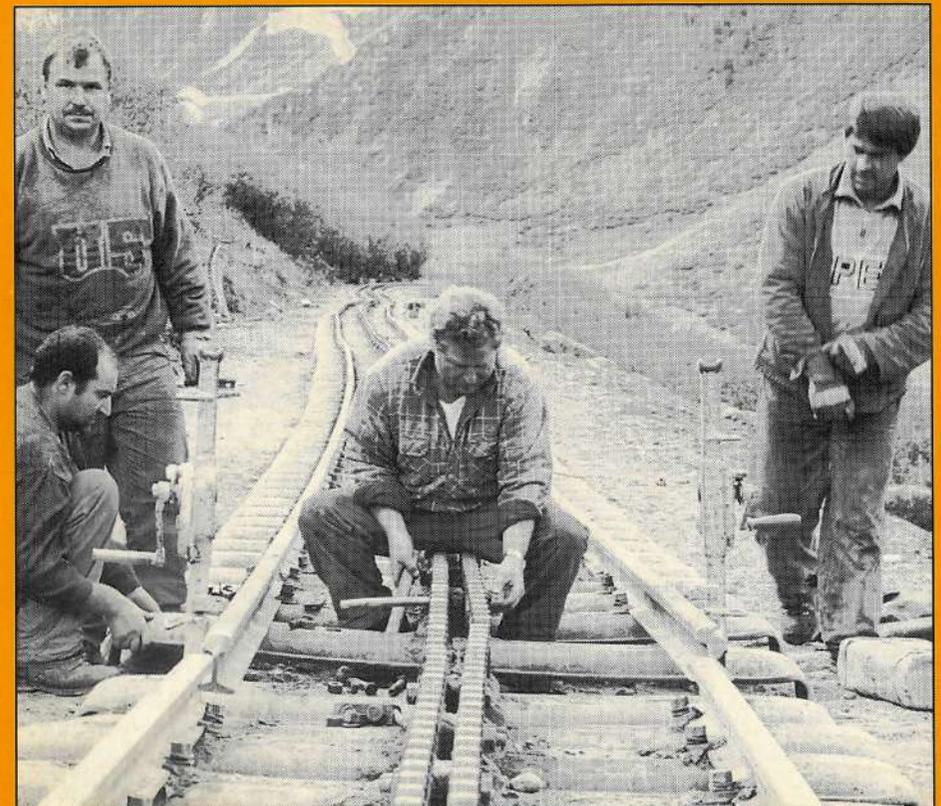




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



## Wichtige Adressen

Sekretariat VFB	Postfach 20	CH-3428 Wiler	032 / Fax 032 /	665 11 24 665 11 24
Sekretariat DFB	Postfach 35	CH-3999 Oberwald	027 / Fax 027 /	973 33 75 973 33 74
Realp DFB	Bahnhof / Depot	CH-6491 Realp	041 /	887 10 42
Gletsch DFB	Bahnhof / Station	CH-3999 Gletsch	027 /	973 22 33

## Adressliste Zentralvorstand (ab 1.11.96)

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax	
Präsident	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 032 / Fax 032 /	665 11 24 665 11 24
Vizepräsident	Grünig Peter	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / G 031 / Fax 031 / G:	921 19 42 338 29 64 338 39 99
Kassier	Carlyle Christopher GL / DFB	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen	P 056 /	427 00 46
Sekretär	Schläpfer René	Dammweg 11 E CH-3904 Naters	P 027 / Fax 027 /	924 39 60 924 39 80
Werbung	Abegg Alice	Krummfeld 11 CH-6423 Seewen	P 041 / Fax 041/	811 22 93 811 22 93
Neumitglieder	Weber Hans	Birkenweg 12 CH-5603 Staufien	P 062 /	891 15 38
Info CH	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 CH-7000 Chur	P 081 / Fax 081 /	353 42 68 353 42 68
Info D / NL	Hoenigk Isolde	Winfriedstrasse 14 D-80639 München	P 0049 / Fax 0049 /	891 783 151 891 783 151
Info D / NL	Maier Kurt	Bahnhofstrasse 9 D-71397 Leutenbach	P 0049 / Fax 0049 /	7195 920 813 7195 920 813
DFB / VR / GL	Albisser Josef	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P 061 Fax 061	921 53 40 921 53 34

Mitteilungsblatt / Bulletin  
VFB, Verein Furka-Bergstrecke  
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 4/96  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
3999 Oberwald

## Impressum:

13. Jahrgang Auflage 9 000 Ex.  
13. année Tirage 9 000 ex.  
4 Ausgaben jährlich / 4 édition par an

Redaktion / Rédaction:  
Hans Hofmann

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

Übersetzungen / Traductions:  
Paul Braissant, Hiltystrasse, 3000 Bern

Druck / Imprimé par:  
Keller Druck AG, 5004 Aarau

Redaktionsschluss für Nr. 1/97  
Clôture de rédaction du no. 1/97: 12. Januar 1997/  
12 janvier 1997:  
Erscheinungsdatum: Woche 6  
Date de parution: semaine 6

## Inhalt / Sommaire

Wie man damals reiste	5
Rückblick auf die Betriebssaison 96	7
Ein Leser dankt	9
Chef de la gare in Gletsch	11
Enge Zusammenarbeit	13
Vermarktung im Ausland	15
Meldungen der DFB	17
Sektionsnachrichten	19
D100 Jahre Diakopto-Kalvrita-Bahn	37
Andere Bahnen	39
Auf Spurensuche in Damaskus	41
Neue Bücher	47
Werkstätte Deisswil	48

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

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

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

Zum Titelbild:  
Gleisbau in Muttbach, Foto H. Hofmann

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Sekretariat, Postfach 35  
3999 Oberwald

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



## Der Verwaltungsrat

**der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**

**und der Zentralvorstand**

**des Vereins Furka-Bergstrecke**

**wünschen allen Aktionären und Mitgliedern**

**schöne Festtage und ein gutes neues Jahr.**

## Wie man damals reiste



*Reisende aus der Ostschweiz haben anlässlich dem Wochenende «Dankeschön» mit einer speziellen Kleidung teilgenommen.*

Zu den Reisenden, die am Dampfwochenende vom 28. bis 30. Juni teilnahmen, gehörte auch eine Familie die es sich nicht nehmen liess, mit nostalgischer Kleidung zur Station Furka zu fahren.

Die Begeisterung der Mitreisenden war gross, denn man fühlte sich in einer Gesellschaft, die das Reisen entdeckt hat und es zudem zu geniessen weiss.

Vielleicht gibt dieser Anlass Impulse für das grosse Fest, das anlässlich der Eröffnung nach Gletsch stattfinden wird. Nochmals Vergangenheit an der Furka aufleben zu lassen wobei das Reisen in den Vordergrund gestellt werden sollte. Die Zeit der

Postkutsche könnte ebenso berechtigt vertreten sein wie die Bahn, die mit den Feuerwagen an der Spitze der Züge zwischen Uri und Wallis verkehren werden. Speisen beim Reisen und das ohne Eile, sollte viele Leute anlocken und die Furka-Bergstrecke erneut ins Zentrum der Betrachtungen stellen.

Hinweise für diesen grossen Anlass nimmt das Sekretariat des VFB jederzeit gerne entgegen. Wir sind der Ansicht, dass alles Erdenkliche unternommen werden muss, um die Eröffnung der 3. Etappe entsprechend zu gestalten.



Der Verein Furka-Bergstrecke verkauft Aktien zu interessanten Konditionen:  
 Beim Kauf von 10 Aktien à Fr. 300.— wird eine Aktie zu Fr. 100.— kostenlos dazu gegeben.  
 (Zedierungskosten Fr. 15.— je Titel)



Aktien als Geschenk für Bahnliebhaber oder helfen Sie uns weitere Aktionäre zu gewinnen.

Damit 1997 die Schienen nach Gletsch befahrbar werden.

Bestellung: 10 Aktien zu Fr. 300.— (Dazu erhalte ich eine Aktie zu Fr. 100.— kostenlos dazu. (zuzüglich Zedierungskosten)

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

## Rückblick auf die Betriebssaison 1996

Die fünfte Betriebssaison gehört bereits wieder der Vergangenheit an. In diesem Jahr hatten wir neu während sieben Wochen täglich Zugverkehr zwischen Realp und Furka.

Am 21. Juni 1996 ist die Dampfbahn pünktlich um 10.20 Uhr in die fünfte Fahrsaison gestartet. Zur Verfügung standen uns folgende Kompositionen: Die Lokomotiven HG 2/3 Nr. 6, HG 3/4 Nr. 1 und 2. Bei den Personenwagen hatten wir folgende Fahrzeuge zur Verfügung: ABD 4543, B 4233, AB 2420, B 2228, B 2224, C 2353, C 2354, C 2351 und C 2352.

Am 22. September 1996 ereignete sich ein Lokdefekt an der HG 3/4 Nr. 2. Beim Rangieren Richtung Kohlengrube ist der Bolzen der Laufachse herausgefallen. Dank der grossartigen Unterstützung der Abteilung Zugförderung und Werkstätte konnte die Lok wieder bis zum nächsten Wochenende repariert werden.

Auch der Baudienst hat bis zur Betriebseröffnung und während der Betriebssaison Unglaubliches vollbracht (Bauarbeiten auf der Seite Muttbach / VS, neuer Einsteigebahnhof in Realp, Sanierungsarbeiten entlang der Strecke usw.) Nicht zu vergessen ist auch die Küchenmannschaft, die uns mit ihren Menus kulinarisch verwöhnt hat.

Der Fahrplan 1996 wurde besser an die Anschlüsse der Furka-Oberalp-Bahn angepasst. Dadurch erreichten wir, dass Reisende aus den Kantonen Uri, Graubünden oder Wallis Anschluss zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke hatten. Somit wurde unsere Bahn noch attraktiver für den Ausflugs- und Reiseverkehr. Nach diesen guten Erfahrungen während der Saison 1996 wird der Fahrplan 1997 nur geringfügige Änderungen innerhalb von von Minuten erfahren.

Trotz des unbeständigen und kalten Sommerwetters steigerten wir dieses Jahr die Besucherzahl um 17%, auf 28 491 Fahrgäste! Die Seilbahnen der Schweiz hatten im Vergleich zu uns einen mittelmässigen Sommer, bedingt durch die oft regnerische und kühle Witterung. Die Hotellerie erlebte einen der schlechtesten Sommer seit Jahren, mit einem Rückgang von ca. 5% bei den Übernachtungen.

Der Rekord an Fahrgästen bei der Dampf- und Seilbahn Furka-Bergstrecke ist auf die Durchführung der Kinder Dampf-Partys und der Steigerung der Anzahl Gruppen-Ausflüge zurückzuführen. Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, dass unsere Zukunft im Gruppengeschäft bzw. bei gezielten Veranstaltungen liegt. Trotz neuem Rekord an Fahrgästen haben wir immer noch freie Kapazitäten auf unseren Zügen und sind natürlich froh, wenn Vereinsmitglieder bzw. Aktionäre Gruppen-Ausflüge zur Dampf- und Seilbahn Furka-Bergstrecke organisieren. Also versucht Reisebüros, Vereine usw. in Eurer Umgebung für die Dampf- und Seilbahn Furka-Bergstrecke zu gewinnen, dass sie 1997 eine Fahrt mit der Dampf- und Seilbahn Furka-Bergstrecke unternehmen.

Leider hat die Besucherzahl der Vereinsmitglieder und Aktionäre dieses Jahr wieder abgenommen. Es ist verständlich, dass man nicht jedes Jahr nur bis zur Station Furka fahren will. Doch 1997 haben wir unseren neuen Einsteigebahnhof in Realp anzubieten, oder eine Fahrt nach Furka mit anschliessender Wanderung nach Muttbach mit Besichtigung der Baustellen im Wallis. Das wäre bestimmt auch für Sie liebe Vereinsmitglieder und Aktionäre einen Ausflug zur Dampf- und Seilbahn wert. Dadurch würden wir zusätzliche Einnahmen erzielen, welche für den Ausbau der Strecke nach Gletsch dringend benötigt werden.

Während den Monaten Juli und August führten wir zum ersten Mal Kinder Dampfpartys auf der Station Furka durch. Die Kinder konnten für s Fr. 20.— mit der Furka-Oberalp-Bahn ab jedem FO-Bahnhof bis nach Realp fahren. Schon während der Fahrt nach Realp wurden die Kinder durch erfahrene Betreuerinnen begleitet. In Realp wurden die Kinder vom DFB-Clown empfangen, der die kleinen Gäste bis hinauf zur Station Furka begleitete. Auf der Station Furka wurde den Kindern verschiedene Unterhaltungsmöglichkeiten angeboten, wie zum Beispiel die Märli-Kabine der Fiesch Eggishorn-Bahn, Spielhaus, Malwettbewerb, ab 1. August Laternen basteln usw. Für die Kinder und auch für die Eltern war dieser Tag ein unvergessliches Erlebnis. An den Kinder Dampfpartys nahmen gegen 400 Kinder und über 300 erwachsene Begleitpersonen teil.

Vom 28. Juni bis 30. Juni führten wir zum ersten Mal ein Vereins-Fest in Realp/Andermatt durch. Ein gelungenes Fest, an dem über 200 Vereinsmitglieder ein Dankeschön für die Unterstützung der DFB von den Vertretern der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG entgegen nehmen konnten. Während dem Sommer kamen wieder diverse Fernsehteams und Journalisten von Zeitungen aus Deutschland, der Schweiz und Japan etc. zu uns. Zum Teil konnte man sehr interessante Beiträge am Fernsehen bzw. Berichte in den Zeitungen lesen.

Eine Umfrage während den Monaten Juni und Juli zeigte, dass die Kundschaft der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sehr zufrieden ist.

Im Bereich PR/Marketing wurde folgende Reorganisation vorgenommen: Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG hat den Vertrag mit der Firma Touristik-Service in St. Niklaus per 1. September 1996 aufgelöst. Als Interimslösung im Zusammenhang mit Werbung, Verkaufsförderung, Öffentlichkeitsarbeit (PR) usw. wird der Betriebsleiter Pascal Zenklusen diese Aufgabe betreuen. Die PR/Marketing-Abteilung ist ebenfalls unter der nachstehend aufgeführter Adresse erreichbar.

Für Reservationen oder Auskünfte steht Ihnen der Riesendienst der DFB AG unter folgender Adresse und Tel. Nr. gerne zur Verfügung.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
Reisedienst  
Postfach 35

CH-3999 Oberwald

Tel. 027 973 33 73  
Fax 027 973 33 74

Zum Schluss möchte ich allen nochmals für die aktive Mitarbeit während der Betriebs-saison und den kommenden Wintermonaten danken. Den Mitarbeiter/-innen hinter den Kulissen oder jeden, die uns finanziell unterstützten.

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

Pascal Zenklusen

## Ein Leser dankt

Hans Goertz

Lieber Herr Knöpfel,

In der Bauwoche 41/95 hatte ich Gelegenheit an der Verschliessung des Tunnelportals (Scheiteltunnel), an der Wintersicherung der Drehscheibe Furka und dem übrigen Stationsareal mitzuhelfen. Dabei fiel mir in unserem Depot Realp der ausgebauter Zahnradantrieb der Gletschhorn auf. Ich konnte mir den Riss im Traglager also selbst ansehen. Auch die weiteren Arbeiten in den folgenden Tagen - Ausbau des Zahnradwagens bei der Lok Furkahorn - blieben nicht unbeachtet, wenn wir abends von der Furka zurückkehrten.

Um so interessanter las ich nun Ihren Bericht »Winterarbeiten an den Dampfloks« im Mitteilungsblatt 3/96, in dem Sie die Arbeiten ausführlich beschreiben.

Für Ihre Zeilen möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Es scheint mir nicht selbstverständlich, dass Sie neben allem »handwerklichen« Einsatz für das Rollmaterial auch noch Zeit finden, um diesen Bericht zu verfassen.

Schliesslich aufrichtigen Dank und Anerkennung an alle Beteiligten und den »treuen Mitarbeitern der eigenen Truppe«, die diese Meisterleistung - und dazu auch noch kostenlos - vorllbracht haben.



Oberwald

## Die Furka-Bergstrecke 1997

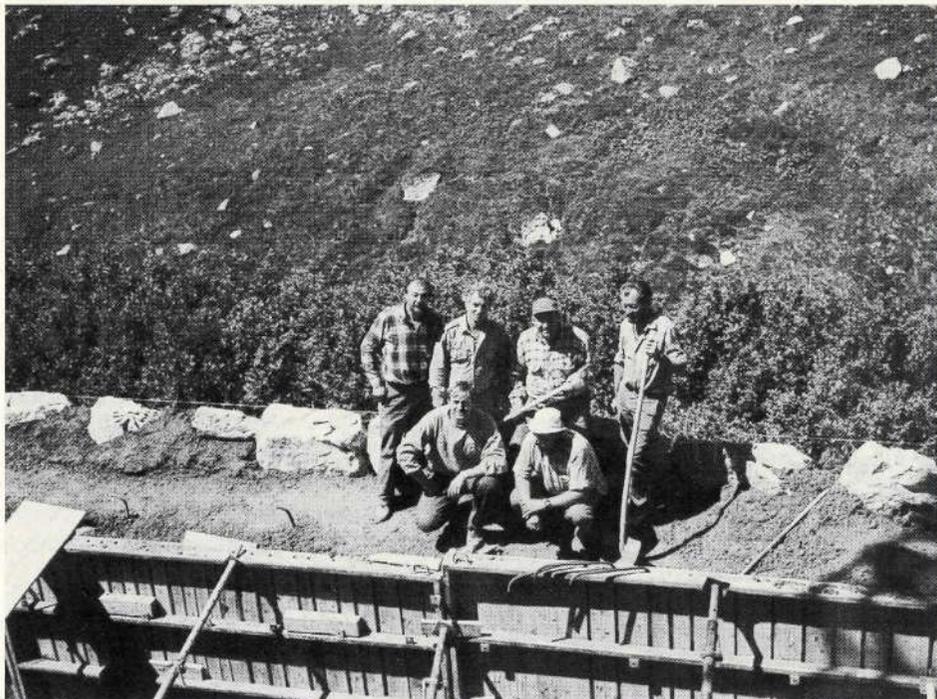


Realp

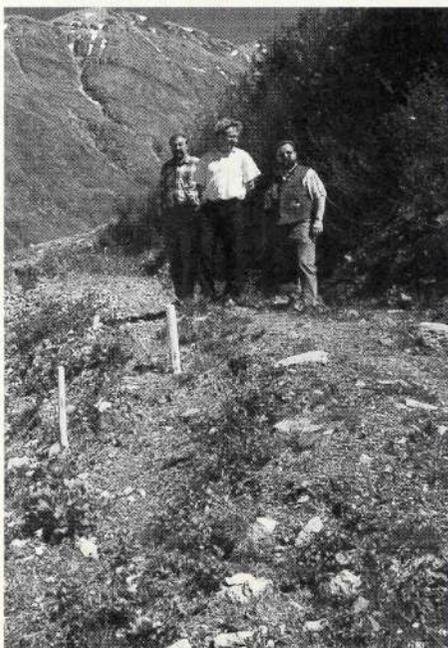


Jetzt bestellen, solange Vorrat!

