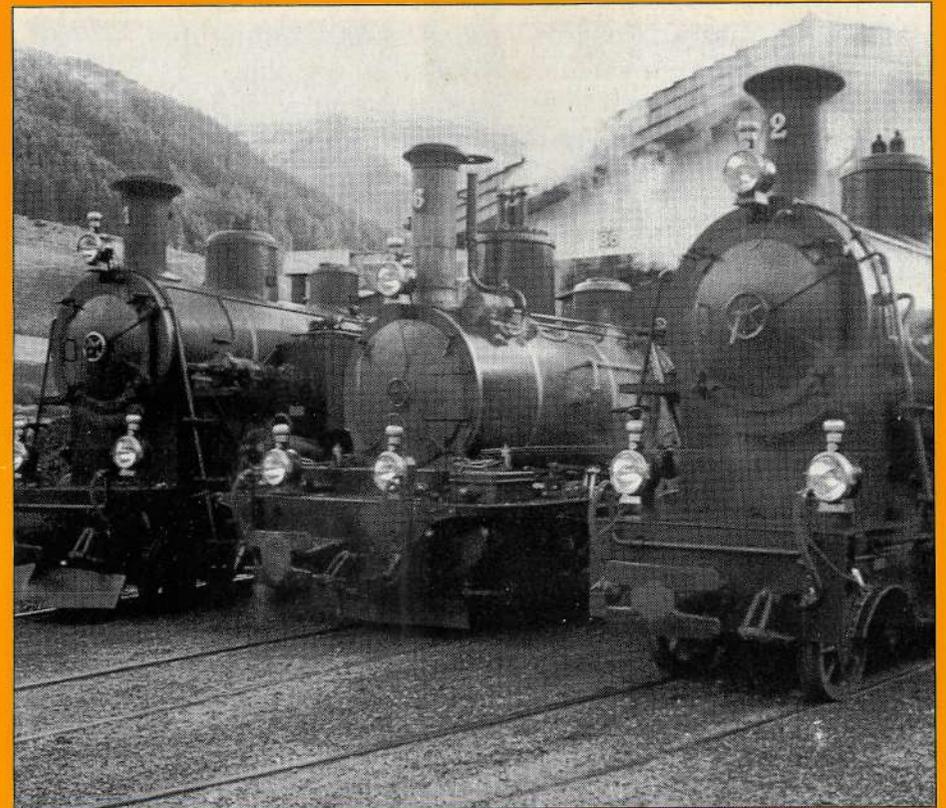




Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



## Zum Jubiläum 10 000 Mitglieder!

Liebe Mitglieder

Am 3. Dezember 1993 wird unser VEREIN FURKA-BERG-STRECKE genau zehn Jahre alt.

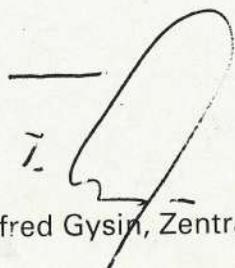
Im Hinblick auf dieses Jubiläum hat sich der Zentralvorstand das anspruchsvolle Ziel gesetzt, die Zahl der Mitglieder auf 10 000 zu steigern. Zusammen mit den Sektionen und Regionalgruppen führen wir daher die Werbeaktion durch:

### Mitglieder werben Mitglieder!

Jedes Mitglied unseres Vereins ist dazu aufgerufen, mindestens ein weiteres Mitglied zu werben. Anmeldetalons erhalten Sie in unserem VFB-Sekretariat, Postfach 3468, CH-4002 Basel.  
(Telefon 061/411 91 91, Fax 061 411 90 20).

Auf das 10 000ste Mitglied und die erfolgreichen Teilnehmer unserer Werbeaktion wartet eine grosse Überraschung. Helfen Sie mit, unseren Verein auszubauen, stetig aufwärts wie unsere Bahn, Mitglied um Mitglied, Zahn um Zahn.

Für Ihre Unterstützung danke ich Ihnen herzlich.



Alfred Gysin, Zentralpräsident

Mitteilungsblatt / Bulletin  
Verein Furka-Bergstrecke  
3999 Oberwald

Ausgabe / Edition 4/1993  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
3999 Oberwald

### Impressum

10. Jahrgang Auflage 10 000 Ex.  
10<sup>e</sup> année Tirage 10 000 ex.  
4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par an

Redaktionsteam / Rédacteurs:  
Hans Hofmann, Bruno Albisser,  
A. Heinimann  
Mitarbeiter: Hr. Haefelfinger

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

Übersetzungen / Traductions:  
Hans Maurer, 1233 Bernex  
Yves Müller, 1093 La Conversion

Druck / Imprimé par:  
Keller Druck AG, 5004 Aarau

Unsere Adressen / Nos adresses:  
Verein Furka-Bergstrecke, Mitglieder-  
dienst, Postfach 3468, CH-4002 Basel  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postfach, CH-3999 Oberwald

Redaktionsschluss für Nr. 1/1994/  
Clôture de rédaction du n° 1/1994:  
10. Januar 1994 / 10 janvier 1994

Erscheinungsdatum: Woche 6  
Date de parution: semaine 6

Unsere Konten / Nos comptes:  
Verein Furka-Bergstrecke  
Postcheckkonto 19-11643-1, Sion  
Schweiz. Bankgesellschaft, Frauenfeld,  
Konto 403.435 MI  
Deutsche Bank, Filiale Konstanz (BRD),  
Konto 0448 076 BLZ 690 700 32  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postcheckkonto 19-5011-3, Sion

