche au monde (51 m.) Puis un barrage coupe la rivière: sa pile centrale est celle d'un ancien pont romain. A partir de là, la voie commence à monter assez fortement (22%). A l'ancienne Halte de Troye, on aperçoit le viaduc de la route de Lamastre qui file vers le plateau, et on laisse au sud les cuves du Duzon, petit affluent du Doux.

Tout à coup le train franchit le beau viaduc en courbe de Troye et monte sur la rive droite de la rivière. On aperçoit en contrebas des arbres rongés par des castors qui ont été acclimatés depuis quelques années.

Au prix de rudes efforts, le train glisse dans le canyon de plus en plus étroit. A Mordane le fond de la gorge est occupé par une usine hydroélectrique, désormais télécommandée car ces gardiens – et leurs enfants – ne pouvaient guère y accéder que par une petite draine spéciale roulant sur la voie ferrée.

Un tunnel franchit l'éperon rocheux de Mordane puis la voie retrouve la rivière dans une gorge sauvage. L'autre paroi de cette gorge est occupée par un étroit canal qui alimente l'usine électrique. Construit par les prisonniers allemands pendant la guerre 14-18, il a reçu de ce fait, le nom de «Canal des Allemands».

A Clauzel, on surplombe un petit barrage avec une passerelle suspendue. Puis le train se glisse au-dessus des gouffres écumeux des «Étroits». On peut apercevoir des truites tournant dans les creux d'eau. Enfin, la vallée s'élargit et on arrive à Colombier - le - Vieux / St-Barthélémy-le-Plein, où le train s'arrête parfois et qui servit de décor lorsque la BBC-Télévision tourna Cloch-

emerle. Le Doux s'étale plus largement à l'ouest de Colombier. On aperçoit le village de Boucieu-le-Roi, et un chemin de croix du XVII^e siècle parsemé de 37 stations coupe la voie devant une petite chapelle judicieusement appelée «Jésus s'arrête»! On arrive maintenant à Boucieu-le-Roi où la locomotive fait souvent le plein d'eau, après avoir consommé plus de 4'000 litres depuis Tournon.

Boucieu-le-Roi ce joli village perché sur un piton doit son nom à Philippe le Bel qui établit ici le bailliage du Vivarais et fit construire le pont voisin. Il est surmonté par un ancien couvent transformé en maison pour enfants.

Après Boucieu, la vallée se rétrécit et l'on aperçoit le beau château de Chazotte, datant des guerres de religion. Madame la Comtesse était une fidèle du petit train et elle avait fermé ses volets en signe de protestation quand celui-ci avait momentanément supprimé en 1968. C'est pourquoi il est devenu traditionnel que le train siffle pour saluer Madame la Comtesse, en passant juste en face du Château.

Un curieux rocher surplombe LA VOIE Après LA HALTE DE Tincey, la légende dit qu'il tourne une fois tous les cents ans, mais on ne sait quand fut la dernière fois! ...

Après un second viaduc au Garnier, c'est le village fleuri d'Empurany qui apparaît. Une



Sur le stand à Lamastre

ancienne magnanerie (élevage de vers de soie) aligne son bâtiment désaffecté mais robuste sur l'autre versant de la gorge. Après le passage à niveau plat, la voie serpente à nouveau en enroulement jusqu'à ce qu'un pont de pierre surmonte le tracé; on l'appelle le Pont de Soupirs car c'est ici que les chauffeurs de locomotive cessent d'alimenter le foyer et poussent un soupir de soulagement.

A la halte de Monteil, François Truffaut tourna son film «Les deux anglaises», censé se passer au pays de Galles.

A droite en montant, une large pancarte signale le franchissement du 45^e parallèle, équidistant du pôle nord et de l'Equateur. C'est aussi la limite de la cuisine au beurre (nord) et de la cuisine à l'huile (sud), de l'accent pointu et de l'accent chantant, des catholiques (nord) et des protestants (sud). Une frontière virtuelle certes, mais plus importante que celle de l'empire romain longé peu après Tournon.

Les premières maisons de Lamastre apparaissent dès qu'on a franchi la «ferme du pendu». Cette petite ville jouit d'un climat excellent car d'une part elle se trouve sur le 45^e parallèle, endroit tempéré par excellence, et d'autre part le bas de la commune est exactement à l'altitude moyenne de la France (373 m).