Den Kalender 1997 können Sie beim VFB, Postfach 20, 3428 Wiler b.U. bestellen



*Dank gebührt auch der Baugruppe und dem Bauführer Zumstein, sie haben in Muttbach während dem Sommer ihr Bestes geben.*



*Zwei ZV-Mitglieder, H. Hofmann und R. Schläpfer sehen sich das alte Trasse nochmals an und vom Bauführer Zumstein wird erklärt, wie die Bauarbeiten ablaufen werden. (Foto: R. Schläpfer)*

## Chef de gare in Gletsch

Seit über sieben Jahren Vereinsmitglied hat Dietling Radek aus Heidelberg heuer erstmals unseren Informationskiosk in Gletsch geführt. Dazu folgender Bericht: Gegen Mittag am 27.7.96 sause ich endlich in Heidelberg los. Ehe man Haus, Hof, Kind und Kegel verlässt, ist bereits Verspätung vorprogrammiert. So habe ich keine Zeit mehr, in Realp zu stoppen. Über die Furka regnet es in Strömen. Da endlich liegt mein Lieblingsbahnhof unter mir auf dem Gletscherboden: «Warte nur! Gleich bin ich da und helfe dir, endlich zum Zuge zu kommen. Ein Bahnhof ohne Lokomotiven zu sein, ist doch wirklich einer der traurigsten Zustände.»

Ully Felber aus Frankfurt ist nach 14 Tagen froh, mir den Infokiosk übergeben und abfahren zu können. Ich sehe mich um und richte mich vergnügt in der Wohnung ein. Bahnhofsvorstand in Gletsch ist doch wirklich eine tolle Sache!

Die ersten Gäste sind schon da. Ich informiere voller Freude über das Projekt, die Dampfbahn Furka-Bergstecke wieder bis Gletsch zu eröffnen. Aber vor allem muss ich abends das ganze Material sichten und mich selbst kundig machen. Auf jeden Fall werde ich jeden Fronarbeiter, der hier hereinschneit, ausfragen über seine Arbeit und den Stand der Dinge. Das erscheint mir das Wichtigste. Dazu gehört auch Koni Brunner, der mich über die neue Streckenführung in Muttbach und die anderen Baumaassnahmen auf der Walliserseite informiert.

Am nächsten Tag unerwarteter Besuch von Wolfgang Schmidt mit seiner Lilo und Christa und Walter Pietzschmann. Ich bin hier in dieser Gruppe ein Greenhorn. Aber seit ich als Kind die Strecke befuhr vom Genfersee bis Andermatt und sogar im Grand Hotel

Glacier du Rhone übernachtete, bin ich ein Fan dieser Bahnlinie und gehöre seit 7 Jahren zum Verein «Der Fidenen Bastler». Wolfgang, Lilo, Christa und Walter nehmen mich gerne in ihrer Mitte auf. Sie schenken mir Freundschaft und erzählen an gemütlichen Abenden von all ihren Frondiensten, persönlichen Erlebnissen und dem letzten Stand der Dinge. Am 1. August sind wir in Oberwald mit den Einheimischen zusammen und ich bestaune die hier üblichen Feiern zum Nationalfeiertag mit den Trichlern, riesigem Feuerstoss, Alphörnern und echt schweizerischere Ansprache.

Als ich spät bei Vollmond nach Gletsch rauffahre, tauche ich in eine silberüberglänzte Märchenlandschaft ein. Zauberhaft in Silber schimmern nicht nur die Felsen und Wasser, sondern selbst die Almwiesen sind silbern.

In der zweiten Woche arbeiten die Instruktoren der Maurerschule Sursee auf «meinem» Bahnhof. Die Sektion Bern hat am Wochenende die Remise eingerüstet und jetzt wird sie schon verputzt, eine Wassergraben wird hinter den Gleisen am Berghang gebaut und ein Maurer aus dem Tessin erneuert wirklich kunstvoll und dabei fröhlich singend die Natursteinmauer zwischen Rotten und Bahnhofgebäude. Ihr seht ihn hier auf meinem Foto. Ich bewundere seine Arbeit sehr.

Z'Nüni und z'Vieri vereinigt alle, auch die Fronarbeiter aus Erfurt, Gera, Rosenheim und Nürnberg zur Brotzeit auf dem Bahnhofsvorplatz. Mittlerweile habe ich viele Gäste aus aller Herren Länder im Infostand und mache gute Geschäfte mit Postern, Fachbüchern, Souvenirs, Postkarten etc. Es macht Spass, ordentlich Geld auf das Konto der DFB einzuzahlen. «Furkahorn» und «Gletschhorn» wollen doch endlich ein-



Die Mauer vor dem Bahnhof in Gletsch ist wieder aufgebaut.

Foto W. Schmidt

mal in Gletsch ankommen, dem neuen Etappenziel.

Im Nu sind zwei Wochen um. Die letzte Nacht verbringe ich im Hotel Belvédère. Die Eigentümer, Familie Carlen aus Brig, erzählen mir vom Goms, von der Gletscherforschung und ich habe den Eindruck, dass wir von der DFB so eine Art Hoffnungsträger der Region sind.

Am letzten Tag erlebte ich den Höhepunkt meiner Reise: Eine Fahrt von Realp nach Furka mit der «Furkahorn». Und endlich kann ich auch die Crew in Realp begrüßen. So viele engagierte Menschen! Jetzt meine Freunde!

Naja, und dann sause ich wieder heim zu Haus und Hof, Kind und Kegel.

Dietling Radeck, Kirchenbergweg 51  
D-69118 Heidelberg

Nachschrift:

Vielleicht werden durch diesen Bericht einige Leser dazu angeregt, bei der Kiosk-Betreuung im nächsten Jahr mitzuhelfen.

Dann bitte melden bei:  
Alice Abegg, Krummfeld 11  
6423 Seewen  
Tel./Fax 041 811 22 93

## Enge Zusammenarbeit

(Pressemitteilung Furka-Oberalp-Bahn/ Dampfbahn Furka-Bergstrecke)

Am 2. September 1996 haben sich die Verantwortlichen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und die Geschäftsleitung der Furka-Oberalp-Bahn erstmals zu einer gemeinsamen Aussprache im Hotel Glacier du Rhone in Gletsch getroffen.

Ziel dieser Aussprache ist der Abschluss einer umfassenden Vereinbarung über die zukünftige Zusammenarbeit. Die beiden Bahnbetriebe wollen die hängigen Fragen partnerschaftlich regeln. Es handelt sich um die Regelung der Zusammenarbeit na-

mentlich in den Bereichen Bahnliegenschaften, historisches Rollmaterial, Anschlussweichen, Unfallhilfe, Marketing und Reisedienst.

Die Gespräche verliefen offen und partnerschaftlich. Die Zusammenarbeitsvereinbarung soll auf den von den eingesetzten Arbeitsgruppen erarbeiteten Grundlagen noch in diesem Jahr unterzeichnet werden. Beide Bahnunternehmungen werden zweifelsohne aus dieser intensiven Zusammenarbeit Nutzen ziehen

Brig/Oberwald, 2.9.96

## Fotos, Fotos, Fotos

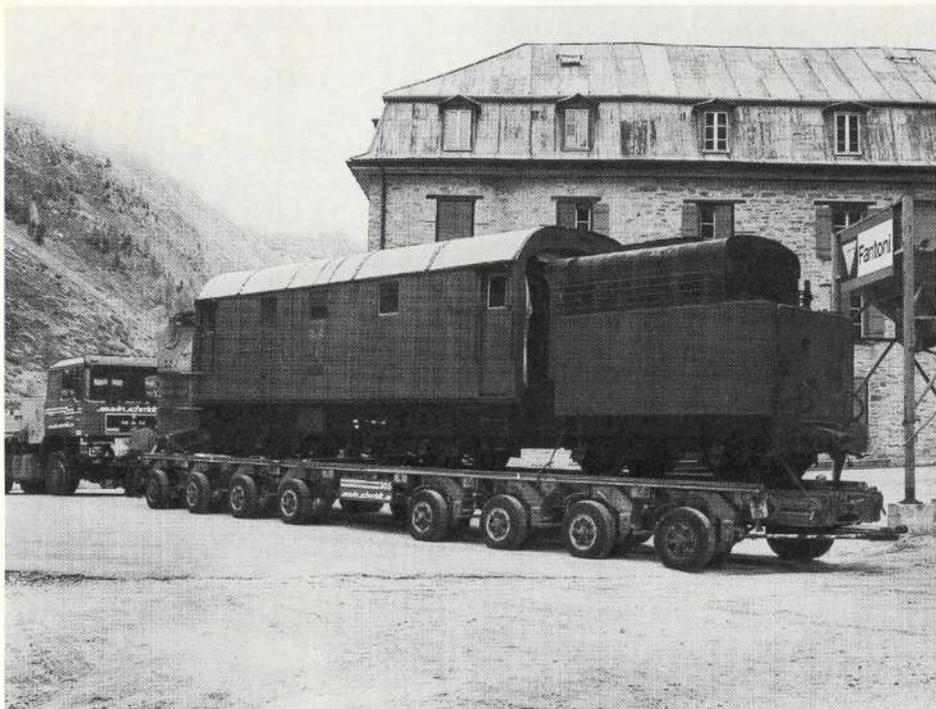
Liebe Freunde,

wie jedes Jahr - so auch heuer - der Aufruf nach gutem Fotomaterial über unsere Furka-Bergstrecke im Jahr 1996. Wir brauchen diese vermehrt für die Bebilderung von Reisekatalogen ausländischer Reiseveranstalter. Es sollen möglichst «Blickfang»- Motive von ganzen Zügen mit alpinem Hintergrund sein, damit der eilige Betrachter leicht erkennt, um welche Art Landschaft bzw. Region es sich handelt.

Am besten - bitte kostenlos - zunächst Abzüge von Dias, aufgrund derer dann mit dem Absender Details besprochen werden können. Vielen Dank

Wolfgang Schmidt  
Sonnenhalde 22  
D-72488 Sigmaringen

Tel. 0049 7571/52030



Am 9. Oktober 1996 traf ein Schwertransport aus der Westschweiz, genauer aus Blonay mit der ehemaligen Dampfschneesleuder (RhB Nr. 12) ein. Es dürfte bekannt sein, dass die seinerzeit von der Berninalinie (RhB) erworbene Maschine für die Bergstrecke nicht geeignet ist. Im Austausch kam jene Maschine aus Blonay nach Gletsch und die in Oensingen stationierte Schleuder ist in der Zwischenzeit in Blonay angekommen, wo sie eine dauerhafte Bleibe gefunden hat. Foto H. Hofmann

## Vermarktung im Ausland

Wir hatten heuer - wie aus dem Bericht der Betriebsleitung hervorgeht - trotz des unbeständigen und kalten Sommerwetters 17% mehr Fahrgäste (rund 28 500) als 1995. Der nicht unerhebliche Rückgang der Einzelreisenden wurde durch die gut besuchten Kinderpartys und Steigerung der Gruppenausflüge mehr als nur ausgeglichen. Der Ausländeranteil bei den Fahrgästen betrug 44%. Ob der bekannten Währungssituation und des oftmals unsicheren Wetters ist es derzeit sicher richtig, wenn wir alles tun, um weitere ausländische Reiseveranstalter als Kunden zu gewinnen, zumal deren Kunden ihre Reisen in nationalen Währungen bezahlen.

Heuer hatten uns 59 deutsche Reiseunternehmen im Programm (1994 = 4). Für 1997 liegen bereits weitere 14 Zusagen vor. Darunter zwei bekannte Firmen mit bereits vorliegenden Reservierungsaufträgen für über 900 Personen mit jeweils 12 bzw. 10 Terminen. Aber die Arbeit ist mit viel Detail-Aquisition verbunden. Diese kann ganz wesentlich erleichtert werden, wenn wir von möglichst vielen Reiseveranstaltern

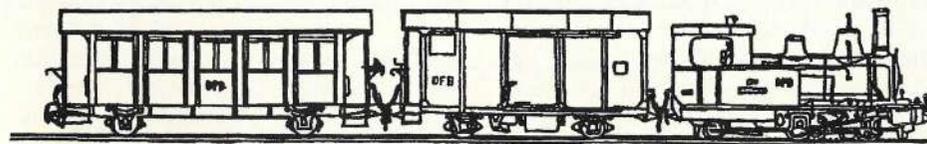
aus Holland, Belgien, (Ost)-Frankreich, Österreich und Deutschland deren Schweiz-Programme genau kennen, um gezielt arbeiten zu können.

Jegliche Art von Mailings als Werbemittel sind mittlerweile vergebene Liebesmüh, das heisst, nur Adressen zu haben, genügt heute nicht mehr. Ich bitte also sehr um Mithilfe bei der Beschaffung von Reisekatalogen mit Schweizerprogrammen. Vielen Dank.

Von erheblichem Nachteil ist es, dass wir von der Region Ursern und Goms - als das nahe Umfeld unserer Bahn - keinen zusammengefassten und leicht verständlichen Übersichtsprospekt haben, mit dessen Hilfe auch die touristischen Highlights dargestellt werden können.

Wolfgang Schmidt  
Sonnenhalde 22

D-72488 Sigmaringen  
Tel. 07571/52030  
Fax 07571/50604



Geschätzte Helferinnen und Helfer,

zuerst möchten wir uns ganz herzlich bei allen bedanken, die in irgendeiner Weise mitgearbeitet haben. Vielen Dank auch für die Briefe und Anregungen für die neue Saison. Leider ist es mir nicht möglich neben meinen sonstigen Aufgaben, noch grosse Korrespondenz zu führen. Ich danke Ihnen für das Verständnis.

Trotzdem hoffen wir natürlich auf viele An-

Anmeldungen an Alice Abegg, Krummfeld 11, 6423 Seewen

meldungen für die Saison 1997 an der Furka.

Wir bitten Sie bei einer eventuellen Anmeldung klar zu definieren, wo und von wann bis wann, genaues Datum angeben, Sie bei uns tätig sein möchten.

Es wird nicht immer möglich sein, alle Wünsche zu berücksichtigen. Gerne erwarte ich Ihre Anmeldung bis zum 28. Februar 1997.

### Anmeldung

Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Einsatzdatum: \_\_\_\_\_

Kiosk Gletsch: \_\_\_\_\_

Kiosk Realp: \_\_\_\_\_

Barwagen: \_\_\_\_\_

Mithilfe in der Küche: \_\_\_\_\_

Eine Tatsache, alle möchten gepflegt sein, ohne dass jedoch jemand dafür arbeiten möchte.

Die neue Einsteige-Station der DFB in Realp ist nun im Bau und soll zu Beginn der Saison 1997 den Betrieb aufnehmen. Die Gleise sind verlegt und eingeschottert, sodass sie bereits im kommenden Winter als Abstellplatz für DFB-Wagen genutzt werden können. Noch sind jedoch die Erstellung der Perronanlagen und die Anpassungsarbeiten anstehend. Auf die Errichtung eines (baureif geplanten) Stationsgebäudes soll vorerst verzichtet werden.

Die in einem neu errichteten Anbau der Station Furka untergebrachte Blocksicherungsanlage für den Scheiteltunnel ist in der Endmontage. Nach der Installation der Signale kann der teilweise schon ohne Einschränkungen durchfahrbare, 1874 Meter lange Tunnel ab der Inbetriebnahme gesichert durchfahren werden. Einziges Problem bietet die lange 35 Promille aufweisende Steigung vom Wallis ins Urnerland, wo allenthalben Adhäsionsprobleme auftreten.

Jetzt wird auch im Wallis ernsthaft gebaut. Nach der Beseitigung der behördlichen und finanziellen Hindernisse in erspriesslicher Zusammenarbeit mit den Vertretern des Kantons Wallis und des BAV sowie unter tatkräftiger Mithilfe der Region Goms, ist der Bau der neuen Trassenabschnitte im Bereich Bahnübergang Muttbach/Oberalps- tafel in vollem Gange. Talseitig der Strasse musste eine lange Rampe mit Stützmauern erstellt werden, während bergseitig eine Absenkung des bestehenden Trasses und die Beseitigung von Fels (Bauherr Kanton Wallis) erfolgte.

Es war ursprünglich vorgesehen, die Strecke noch im Spätherbst durchgehend bis Gletsch mit Bauzügen zu befahren. Die sehr schlechten Wetterbedingungen im September und der frühe Wintereinbruch in

der ersten Oktoberwoche mit Schneefällen erwirkten einen unaufholbaren Baurückstand. Trotzdem konnten alle Erdbewegungen oberhalb und unterhalb des geplanten Bahnüberganges abgeschlossen werden. Oberhalb der Strasse wurden zur Vermeidung von Geländeeinschnitten und daraus resultierenden wilden Wasserausbrüchen (und nachfolgende Rufen) Trockenmauern erstellt sowie mehrere Wasser- rinnen eingelegt. Unterhalb der Strasse ist die gesamte Trasseanpassung abgeschlossen und bereits wurden die vorbereiteten Gleisjoche bis einige Meter zur Strasse hin verlegt. Die Wettereinwirkung bis zur endgültigen Sperrung der Furka-Strasse ist bestimmend für ein weiteres Vorankommen. Bestimmt jedoch soll das Gleis über die Strasse bis zur Passöffnung im Frühsommer 1997 eingebaut sein.

Der Bahnübergang erfordert nebst den Zahnstangen-Ein- bzw. Ausfahrten zur Zahnstangenlosen Quereung der Furka-Passstrasse, keine technischen Einrichtungen. Auf eine Blinklicht- oder Barrierenanlage kann - die Sicherung durch Bahnpersonal mit Signalfolge - nach Ansicht der BAV-Verantwortlichen vorläufig verzichtet werden (Verkürzung der Vernehmlassung). Die erforderlichen Kabeltrassen werden eingebaut und die Schrankenanlage ist bei der DFB vorhanden, sodass wohl ein späterer Einbau zur Vereinfachung des Bahnbetriebes angestrebt wird.

Die Remise in Gletsch ist aussen renoviert worden. Neuer Verputz und Dachreparaturen sowie Anschrift, analog Realp, DFB.

Die Wagenwerkstatt Deisswil, der Sektion Bern VFB, muss aufgegeben werden. Der Gebäudekomplex, in dem die Werkstatt untergebracht ist, muss nun aus Zwängen feuerpolizeilicher Vorschriften, nach einem

Brand und Explosion des nebenstehenden Hauptheizöltanks der Papier- und Kartonfabrik Deisswil, weichen. Es werden dringend neue Lokalitäten in der näheren Umgebung von Bern gesucht.

Durch die Aufhebung der Werkstatt der Sektion Bern am bisherigen Standort, wird das Projekt zur Aufarbeitung des Personenwagens C 204 Verzögerungen in unbestimmtem Zeitmass erfahren. Dieser Original-Zweiachser mit Baujahr 1914 ist als Beiwagen zum Triebwagen CFmh 2/2 Nr. 21 vorgesehen.