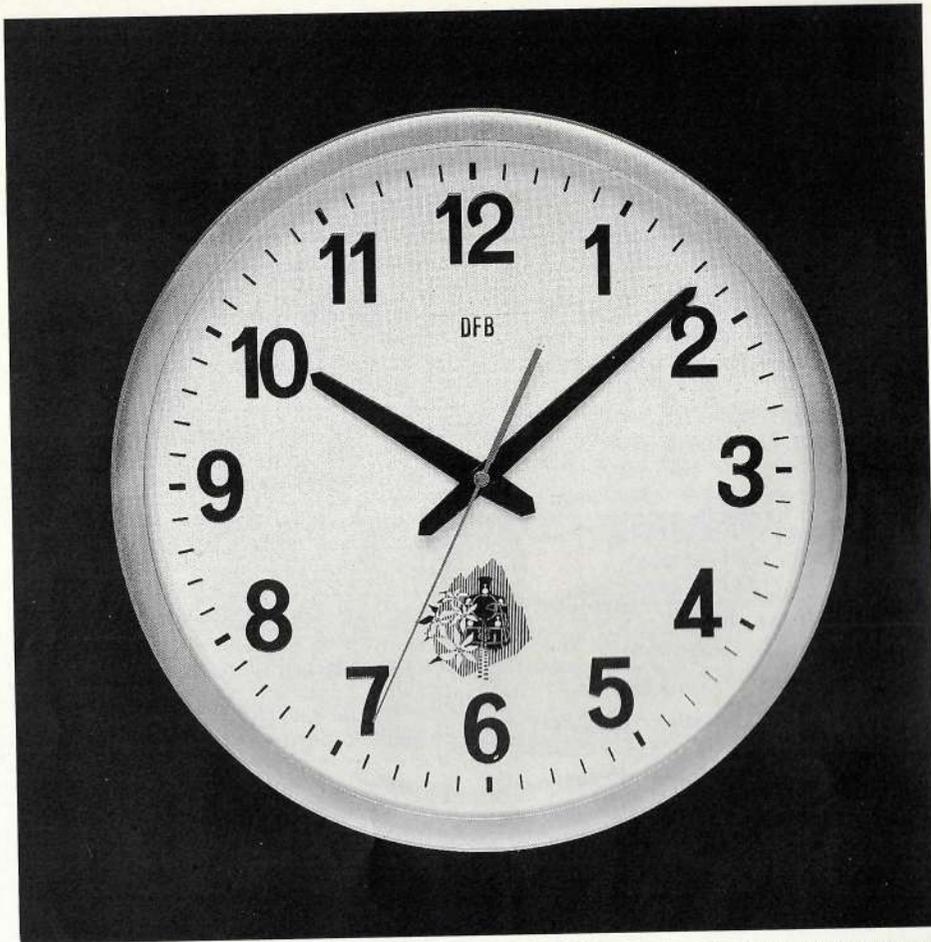


### Inhalt / Sommaire

Die Furka – faszinierende Bergwelt	5
Kabelarbeiten an der Bergstrecke 1993	7
«Grenoble–Bourg d’Oisans»	9
Bericht des «info-bus» VFB	13
Weihnachtsaktion 1993	16
Erschien im «Impuls»	17
Sektionsmitteilungen	19
Neues auf dem Büchermarkt	23
Hochwasserschäden am 24. 9. 1993	25
Dommages causés par les pluies diluviennes du 24. 9. 1993	26
Vietnam-Lok-Ingenieure?	28

Titelbild:  
Die stolzen Lokomotiven der DFB:  
«Furkahorn», «Weisshorn», «Gletsch-  
horn» (v. links), September 1993  
Foto Th. Würdig





Unser Sponsor Interdiscount hat eine originelle Bahnhofsuhr herausgebracht, ein Schmuck für jedes Zimmer oder Büro! Und dies zum sehr günstigen Preis von Fr.19.90! Erhältlich in jeder Interdiscount-Filiale.

## Die Furka – faszinierende Bergwelt

Schroffer Fels, eisige Gletschermoränen und eine glasklare Luft: Wer statt des Tunnels den etwas beschwerlicheren Weg über die Furka-Passstrasse wählt, kommt in den direkten Kontakt mit einer ursprünglichen, überwältigenden Bergwelt.

Auch im heissesten Sommer ist es im Herzstück des Furkapasses bitterkalt. Am Ende der hundert Meter langen Eisgrotte, die ins Innere des Rhonegletschers führt, steigen die Temperaturen kaum je über null Grad. Jeden Frühling, wenn die Furka-Passstrasse noch unter einer dicken Schnee- und Eisdecke liegt, schlagen zehn Männer den hundert Meter langen Gang ins pickelharte Gletschereis – und das seit mehr als hundertfünfzig Jahren. Touristen aus aller Welt steigen dann während der Sommermonate ins Innere des gewaltigen Gletschers hinab und erleben eine einmalige Naturszenarie.

### Eine eisige Märchenwelt

Den Anblick des Rhonegletschers sollte man auf keinen Fall verpassen. Voller Zacken, Klippen und Spalten ist der graublau Gletscherriese, der sich pro Tag nur um wenige Zentimeter vorwärtsschiebt. Immer wieder bricht ein Eisklumpen von seiner Zunge, stürzt mit Getöse in die Tiefe und schmilzt dort auf dem grauen Fels. Tage und Wochen dauert es, bis das Wasser den weiten Weg vom Rhonegletscher bis ins Mittelmeer zurückgelegt hat. Wenige Kilometer entfernt, auf der anderen Seite der Passhöhe, fliesst das Schmelzwasser in eine andere Richtung: zuerst in die Reuss, dann in die Aare und schliesslich in den Rhein, der nach über tausend Kilometern in die Nordsee mündet.

Oben auf der Passhöhe, wo das Wasser sich scheidet, trifft man auf eine karge, aber faszinierende Alpenwelt:

Bergwiesen mit dunkelblauen Enzianen, Männertreu und Alpendisteln zwischen kantigen Gesteinsbrocken, die von rotgelben Flechten überzogen sind. Oberhalb der Geröllfelder streckt sich kahler Fels dem Himmel entgegen – am Galenstock bis auf eine Höhe von 3597 Meter über Meer. Dort – hoch über dem Gletscher – liegt während 365 Tagen im Jahr eine dicke Eis- und Schneedecke, gegen die auch die heisseste Sommersonne keine Chance hat.