C'est une ville de bonne tradition gastronomique, et qui accueillit de nombreuses personnalités intellectuelles, le journaliste Ferdinand Herold y reçut pour les vacances Georges Courteline, le poète Pierre Louys, Maurice Ravel (qui y composa sa célèbre valse), Paul Valéry, Jean Perrin (père de l'énergie atomique française). Non loin d'ici, à Boffres, Vincent d'Indy composa en 1886 sa fameuse «Symphonie Cévenale» et de nombreuses partitions qui fixèrent la musique française du XX^e siècle. Quant aux poètes locaux: Charles Forot, Louis Pize, Faure, Seignobos, ils honorent grandement les lettres régionales.

Ville d'équilibre, de calme, de bon goût, Lamastre vous attend.

C'est vrai pour ceux qui y seront déjà allés cela leur rappelleront des bons souvenirs, et pour ceux qui n'y sont pas allés l'envie d'y aller, je ne peux que vous le conseiller. En gare de Lamastre, les évolutions à l'ancienne des locomotives et leur tournage à la main sur la plaque tournante constituent un spectacle toujours apprécié. Un petit musée installé dans la gare comporte des magnifiques modèles réduits. Mais le clou est l'orgue «limonaire» qui égrène avec entrain les airs de 1900: valse, javas, polkas, galops déchaînent souvent des danses endiablées au milieu de la salle d'attente.

Arrivé à Lamastre nous sommes à la fin du voyage.

Mais voilà les voitures sont à Tournon et nous devons redescendre pour aller les chercher. Mais après avoir été secoué presque pendant 2 heures les dames en ont ras le bol, et restent à Lamastre pour aller chercher l'hôtel. Nous nous redescendons sur la plate-forme tout à l'arrière du train, ou nous faisons connaissances de deux employés du Vivarais, qui sont prêt pour arrêter le train au cas où une braise se serait échappée de la cheminée de la locomotive pour éviter tout incendie.

Arrivé à Tournon nous reprenons nos voitures et faisons le trajet jusqu'à Lamastre où nous rejoignons le magnifique hôtel où nous y dormirons 3 nuits.

Le soir nous dégusterons un excellent repas à l'hôtel où nous sommes vraiment très bien reçu et servis.

Le lendemain, vendredi 16 juillet commence les festivités du 30^e anniversaire du Vivarais. Nous montons le stand de la Furka avec de magnifiques posters. Pendant les 3 jours nous distribuerons plus de 1000 prospectus.

Nous sommes obligés de mettre les prospectus dans les mains des visiteurs car ils ont une peur folle qu'ils doivent payer. Quand

on propose aux Français de faire une balade en train vapeur au source du Rhône, sans rire, mais certains croient que le celui-ci part depuis Lyon, ils conçoivent difficilement qu'ils le partagent avec les Suisses. Ces trois journées furent très éprouvantes, il y fit une forte chaleur.

Nous avons rencontré quelques suisses qui passent leurs vacances au Vivarais pour y travailler.

Nous avons été très bien reçus et ce fut une expérience très enrichissante, et je peux vous dire nous avons aussi très bien mangé. Arrivé au dimanche 18 juillet en fin d'après-midi nous plions le stand et repartons direction la Suisse.

Je ne peux que vous conseiller d'aller visiter ces deux magnifiques trains, c'est avec plaisir que je vous renseignerai.

Le président: *J. Fornachon*

Concernant le Week-end de travail à la Furka du 17 au 18 juillet de la section, n'y étant pas, et n'ayant pas reçu de compte rendu, je ne peux malheureusement vous donner aucune nouvelle à ce sujet!!!

Un jour de bonheur à la Furka

Où comment passer de membre actif à membre très actif.

Vous vous souvenez sûrement de notre expérience de l'an passé.

Cette année, mes occupations professionnelles m'ont empêché de participer à la journée de travail sur la ligne organisée par notre section romande. Qu'à cela ne tienne. Vous le savez, la quantité de neige tombée cet hiver, a grandement retardé les travaux. Notre président a été requis pour la direction des travaux pour donner un coup de main supplémentaire.