Die von der SSIF ab Domo-Vigezzina FS schon 1989 in schlechtem Zustand übernommen gedeckten Güterwagen (FRT K 104 (404), 105 und 107) italienischer Bauart sind abgebrochen worden. Sie dienten als Magazinwagen vornehmlich für die Arbeitsgruppen Elektro und NF, sie konnten nur stationär eingesetzt werden. Als Ersatz dienen die weit besser geeigneten ex RhB Lk 8637, 8639, 8641 sowie Gk 5648, 5670, 5726 und X 9005 (Vakuumbremsausrüstung), die teilweise im Spätherbst 1995 erstmals auf DFB-Gleisen entdeckt worden sind.

Auf dem Bahnhofareal Gletsch lagern sei Spätherbst 1995 Schienestücke mit Stahlschwellen und montierten Zahnstangen in gutem Zustand. Sie stammen aus dem FO-Abschnitt Fiesch-Fürgangen, der mit breiteren Zahnstangen und stärkerem Schienenprofil ausgerüstet wurde. Sie werden der DFB zur Auswechslung von stark abgefahrenen Abschnitten dienen.

Die RhB-Drehscheibe von Preda ist demontiert und per Bahn nach Oberwald transportiert worden, wo sie dereinst eingebaut werden soll. Aus Platzmangel wird sie jedoch in Gletsch gelagert. Der Transport von Oberwald nach Gletsch wurde durch eine militärische Einheit im Rahmen einer Transportübung auf der Strasse abgewickelt, wobei die Truppe ihr Können vorbildlich unter Beweis stellte.

Der Tm 2/2 Nr. 506 (ex CJ) ist in Goldau zur Abnahme durch das BAV mit zusätzlichen Bremsrichtungen ausgerüstet worden. Er ist zur Zeit an Vanoli ausgemietet, wo er mangels anderer Transportmittel Bauzüge bei der RhB, verschiebt.

Alle Wagen erhalten die Vakuumbremsausrüstung sowie die neue Elektroausrüstung (Personenwagen) oder zumindest eine Durchleitung (Güterwagen) nach DFB-Standard.

Die Schlechtwetterperioden der beiden vergangenen Saisons und die Kälteeinbrüche zu Beginn und am Ende der Fahrsaison haben den Einbau einer Heizung in die geschlossenen Personwagen als zweckmässig erscheinen lassen. Alle geschlossenen Personwagen sollen nach und nach mit einer Dampfheizanlage nachgerüstet werden.

Die Anstrengungen von Marketing und Reisedienst scheinen erste Früchte zu tragen: Im Vergleich zur (schlechten) Saison 1995 sind 1996 über 20% mehr Fahrkarten verkauft worden.

Das Konzept der «fliegenden» Souvenirverkaufsaktivitäten in den Zügen darf als Erfolg gewertet werden. Der Souvenirverkauf im Zug wird deshalb mit einem angepassten, gestrafften Sortiment wohl weitergeführt.

Im angrenzenden Areal der neuen Zustiegstation Realp wird zur Zeit der erste alpine Golfplatz gebaut. Die sehr geringen Eingriffe in die Natur werden bald vernarbt sein, da die alpinen Grasbewüchse in Streifen abgezogen worden sind, während der Bauarbeiten aufgerollt in unmittelbarer Nähe lagern und nach den Geländeänderungen wieder plaziert werden. Das Gelände zieht sich über die flache Weide an der Schweigstrasse bis hin zur Passstrasse.

## Sektionsnachrichten

Sektion Aargau  
G. Aellen  
Juraweidstrasse 26

5023 Biberstein

Die Sektion Aargau versuchte wieder einmal die Werbetrommel zu aktivieren.

Informationsstand am MAG (Markt Aarauer Gewerbetreibender) in Aarau vom Donnerstag, den 26. September bis Sonntag, den 29. September 1996.

Der Vorstand der Sektion Aargau fasste dieses Jahr die mutige Entscheidung, am MAG in der Aarauer Innenstadt wieder einmal mit einem Informationsstand präsent zu sein. Die Zeit war gekommen, um auf effiziente Art die Existenz der Dampf-Zahnradbahn an der Furka bei der Bevölkerung aus Aarau und Umgebung in Erinnerung zu rufen und ein erlebnisvoller Besuch mit einer Fahrt auf unseren Dampfzügen wärmstens zu empfehlen. Auch die Suche nach neuen Mitgliedern und wertvollen Helfern wurde zu einer vordringlichen Aktivität erklärt. Als Informationsstand wurde zur Abwechslung versuchsshalber der in Aarau in Sicherheit gebrachte Wagenkasten von der Nyon - St. Cergue Bahn eingesetzt. Der Wagenkasten wurde innen und aussen, unter der Regie von unserem Vizepräsident Urs Hasler mit viel Liebe und Phantasie überholt und die Aussenflächen mit dem «DFB - Blau» versehen. Die Erfahrungen waren recht gut, denn unser Wagen, an bester Lage als unübersehbarer Blickfang im Ausstellungsgelände integriert, erhielt einen erfreulich regen Besuch aus der näheren, aber auch entfernteren Umgebung.

Besonders der Samstag war ein Rekordtag. Viele interessierte Besucher erkundigten sich über unsere Gebirgsbahn und von der Beantwortung von Fragen, die Erteilung von Informationen, sowie der Annahme von Anmeldungen von Neumitgliedern bis zum «symbolischen Verkauf» von Sitzplätzen in unserem zukünftigen Reisezugwagen, ABD 4540 für die DFB, wurden alle Tätigkeiten ausgeführt. Der Verkauf von Souvenirartikeln, Büchern, Videos, Pins, Murmeltieren und Geissen lief trotz den «schwierigen Zeiten» der Rezession doch ganz befriedigend und erforderte immer wieder einen neuen Materialnachschub aus unserem Hauptlager in der Werkstatt. Da für die vier Tage eine konstante Besetzung des Informationsstandes in 3 Schichten mit mindestens 3 Personen geplant wurde, konnte die vorgesehene Belegung ohne allzu grosse Probleme realisiert werden. Einen ganz herzlichen Dank an den Organisator, Urs Hasler, und sämtliche Helferinnen und Helfern, welche diesen erfolgreichen Anlass ermöglicht haben. Vereinsreise der Sektion am 6. Oktober 1996 zur Dampffahrt Glovelier - Saignelégier.

Die Anzahl der Anmeldungen liess darauf schliessen, dass das Reiseprogramm bei den Mitgliedern einen guten Zuspruch fand. Obwohl die Wetterprognosen nicht sehr vielversprechend waren, meldeten sich in der Woche vorher nur 5 Personen ab. Somit trafen sich am Reisetag 36 Erwachsene und 5 Kinder zu einer erlebnisreichen Fahrt. Die ganze Dampffahrt auf der 24 Kilometer langen Strecke, welche mit einer Spitzkehre, 6 kurzen Tunnels und einigen kleinen Brücken bereichert ist, verlief recht abenteuerlich. Mit etwas Verspätung verliess die

grosse Mallet-Lokomotive mit ihren fünf Wagen die Station Glovelier. Schon bei der Spitzkehre in La Combe Tabeillon, in einem schmalen Graben mitten im Wald gelegen, erhielten die Teilnehmer den Eindruck, weit weg von jeder Zivilisation in einer anderen Welt zu verweilen. Etwas Besonderes, nicht alltägliches war die unterwegs vorgesehene Wasserfassung. Weil die Zisterne in Bollement für die zwei an diesem Tag zirkulierenden Dampfzüge zuwenig Wasser enthielt, wurde mitten auf der Steilstrecke, weit weg von jeder Strasse und Siedlung angehalten und aus einem kleinen plätschernden Bach oberhalb der bergseitigen Stützmauer mit einem Rohr der Wasserbedarf der Lokomotive gestillt. Die ganze Inszenierung übermittelte den Teilnehmern, welche das ganze Vorgehen hautnah miterlebten, einen leisen Hauch von Wildwestatmosphäre. Die ganze Aktion dauerte doch eine Weile und jeder an Eile und Hast gewohnte Fahrgast konnte einmal die wohlthuende Lektion miterleben, einen Moment ohne Zeitdruck leben zu dürfen. Glücklicherweise blieb das Wetter trocken, doch für das vorgesehene Picknick auf der Wanderung von Les Breuleux auf den Mont Soleil war die Lufttemperatur doch etwas zu tief und die Vollgarantie, dass die Salambrote oder die Wurst schlussendlich doch nicht vom Regen aufgeweicht werden konnten, war keinesfalls mit Sicherheit gegeben. Ohne Voranmeldung mit einer Gruppe von rund 40 Personen ein Restaurant zu «überfallen», kann besonders wegen Platzknappheit unangenehme Auswirkungen auslösen. So musste kurzfristig 2 Tage vor Reiseantritt noch ein Abkommen mit dem Wirt im Hotel de la Gare in Saingelégier getroffen werden, um bei ungünstiger Witterung die Einnahme der Mahlzeit mit einem «Dach über dem Kopf» zu sichern. Doch die Übung klappte recht gut. Das Essen wurde allgemein gelobt und die, durch die unvorhergesehene verspätete

Ankunft des Dampfzuges hervorgerufene, etwas lange Wartezeit vor dem Essen wurde nur noch nebenbei als «kleines Nebengeräusch» empfunden. Beim Fahren mit Dampfzügen lässt sich das Programm nicht immer auf die Minute genau errechnen. Wegen dem nebligen Wetter entschlossen sich nach dem Mittagessen nur noch 8 Teilnehmer, den Reiseleiter zu begleiten und die 2stündige Wanderung auf den Mont Soleil mitzuerleben. Ohne Regen traf die Wandergruppe vom Mont Soleil 3 Stunden später auf die übrigen Teilnehmer. Nach einem etwas verlängerten Mittagessen (vermutlich mit Dessert und Kaffee?) erreichte sie mit der Jurabahn über Les Breuleux und dem CJ Bus über den Col du Mont Crosin den Bahnhof von St. Imier. Die Schweizerischen Bundesbahnen führten uns rasch und sicher auch wieder in den zuverlässig reservierten Wagen in den Aargau zurück. Voranzeige: Die Generalversammlung der Sektion Aargau ist für den Freitag, den 4. April 1997, im Bahnhofbuffet, 1. Stock, in Aarau geplant.

Sektion Graubünden  
Postfach 48

7005 Chur-Masans

Bereits im Infoheft 3/96 ist über die Drehscheibe in Preda berichtet worden. Am 23. Oktober durften wir die Hilfe einer der Gebirgsdivision 9 angehörenden Genie-Einheit beanspruchen. Zuvor hatten wir die Lage nochmals begutachtet und einige Vorkehrungen getroffen, um den Transport zügig vornehmen zu können. Mit zwei Faunautokranen, einem Langholzfahrzeug sowie 2 Puch-Transportern konnte an die Arbeit gegangen werden. Mit dem in Oberwald vorhandenen Bockkran wurde das 13 Tonnen schwere Mittelstück auf den Langholzwagen gesetzt und befestigt.

Am Nachmittag bewegte sich das lange Gefährt nach Gletsch, nicht ohne einen Fotohalt vor dem Hotel Rhone-Quelle einzulegen, um Herr J. Iten, Geniechef der Div. 9, und neuer Besitzer des Hotels, das Transportgut kurz vor Augen zu führen. Am späten Nachmittag traf die Ladung in Gletsch ein, wo sie auf die vorbereiteten Podeste abgelegt werden konnte. Ohne Eile kann nun an die Revision (Sandstrahlen) in den kommenden Jahren gedacht werden. Im Namen der Sektion Graubünden danke ich allen zuständigen Personen, die den Militäreinsatz ermöglicht haben, aber auch der RhB, die Gehör fand, dieses aus dem Jahr 1908 stammende Relikt nicht zu verschrotten.

H. Hofmann

Sektion Innerschweiz  
Postfach 4922

6002 Luzern

Sektionswandertag: Organisiert durch den Vorstand, fand am 8. September der 1. Wandertag unserer Sektion statt. Bei prächtigem Wetter trafen sich über 50 Personen aus unserer Sektion um 10.00 Uhr bei der Bahnstation DFB in Realp. In reservierten Wagen genossen wir die herrliche Bergfahrt mit dem Zwischenhalt in Tiefenbach. Erste Gespräche wurden geführt und Kontakte geknüpft. Ein etwas improvisierter Apéro auf den Gleisen der Station Furka gab Gelegenheit, den herrlichen Rundblick zu geniessen. Nach der Begrüssung und einigen Erläuterungen durch den Wanderleiter Claude Cornaz, begaben wir uns in ungezwungenem Marschtempo auf den Weg Richtung Tiefenbach. An Kühen vorbei, über teilweise etwas moorige Wiesen, über den Siedelenbach und die Furkareuss, erreichten wir die Alp Steinstafel. Da es unterdessen Mittag geworden war,

setzten sich einige Gruppen bereits hier zum Picknick nieder. Die anderen wanderten weiter und erreichten nach einer Stunde Tiefenbach, wo sie sich im Gras an der Reuss verteilten. Wiese und Bachbett wurden für die Kinder zu einem idealen Spielplatz.

Trotz strahlender Sonne wehte ein etwas kühler Wind, was einige Gruppen veranlasste, nach und nach den Rest der Wanderung, hinunter nach Realp, in Angriff zu nehmen oder nochmals den Zug zu besteigen und mit ihm die Talfahrt zu wagen. Ein paar Familien bildeten dann zusammen mit dem Wanderleiter den Schluss und erreichten gegen 15 Uhr wieder Realp, wo der Durst noch im Barwagen gelöscht wurde. Ein erstandenes Souvenir aus dem Kioskwagen bildete bei einigen den Abschluss und eine bleibende Erinnerung an diesen herrlichen Tag.

Vorankündigung: Die Generalversammlung 1997 der Sektion Innerschweiz, findet am Freitag, 7. März 1997, im Hotel Hirschen in Küssnacht am Rigi statt.

Nach dem geschäftlichen Teil folgt ein Diavortrag zum Thema «Griechenland» – ein Paradies für Liebhaber von Dieselfahrzeugen jeden Alters. Die weiteren Angaben entnehmen sie bitte der Einladung.

Sektion Ostschweiz  
Chr. Ammann  
Oberer Moosweg 10  
8500 Frauenfeld

Besichtigung der Festung Heldsberg: Am Abend des 30. August 1996 besuchten 22 Mitglieder der Sektion Ostschweiz die Festung Heldsberg bei St. Margrethen. Diese 1938 nach dem Anschluss Österreichs an das deutsche Reich geplante und in etwas 2 Jahren Bauzeit errichtete Verteidigungsanlage kann erst seit drei Jahren besichtigt werden und wird von einem über 600 Mit-

glieder zählenden Trägerverein unterhalten. Nach einer kurzen Einführung folgte die etwa 90minütige Besichtigung in drei Gruppen. Die sehr fachkundigen und sympathischen Führer warteten mit viel Wissenswertem auf, und oft konnten wir uns nur mit Mühe von den unzähligen interessanten Ausstellungsstücken, wie etwa der Kugelsammlung, losreissen. Doch in der «Heldsbergstube» wartete schon ein ganz hervorragend gekochter «Spatz». Mit einem gemütlichen Hock endete der für alle sicher unvergessliche Abend. Herzlichen Dank an den Organisator, unseren BrunoENZler.

Chr. Ammann



Die Sektion Ostschweiz hat vor einiger Zeit von einem Vereinsmitglied und Aktionär Aktien im Wert von Fr. 6 200.— erworben. An der GV der DFB AG vom 22. Juni 1996 auf der Rigi wurde dieses Aktienpaket - liebevoll verschnürt - vom Vizepräsidenten Hans Walter Beyeler an den Präsidenten der DFB AG, Alfred Gysin überreicht.

Für die kommenden Wintermonate habe ich eine Werbeaktion in Vorbereitung. Es ist mir aber nicht möglich, im ganzen Gebiet der Sektion aktiv zu sein. Ich stelle mir vor, dass es unter unseren gut 600 Mitgliedern sicher einige begeisterte Dampfbahnfreunde gibt, die mir helfen möchten, diese Werbung vorzubereiten.

Für den nächstjährigen Ausflug zur Furka per Bahn suche ich ebenfalls Personen, wohnhaft im Thurgau, zwischen Frauenfeld und Bodensee. Der Ausflug 1997 sollte auch für die Mitglieder aus dem nördlichen Sektionsgebiet möglich sein, denn ich plane die Abfahrt ab Weinfelden zu beginnen. Wer meldet sich als guter Reiseleiter bei:

Bruno Rütli  
Wilerstrasse 192, 9230 Flawil

Sektion Solothurn  
Postfach 155

2544 Bettlach

Alpenrundfahrt mit Reiscar, verbunden mit einer Fahrt mit Dampf Realp-Furka Station und zurück.

Unter dieses Motto hat Edi Allemann den Ausflug vom 10. August gestellt.

Fünfundachtzig Personen haben sich für einen Tag durch den Organisator führen lassen. In zwei Autocars ging es morgens 7 Uhr los. Ein erster Halt im «Postillion» Buochs wurde, nebst Kaffee-Gipfeli Türk, zum sich Kennenlernen benützt. Einige Male tauchte die Frage auch, was hast Du oder Du mit der Dampfbahn der Furka-Bergstrecke zu tun?

Rechtzeitig erreichten wir Realp. Ein kurzer Spaziergang in frischer Bergluft war der Wegbereiter zur Einnahme des Mittagessens, welches im Hotel «des Alpes» serviert wurde. Gut und preiswert. Viele ältere Teilnehmer kannten aus früheren Zeiten den Dampfbetrieb auf einigen Bahnstrecken, so auch auf der Balsthal-Oensingen Bahn. Weniger konnte sich jung und alt vorstellen, wie eine Dampflokomotive 120 bis 140 Personen auf eine Höhe von 2160 Meter über Meer transportieren kann.

Ein Erlebnis für sich ist schon der Start einer Dampfkompotion. Mit viel Rauch und Trieb geht es los. Die Fahrt zeigte schöne und eindruckliche landschaftliche Bilder, wie Blumen, Wasserläufe, Alpweiden und natürlich auch die junge Reuss. Auf der Station Furka angekommen, verteilte sich die Gesellschaft. Film- und Fotoapparate versuchten, die Schönheiten zu erfassen, eine Gruppe setzte sich zu einem währschaftlichen Schieber-Jass an und die technisch Interessierten liessen sich durch die Zeit bis zum Antritt der Rückfahrt durch den «Bahnhofsvorstand» in den Tunnel führen. So verging die Zeit bis zum Antritt der Rückfahrt sehr rasch. Die Talfahrt erlaubte die schönsten Bilder noch einmal Revue passieren zu lassen. Die Fortsetzung der Reise ging über den Furkapass nach Gletsch und über den Grimsel ins Aaretal. Die engen Kurven der Furka sind für nichtgeübte Carreisende schon ein Nervenkitzel. Unser Postchauffeur mit dem bekannten Horn im Postauto sorgte für genug Platz und eine reibungslose Überfahrt.