### Vom Saumpfad zum Basistunnel

Während Jahrhunderten war die Furka als Transportweg von grosser Bedeutung: Schon die Römer benutzten sie zusammen mit dem Oberalp-Pass als Verbindung zwischen dem Wallis und Graubünden. Bis vor mehr als hundert Jahren transportierten Pferde und Maultiere vor allem Salz, Wein, Getreide und Felle über die engen Pfade, bis zwischen 1864 und 1866 eine knapp fünf Meter breite Passstrasse den Berg hochgezogen wurde, über die dann sechs- und achtpännige Postkutschen knarnten.

Nach der Jahrhundertwende brach auch für die Furka das Eisenbahnzeitalter an. Vom Frühling bis in den Sommer ratterten zuerst Dampf-, später elektrische Lokomotiven über den Pass. In den siebziger Jahren dieses Jahrhunderts bohrte man dann den wintersicheren, 15 Kilometer langen Basistunnel durch den Berg. Die Furka-Bergstrecke wurde überflüssig: das Goms im Kanton Wallis und das ernerische Urserental waren nun auch während der langen Wintermonate miteinander verbunden. Auch für den weltbekannten Glacier-Express hat sich der Bau des Furka-Basistunnels positiv ausgewirkt. Die rote Alpenbahn muss die kalten Monate nicht mehr auf dem Abstellgleis verbringen. Sie kann nun auch bei Schnee und Eis über 291 Brück-

ken und durch die 91 Tunnels rollen – und die staunenden Passagiere aus aller Welt durch die verschneiten Alpen zwischen Zermatt und St. Moritz führen.

### Abbruch der alten Bergstrecke?

Am 2. April 1981 erfolgte der Durchstich, und pünktlich auf den Sommerfahrplan 1982 konnte der Bahnbetrieb nach einer festlichen Einweihung aufgenommen werden.

In der festen Hoffnung auf den Basistunnel hatten die FO ihre finanziellen Mittel auf den Ausbau ihres zukünftigen Netzes konzentriert und in den letzten Jahren auf Investitionen an der Furka-Bergstrecke verzichtet. Bis 1981 näherten sich die Gleise, Zahnstangen und festen Anlagen den zulässigen Grenzen der Betriebssicherheit. Ohne umfassende Revision wäre nach 1982 kein Bahnbetrieb denkbar gewesen. Somit erklärte das Bundesamt für Verkehr die Konzession über die Bergstrecke als erloschen und überband der FO die Auflage, die alten Anlagen abzubauen und an der Furka wieder den «Naturzustand» herzustellen. Mit Hilfe des Militärs gedachte die FO als Besitzerin die Anlagen abzubauen. 1983 sollte dies geschehen. Vorer waren bereits die Niveau-Übergänge der Bahn in Gletsch und Muttbach zum Schutz des Strassenverkehrs bereinigt worden. Der einsturzgefährdete Scheiteltunnel wurde mit Eisenbahnschienen vergittert und dadurch bereits an den beiden Portalen unzugänglich gemacht.

In der Zwischenzeit, bereits 1982, formierten sich erste Kämpfer für die Erhaltung der Furka-Bergstrecke als Touristenattraktion der Zukunft. Ziel der neuen «Furka-Pioniere» war es, vorerst den Abbruch der Bergstrecke zu verhindern. Mit Aufrufen, einer Protestkundgebung in Gletsch und mit Unterstützung der Presse konnte erreicht werden, dass die FO für den Moment auf den geplanten Abbruch verzichtete.

### Die Rettung

Am 3. Dezember 1983 wurde der Verein Furka-Bergstrecke, abgekürzt VFB, gegründet und damit eine erste Grundlage für die Rettung der Bergstrecke geschaffen. Die Verhandlungen zwischen dem Verein und der Eignerin der Bergstrecke, der FO, führten im Juli 1983 zur Aufhebung des Abbruchentscheides.

Chronologisch soll hier festgehalten werden, dass 1985, genau 75 Jahre nach der ersten Furkabahn-Gesellschaft, am gleichen Ort die dritte Furka-Unternehmung aus der Taufe gehoben wurde. Die «Dampfbahn Furka-Bergstrecke», abgekürzt DFB, übernahm 1987 als neue Besitzerin von der FO die alte Bergstrecke und bewarb sich mit ihrer Eingabe 1988 um eine neue Eisenbahnkonzession für das Streckenstück zwischen Oberwald und Realp. Im März 1990 wurde die Konzession vom Parlament erteilt, und im November des gleichen Jahres kehrten aus dem Dschungel Vietnams die Furkadampfrosse in die alte Heimat zurück. In der langen Geschichte hat sich diese kleine Bahn im Hochgebirge trotz Niedergängen und Neuanfängen bemerkenswerterweise immer wieder halten können. Sie hat auch stets dem Berg und der rauhen Natur mit den Lawinen im Winter und den reissenden Wassern im Sommer erfolgreich getrotzt. Mit der Rückkehr der alten Dampfrosse wurden noch weitere «märchenhafte Episoden» in die Bahngeschichte eingewoben.

Nun tritt die Bahn in eine neue Aera des Aufbaus mit der Hoffnung auf eine abgesicherte Zukunft. Wie diese Aera verlaufen wird und welche Parallelen sich zur Vergangenheit ergeben, kann schliesslich nur im Rückblick erkannt werden.

Reto Brehm

## Kabelarbeiten an der Bergstrecke 1993

Ende September konnte das diesjährige umfangreiche Kabelbauprogramm abgeschlossen werden. Wofür eigentlich Kabelarbeiten an unserer Strecke? Diese Frage wurde oft von Besuchern, aber auch von Helfern unserer Bahn gestellt.

### Das Fernmeldekabel Realp-Furka

Für den Betrieb einer Bahnlinie unverzichtbar ist ein Streckentelefonnetz mit hoher Verfügbarkeit. Fahrdienstliche Meldungen, Unregelmässigkeiten und ein sicheres Kommunikationsmittel für den Baubetrieb erfordern ein einfaches und flächendeckendes Verbindungsnetz. Für eine Gebirgsregion kommt ausschliesslich ein erdverlegtes Kabel in Frage.