Pour tirer des câbles de télécommunications entre Muttbach et Gletsch.

Je l'ai accompagné. Un samedi fin août et un

autre en septembre.

Il y avait encore beaucoup de neige à Muttbach. Le temps était agréable le premier samedi.

Un peu plus humide le second.

Mise en place des câbles. Tirage à la main et à l'aide de treuil. Charger et décharger des wagons.

Travail très intéressant et collaboration captivante avec les responsables des travaux de notre association.

Pique-nique au bord de la ligne. Encore des moments inoubliables dans cette belle contrée.

Et toujours ce sentiment d'avoir fait quelque chose d'utile pour notre grand projet.

Allez. La prochaine fois, vous viendrez?

Cordialement *Claude Wenger*

Communication

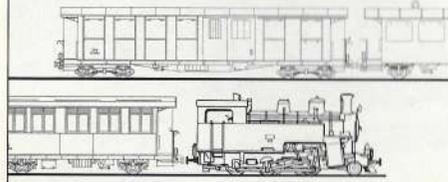
Assemblée générale de la section romande
Le vendredi 10 mars 2000 à l'hôtel de la Navigation à 20H00

Lieu Lausanne-Ouchy

Das Rollmaterialverzeichnis der DFB ist ein ideales Nachschlagewerk für alle Furka-Interessierte. Es enthält alles Wissenswerte über das Rollmaterial und deren Herkunft.

Art.-Nr. S 2005 Fr. 10.-
Rollmaterialverzeichnis der DFB

Bezug bei:
Dampfbahn Furka-Bergstrecke,
Souvenirhandel, Postfach 49,
CH-3428 Wiler b. U.
(Tel. / Fax 032 / 665 11 24)



Devenue dangereuse, l'ancienne échelle en bois du dépôt de locomotives doit être remplacée. Il nous faudrait une échelle en aluminium en deux parties, d'une longueur de 10 ou 12 mètres une fois déployée, équipée d'un treuil à câble. Qui est disposé à nous en apporter une gratuitement à Realp/Uri?

Division Infrastructure & Logistique



Brochures «information de base»

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

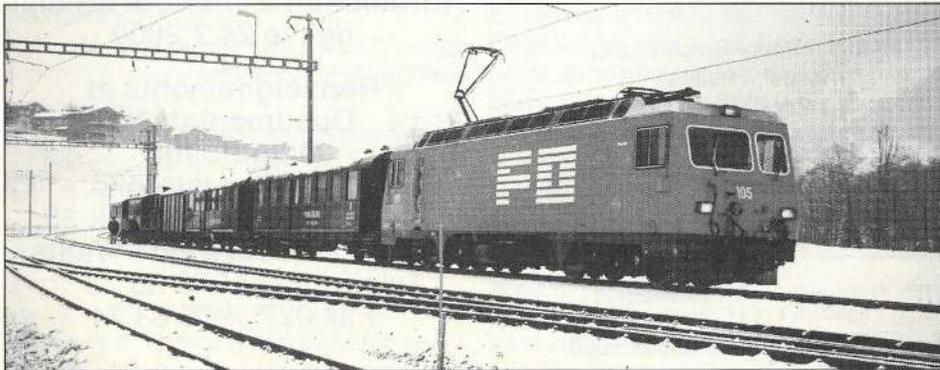
Ligne sommitale de la Furka
Section romande LSRF
CH-1000 Lausanne CCP 10-2441-9

14 - 15 - 16 juillet 2000
à Gletsch!
Prix forfaitaires de 180.- à
250.- Fr. avec certificat
numéroté et cadeau.

Circulation à l'horaire officiel
dés le 24.7.2000

Renseignements et
Documentation:
Dampfbahn
Furka-Bergstrecke
Reisedienst, Postfach 35
CH-3999 Oberwald / Wallis
Telefon 027 / 973 33 73
Fax 027 / 973 33 74

Aktuelle Bilder von der Überführung am 11.11.99 ins alte FO-Depot nach Brig. An den verschiedenen Wagen müssen im Winter Revisionsarbeiten geleistet werden. Auch die Dampflok Nr. 6 «Weisshorn» ist in Brig. Die Sektionen sind gefordert!



Die am 9./ 10. November 99 eingebaute Verbindungsweiche in Realp.