Als letzter Halt war das Restaurant «Urweid» eingeplant. Bei Gratis-Kaffee und Sandwichs liess es sich gut rasten. Die Heimfahrt gestaltete sich ab Bern zu einer echten Gewitterfahrt mit Wind, Blitz und Donner sowie heftigem Regen. So gab es jeweils beim Aussteigen nur kurze Abschieds-Szenen.

Alles in allem, ein gelungener Tag! Die Furka Dampfbahn hat die Reise zu einem Erlebnis besonderer Art gemacht. Dem Reiseleiter Edi Allemann darf ein Kränzchen gewunden werden.

Paul Kupper

Sektion Wallis  
R. Schläpfer  
Dammweg 11 E

3904 Naters

Nach der Sommerpause begann am 12. August 1996 unser Sektionsleben mit einer Informationssitzung für den Vorstand der Sektion Wallis. Einen Monat später, am 21. September 1996, wurde die Sektion Wallis auf Initiative unseres Vizepräsidenten Walter Schalch zum Bahnhofsfest nach Siders eingeladen. So traten René Schläpfer, Georges Dill und der Schreibende die Reise nach Siders an. Vor Ort stellte sich heraus, dass diesem Anlass offensichtlich kein grosser Erfolg beschieden sein würde. Zu gering war das Interesse der einheimischen Bevölkerung. Als Höhepunkt entpuppte sich schliesslich die gleichzeitig stattfindende Besichtigung des Alusuisse-Werkes in Siders. Staunend konnte man da z.B. die nur 158 kg schwere Aluminium-Rohkarosse des Audi A8 bewundern. Am folgenden Tag nahmen unsere Mitglieder René Schläpfer, Heinz und Norbert Clemenz am Ausflug der Sektion Bern teil. Bei der Wanderung auf dem BLS-Lehrpfad zwischen Mittholz und Kandergrund konnte man einerseits die imposanten Sicherheitsverbauungen bewundern, die nötig sind, um eine internationale Transitstrecke vor den Naturgewalten zu schützen. Andererseits wurden bestehende Kontakte zur Sektion Bern vertieft. Die Sektion Wallis wird in Zukunft mit der Sektion Bern Einsätze an der Bergstrecke ausführen. Hier sind jetzt die Mitglieder der Sektion Wallis gefordert, sich an den Baueinsätzen und anderen Einsätzen wie Kiosk- und Barwagen zu beteiligen. Melden Sie sich beim Präsidenten der Sektion Wallis. Nach dem Mittagessen aus dem Rucksack auf dem Rastplatz direkt an den BLS-Gleisen und dem Abstieg nach Kandergrund war

noch der Besuch des Modellbautreffs in Interlaken angesagt. Nach der Bewunderung der Anlagen und der hervorragend gestalteten Diorahmen der RhB und FO (u.a. Zahnradstrecke Andermatt-Nätschen) und einem Abschiedstrunk, traten wir nach einem Tag voller Eindrücke die Heimreise ins Oberwallis an.

Norbert Clemenz

Sektion Zürich  
Postfach

8810 Horgen

Ausflug an Die Furka! (Samstag, 28. September 96)

Eine kleine unternehmungslustige Gruppe startete von Zürich aus an die Furka. Durch das Säuliamt gings Richtung Brunnen, von dort wurden wir per Schiff über den malerischen Urnersee nach Flüelen gefahren. In Flüelen angekommen wurden wir mit der SBB nach Göschenen transportiert. Dann hiess es umsteigen auf die FO nach Realp. In Realp wurden wir von Frau Simmen Hotel Alpenhof herzlich aufgenommen, als gehörten wir zur Familie! Der Zimmerbezug ging dementsprechend auch unkompliziert von statten und Sonderwünsche wurden auch noch berücksichtigt.

Bei einer sternklaren Vollmondnacht gings zum Fondueplausch Richtung Station Furka mit Volldampf. Schon auf der Hinfahrt herrschte eine fröhliche Stimmung auch bei den anderen Teilnehmern. Obwohl sich die meisten der 38 Furka-Gäste nicht kannten, war bald eine gemütliche Stimmung da. Nach dem Wassertanken in Tiefenbach konnten wir es bald nicht mehr erwarten auf der Furka anzukommen! Die guten Furka Geister hatten für uns schon alles vorbereitet und bei einem äusserst speditiven Service konnten wir das ausgezeichnete Fon-

due geniessen. Auch die Hausmusik trug zu der ausgelassenen Stimmung bei. Bald wurde gesungen und geschunkelt und die Musiker heizten uns tüchtig ein. So allmählich rückte die Heimfahrt immer näher, auch der Lokführer piff schon zweimal, aber keiner wollte diesen geselligen Ort verlassen. Aber als die Musiker unerbittlich zusammenpackten trotz unserer „Zugaben-Rufe“ hiess es auch für uns Abschied zu nehmen. Der Lokführer drohte uns mit einer 3stündigen Wanderung, wenn wir jetzt nicht einsteigen würden!

Im Wagen angekommen, konnte uns aber keiner mehr daran hindern weiter zu singen und Witze zu erzählen. Bei der Laurentia wurde die Zugs-Komposition beinahe aus den Schienen gehoben. Selbst der Kondukteur war machtlos und konnte seiner Pflicht der Billettkontrolle nicht mehr nachkommen. In Realp angekommen gings aus dem Zug direkt in den stationierten Barwagen, um uns noch einen Schlummertrunk zu genehmigen. Ein gelungener Ausflug nahm sein Ende uns wird sicher bei allen Beteiligten noch lange in guter Erinnerung bleiben. Und so konnten wir ein paar Neumitglieder gewinnen, welche von unserer Sache total überzeugt sind.

W.+B. Brenwald Sektion Zürich

Section romande  
J. Fornachon  
Collonges 12

1004 Lausanne

Traduction du rapport d'activités du DFB 1995.

Introduction: L'année 1995 a été pour le DFB und année pleine de succès. Tous nos travailleurs et travailleuses bénévoles ont contribué au succès de l'exploitation et de l'agrandissement de la ligne. Le conseil d'administration et la direction remercient sincèrement tous les collaborateurs pour leur engagement. Un tout immense merci à tous les sponsors et généreux donateurs. Cet immense soutien nous permet de continuer avec optimisme le grand projet en Valais et surtout de le réaliser.

Exploitation: La quatrième saison de la ligne sommitale de la Furka appartient au passé. Pendant 15 semaines de nombreux voyageurs ont été charmé et enthousiasmé par nos locomotives à vapeur et du magnifique paysage.

Suite à und été moyen le nombre de voyageur est un peu inférieur à l'année 1994. Mais nous pouvons quand même être satisfaisant du nombre de voyageurs car quelques autres compagnies ont eu de plus grosses pertes. Vous pourrez consulter les dernières lignes de ce rapport pour les statistiques. Pendant l'été 1995 nous avons eu la visite de quelques stations de radio et télévision japonais. Les japonaise ont réalisé un téléfilm intéressant de notre train vapeur, de la population et de son paysage. Pour tous nos collaborateurs permanents nous avons élaborés en 1995 une documentation des formations. Tous ont été encore mieux formés par nos cours.

L'exploitation toute l'année du service voyageurs à notre siège à Oberwald a très tôt montré un grand succès. Malgré seule-

ment quatre mois d'exploitation. C'est une nécessité de pouvoir nous atteindre toute l'année pendant les heures de bureau. Le grand nombre de réservations pour l'année 1996 le confirme.

A cette occasion nous aimerions dire un grand merci à tous les collaborateurs bénévoles de la ligne sommitale de la Furka.

Entretien du matériel et atelier: Les deux locomotives à vapeur HG 3/4 Nr. 1 et Nr 2 ont roulé pendant toute la saison sans problèmes. Peu avant la fin de la saison, le cadre de la roue dentée de la locomotive no 2 a cassé. Pour la remplacer nous avons du utiliser la locomotive HG 2/3 no 6 «Weishorn». A l'atelier de Réalp nous avons réparé les dégâts et après la saison nous avons révisé la locomotive no 1. Les deux cadres des roues dentées ont été contrôlés si ils n'y avaient pas des fissures. Les boîtes de l'arbre de transmission sont usés et ont du être changé. Quelques ressorts des roues dentées doivent être remplacés. Après avoir reçu les pièces mentionnées nous les avons monté sur les deux locomotives, pour être prêtes pour une nouvelle saison pour balader les touristes.

Juste avant l'ouverture de la saison nous avons reçu le wagon panoramique C 2354 des ateliers Liestal et après quelques travaux complémentaires à Realp (montage des batteries), il a été en fonction toute la saison 95. Nous avons acquis un wagon des chemin de fer du Brünig, lequel est transformé en ABD 4540, dans nos ateliers à Aarau. Dans les ateliers de Deisswil un wagon acquis de la FO sera transformé prochainement en B 2204.

Dans les ateliers de Goldau acquis de la maison Suisse des transports nous restaurons un wagon-moteur à essence CF mh2/2 no 21 (ex-FO) entre autre, le remplacement du moteur à essence par un moteur diesel moderne, construire un mouvement serre-frein pour roue dentelée.

A cause de l'altitude et de ces variations de

température surtout avant et après la haute saison, nous installerons un chauffage à vapeur dans nos wagons, d'abord dans les nouveaux wagons et ensuite dans les anciens wagons en service.

En considérant que dans les années à venir les révisions seront en constantes augmentations nous envisageons d'arranger les ateliers de Rééalp. Les études des plans sont en cour. Nous considérons qu'à l'avenir nous pourrons plus souvent demander à nos propres collaborateurs d'exécuter ces travaux. Par ce moyen nous pourrons réduire le coût de nos véhicules; et surtout le travail diversifié apportera plus de satisfaction pour nos membres, pour ceux qui consacrent une partie de leurs loisirs au DFB. En plus nous acquérons les connaissances optimales de nos véhicules.

Grâce à l'excellent travail de nos travailleurs leurs bénévoles, dans nos divers ateliers et dans le service des voyageurs, nous avons obtenu un excellent résultat pour la saison 1995, saison qui a duré du 24 juin au 8 octobre, pendant 6 semaines nous avons assuré tous les jours des horaires réguliers. Malgré l'éloignement de la base de notre train, et les journées de 14 heures de travail bénévole pour le personnel de train, aucun train n'a dû être supprimé à cause d'un manque de personnel. Cela mérite un grand merci à vous tous. Finances et contrôles: Cette mission très importante confiée à notre caissier Monsieur Joseph Albisser. Le plan de financement pour le maintien de l'exploitation et des investissements nécessaires, demandant un énorme travail et une compréhension pour les nombreuses sollicitations. Le plan du budget pour l'exploitation et les futures investissements ont été détaillés et commentés avec perspicacité. L'économie et restriction sont aussi un thème important au DFB. L'exercice pour l'année 1995 se solde à nouveau avec un énorme déficit.

La nécessité de l'extension de notre exploitation jusqu'à Gletsch est évidente pour l'état de nos finances. Les frais fixes de la facture d'exploitation pour l'administration, l'entretien des installations fixes, l'aménagement et le matériel roulant sont énormes. Ces frais doivent être réduits, par une augmentation des fréquentations des passagers et par l'ouverture jusqu'à Gletsch et Oberwaldd. Pour ces futures investissements pour du matériel roulant et l'achèvement de la ligne nous avons pris les mesures nécessaires.

La DFB doit tout mettre en œuvre pour ne pas trop augmenter la dette, maintenir les frais d'exploitations équilibrés, et planifier les nouveaux investissements.

Construction et entretien: Les plans pour la station Rééalp DFB, le tunnel de Faîte, et la rénovation de la ligne Gletsch-Muttbach avec le passage sur la route de Muttbach sont en tant que tel achevés. En principe il n'y a plus d'obstacles pour leurs réalisations. Les concessions et les publications des plans ne sont pas arrivés dans les délais souhaités, et c'est la raison pour laquelle le début des travaux a dû être reporté à l'année 1996.

Les activités durant l'hiver sont essentiellement des travaux dans les ateliers. Les wagons, les outils, les machines et les appareils nécessitent un énorme travail d'entretien. Pour soutenir les travaux d'extension. Sont sortis des nos ateliers de Goldau la nouvelle locomotive diesel Tm 2/2 no 21 et le Mélangeur de béton monté sur un wagon à surface plane SKL 4903. A Rééalp on a transformé un wagon RhB à deux essieux, en un wagon de service X 2911 pour l'outillage.

La saison de construction a commencé début mai avec l'enlèvement de la neige sur la ligne Rééalp-Tiefenbach. Les grandes chutes de neige d'avril 95 ont eu pour conséquence de beaucoup d'avalanches sur la ligne Tiefenbach-Furka. L'inspection préala-

ble nous ont montré que le DFB est confronté au plus grand enlèvement de la neige depuis son existence. Nous avons enlevé jusqu'au début juin 1995 40 000 m<sup>3</sup> de neige avec nos machines. Le 2 juin notre équipe a pu rejoindre la station Furka. avec plus de 8 mètres de neige dans la région, notre équipe et notre matériel a été mis à rude épreuve. Après le déblayage de la neige nous avons pu procéder aux travaux nécessaires d'entretien de la ligne avant l'ouverture de la saison.

Après avoir dû reculer le début de la construction des divers projets, nous avons pu concentrer nos forces pour continuer nos travaux à la station Furka. Les travaux pour le nouveau bâtiment de service avec dispositif de sécurité et les WC, ont pratiquement pu être terminés. Les dispositifs de sécurité dans l'espace Muttbach-Furka ont beaucoup progressé. L'adaptation et la transformation des dispositions des voies à la Furka a fini par les aiguillages no 30 et 21. Dans le trajet du haut de Tiefenbach-Furka nous avons remplacé environ 1000 m de tubes pour le câble de transmission. Le renforcement de puis longtemps nécessaire du pont de Stefenbach a été terminé en automne. Le 13 août 1995 nous avons dû déplorer le premier accident sérieux sur la ligne DFB. La draine Dmh 3962 est entrée en collision peu après Tiefenbach avec le train vapeur circulant selon l'horaire indiqué. Le bilan a été de 4 employés blessés. La draine a subi des dégâts irréparables.

Les travaux d'hivernage ont marqué la fin de la saison. Ces travaux doivent être faits avec beaucoup de soins pour éviter tout dégât pendant l'hiver. Les travaux sur la ligne et dans les ateliers sont toujours faits par un grand nombre de travailleurs bénévoles.

En 1995 pendant 28 semaines, ce sont pas moins de 350 travailleuses et travailleuses bénévoles qui ont été mises à contribution. Un

grand merci spécialement à l'équipe de la logistique, lesquels qui à côté de leur travail quotidien sont toujours présents.

Plans d'agrandissements de la future ouverture de la ligne: La grande échéance pour la direction est l'ouverture de la ligne jusqu'à Gletsch. La continuation, les finances et la crédibilité de DFB dépendent de cette réalisation.

La possibilité du commencement des travaux de construction en 1996, nous laisse plein d'espoir et de confiance pour construire la jonction avec Gletsch. L'ouverture dépend encore de beaucoup de facteurs, comme les autorisations et les finances.

Les concepts pour les futurs achats de matériel roulant sont en bonne voie, mais supposent encore beaucoup de conditions, lesquels sont parfois indépendantes de la volonté et de l'organisation du DFB.

Résumé: La direction de l'administration, la direction des travaux et les travailleurs ont pour principal but pour l'année et la saison à venir:

Sécurité dans tous les domaines entretenir et avancer.

Dans l'exploitation et la publicité devenir plus professionnel, pour augmenter le nombre de voyageurs.

Continuation de la construction et aussi vite que possible la mise en service de la liaison jusqu'à Gletsch.

3999 Oberwald, Mai 1996

Le conseil d'administration

Le Président Alfred Gysin  
L'administrateur Walter Willi

Traduction: Claire Chopard

Regionalgruppe  
Berlin-Brandenburg  
Axel Schiele  
Thälmannstr. 2  
D-16556 Borgsdorf

Bericht von der Bauwoche 29 an der Furka. Gesamt 10 Personen hatten sich bei der Regionalgruppe Berlin-Brandenburg für die 29. Woche gemeldet. Wir kamen zwischen Sonnabend früh und Sonntag abend an. Sonntag gab es für uns schon Abendessen und Einweisung, die Küche war bereits besetzt.

Schon am Sonnabend waren zwei Leute zum Zerlegen von Gleisjochen nach Muttbach mitgefahren. (Suppe, Currygeschnetzeltes vom Huhn, Salat Älplermakaronis mit Apfelsmus)

*Sonntag*, Fahrbetrieb. (Suppe Cordon bleu, Gemüse, Bratkartoffeln, Sauce, grüner Salat, Wurstsalat, Gurkensalat, Gschwellti)

*Montag*, Verschalung der Kantine, Hochspannungskabel freilegen, Gleisbau Muttbach, Kohle abladen in Göschenen. (Gulasch, Nudeln, Salat, Käseschnitten)

*Dienstag*, Verschalung Kantine, Hochspannungskabel freilegen, Gleisbau Muttbach. (Kalbsadrios, Blumenkohl, Reis, Suppe, kalte Platten)

*Mittwoch*, Gleisbau Muttbach, (Spaghetti bolognese, Spinat und Spiegeleier, Salzkartoffeln)

*Donnerstag*, Gleisbau Muttbach, Wasserversorgung Furka, (Bratwurst, Salat, Rest Rosenkohl)

*Freitag*, Gleisbau Muttbach, Gräben räumen, (Hühnergeschnetzeltes, Nudeln, Möhren, Nudelaufbau, Salat, Birne Hélène)

*Sonnabend* div. Gruppen aus der Schweiz, (Suppe, Hackbraten, Bohnen oder Rotkraut, Kartoffelstock, Wurstsalat, gemischer Salat)

Die Küche hat in dieser Bauwoche 99 Stunden und 50 Minuten zusammenbekommen.

Die Arbeit ist nicht extrem anstrengend, aber langwierig; also nur was für Menschen mit Ausdauer.

Insgesamt wurde etwas geschafft; das Wetter hat auch seinen Teil beigetragen. Besonders erfreulich waren der Baubeginn des Bahnhofs Realp DFB und die Tatsache, dass es jetzt im Wallis mit Macht losgeht.

Hier die Termine für das Jahr 1997:

Die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg trifft sich jeweils freitags:

10. Januar

14. März

25. April

12. September

14. November Die Treffen finden wieder in der 6. Grundschule Kastanienallee, Kastanienallee 118, 12627 Berlin-Hellersdorf statt. Sie ist mit dem Tram 6 bis Zossenstrasse / Kastanienallee gut zu erreichen oder vom U-Bahnhof Hellersdorf aus zu Fuss.

Es sind als Aktivitäten geplant:

Unsere Modelleisenbahnausstellung in der Schule in Hellersdorf am 2./3. Februar 1997 mit Beteiligung aus Jena und Dresden.

Bauwoche in der Schweiz irgendwann im Sommer, Termin noch unklar.