Durch etliche örtliche Reparaturen und den Ersatz auf grösseren Längen konnte das bestehende Fernmeldekabel wieder in Betrieb gesetzt werden. Sieben Trennstellen ermöglichen jetzt Abgriffe auf der Strecke und erleichtern ebenfalls Messungen im Störungsfall.

### Energieversorgung auf der Station Tiefenbach

Für Beleuchtung und Steckdosen in der Station und für die Speisung der örtlichen Telefonanlage ist die Station Tiefenbach mit einem Kabel erschlossen und wird mit Energie aus dem Ortsnetz versorgt. Vor dem Kabeleinzug war ein 300 Meter langes Kabeltrasse entlang dem Gleis zu bauen. Unzählige Helfer, vorab aus den VFB-Sektionen Aargau, Zürich, Inner- und Ostschweiz, ferner eine Gruppe von Mitarbeitern der Firma Alcatel, erledigten diese mühsame Arbeit, die infolge der schwierigen Geländeverhältnisse grösstenteils von Hand ausgeführt werden musste. Diese Ein-

sätze standen meist unter der Betreuung unserer unermüdeten Kollegen Toni Hobi.

### Ortsnetzzuleitung Steffenbachbrücke

Das Aufstellen und Einziehen der Steffenbachbrücke wird seit der DFB-Übernahme mit elektrohydraulischen Seilwinden bewerkstelligt. Um dem grossen Leistungsbedarf der Antriebe gerecht zu werden, wurde jeweils ein 100-kVA-Generator auf einen Bahnwagen verladen und zur Brücke geschoben. Dies bedingte eine vorzeitige Schneeräumung im Frühling und stellte dadurch für die termingerechte Montage der Brücke einen Unsicherheitsfaktor dar. So entstand der Wunsch, das Windenhaus ebenfalls mit einem Kabel zur 560 Meter entfernten Trafostation bei der Wasserfassung Tiefenbach zu verbinden. Der Bau des Kabeltrassees ist vor allem das Verdienst der Zivilschutzorganisation Ingenbohl-Brunnen und des Schweizerischen Baukaderverbandes, Sektion Schwyz.

Der Kauf eines entsprechenden Netzkabels konnte vermieden werden, da von der Ortsnetzzuleitung für die Remise Realp noch ein respektable «Rest» übriggeblieben war. Dieses Kabel wurde uns vor drei Jahren vom Kabelwerk ISOLA, Breitenbach, als Geschenk überlassen. Für die Einzugs- und Spleissarbeiten stand uns unser Leitungsbaufachmann Hansjörg Bertschi mit Rat und Tat zur Seite. Der anspruchsvolle Kabelzug fand am 16. September statt.

### Kabelarbeiten auf 2160 m ü.M.

Für die Einführung des Fernmeldekabels in die Station Furka und für die geplante Sicherungsanlage für den Scheiteltunnel waren auf dem Sta-

tionsgebiet Furka umfangreiche Kabeltrassearbeiten auszuführen. Die Grabarbeiten konnten maschinell bewerkstelligt werden, und für die zahlreichen Kabelschächte gelangte das bereits bei den SBB im Einsatz stehende «POLYRAIL-BOX»-Schachtsystem zur Anwendung. Als grosszügige Geste der Firma Poly-Bauelemente AG konnten wir von den Vorteilen dieser Bauart Gebrauch machen:

Die Elemente sind aus POLYDYN hergestellt, aus einem Polyesterbeton, welcher nach einem Polybau-Verfahren hergestellt wird. Die relativ leichten POLYRAIL-BOX-Elemente lassen sich auch dank des ausgeklügelten Baukasten-Systems speditiv manuell versetzen. Dies war kein unwesentlicher Beitrag zur termingerechten Fertigstellung der Trassearbeiten auf den höchsten Punkt unserer Strecke. Die mit einer lichten Weite von 75 x 75 cm grosszügig dimensionierten Schächte erlauben einen leichten Zugang zu den Kabelinstallationen.

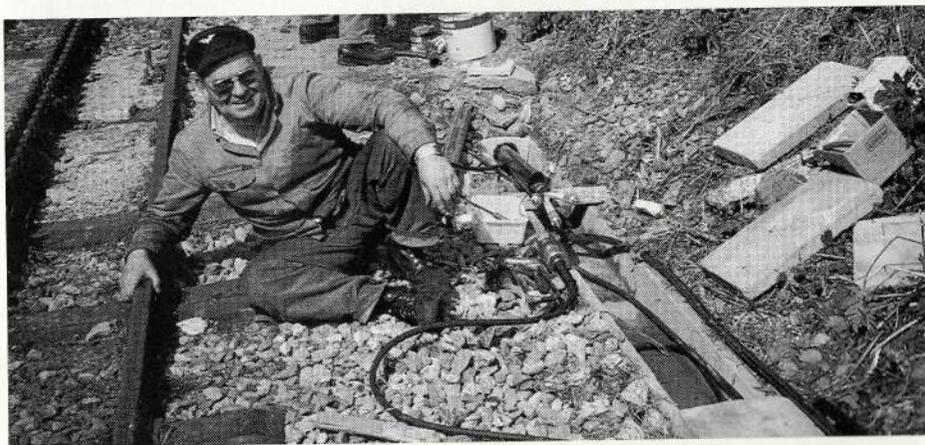
#### Ausblick

Den unentwegten Helfern der «Furka-Kabelgruppe» geht die Arbeit noch

nicht so schnell aus: Für nächstes Jahr ist die Ortsnetzversorgung der Stationen Furka und Muttbach-Belvédère – gespiesen von einer Trafostation auf der Furka-Passhöhe – vorgesehen.

(N.B.: Wer kennt einen geeigneten Sponsor für 700 bzw. 1600 Meter Niederspannungskabel TT-CLT 4 x 25 mm<sup>2</sup> o. ä.?) Ebenso werden das teilweise bestehende Fernmeldekabel und einige Streckentelefonapparate zwischen den beiden Stationen in Betrieb genommen. Die Kabelarbeiten für die Sicherungsanlage werden unser Team intensiv in Anspruch nehmen. Wir hoffen natürlich, auch weiterhin auf die aktive Mitarbeit aller Helfer zählen zu dürfen. Gerne benütze ich diese Gelegenheit, allen Mitarbeitern und Sponsoren – auch den Nichtgenannten – für das grosse Engagement zugunsten unseres grossen Projekts herzlich zu danken. Die Aufwendungen für unsere Kabelarbeiten haben nämlich bisher – abgesehen von Verpflegung und Treibstoff – keine Kosten verursacht.

M. Willi,  
DFB Ressort Bau/elektrische Anlagen



Noch am gleichen Tag des Kabeleinzugs (16. September) liess es sich Hansjörg Bertschi nicht nehmen, an das Aluminiumkabel die dünneren Kupferenden anzusplessen.  
Foto T. Mosi

## «Grenoble – Bourg d'Oisans»

Im Zusammenhang mit dem Schicksal der ehem. FO HG 3/4 Nr. 6 und 7 wird jeweils vermerkt, dass sie 1946 an die «Schmalspurbahn Grenoble–Bourg d'Oisans verkauft und dort bereits 1952 abgebrochen wurden. Wenn diese beiden Lokomotiven damit auch für immer verloren sind, wüsste der eine oder andere «HG 3/4-Fan» vielleicht doch gerne etwas mehr über diese ehemalige Schmalspurbahn und den dortigen Einsatz der ehemaligen FO-Lokomotiven.

Das französische Departement Isère besass einst eines der ausgedehntesten Schmalspurbahnnetze Frankreichs, das in seiner Blütezeit etwa 800 km umfasste. Im Gegensatz zu Gegenden, wo ein einziger Konzessionär über ein departementweites Netz bestimmte, gab es in der Isère etwa ein Dutzend Gesellschaften, die sich fast einen Sport daraus machten, unterschiedlichste Techniken, Fahrzeuge und Anlagen zu verwenden.

Was die Schmalspurbahn nach Bourg d'Oisans betrifft, so erhielt die «Société des Voies Ferrées Economiques» VFE 1892 die Konzession für eine 33 km lange, meterspurige Linie von Jarrie (an der damaligen Hauptbahn PLM gelegen) über Vizille nach Bourg d'Oisans. Sehr rasch löste die «Société des Voies Ferrées du Dauphiné» VFD den ersten Konzessionär VFE ab und eröffnete in zwei Etappen 1893/94 nicht nur die Bahn nach Bourg d'Oisans, sondern auch eine zusätzliche Verbindung Vizille–Grenoble. Es folgte ferner eine Zweiglinie nach Domène und später Frogès. Schon 1901 wurde Grenoble–Vizille elektrifiziert; auf der restlichen Strecke blieb der Dampfbetrieb, was in Vizille einen Lokwechsel erforderte.

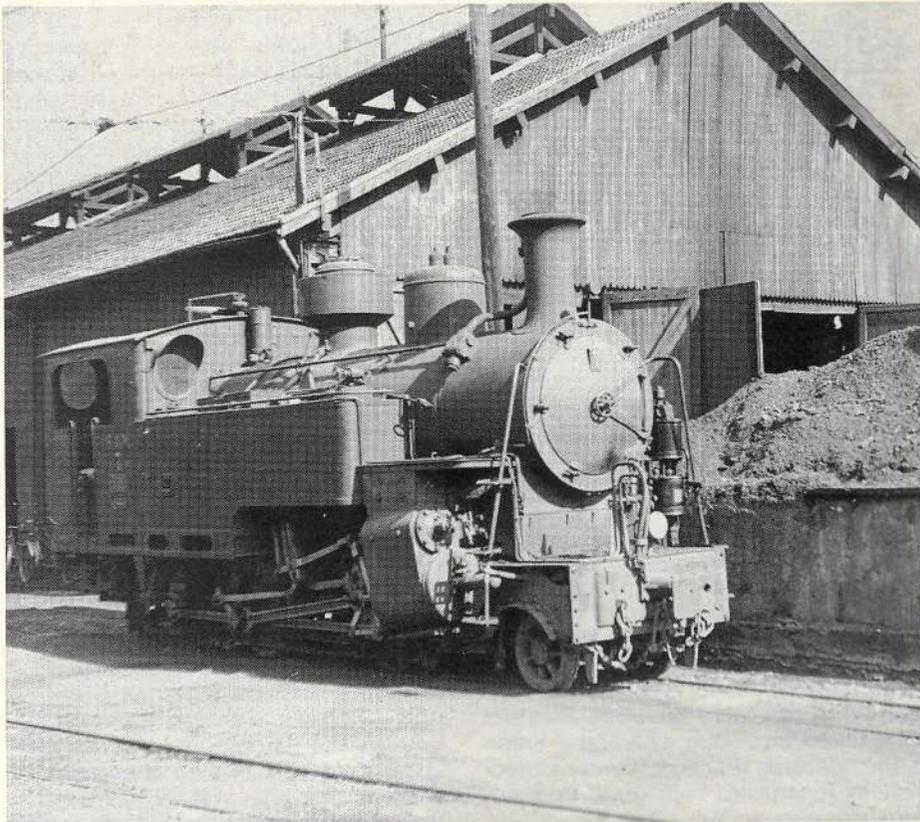
Sehr rasch erfreute sich die Strecke nach Bourg d'Oisans eines lebhaften

Güterverkehrs, verband sie doch den PLM-Bahnhof Jarrie mit den Fabriken im Vallée de la Romanche, wo verschiedene Anschlussgeleise bestanden. Die VFD-Strecken verliefen weitgehend neben der Strasse; vor allem auf der Romanchetalbahn gab es Steigungen bis zu 50 Promille.