Neue Adresse des Vorsitzenden:

Axel Schiele, Thälmannstrasse 2

16556 Borgsdorf

Tel. +49 - 3303 - 40 47 69

A. Schiele

Regionalgruppe  
München/Oberbayern  
I. Hoenigk, Winfriedstr. 14  
D-80639 München

Unser Stammtisch findet wie bisher in München im Löwenbräukeller (Siglmairplatz) jeweils am 1. Mittwoch im Monat ab ca. 18.00 Uhr, Ausnahme: der darauffolgende Donnerstag ist ein Feiertag, dann findet der

Stammtisch am 2. Mittwoch im Monat statt. Unsere Termine stehen jedoch noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung unseres Vereinslokals. Für unsere Stammtischtermine suchen wir wieder «Freiwillige», die an einem der Termine einen Vortrag (Dias oder Video) halten wollen. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an das Sekretariat der Regionalgruppe München/Oberbayern unter Tel. und Fax: 0049/89/178 31 51. Wochentags erreichen Sie uns persönlich zwischen 20 und 22 Uhr. Unser Fax-Gerät steht rund um die Uhr zur Verfügung. Unsere vorläufigen Stammtische im Jahr 1997 sind:

08. Januar

05. Februar

05. März

02. April

07. Mai

04. Juni

02. Juli

06. August

03. September

01. Oktober

05. November

03. Dezember

Am Freitag, den 26. September 1997 wollen wir einen gemeinsamen «Wies'n-Besuch» (Oktoberfest) unternehmen. Hierfür benötigen wir rechtzeitige Meldung, wer mit wievielen Personen erscheinen möchte. Die Plätze in einem Festzelt müssen von uns dann verbindlich bestellt werden (unkosten pro Person ca. DM 40.— für Essensgutschein und 2 Mass Bier (= 2 Liter Bier «bleifrei»). Für diese und die unten genannte Veranstaltung liegen uns bereits Zusagen für die Teilnahme von Vorstandsmitgliedern bzw. Mitgliedern der DFB-AG vor. Wer für diese Veranstaltung eine Übernachtungsmöglichkeit in München benötigt, möge sich bitte alsbald mit dem Sekretariat der Regionalgruppe München, s. o. in Verbindung setzen. Am Samstag den 27. September 1997 wollen wir in München eine grosse Informationsveranstaltung durchführen. Der genaue Veranstaltungsort ist noch nicht bekannt. Näheres zu den beiden genannten Veranstaltungen folgt demnächst.

Des weiteren meldet die Regionalgruppe München/Oberbayern, Sekretariat Isolde Hoenigk, Winfriedstrasse 14, D-80639 München, Tel. und Fax: 0049/89/178 31 53, wochentags telefonisch erreichbar zwischen 20 und 22 Uhr.

Am 30. 11. ab Mittag und am 1.12. 1996 von 10 bis 18 Uhr wird in Gröbenzell bei München in der Freizeit- und Sporthalle (erreichbar mit S 3 Richtung Nannhofen/Maisach) ein Teil der HOm-Segment-Anlage der Furka-Bergstrecke (Teilabschnitt Muttbach bis Tiefenbach) von Horst Hoenigk ausgestellt. Wir würden es begrüßen, wenn wieder zahlreiche Interessierte diese Ausstellung besuchen. Neben der oben genannten Anlage gibt es auch Spur I, HO, HOe und N-Eisenbahnmodelle und -module, Strassenbahn-, Auto- und Schiffsmodelle sowie einen Flohmarkt. Natürlich fehlt auch unser mit Info- und Werbematerial gutsortierter Furka-Stand nicht. Auch der «Bahnladen» ist wieder mit seinem Bücher- und Postkartensortiment vertreten.

Ausserdem:

Isolde Hoenigk, Mitglied des Zentralvorstandes, Winfriedstrasse 14, D-80639 München Tel. und Fax: 0049/89/178 31 51, telefonisch erreichbar wochentags zwischen 20 und 22 Uhr:

Immer wieder erreichen mich Anfragen, ob man nicht in Deutschland einen weiteren Stammtisch/Regionalgruppen/Sektionen einrichten könnte, um Informationen über die Furka besser an Interessierte/Eisenbahnfreunde bringen zu können. Grundsätzlich möchte ich dazu folgendes klarstellen: Es ist nicht beabsichtigt, in Deutschland eine weitere Regionalgruppe/Sektion zu etablieren. Je mehr Regionalgruppen/Sektionen desto unübersichtlicher wird für uns die ganze Organisation. Was wir jedoch sehr begrüßen und unterstützen

zen sind Engagierte, die einen sogenannten «Stammtisch» ins Leben rufen wollen. Es ist absolut begrüßenswert und auch sinnvoll, in Regionen, die von den bisherigen «Stammtischorten» kilometermässig weit entfernt sind, einen weiteren «Stammtisch» einzurichten, an dem sich Freunde der Furka-Bergstrecke sowie sonstige Eisenbahn-Interessierte treffen können. Hier ist insbesondere auch gedacht an den ehemaligen PLZ-Bereich 77, 78 und 79 (südlich von Stuttgart) oder auch den Bereich von Kassel. Wer eine gute Idee hat, wo man einen solchen «Stammtisch» kostengünstig einrichten könnte, möge sich bitte mit mir in Verbindung setzen. Wir vom Verein Furka-Bergstrecke haben natürlich ein ganz grosses Interesse daran, dass nicht nur der Bekanntheitsgrad des Vereins und der DFB AG wächst, sondern auch daran, dass die Zahl der Mitglieder/Aktionäre/Sponsoren stetig grösser wird und dass Mitglieder/Interessierte, die vom «Furka-Virus» befallen sind, an die neuesten Informationen über die Furka kommen. Eine Bitte habe ich allerdings an diejenigen, die eine solche Verwirklichung eines neuen Stammtisches aktiv in die Wege leiten wollen. Bitte setzt Euch unbedingt vorher mit mir in Verbindung (Brief, Fax oder Telefon), damit wir vermeiden können, dass «doppel-» oder sogar «dreigleisig» gefahren wird. Ich werde mich dann mit der jeweils zuständigen Sektion/Regionalgruppe in Verbindung setzen. Auch Informationsmaterial für einen solchen «Stammtisch» oder eine Informationsveranstaltung kann bei mir ggf. geordert werden.

Sektion NRW  
Martin Fränsing  
Gotthelfstrasse 100  
D-44229 Dortmund

Stammtische in Dortmund 1996:  
Gaststätte «Keglerklause», Ospeler Dorfstrasse 6, Dortmund-Oespel  
6. Dezember

Stammtische 1997:

3. Januar	4. Juli
7. Februar	1. August
7. März	5. September
4. April	10. Oktober
2. Mai	7. November
6. Juni	5. Dezember

S-Bahn S 1/21, Haltepunkt DO-Oespel, Ostausgang, links in «Ewald-Görshop-Str.», ca. 150 m Richtung Norden, links in «Dorfstrasse»  
B 1/A 40 Abfahrt DO-Dorstfeld/Universität, Richtung «Oespel», Wittenerstrasse, bei abknicken der Vorfahrt rechts in Ewald-Görshop Str. dann links in Dorfstrasse

Stammtische in Köln 1996:  
«Brauhaus Sion», Deutzer Freiheit/Ecke Düppelstrasse, Köln-Deutz  
13. Dezember

Stammtische 1997:

9. Januar	11. Juli
13. Februar	8. August
13. März	12. September
10. April	10. Oktober
9. Mai	14. November
13. Juni	12. Dezember

Bahnhof Köln-Deutz, Richtung Süden, links neben Gebäude Landschaftsverband NRW in Neuhöfferstr. rechts in Deutzer Freiheit Linie 3,4,14 Hst. Bahnhof Deutzer Messe Linie 1,2,7,9 Hst. Deutzer Freiheit n. Osten

Sektion Norddeutschland  
Ralf Hamann  
Tratzingerstrasse 20

D-22043 Hamburg 30

In der 30. Kalenderwoche war die Sektion Norddeutschland, unterstützt von vielen Fronarbeitern aus anderen Sektionen, an der Furka. Wenn man jedes Jahr an die Strecke kommt, dann ist man immer wieder überrascht, wieviel sich verändert. Dieses Jahr fiel die Strassenquerung Muttbach sowie die neue Einsteiganlage in Realp ins Auge.

Unsere Aufgaben fielen dagegen etwas bescheiden aus. Wir teilten uns in kleinen Gruppen auf und wurden an verschiedenen Orten eingesetzt. Die wichtigste, aber zugleich die unbeliebteste Aufgabe musste zuerst besetzt werden: die Unterstützung unseres hervorragenden Kochs. Danach bildeten die Teams, die in Realp und in Furka eingesetzt wurden. Ein weiteres Team war auf der Strecke im Einsatz. Sie schmiereten auf der gesamten Strecke die Zahnstangen mit einer zähen, schwarzen Masse ein. Die Zahnräder der Fahrzeuge werden somit geschont.

Jene Leute, die in Realp eingesetzt waren, hatten «Berge» zu versetzen. Sie waren überwiegend mit dem Verlegen von Rohren und Geländekorrekturen beschäftigt. «Endlich im Wallis» war unser Gedanke, als wir erfuhren, dass drei unserer Leute in Muttbach tätig sein durften. Man stellt dann sehr schnell fest, dass sich das Gras ungern aus den Ritzen trennt, besonders dann, wenn es wohl Jahre dort wächst. Neben den anderen Aufgaben z. B. Schrauben festziehen waren wir für die Bahn tätig. Um den Fahrgästen bei Regen unser Wirken vor Augen zu führen, wurde bei der Station Furka neben dem Zug eine Schiene ausge-

wechselt. Eine Aktion, die von den Fahrgästen mit Interesse verfolgt wurde. Zum Schluss möchte ich mich im Namen der Fronarbeiter der 30. Bauwoche bei alten- und neuen Freunden für die gute Zusammenarbeit bedanken. Wir freuen uns alle schon auf die nächste Bauwoche im kommenden Jahr. Die Motivation besteht nicht nur der Landschaft wegen, sondern auch des Teamgeistes wegen, der eine Bindung zwischen den Menschen bildet. Das regelmässige Treffen der Sektion Norddeutschland findet im Ziermann's Eck, Georgsplatz, direkt am Hamburger Hauptbahnhof statt.

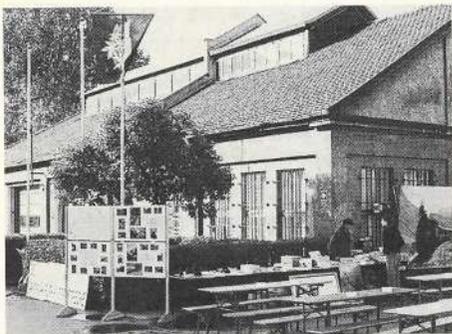
Die Termine für 1997:

17. Januar  
21. Februar  
21. März  
18. April  
16. Mai  
20. Juni  
generell jeden 3. Freitag im Monat.

Hans Kukemüller, Nirnheimweg 4a  
D-22453 Hamburg  
Tel. 0049 40/5536936

Regionalgruppe Nürnberg  
V. Kabisch  
Neptunweg 9  
D-90471 Nürnberg

2. Meininger Dampfloktage:  
Zu den 2. Meininger Dampfloktage hatte das Ausbesserungswerk Meinigen der Deutschen Bahn AG für den 31. August und 1. September sowie 7. und 8. September 1996 alle Dampfloktagefreunde aus nah und fern eingeladen. Zahlreiche Eisenbahnverbände aus Deutschland und ca. 4500 Besucher pro Wochenende haben die Einladung angenommen und sind auch nach Meinigen



gekommen. Auch die Regionalgruppe Nürnberg war diesem Aufruf gefolgt und war am ersten Wochenende /zweites Wochenende RG Rhein/Main) mit einem Informations- und Souvenirverkaufsstand vertreten. Im Ausbesserungswerk Meiningen, dem größten direkten und indirekten Arbeitgeber der Region Südthüringen, sind wie bekannt, unsere Lokomotiven DFB 1 und 2 nach ihrer Rückkehr aus Vietnam aufgearbeitet worden.

Gross war das Interesse der Besucher an unser Arbeit beim Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke. Besonders Fragen zum Fortgang der Arbeiten auf der Walliser Seite des Furkapasses standen bei jenen Besuchern im Vordergrund, die uns schon näher kannten. Fragen zum Einsatz der beiden Lokomotiven 1 und 2 waren bei aktiven und ehemaligen Mitarbeitern des Ausbesserungswerkes zu beantworten. Viele von ihnen haben an der Aufarbeitung der Lokomotiven in Meiningen mitgearbeitet.

Auch jene Gäste, die einmal etwas von uns in der Presse oder Funk/TV gehört haben, wollten nähere Informationen über die Furka-Bergstrecke, über Geschichte und Wiederaufbau.

Unser Stand war ständig dicht umlagert und auch der Wettergott Petrus hatte, da sich die anwesenden Eisenbahnvereine im Werkhof bei Musikunterhaltung der Eisenbahnkapelle Meiningen präsentierten, für

das Gebiet Meiningen regenfreies Wetter arrangiert.

Von verantwortlicher Seite des Ausbesserungswerkes wurde ausdrücklich die gute Zusammenarbeit mit der DFB hervorgehoben und man gab der Hoffnung Ausdruck, dass die DFB auch den Auftrag zur Aufarbeitung der andern zwei Lokomotiven an das Ausbesserungswerk Meiningen vergibt. Das Probegleis mit Zahnstange ist immer noch vorhanden und wartet auf weitere Aufgaben.

Von Seiten der RG Nürnberg und Rhein/Main wurde der Vorschlag unterbreitet, 1997 eine Reise für interessierte Mitarbeiter des Ausbesserungswerkes zu organisieren. Fazit, die Teilnahme war ein toller Erfolg und für 1997 sind die 3. Dampfloktag schon im Terminkalender vorgemerkt.

Volker Kabisch

Regionalgruppe Rhein/Main  
Tilsiter Strasse 56

D-65779 Kelkheim

Auf Einladung des Herrn Herbert Heuring vom RAW-Meiningen hat die Regionalgruppe Rhein/Main vom 7. bis 8. September 1996 einen Infostand bei den dortigen Dampfloktagen betrieben.

Am Samstag Morgen holte mich der Wecker um 3.45 Uhr aus den Federn; eine halbe Stunde später stand bereits Joachim Ziegler vor meiner Haustür und wir begannen in der Nacht meinen VW-Bus mit Furka Souvenirs und Infomaterial zu füllen. Frank Schauer war der dritte im Bunde, ihn nahmen wir im gleichen Ort mit an Bord. Nach 10 Minuten Fahrzeit trafen wir bei unserem vierten und wichtigsten Mann, nämlich unserem Kassier und Vorstand Uli Felber in Frankfurt ein. Da bei ihm das meiste Material untergebracht ist, hiess es zuerst einmal «Ärmel hoch» und Kisten schleppen. Nachdem auch unsere Ausstel-

lungswände verstaut waren und der Bus einige Zentimeter tiefer lag, ging die Reise nach Meiningen los.

Bereits nach einigen Minuten Fahrt begannen die «Furka Stewardessen» Kaffee, Schoki und andere Leckereien zu verteilen. Ich als «Bus-Pilot», konnte mich über den Service nicht beklagen. Unser Uli hatte bereits um 7.00 Uhr das erste Schnitzel-Brötchen vertilgt.

Gegen 8.00 Uhr erreichten wir das Werkstor vom RAW-Meiningen. Wir bekamen unseren Standplatz zugewiesen und begannen sofort mit dem Aufbau. Unser Stand erreichte mit Bildwänden und Prospekt- bzw. Souvenirmaterial eine beachtliche Länge von ca. 12 Metern. Bereits um 9.00 Uhr strömten die ersten Besucher in das RAW und wir hatten alle Hände voll zu tun; Fragen wie weit seid ihr mit dem Scheiteltunnel, oder was ist mit der Strassenüberquerung in Muttbach, waren an der Tagesordnung und zeugten von einem fachkundigen Meininger Publikum. Unsere Furka-Souvenir Artikel und auch die Vereinsprospekte fanden reissenden Absatz. Das Schweizer Verkehrsbüro in Frankfurt hatte uns auch mit Info über Wallis, Goms und Zentralschweiz sowie mögliche Hotelunterkünfte ausgestattet. Wir waren dem Besucherandrang bestens gerüstet. Unsere Vierergruppe arbeitete sehr gut Hand in Hand. Vom Programm des RAW-Festes (Modellbahn-Börse Werksbesichtigung, Führerstandsmitfahrt auf der Dampflok, und die Möglichkeit an einem Kurs zum Ehrenlokfürer teilnehmen zu können) konnten wir leider nicht sehr viel mitbekommen da wir ständige Werbung für unsere Bahn machten. Der erste Tag endete gegen 17.00 Uhr. Nachdem unser Stand abgebaut war und wir das Material sicher und verschlossen wussten, machten wir uns auf den Weg zur Privatunterkunft die uns Herr Heuring vom RAW vermittelt hatte. Nach einer kurzen

Zimmerübergabe marschierten wir ca. 20 Minuten bis zum Gasthof Schlundhaus in dem wir uns stärkten und das Meininger Bier schmecken liessen. Furka-Standdienst kann ganz schön hungrig und durstig machen. Gegen 22.00 Uhr machten wir uns auf den Rückweg in unsere Unterkunft. Da unser Tag früh begonnen hatte und wir den ganzen Tag an der frischen Luft den Standdienst versahen, waren wir ganz schön müde. Versuche von Joachim, noch einen kurzen Moment Fernsehen zu schauen endeten damit, dass er mit der Fernsteuerung in der Hand einschlief.

Am Sonntag Morgen hiess es um 7.00 Uhr aufstehen und frühstücken. Voller Tatendrang fuhren wir anschliessend ins RAW um unseren Stand wieder aufzubauen. Das Wetter sah nicht sehr vertrauenserweckend aus, so dass wir beschlossen unseren Stand nicht im Freien, sondern in der Fahrzeug-Ausbesserungshalle aufzubauen. Da wir auch hier Strom zur Verfügung hatten, konnten wir auch diverse Videofilme über die Bergstrecke zeigen und so die Besucher an unseren Stand locken. Viele Besucher informierten sich über die Fronarbeit an der Strecke und waren stark daran interessiert selbst am Wiederaufbau mitzuhelfen. Viele der Besucher haben versprochen, im nächsten Jahr unsere Bahn zu besuchen und natürlich auch zu «erfahren». Dadurch dass wir auch Bahnfreundliche Hotel empfehlen konnten bzw. Unterlagen dazu verteilt haben ist der Entschluss für den einen oder anderen bestimmt leichter gefallen. Das RAW-Fest endete gegen 17.00 Uhr. Der Abbau unseres Standes und das Beladen des Buses, nahm eine volle Stunde in Anspruch. Ziemlich erschöpft und auch hungrig machten wir uns um 18.00 Uhr auf den Heimweg, jedoch nicht ohne uns vorher von unseren Gastgebern zu verabschieden und dem Versprechen im nächsten Jahr wieder dabei zu sein. Gegen 20.00 Uhr machten wir einen Zwischenstopp in Oberweissen-



Sektion Nederland  
G. Koster  
Ansinghlaan 58  
NL-3431 GV Nieuwegein

Die Woche 35 ist für die Fronarbeitergruppe unserer Sektion schon seit drei Jahren ein Begriff. Die neun Fronarbeiter kamen Sonntagabend am Stammtisch im Hotel Post zusammen. Einige kamen direkt aus Holland, einige aus verschiedenen Ländern und einige waren schon am Samstag angereist und hatten Sonntag bei schönem Wetter die Strecke von Muttbach bis Oberwald abgelaufen. Die Anwesenheit aller Vorstandsmitglieder unserer Sektion benutzte die Zeit, um im Hotel Post eine Sitzung abzuhalten.