Nach dem Ersten Weltkrieg konnte die Bahngesellschaft ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommen, und das Departement übernahm 1920 das Netz in eigener Regie. Anlagen und Rollmaterial wurden modernisiert; der Name «Voies Ferrées du Dauphiné» blieb. 1926 plante man gar, auch die Strecke nach Bourg d'Oisans zu elektrifizieren. Doch die Strassenkonkurrenz wuchs, und schon vor dem Zweiten Weltkrieg bestand zwischen Grenoble und Bourg d'Oisans gemischter Betrieb mit Zügen und Autobussen. Der Güterverkehr ins Romanchetal entwickelte sich aber weiter, und die Umladeanlagen in Jarrie erwiesen sich als zu eng.

Im Zweiten Weltkrieg war das VFD-Netz für die Versorgung von Grenoble äusserst wichtig. Anlagen und Rollmaterial litten unter dem harten Einsatz und unter Sabotageakten des Widerstands. Nach dem Krieg wollte das Departement die Bahnen nochmals modernisieren, doch schon 1946 wurde der Personenverkehr auf den meisten VFD-Linien eingestellt, so auch nach Bourg d'Oisans. Für den Güterverkehr wurde die Strecke im Romanchetal bis Livet zwar mit schweren Schienenprofilen ausgerüstet. Von Livet nach Bourg d'Oisans wurde der Bahnbetrieb aber 1946 völlig aufgegeben.

Um den im Krieg heruntergewirtschafteten Lokomotivpark zu verstärken, beschaffte man Dampflokomotiven aus der Schweiz, die bei uns bekanntlich



FO Nr. 7 avec l'indication BAM 7, devant le dépôt de Vizille.



durch Elektrifizierungen freigeworden waren. So gelangten 1946 die kleine BAM-Dampflok Nr. 1 (die allerdings nie zum Einsatz kam) sowie die HG 3/4 Nr. 6 und 7 (Nr. 7 ebenfalls via BAM) nach Vizille. Der Verkaufspreis einer HG 3/4 betrug mit 37'200 SFr. etwa 5 % einer fabrikneuen Diesellok.

Für den Betrieb der nur Adhäsionsstrecken umfassenden VFD wurden die beiden ehemaligen FO-Dampflok ihres Zahnradantriebs beraubt; durch Ballast behielten sie aber ihr ursprüngliches Gewicht. Ferner wurden Zug- und Stossvorrichtungen den VFD-Normen angepasst. Lok 6 kam im November 1946, Lok 7 im April 1947 in Betrieb, wobei die ursprünglichen Betriebsnummern beibehalten wurden. Auf den Strecken Jarrie-Vizille-Séchillienne waren die ehemaligen FO-Lokomotiven für Lasten von 240 bis 300 Tonnen vorgesehen. Vor allem standen sie aber für den Güterverkehr auf dem steilen Abschnitt von Séchillienne nach Livet im Einsatz, wo sie je nach Teilstück und Richtung 120-180 Tonnen beförderten.

Schon 1947 bestellten die VFD allerdings bei Brissonneau & Lotz in Creil vier grosse, vierachsige Diesellokomotiven, wie sie auch an die «Chemins de fer de la Provence» und die Korsischen Bahnen geliefert wurden. Diese 1950/51 in Betrieb genommenen Maschinen machten dem VFD-Dampfbetrieb ein Ende. Die beiden FO-Lokomotiven wurden im März 1951 weiterverkauft und danach abgebrochen, denn sie tauchten weder in Frankreich noch in französischen Kolonialgebieten mehr auf. Gleichzeitig erhielt der Abschnitt Jarrie-Vizille eine dritte Schiene; seit der Verlegung des Umlads von Jarrie nach Vizille 1959 blieb dort nurmehr das Normalspurgleis.

Der restliche Schmalspurbetrieb Vizille-Livet wurde schon am 10. November

1964 eingestellt, um im Hinblick auf die Winterolympiade 1968 in Grenoble Platz für die Strassenverbreiterungen im Romanchetal zu schaffen. Interessanterweise sollte es aber nochmals zu einem «Lokhandel» zwischen den VFD und einer Schweizer Schmalspurbahn kommen: Von den drei noch viele Jahre nach der Stilllegung der Romanchetalbahn in Vizille «eingemotteten» Diesellokomotiven kam die TI 1979 als Bauzuglokomotive Gm 4/4 an die «Chemins de fer du Jura» CJ.

Von den vielen Schmalspurbahnen im Raum Grenoble sind heute nur noch die «Chemins de fer de la Mure» St-Georges-de-Commier-La Mure als mit 2400 V Gleichstrom elektrifizierte Touristenbahn erhalten geblieben. Auch dort kann man übrigens Schweizer Fahrzeuge antreffen, vor allem von ASD und NStCM. Wer französische Schmalspuratmosphäre geniessen möchte, kann dies auf der Touristenbahn «Chemins de fer du Vivarais» Tournon-Lamastre, südlich von Lyon und St-Etienne tun. Über Museums- und Touristenbahnen in Frankreich gibt übrigens der «Guide de l'amateur» der Editions du Cabri Auskunft (erhältlich bei der Schweizer Vertretung: Editions du Cabri, Case postale, 1800 Vevey 1).

Chr. Ackermann

Photos: Die ehem. FO Nr. 7 in Vizille-Dépot, fotografiert am 27. März 1948 von F. Collardeau, der uns diese historischen Fotos spontan zur Verfügung gestellt hat.

Literaturnachweis:

- «Les petits trains de jadis» Band 1, Sud-Est von Henri Domengie, Editions du Cabri, 1985, Breil-sur-Roya (France)
- «Riviérail» No. 33/1980 Editions du Cabri
- «Les Voies Ferrées du Dauphiné» Editions Voies Ferrées, Grenoble.