Unsere Fronarbeiter mussten sofort ein Problem lösen: es gab diese Woche ausnahmsweise keinen Koch. Zwei unserer Mitglieder boten ihre Kochkünste spontan an und in der Folge wurde die ganze Woche holländisch gekocht.

Das Wetter war am ersten Tag schlecht, strömender Regen, dann begann es sich zu bessern und am Donnerstag und Freitag musste man die Sonnencreme hervorheben.

Montagmorgen um 7.00 Uhr wurden wir in drei Gruppen eingeteilt. Gruppe 1 für den Bahnübergang bei Muttbach, Gruppe 2 für die Siedelenbachbrücke und die dritte Gruppe für die neue Station Realp.

Bahnübergang Muttbach: Mit dem VW-Bus fuhren unsere Fronarbeiter jeden Tag über den Furkapass nach Muttbach, einmal sogar über die schneebedeckte Strasse. Auf der neuen Trasse musste man Büsche und Steine entfernen und den Grund mit Maschinen festigen. Für das Mittagessen kamen die Fronarbeiter hinauf zum Westportal des Scheiteltunnels, wo ihnen das Essen von Realp hertransportiert wurde.

brunn; unsere Mägen meldeten sich! Frank konnte uns ein sehr gutes Restaurant empfehlen. Er kennt es, da er hier in der Rhön des öfters zum Gleitschirm fliegen herkommt. (der Mann hat asusser Furka auch noch Hobby!) Gestärkt ging es weiter Richtung Frankfurt, wo wir gegen 23.00 Uhr ankamen. Mit Schlafen gehen war es jedoch noch nichts. Zuerst wurden unser Bildwände, Prospekte und die restlichen Furka-Souvenirs wieder im Keller von Uli eingelagert. Frank, Joachim und ich fuhren die restlichen 10 Minuten nach Kelkheim zurück, wo wir uns nach 23.00 Uhr trennten. Ein langes, anstrengendes aber letztendlich auch sehr erfolgreiches Furka-Wochenende lag hinter uns. Die Stimmung in unserer Gruppe war einfach riesig. Den Mitarbeitern im RAW-Meinigen und natürlich auch unserer Bus-Besatzung Frank, Joachim und Uli möchte ich auf diesem Wege noch einmal ein grosses Dankeschön sagen. Es hat Spass gemacht mit Euch zusammen unsere Bahn wieder ein paar Zähne und Schwellen weiter gebracht zu haben.

Michael Krieg



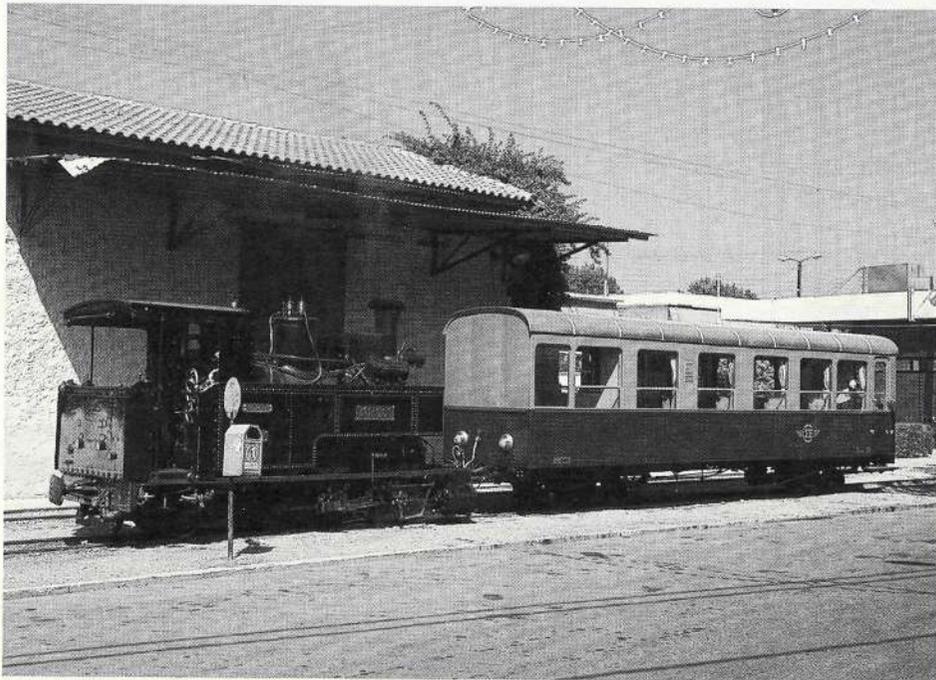
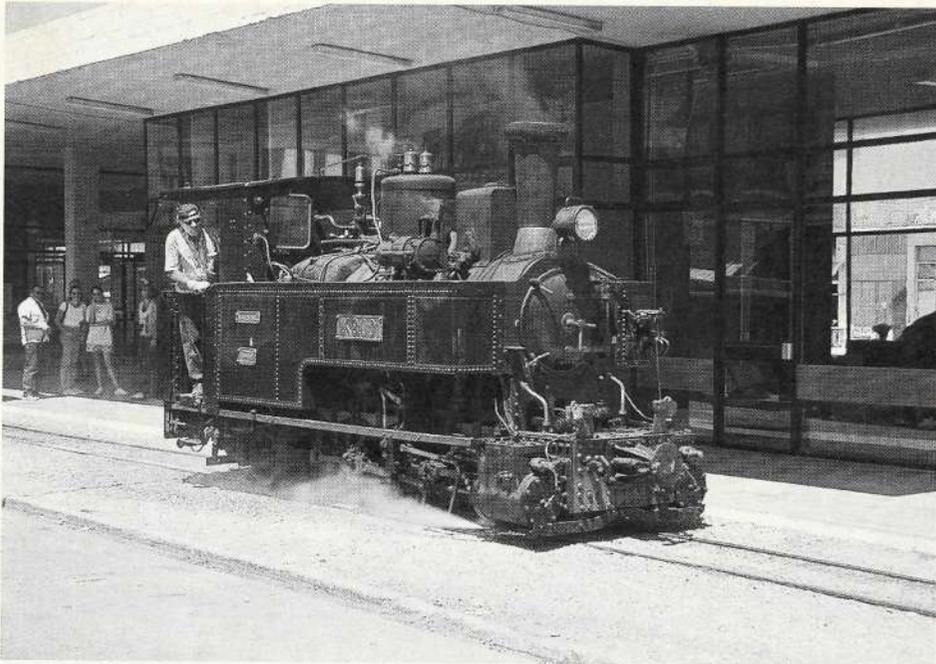
Auch die Küchenmannschaft zeigt ihre Verbundenheit mit der Bahn. Foto Sekt. Holland

Siedelenbachbrücke: In dieser Gruppe gab es eine deutsche Fronarbeiterin, Ute aus... Unter der Führung eines Bauleiters musste die Brücke wasserdicht gemacht werden. Wir hatten für diese Arbeit 4 Tage eingeplant. Während den ersten zwei Tagen wurde der Schotter ausgegraben, danach Stahlträger entrostet und neu gestrichen. Am dritten Tag wurde eine Betonschicht eingebracht und am vierten Tag wurden zwei Schichten Plastik aufgelegt. Neuer Schotter sollte später eingebracht werden. Die Arbeiten haben sich gelohnt, bereits am Freitag konnte der Dampfzug wieder über die Brücke fahren.

Einsteigebahnhof Realp: Während den letzten zwei Tagen wurden einige unserer Fronarbeiter von anderen Baustellen zum Gleisbau in Realp versetzt. Wir unterstützten eine Gruppe von Gleisarbeitern, indem wir für Schwellen und Kleinmaterial sorgten. Am Freitag Mittag waren die Gleise befahrbar und der Schotter konnte eingebracht werden.

Wir hoffen, dass wir 1997 wieder unsere Bauwoche 35 in Gletsch verbringen können.

Paul Olijslagers



## 100 Jahre Diakopto-Kalavrita-Bahn

H.B. Schönborn

Am letzten August-Wochenende in diesem Jahr feierte die gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn von Diakopto nach Kalavrita auf dem Peloponnes in Griechenland ihren 100. Geburtstag. Die Anteilnahme der Bevölkerung war sehr gross, und zahlreiche ausländische Gäste erwiesen der Bahn ihre Referenz.

Anlässlich der Feierlichkeiten wurde auch ein nostalgischer Dampfzug offiziell in Betrieb genommen, der aus der Dampflok AK 8.001 und einem Vorstellwagen 131 besteht. Beide Fahrzeuge haben eine recht bewegte Geschichte hinter sich: die Dampflok (Achsfolge: C'lz3t; Werksnr. 2343) wurde mit der Betriebsnummer AK 1 im Jahre 1891 (zusammen mit der Schwesterlok AK 2-3 Cail (Paris) geliefert. Nach Ablieferung der 2. Serie von Triebzügen wurde sie in den 70er Jahren zunächst im Bahnhof Kalavrita abgestellt, später zusammen mit dem Vorstellwagen als Denkmal beim Bahnhof. Anfang 1996 kam sie zur Totalrevision in die Hauptwerkstätte in Piräus, wo sämtliche griechischen Lokomotiven revidiert werden, und im Juli dieses Jahres begannen die Probefahrten auf ihrer Heimatstrecke. Der Vorstellwagen gehörte als «normaler» Personenwagen mit Holzaufbau zur Grundausrüstung der Bahn, wurde 1954 in der Hauptwerkstätte Piräus modernisiert und in den Vorstellwagen umgebaut, versah dann seinen Dienst zunächst mit den Dampfloks und ab 1958 statt des dritten Steuerwagens zusammen mit den Triebwagen der 1. Serie. Nach Ablieferung der 2. Serie von Triebzügen wurde auch er zunehmend arbeitslos und fristete schliesslich sein Dasein als Denkmal in Kalavrita. 1996 kam er ins Depot Patras, wo neben den notwendigen Revisionsarbeiten an Meterspurwagen immer wieder Museums-

fahrzeuge hergerichtet werden. Den Probebetrieb nahm er anfangs August auf.

Bei den Dampffahrten auf der Bergstrecke musste die Museumskomposition von einem Dieseltriebwagen nachgeschoben werden, um den Funkenflug zu reduzieren und eine mögliche Waldbrandgefahr zu bannen. Ein von einem Dampfzug ausgelöster Waldbrand wäre nämlich ein erwünschtes Thema für die grosse Gegnerschaft der Eisenbahn in Griechenland gewesen.

Zu den drei im Jahre 1891 gelieferten Dampfloks kam 1899 eine weitere (AK 4), die von Cail-Nachfolgern gebaut wurde. Da sich Cail aus dem Lokotivbau zurückgezogen hatte, lieferte Krupp im Jahre 1925 eine fünfte Lok (AK 11) mit der gleichen Achsfolge. Schliesslich entstand die sechste und letzte Dampflok für die Zahnradbahn 1952 im Eigenbau in der Hauptwerkstätte Piräus, allerdings nach den Plänen von Cail, und deshalb trägt diese Maschine die Betriebsnr. AK5. Als die griechische Staatsbahn die Peloponnes-Bahnen übernahm, wurden 1962 alle Loks umnummeriert in AK 8.001 — 8.005 bzw. AK 8.011.

Ab den 50er Jahren sollte die Strecke elektrifiziert werden, und so lieferte im Jahre 1958 die französische Firma Billard drei Triebwagen (AAK 01 - 03, Achsfolge: Bz' Bz') und zwei Steuerwagen AAP 01 - 02. Als dritter Steuerwagen wurde der bereits erwähnte Vorstellwagen eingesetzt. Doch die Elektrifizierung scheiterte an finanziellen Problemen, und so mussten die Kompositionen mit einem antriebs- und zahnradlosen Generatorwagen der Serie OIIE 3.501 - 3.503 ergänzt werden. Da das Verkehrsaufkommen der Touristenbahn mit drei Kompositionen nicht bewältigt werden konnte, kamen 1967 drei weitere Einheiten, bestehend aus Trieb-, Generator- und Steuerwa-

gen, hinzu. Sie wurden von Decauville geliefert. Diese 6 Kompositionen werden zunehmend von Altersschwäche geplagt, und so musste der Betrieb im Sommer dieses Jahres sogar für eine Woche ganz eingestellt werden, da kein einsatzfähiges Fahrzeug mehr zur Verfügung stand. Trotzdem konnten die Verhandlungen mit SLM Winterthur über die Lieferung von 2 neuen Zügen noch immer nicht erfolgreich abgeschlossen werden. Die behördlichen Mühlen mahlen eben auch bei dringenden Anliegen in Griechenland langsamer als anderswo.

Die Strecke beginnt auf dem Vorplatz des Bahnhof Diakopto, der an der meterspurigen Linie Piräus - Athen - Korint - Patras - Pirgos - Kalamata liegt, praktisch auf Meereshöhe und steigt mit Hilfe von drei Zahnstangenabschnitten des Systems Abt auf 714,14 m. ü. M. empor. Mit einer Spurbreite von nur 750 mm ist sie die schmalste, für den öffentlichen Personenverkehr zugelassene gemischte Adhösino- und Zahnradbahn Europas, ja wohl sogar der Welt. Während die übrigen Haltpunkte nur noch sehr selten bedient werden, ist die Station Mega Spileo Ausgangspunkt für herrliche Wanderungen, u. a. zum gleichnamigen Kloster. Viele Eisenbahnfans wandern die eindrucksvolle Strecke auch von Katavrita aus talwärts ab.

Weitere Informationen finden sich in der Festschrift «100 Jahre Diakopto- Katavrita-Bahn» von Hans Schönborn und Dimitrios Kutellidis, zu beziehen beim Calanda Verlag, Schellenbergstr. 5, 7000 Chur. 24 Seiten Fr. 7, und Porto.

**Vorankündigung:**

**Die Generalversammlung des Vereins Furka Bergstrecke**

**findet am Samstag, den 15. März 1997**

**in Lausanne statt.**

**Einladung und Traktanden folgen in der Ausgabe des Mitteilungsblattes 1/97**

## Andere Bahnen



*Anstelle einer Drehscheibe ist hier zum Wenden der Loks eine besondere Gleisanlage vorhanden.*

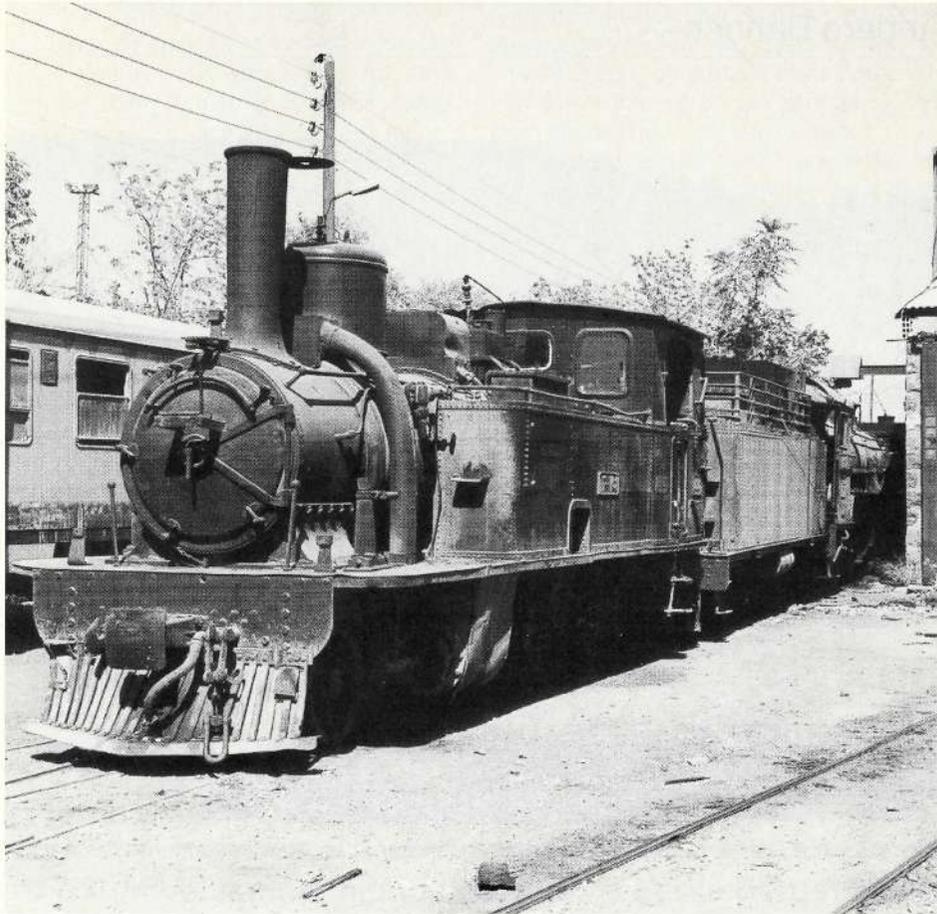
*Foto W. Schmidt*

Pustertalbahn: Unter den vielen Bahnjubiläen im Jahr 1996 wurden auch 125 Jahre Pustertalbahn gefeiert. Kein besonderes Spektakel; aber die Fahrt durch eine reizvolle Landschaft war doch ein Erlebnis. Dieser italienische Teil auf der Route von (Wien-) Lienz nach Innsbruck konnte nach dem 1. Weltkrieg nur von sogenannten Korridorzügen befahren werden, die also auf den Bahnhöfen des italienischen Streckenabschnitts nicht halten durften. Seit Österreich EG-Mitglied ist, wird auch auf italienischen Bahnhöfen gehalten. Seit wenigen Wochen kann die Strecke von

Innsbruck nach Lienz auch ohne Lokwechsel, das heißt, mit österreichischen Mehrstromloks befahren werden.

Eine Einrichtung besonderer Art gibt es auf dem Bahnhof Innichen. Um Dampflok wenden zu können, hat man dort keine Drehscheibe, sondern auf engstem Raum eine 5Eck-Gleisanlage. Siehe Bild. Infolge Fehlens eines erhöhten Standortes ist nur ein Teil dieser kuriosen Anlage erkennbar. Ähnliches soll es früher am Ende der stillgelegten Vinschgaubahn/Südtirol gegeben haben.