## Bericht des «info-bus» VFB

### 8. Diesmal ging es ohne Witz, mit dem Bus «in Zigerschlitz»

Vorher kam für mich allerdings noch eine grosse Enttäuschung. Ich durfte an den vorgesehenen Hochzeitsfeierlichkeiten eines Bahnfans leider nicht teilnehmen. Sie erinnern sich sicher noch, als ich Ihnen am Schluss meines letzten Berichtes mitteilte, dass ich in diesem Jahr an einem solchen Anlass eine Hauptrolle übernehmen würde. Nun, es hat nicht sollen sein; man zog es vor, die Reise mit einem nostalgischen Dampfzug zu unternehmen. Schade, aber was nicht ist, kann ja noch werden.

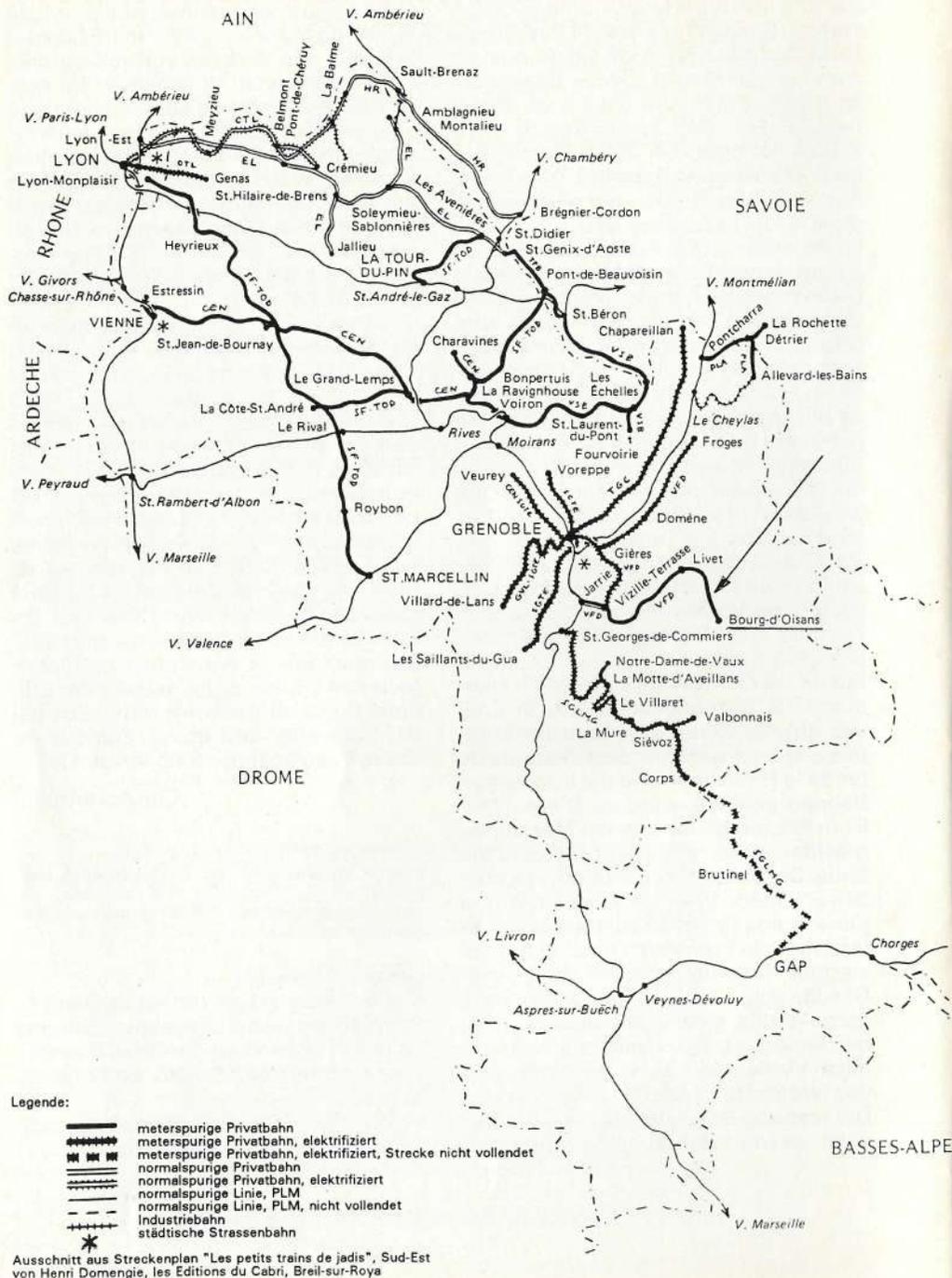
Trotzdem erlebte ich eine recht interessante Saison und war an einigen neuen Orten anzutreffen. Gesamthaft waren aber nicht mehr so viele Einsätze gemeldet wie in den vorangegangenen Jahren, und auch die allgemeine Wirtschaftslage drückte auf den Verkauf und die Spenden. Kopf hoch, sagte ich mir, es wird schon wieder besser, und ging, nein fuhr natürlich, guten Mutes in die neue Saison.

Vom 19. bis 21. März war in **Basel** die Campa, eine Ausstellung für die Zelt- und Campingfreunde, zu der ich als Gast eingeladen war. In der ungewohnten Umgebung kam ich mir zwar etwas exotisch vor, doch die Freundlichkeit der Besucher liess alles rasch vergessen. Da war z.B. der Herr, der im Sommer allein in Kanada in einer Blockhütte lebt und im Auftrag einer Firma «Tiere in freier Wildbahn» fotografiert. Auf die Einsamkeit angesprochen, erwiderte er, dass die Tiere und er sich ausgezeichnet verstanden und er deshalb keine Langeweile habe, zugegeben, bis zur nächsten menschlichen Behausung sei es gut und gerne ein Fussmarsch von neun Stunden. Den Colt benötige er auch nur, wenn er in die nächste

Stadt einkaufen gehe. Wie er die Stadt wieder verlassen habe, könne er ihn wieder beiseite legen. Oder ein anderer Herr, der mich besuchte, weil in ihm Erinnerungen geweckt wurden, als er Furka-Bergstrecke las. Er hatte nämlich als Gerant im letzten Sommer vor der endgültigen Schliessung das Hotel Belvédère geführt. Begeistert erzählte er von der wunderbaren Aussicht und der einmalig schönen Bergwelt. Durch die vielen interessanten Gespräche vergingen die Tage wie im Flug, und ich kehrte nach Schönenwerd zurück; musste nun aber einen ganzen Monat auf den nächsten Einsatz warten.