Wolfgang Schmidt



Abgestellte Lokomotive der Hedjaz-Bahn in Kadem (Damaskus) im Oktober 1995.  
Foto H. Müller

## Auf Spurensuche in Damaskus

Unser kurzer Bericht im Mitteilungsblatt 3/96 wurde dankenswerterweise auch im Infoblatt 4/96 des Clubs DR Ehrenlokführer (Sekretariat Herrliberg/ZH) veröffentlicht. Insbesondere der ausführliche Bericht unseres langjährigen Vereinsmitgliedes und Kiosk-Betreuers Dr. Wolfgang Beyer, Heidelberg und die ausgezeichneten Fotos von Herrn Helmut Müller, Neustadt (DR-Ehrenlokführer) vom Oktober 1995 sowie andere Informationen sind Anlass auf das interessante Thema der ehemaligen Schmalspurbahnen im Osmanischen Reich einzugehen. Allen Informanten zunächst herzlichen Dank.

Die Anfänge der Schmalspurbahnen im Osmanischen Reich sind gut 100 Jahre alt. Von 1893 bis 1940 ist hier die SLM der wichtigste Lok-Lieferant (1050 mm Spurweite) gewesen. Im «Basler Magazin» Nr. 19 vom 22.5.93 wird hierzu berichtet:

Die Türken wollten mit der Hedjaz-Bahn ihr zerfallenes Reich zusammenhalten. Wüstenstämme unterbrachen zunehmend die Karawannenverbindungen zum 3 000 km von Istanbul entfernten Mekka. Im Anschluss an die beiden Verbindungen zum Mittelmeer Beirut-Damaskus und Haifa-Dera'a sollte die Hedjaz-Bahn Mekka mit dem Mittelmeer verbinden. Neben strategischen Gründen wollte der Sultan Abdul Hamid seinen Anspruch als Kalif aller Musleme mit dem Bahnbau stärken: Den Gläubigen der ganzen Welt, die ab Damaskus in Scharen von 3000 Pilgern mit 3000 Dienern und 10 000 Tieren die Wüste in andert-halb Monaten zu durchqueren pflegten, sollte die Reise nach Mekka erleichtert werden. 1908 erreichte der Bau der Hedjaz-Bahn von Damaskus aus das 1302 km entfernte Medina, die zweitheiligste Stadt des Islam, in der Mohammed nebst Mekka

wirkte. Der erste Weltkrieg bedeutete nicht nur das Ende des Weiterbaus bis Mekka sondern auch den Unterbruch der bereits vorhandenen Linien.

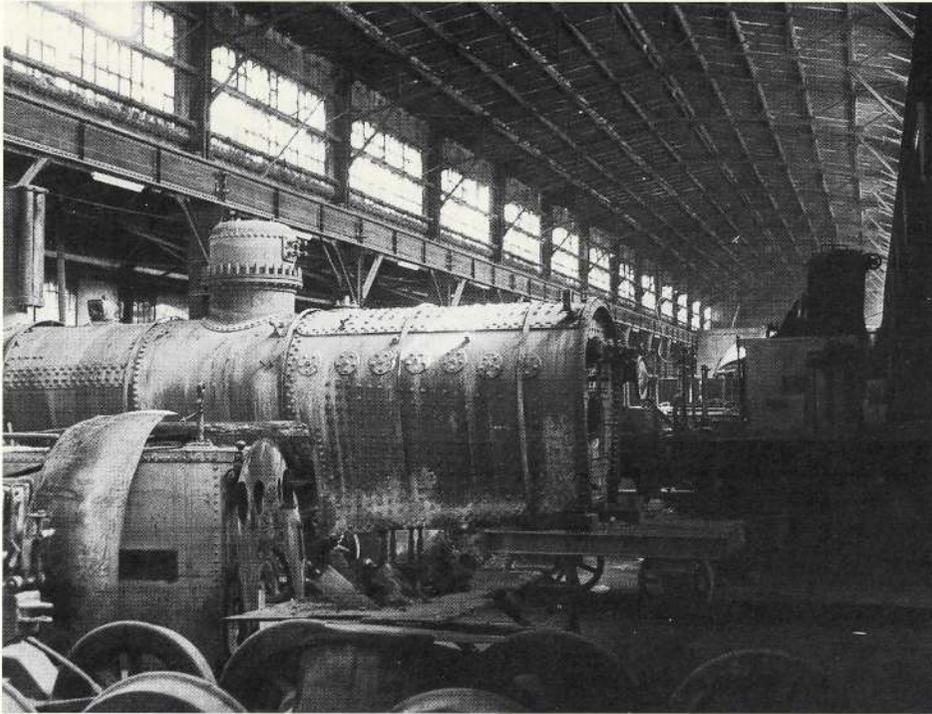
Was ist von den Strecken und seinem Rollmaterial heute noch erhalten?

Israel: Hierzu finden sich in «Loki» 4/93 folgende Hinweise: «Die 1906 eröffnete Haifa-Bahn führte vom Mittelmeer zum See Genezareth hinunter. Dort lag bei der Jordanbrücke auf 246 Meter unter Meer (!) der weltweit tiefste Punkt aller Eisenbahnlinien. Danach stieg die Bahn um 775 Meter durch die Yarmuk-Schlucht nach Dera'a hoch, mit zwei Serpentina-Abschnitten über 14 steinerne und stählerne Viadukte. Die Syrer betrieben den Streckenabschnitt bis zu den israelisch besetzten Golan-Höhen noch bis in die 1970er Jahre, legten dann aber nach Unwetterschäden den letzten Rest der alten Haifa-Bahn still».

Meist zufällig begegnet man als Autofahrer in Israel den Resten dieser Bahnanlagen. Das im Ausbau befindliche israelische Eisenbahn hat Normalspur.

Libanon: Auch hier zunächst einige allgemeine Angaben aus «Loki» 4/93:

Noch gewaltiger sind die Höhenunterschiede, die die Libanon-Bahn (CFL) überwand: Von Beirut führte sie mittels Zahnstangenabschnitten (System Abt) auf den höchsten Punkt des Netzes bei 1487 m ü.M. im Libanongebirge, um dann wieder auf 945 Meter in die Beka'a-Ebene hinunterzufallen und schliesslich nochmals auf 1413 Meter Höhe ins Antilibanengebirge hochzusteigen. Im Libanonkrieg wurde die libanesische Strecke 1975 geschlossen, danach war lediglich der Streckenabschnitt von der syrischen Grenze im Antilibanengebirge nach Damaskus noch bis 1991 in Betrieb. Insgesamt 32 Zahnrad- und Adhäsionslokomotiven be-



Blick in die Halle des Ausbesserungswerkes Kadem (Damaskus) im Oktober 1995.  
Foto H. Müller

schaffte die Libanonbahn ab 1893 von der SLM Winterthur.

Zu diesen Maschinen gehören auch 7 Fünfkuppler für gemischten Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb, die technisch unseren Loks artverwandt sind. 1994 waren im Depot St. Michel (Beirut) 5 Loks abgestellt und zwar mit den SLM-Nummern 848/1894, 986/1896, 1774/1906, 1775/1906 und 3123/1926. Im Depot Rayak östlich von Beirut an der Gebirgsstrecke nach Damaskus gelegen befanden sich 1994 3 Loks von der SLM, deren Baunummern nicht bekannt sind. Alle Loks in beiden Depots waren 1994 in schlechtem Zustand. Das Depot Rayak ist seit 1995 ein streng bewachtes syrisches Militärlager. Es wird schwierig sein in Erfahrung zu bringen, ob es in den

Depots überhaupt interessantes Material im Sinne von Ersatzteilen für unsere Loks gibt. Sollte sich unter den Lesern dieses Berichtes oder dessen Freundeskreis jemand befinden, der gelegentlich bei einer Libanonreise Näheres in Erfahrung bringen kann, möge sich bei mir melden.

Syrien: Das gesamte Eisenbahnnetz bzw. das, was davon heute noch übrig ist, wird im Adhäsionsbetrieb befahren. Auf der Hauptstrecke von Damaskus nach Amman/Jordanien (praktisch parallel zur vierspurigen Autobahn) verkehrt nur noch einmal wöchentlich ein Personenzug in jeder Richtung mit rumänischer Diesellok (Baujahr 1977) und Druckluftbremsen. Es gibt bescheidenen Güterzugbetrieb auch auf abzweigenden Strecken ebenfalls mit rumäni-

schen Diesellokomotiven, aber mit Saugluftbremsen. Vier der alten Dampflokomotiven verschiedener Hersteller sollen für Sonderfahrten noch betriebsbereit sein.

Dieser syrische Teil des 1050 mm-Schmalspurnetzes gehört zur sogenannten Hedjaz-Bahn (CFH) und gilt als «allislamischer Besitz». Warum? Ihr Bau wurde zu Zeiten des Osmanischen Reiches durch den zuvor genannten Sultan Abdul Hamid forciert betrieben. Da aber kein Geld im Staatssäckel vorhanden war, wurden alle Moslems zu Spenden für die Bahn aufgerufen. Reichen Leuten wurde die Spendenhöhe vorgeschrieben oder auch zwangsweise eingetrieben. Deshalb gilt die Hedjaz-Bahn noch heute als «Wakf», also «Fromme Stiftung». Kaum ein Manager der CHF wird es also wagen, irgend etwas aus dem Vermögen der CHF zu veräußern. Schon gar nicht an Ungläubige aus Europa. Diese Tatsache hat selbst das sozialistische Syrien davon abgehalten den syrischen Teil der CFH 1961 zu verstaatlichen, als alle anderen Privatbahnen in Syrien verstaatlicht wurden. Im Depot Kadem (Damaskus) und im zentralen Ausbesserungswerk Kadem der CFH stehen zahlreiche Loks teilweise so stark verrottet, dass sie nicht mehr identifiziert werden können. Das Ausbesserungswerk Kadem war auch für die Wartung der Loks der Haifa-Bahn zuständig. Die vier angeblich betriebsfähigen Loks befinden sich im Depot Dara ca. 123 km südlich von Damaskus.

Jordanien/Saudi Arabien: Über diesen Teil der Hedjaz-Bahn haben wir bereits im Mitteilungsblatt 4/95 berichtet. Wie in Syrien hat man auch hier auf eine Verstaatlichung der Bahn verzichtet. Ergänzend zum bisher Berichteten in «Loki» 4/93 zu lesen: Die Hauptlinie der Hedjaz-Bahn zwischen Damaskus und Amman wurde 1983 wegen syrisch-jordanischen Grenzstreitigkeiten stillgelegt. Seit deren Beilegung im Jahr 1989 befährt einmal die Woche ein Zug-

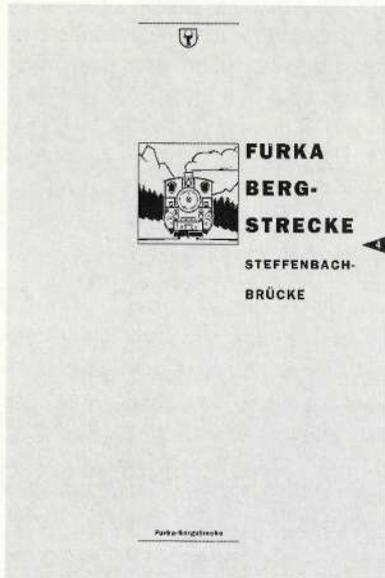
paar die Strecke. Hinzu kommen Ausflügler- und Nahverkehrszüge. Der Dampftrieb wurde 1974 durch Dieselloks ersetzt. Es kann jedoch vorkommen, dass syrische Züge noch mit authentischem Hedjaz-Rollmaterial laufen. Die dann eingesetzte Hartmann-Dampflok wurde dem osmanischen Reich zusammen mit elf gleichen Maschinen im letzten Jahr seiner Herrschaft geliefert: 1918! Bis 1992 gab es keine neuen Personenwagen, sodass die alten vierachsigen Holzwagen der Hedjaz-Bahn von 1908 und Wagen der Palestinabahn aus der Zeit ab 1918 auch im Zugverkehr zum Alltagsbild gehörten.

Noch heute findet man an den südlichen Streckenabschnitten in Jordanien und Saudi-Arabien Fahrzeuge und zerstörte Bahnhöfe aus dem 1. Weltkrieg. Die Zeit ist hier stehen geblieben.

Wie auch im «Lok-Report» 3/94 zu lesen ist, gab es zwischen Syrien und der damaligen UdSSR einen 1985 abgeschlossenen Vertrag, wonach die Hedjaz-Bahn mit russischer Hilfe auf Normalspur umgebaut werden sollte. Vielleicht wird das Thema bei der erfolgreichen Weiterführung des Friedensprozesses im Nahen Osten irgendwann wieder aktuell.

Jakob Knöpfel  
Hofenstrasse 2  
9303 Wittenbach 071/298 34 25

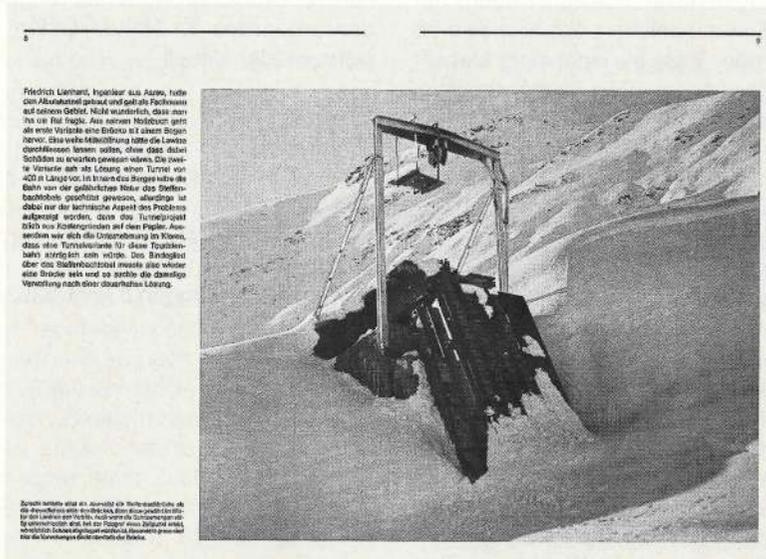
Wolfgang Schmidt  
Sonnenhalde 22  
D-72488 Sigmaringen 07571/52030



Die Steffenbachbrücke, dargestellt in zwei Ausgaben, bestehend aus dem allgemeinen Teil und der Montageanleitung.

Total 32 Seiten mit vielen Bildern und dem Originaltext des Ingenieurs Wick (Fr. 15.— und Versandkosten)

Als Sonderangebot «Weihnachten 1997» wird jede Bestellung mit einem kleinen Geschenk geliefert: 125 Jahre Mount Washington Cog Railway. (Die älteste Zahnradbahn der Welt)

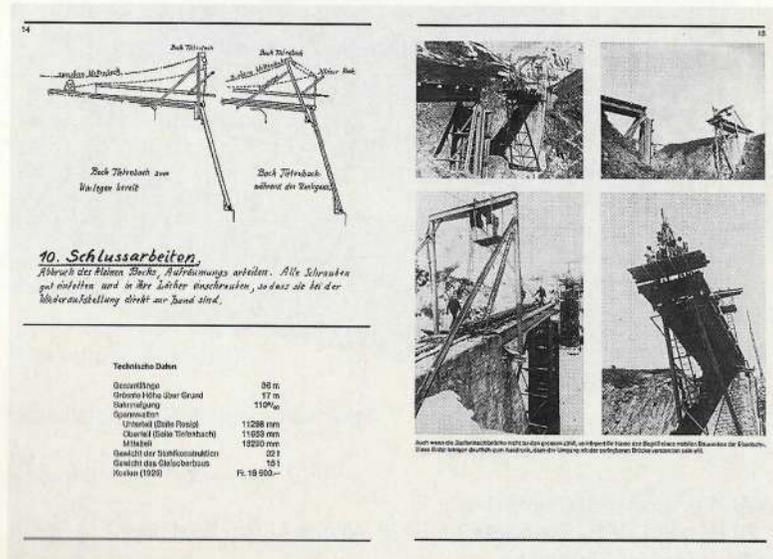
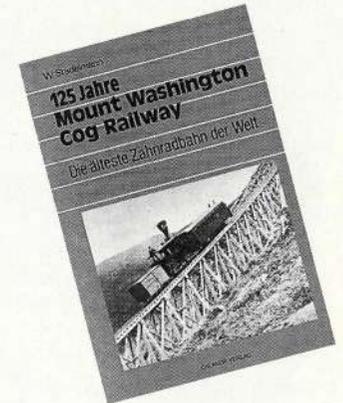


Friedrich Lienhard, Ingenieur aus Aarau, hatte eine Abnahmezeit voraus und gab die Spielräume auf keinen Gehalt. Nicht wunderbar, dass man ihn um die Frage, was seinen Nachbarn geriet als erste Variante eine Erbohrung in einem Bogen hervor. Das wäre die Lösung hätte die Lawina geschieden lassen sollen, ohne dass dabei Schäden zu erwarten gewesen wären. Die zweite Variante sah die Lösung einen Turm mit 100 m Länge vor. In diesem Bogen hätte die Bahn von der gefährlichen Natur des Steffenbachbaches geschützt gewesen, allerdings ist dabei nur die technische Ansicht des Problems aufgeführt worden, dass die Turmhöhe mit 100 m die Fundamenten auf dem Felsen ausweisen war nicht die Unternehmung im Voraus, dass eine Turmhöhe von 100 m die Turmhöhe nicht anzuregen sein würde. Das Brückgitter über den Steffenbachbachtal musste also vorher eine Brücke sein und so wurde die damalige Vorkonstruktion nach dieser überfahren Lösung.

Quelle: Bericht über die Bauweise der Steffenbachbrücke von 1890/91, S. 10-11. Die Brücke wurde im Jahr 1890/91 von der Schweizerischen Bundesbahnen AG erbaut. Die Brücke ist ein Beispiel für die Verwendung von Eisen und Stahl in der Bauweise der Steffenbachbrücke.



Steffenbachbrücke und 125 Jahre Mount Washington Cog Railway, das Angebot für Interessierte der Eisenbahn.



**10. Schlussarbeiten.**  
 Abbruch der letzten Werke, Aufbaumontage arbeiten. Alle Strukturen gut einsehen und in der Lücke einschrauben, sodass sie bei der Wiederanstellung direkt zur Hand sind.

Technische Daten	
Gesamtlänge	88 m
Größte Höhe über Grund	17 m
Bahnmitte	110 m
Spannenweite	
Längste (Gleise Türlen)	1208 mm
Kürzeste (Gleise Türlen)	1035 mm
Mittel	1030 mm
Gewicht der Stahlkonstruktion	22 t
Gewicht des Gleisoberbaus	10 t
Kosten (1900)	Fr. 18 500.—

Quelle: Bericht über die Bauweise der Steffenbachbrücke von 1890/91, S. 10-11. Die Brücke wurde im Jahr 1890/91 von der Schweizerischen Bundesbahnen AG erbaut. Die Brücke ist ein Beispiel für die Verwendung von Eisen und Stahl in der Bauweise der Steffenbachbrücke.



Für Fr. 20.— beim VFB, Postfach 20, 3428 Wiler b.U. zu bestellen.  
Für alle Freunde der Eisenbahn.

## Neue Bücher

Zwischen 1903 und 1973 wurden in der Schweiz über 50 Schmalspurbahnen, davon 40 Trambetriebe und 10 Überlandbahnen, eingestellt. Geblieben sind die Erinnerungen....

Der Prellbock-Verlag hat sich zur Aufgabe gemacht, diesen Bahnen durch die Herausgabe von verschiedenen Büchern ein literarisches Denkmal zu setzen, bevor sie gänzlich in Vergessenheit geraten.

Durch sehr gründliche Recherchen, die gemeinsam mit der Bevölkerung der betroffenen Gebiete und den noch lebenden ehemaligen Mitarbeitern dieser Bähnchen erfolgt, kommen immer wieder zahlreiche bisher unbekannt gebliebene Fakten ans Tageslicht. Vor allem gelingt es damit zusätzlich, neben zweifellos interessanten technischen Details, auch die menschlichen Komponenten dieser verschwundenen Verkehrsunternehmen für die kommenden Generationen festzuhalten.

Bisher erschienen sind:

- Bd. 1: Elektrische Strassenbahn Stansstad - Stans
- Bd. 2: Elektrische Zahnradbahn Leukerbad
- Bd. 3: Die Hochgebirgstrams der Schweiz
- Bd.4: Elektrische Strassenbahn St. Moritz
- Bd. 5: Elektrische Zahnradbahn Brunnen Morschach-Axenstein

Siehe Bestelltalon im Mitteilungsblatt 3/96

Neu erscheint am 28. November 1996:

- Bd. 7 Spiezer Verbindungs-Bahn  
Fr. 32.— DM 37.—

Wer mag sich schon noch erinnern, dass vom Bahnhof Spiez zum See hinunter einstmalig ein «Verbindungstram» verkehrte... Die damals aufstrebende touristische Bedeutung des Ortes verlangte den rationellen und bequemen Transport der Gäste. Doch wie schon so oft: Wirtschaftliche Belange zwangen das Unternehmen zur Aufgabe.

Vorankündigung:

Bd. 6 Die Wetzikon-Meilen Bahn, erscheint im Frühjahr 1997

In letzter Minute:

### Bahn Saga Schweiz

von der «Spansich Brötli Bahn» bis zur Bahn 2000

Das offizielle Jubiläumsbuch  
150 Jahre Schweizer Bahnen

ist soeben erschienen.

Wir bieten den VFB-Mitgliedern und unseren Aktionären einen portofreien Service; das Buch kostet Sie nicht mehr als im Buchladen - warten Sie nicht auf Ihr Exemplar, bestellen Sie jetzt zum offiziellen Preis von

Fr 98.— / DM 115.—\* netto  
\*im deutschen Buchhandel

Bestellungen an:

Furka-Dampfbahn, Souvenir-Versand,  
Industriestrasse 15

CH-4410 Liestal

### 2-achsiger Wagen B.F.D. C 204:

Am 12. August 96 begann man mit dem systematischen Abbruch des Wagenkastens des C 204. Mit drei Mitarbeitern aus dem Beschäftigungsprogramm für Arbeitslose (BfA) zog neues Leben in die Werkhalle ein. Unsere BfA-Mitarbeiter stammen aus den folgenden Berufsgruppen: Maschinentechniker, Sanitärinstallateur, Karosserie-Spengler / Maler und Lehrer. Für unser Vorhaben ist die berufliche Zusammensetzung ideal. In der dritten Septemberwoche war der Wagenkasten sorgfältig abgebrochen, so dass nur noch das Untergestell übrig blieb. Anschliessend begann man mit der Aufarbeitung der verschiedenen weiterhin verwendbaren Teile. Unseren Mitarbeitern musste anfänglich immer wieder erklärt werden, warum auch Teile in schlechtem Zustand umsichtig demontiert werden mussten. Der Maschinentechniker hat alle Teile in Skizzenform aufgenommen oder Muster beiseite gelegt, damit der ganze Wagen zeichnerisch erfasst werden kann. Aus dem Bundesarchiv sind auch Pläne vorhanden, weisen aber gewisse Abweichungen gegenüber dem Original auf. Wir sind sicher, bei diesem Projekt einmal mit der Erstellung der Planunterlagen gegenüber dem Objekt voraus zu sein.

Mit der kalten Witterung gestalten sich die Arbeiten immer schwieriger, da die Halle nicht heizbar ist. Wir hoffen aber, bis Mitte Dezember mit der Aufarbeitung der Teile (ohne Chassis) fertig zu werden. Ende November wird sich ein Team der DFB/VFB-Rollmaterialexperten vom Chassis ein Bild machen müssen, wie und wo die vorhandenen Schäden am Untergestell behoben und der weitere Umbau vonstatten gehen soll.

### Neue Werkstätte:

Bei der Suche nach einer neuen Bleibe in

der Region haben wir verschiedene Hinweise erhalten, nachdem Christian Schneeberger an 32 Gemeinden einen Brief mit der Schilderung unseres Problems zugestellt hat. Bei der einzelnen Abklärung hat sich bisher aber noch kein Objekt für geeignet erwiesen. Wenn es nicht an den finanziellen Forderungen scheiterte, lag es verkehrstechnisch sehr ungünstig oder die Raumgrösse befriedigte nicht.

Grundsätzlich muss man überhaupt die Frage stellen, ob die Rollmaterialgruppe der Sektion Bern mit der heutigen Struktur (und Überalterung) überlebensfähig ist, weil vom kleinen Vorstand wenig Unterstützung zu bekommen ist, und die allgemeine aktive Mitarbeit ausbleibt.

Das Beschäftigungsprogramm für Arbeitslose (BfA) könnte wohl noch ausgebaut werden, Handlungsbedarf ist von der Gemeinde signalisiert, ebenso eine bescheidene finanzielle Unterstützung. Es ist aber nicht sinnvoll, wenn die ganze Leitung und Verantwortung auf eine (noch berufstätige) Person abgeschoben wird. Nur mit einem schlagkräftigen Werkstatt-Team und starker Führung ist die Überlebenschance gewährleistet. Die Werkstätte darf nicht zu einem weiteren teuren Lagerraum verkommen.

Wenn nicht im letzten Augenblick etwas Passendes gefunden wird, gibt es meiner Meinung nach bis Ende Februar zwei Varianten, beide mit entsprechender Kostenfolge für die Sektion Bern:

1. Wichtige Teile, Material, Werkzeuge/Maschinen in andere VFB/DFB-Lager/Werkstätten verschieben. Viele «Sammelobjekte» endgültig entsorgen oder an Dritte verschenken. Abbruch der Werkstatt mit Leuten der BfA und Mit-

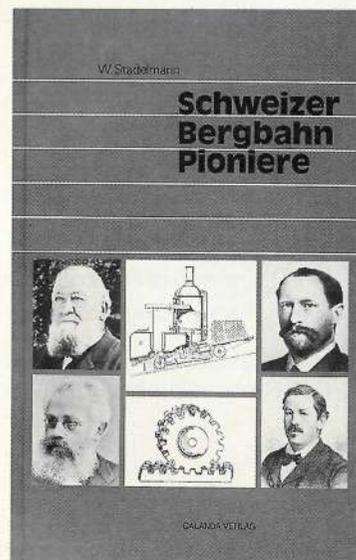
glieder. Dabei entstehen erhebliche Transport- und Entsorgungskosten.

2. Wichtige Teile, Material, Werkzeuge/Maschinen entsorgen oder an Dritte verschenken. Abbruch der Werkstatt mit Leuten der BfA und Mitglieder. Dabei entstehen gewaltige Transport- und Entsorgungskosten.

Ich bitte alle Mitglieder oder auch Private, sich am Rettungsversuch aktiv zu beteiligen.

Die Werkstätte muss vollständig geräumt werden. Die von der Sektion Bern eingebauten Holzwände (Investitionen einige tausend Franken) sind ebenfalls zu räumen. Die Balken und Bretter könnten bei der DFB als Bauholz oder mindestens als Brennholz noch hervorragende Dienste leisten. Besucht die am 1. Donnerstag stattfindenden Höcks in Deisswil, wo weitere Informationen zu erfahren sind.

### Als Geschenk



Für Ihre Bibliothek

Ein Buch, das jeden Freund der Eisenbahn begeistern wird Fr. 20.-

Auf 126 Seiten wird das Wirken der Pioniere und viele Ihrer Werke in Wort und Bild beschrieben.

Calanda Verlag  
Schellenbergstr. 5  
7000 Chur

## Die DFB sucht Mitarbeiter:

Im Sinne einer Umstrukturierung und Aufgabenentflechtung mit der wirkungsvollen Entlastung des heutigen Chefs sollen die Bereiche der Bauabteilung sinnvoll aufgeteilt werden. Die verschiedenen Fachgruppen arbeiten weiterhin eng zusammen.

Zur Ergänzung und Verstärkung unserer heutigen Bauabteilung suchen wir weitere zuverlässige Personen, welche in der Lage sind, Führungsaufgaben zu übernehmen.

Fachgebiete:

- **Bauwerkstätte** Betreuen der Bauwerkstätte, der Strassen- und Schienenfahrzeuge der Bauabteilung.
- **Gleisbau** Planung / Ausführung: Unterhalt, Umbau, Neubau von Gleisanlagen. Mittel- und Personaleinsatz.
- **Hoch- und Tiefbau** Allgemeine Bauaufgaben, Stützmauern, Entwässerungen. Mittel- und Personaleinsatz.
- **Ingenieurbau** Vorprojekt / Projekt: Bau, Brücken, Tunnel. Statik / Berechnungen. Verhandeln mit Behörden. Normen / Pläne.
- **Kabel- u. Leitungsbau** Trasse, Kabelzug, Kabelanlagen. Spleissungen / Aufschaltungen usw., Neu- und Umbauten.
- **Logistik / Infrastruktur** Verpflegung / Unterkunft / Bauwerkstätte. Stützpunkt-Organisation, Notfalldispo. Einkauf Lebensmittel.
- **Personaldisposition** Administration: Planung / Termine / Aufgebote. Personal Ein- und -Zuteilung (Kontaktfreudigkeit).
- **Transportdienste** Koordinieren, Organisieren, Optimieren der Dienstleistungen auf Strasse und Schiene. Terminplanung.

Detaillierte Pflichtenhefte über jedes Fachgebiet liegen vor und können bei der unten aufgeführten Adresse schriftlich bestellt werden. Die Fachauskunftsperson wird anschliessend mit Ihnen Kontakt aufnehmen.

Ihre Bewerbungsunterlagen richten Sie bitte auch schriftlich an:

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**  
**Postfach 35, CH-3999 Oberwald**



Basisinformation über die Furka-Bergstrecke



Beim VFB, Postfach 20, in 3428 Wiler b.U. zu beziehen, Fr. 5.–

## Adressliste Verwaltungsrat DFB

Funktion	Name	Adresse	Telefon/Fax
Präsident	Gysin Alfred	Postfach 3468 4002 Basel	G 061 332 18 18 Fax 061 332 16 00
Vizepräsident (VS Goms)	Heinzer Peter	Haus de Vios 3984 Fiesch	G 027 971 27 00 Fax 027 971 32 42
Mitglieder: VFB	Albisser Josef	Arisdörferstrasse 12 4410 Liestal	P 061 921 53 40 Fax 061 921 53 34
Kopr. Ursern	Christen Hans	Gotthardstrasse 6493 Hospental	P 041 887 19 69
Kleinaktionäre	Schletti Jürg	Blumenbergstr. 50/52 3013 Bern	P 031 332 77 20
D/NL	Schmidt Wolfgang	Sonnenhalde 22 D-72488 Sigmaringen	P +49 7571 52030 Fax +49 7571 50604
Mitarbeiter	Willi Walter	im Acher 6a 6440 Brunnen	P 041 820 40 92 Fax 041 820 40 92 N 077 42 73 04
Protokoll	Zenklusen Pascal	Oberwalderhof B 3999 Oberwald	G 027 973 33 75 Fax 027 973 33 74
Korrespondenz-	D F B Sekretariat	Postfach 35 3999 Oberwald	G 027 973 33 75 Fax 027 973 33 74
Aktienregister DFB		Postfach 3468 CH-4002 Basel	G 061 332 18 18 Fax 061 332 16 00
DFB 6491 Realp		Werkstatt/Bau Betrieb/Einnehmerei	G 041 887 07 42 G 041 887 10 42
DFB 3999 Gletsch		Bahnhof Kiosk	G 027 973 22 33

## Adressliste Geschäftsleitung DFB AG

Funktion	Name	Adresse	Telefon/Fax
Vorsitz	Heinzer Peter	Haus de Vios 3984 Fiesch	G 027 971 27 00 Fax 027 971 32 42 P 027 971 15 17
Stv. Vorsitz	Albisser Josef	Arisdörferstr. 12 4410 Liestal	P 061 921 53 40 Fax 061 921 53 34
Betrieb	Zenklusen Pascal	Oberwalderhof B 3999 Oberwald	G 027 973 33 75 P 027 973 30 33 Fax 027 973 33 74
ZfW	Metzger Otto	Rüttistrasse 6 3052 Zollikofen	P 031 911 33 16
Bau/Planung	Willi Walter	im Acher 8a 6440 Brunnen	P 041 820 40 92 Fax 041 820 40 92 N 077 42 73 04
Finanzdienst	Albisser Josef	Arisdörferstrasse 12 4410 Liestal	P 061 921 53 40 Fax 061 921 53 34
Marketing/PR	Zenklusen Pascal	Oberwalderhof B 3999 Oberwald	G 027 973 33 75 Fax 027 973 33 74
Protokoll	Brehm Reto	Sternegg 6 6005 Luzern	P 041 361 12 86
Reisedienst DFB		Postfach 35 3999 Oberwald	G 027 973 33 73 Fax 027 973 33 74
Korr. -Adresse	DFB	Postfach 35 3999 Oberwald	
während der Betr. Zeit		Postfach 6491 Realp	G 041 887 10 42

## Bestellformular für Souvenirs

### Videos

— Video 1: Back to Switzerland	Das Vietnamabent.	Fr. 68.— wenige Ex.
— Video 2: Ersetzt und vergessen (Koller)	Die Auferstehung	Fr. 30.— wenige Ex.
— Video 4: Mit Dampf ab Realp (Koller)	Der Anfang	Fr. 40.—
— Video 5: Eigentlich war's nur Schrott	Der Klassiker	Fr. 49.—
— Video 6: Erlebnisreise zum Gletscher	Der Umfassende	Fr. 69.—

### Bücher

— Die Furka-Bergstrecke, Schwers u. Wall		Fr. 16.—
— Goms, Land an der jungen Rhone, Prof. Kreuzer		Fr. 59.—
— Goms- Eine Bergregion behauptet sich, D. Zürcher		Fr. 49.—/DM 56.—
— Geschichte des Landes an der Furka, Prof. Kreuzer		Fr. 27.50
— Die Furka-Bergstrecke / Schorno (letzte Exemplare)		Fr. 39.—
— Die Loks HG 3/4 der DFB, Bildband (Bestseller)		Fr. 45.—
— Geschichte der Lok 1-10, HG 3/4, H. Hofmann		Fr. 20.—
— Die elektrische Strassenbahn Stansstad- Stans		Fr. 30.—/DM 36.—
— Die elektrische Zahnradbahn Leuk - Leukerbad		Fr. 45.—/DM 53.—
— Die Hochgebirgstrams der Schweiz (Mürren, Riffelalp, Bellvista)		Fr. 32.—/DM 37.—
— Die elektrische Strassenbahn St. Moritz		Fr. 32.—/DM 37.—
— Die elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach		Fr. 45.—/DM 53.—
— Die Spiezer Verbindungs-Bahn (erscheint am 28.11.96)		Fr. 32.—/DM 37.—

### Bekleidung und Accessoires

— Jutetasche	Die Umweltfreundliche	Fr. 2.—
— Einkaufstasche in Etui, rot oder blau	Die Faltbare	Fr. 8.—
— Kravatte weinrot, Signet silber	Die Elegante	Fr. 32.—
— Kravatte smaragdgrün, Sujet Zug auf Stein tafelviadukt		Fr. 64.—
— Rucksack, blau/lila, Nylon	Der Voluminöse	Fr. 15.—

### Bekleidung

Für T-Shirts und Swetshirts fordern Sie bitte die aktuelle Lager- und Preisliste an!

### Plüschtiere

— Murmeltier sitzend 22 cm	Der Renner	Fr. 19.50
— Walliser Schwarzhalsziege 23 cm	Die schönste	Fr. 19.80
— Walliser Schwarznasenschaf 20 cm	Das Feine	Fr. 24.80
— Gemse 20 cm	Die Schlichte	Fr. 19.80
— Bernhardiner Hund mit Fass 13 cm	Der Beny	Fr. 10.—
— Bernhardiner Hund mit Fass 21 cm	Der Grosse	Fr. 25.—

### Diverses

— Herren-Armbanduhr, MS Lederband, Datum, wasserdicht		Fr. 49.—
— Sammelmappe für VFB-Info	Immer noch gefragt	Fr. 15.—
— Musikkassete Villa	Lustig, lüpfig	Fr. 12.—
— Taschenmesser 13-tlg., mit Schere	Das Gediegene	Fr. 18.—
— Taschenmesser 9-tlg. mit Schere	Die Gediegene	Fr. 18.—
— Weingläser (Doppelpack) Signet blau	Die Praktischen	Fr. 6.—
— Piezo-Feuerzeug, blau, Signet gelb	Das Zuverlässige	Fr. 4.—
— Briefbeschwerer (Schienenstück von 1913), geätzt		Fr. 23.—
— Luxuskugelschreiber, silberfarben	Der Langlebige	Fr. 5.—
— Notbremse (Korenkzieher)	Der Rettende	Fr. 4.—
— DFB-Signet, blau auf Silbergrund (Pin-Verschluss)		Fr. 8.—
— Historische Postkarten SchBB, FO (Set), 10 Stück sw		Fr. 8.—

### Pin's

Bitte fordern Sie die aktuelle Preis- und Lagerliste an!

### Verkaufs- und Lieferbedingungen:

Alle Preise inkl. 6,5% MWSt. Mindest-Bestellbetrag Fr. 15.—. Die Auslieferung erfolgt mit Post- Einzahlungsschein. Porto und Verpackungskosten werden verrechnet. Alle Artikel solange Vorrat. Terminversand kann nicht gewährleistet werden!

Für Deutschland: Ohne MWSt., jedoch Preise in DM (ausser Ausnahmen); Versand ab Deutschland, mit Zahlkarte; Paketkosten min. DM 5.50

Ausgabe 10/96, gültig ab KW 47/96, alle vorhergehenden Listen verlieren ihre Gültigkeit.

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

Bestellung, einsenden an: Furka-Dampfbahn, Souvenir-Versand, Industriestrasse 15, CH-4410 Liestal