Dieser war am 23. bis 25. April in **Grenchen**. Herr Schläppi, ein Vereinsmitglied, lud mich an die von ihm mitveranstaltete Gewerbeausstellung im Parktheater ein. Mich hatte man, so quasi als Blickfang, direkt vor die Eingangstüre plaziert. Wie gewohnt im Gebiet der Sektion Solothurn, halfen die Allemanns bei der Busbetreuung. Herzlichen Dank Madlen für deine feinen Kuchen und den Kaffee mit «Güx», den Du immer (sofern er nicht zu Hause stehenbleibt) für die Busbetreuung bereit hast. Herr Schläppi besuchte uns öfters und erkundigte sich nach dem Interesse der Besucher. Dieses war recht gross, und zwar deshalb, weil erst vor kurzem die restaurierte Dampflok der Solothurn-Münster-Bahn wieder in Betrieb genommen wurde und die Feierlichkeiten noch in bester Erinnerung waren. Etwas mager waren dann die Einnahmen in den Kassen ausgefallen; aber man muss ja nicht immer alles in klingender Münze abmessen. Beim schönen Furkaprojekt sollen (oder sollten?) ja auch ideelle Werte zum Tragen kommen. Oder was meinen Sie, liebe Leserinnen und Leser?

Am 2. Mai war ich dann in **Blonay** als einer der Vertreter des VFB an



den Jubiläumsfeierlichkeiten «25 Jahre Museumsbahn Blonay-Chamby». Der geduldige und immer freundliche PTT-Chauffeur, Herr Reymond, hatte mich geholt und auch wieder zurückgebracht. Das in diesem Jahr genügsam bekannte Wetter begleitete mich aber beim ganzen Einsatz und drückte anscheinend auf die Besucherzahlen. Die Sektion Waadt musste sich somit auf den Einsatz in Le Bouveret verträsten. Vorher aber hatte Jack im Sinn, zusammen mit mir auf «Sponsorenfang» zu ziehen. Am 5. Juni war ich somit in **Zürich-Wollishofen** an einem Quartierfest. Jack stellte mir leider seine «prominenten» Gäste nicht vor, so dass ich noch heute daran herumrate, wieviel Zürcher Prominenz ich damals über die herrliche Bergstrecke informieren durfte. Sollte die «Gletschhorn» aber plötzlich mit einer Sponsorentafel versehen sein, so könnte dabei durchaus Jack die Hände im Spiel gehabt haben.

Mitte Juni unterbrach Herr Reymond seinen Ferientaufenthalt in Leukerbad, um meinen dreitägigen Einsatz in **Le Bouveret** am Swiss Vapeur Parc ja nicht zu verpassen. Er führte mich wieder einmal an die schönen Gestade des Genfersees, wo ich und auch viele, viele andere Fans Dampfromantik in fast allen Variationen «schnuppern» durften. Was für den echten Fasnächtler Basel, ist für den Dampf-Fan Le Bouveret, oder noch besser gleich eine Fahrt auf der Bergstrecke. Auf jeden Fall erzählten schon eine ganze Anzahl von Personen von einer neulichen Fahrt von Realp nach Tiefenbach resp. Furka und den dabei erlebten Sinnesfreuden. Eine junge Dame konnte z.B. nicht verstehen, dass sich jemand über den Rauch in den drei kleinen Tunnels beklagte. Sie habe dies in «vollen Zügen» genossen. Bei einer Fahrt mit einer Dampflokomotive müsse es nach Dampf, Rauch und Öl riechen, sonst sei es nur ein halbes Vergnügen, war ihr weiterer Kommentar.

Ganz im Gegensatz zu solchen Vorstellungen stand mein nächster Einsatz, zu

dem mich Toni Hobi eingeladen hatte: Einweihung einer Lok 2000 in **Uerikon** am 3. Juli. Toni war dabei der stolze Lokomotivführer. Jack, der mich dorthin führte, hatte allerdings praktisch keine Arbeit mehr während der offerierten Gratisfahrt. So konnte er sein grosses Wissen nicht unter die Leute bringen und lief erst am späteren Abend, beim Fischessen, zu seiner sonst gewohnten Hochform auf.

Jack, Du nimmermüder Chrampfer,  
Du Steineheber, Betonstampfer,  
Du Buschauffeur mit zarter Hand,  
Erzähler aus dem «Furkaland»,  
diesmal hast mich fast vergessen,  
vor lauter Zürichseefischessen!

Und nun stand er bevor, der Einsatz im sogenannten «Zigerschlitz». Am 10. und 11. Juli war ich also in **Glarus** beim Bahnhof. Herr Kamm hatte diesen Einsatz vermittelt. Dazu bin ich Ihnen allerdings eine Erklärung schuldig: Herr Kamm besass einmal einen Zwillingbruder, den VBZ-Bus Nr. 324, den er und weitere Kollegen sehr originalgetreu, restauriert hatten. Da alte Liebe bekanntlich nicht rostet, lud er mich zu sich in seine engere Heimat ein. Eingeladen war aber auch der DVZO, der Dampfahnten zwischen Linthal und Ziegelbrücke durchführt. Hier machte ich auch Bekanntschaft mit einer ehemaligen Zugbegleiterin des legendären Orient-Express, die mir mit bewegter Stimme von den schönen alten Zeiten berichtete. Auch wenn es eine äusserst anstrengende Arbeit war, sie würde ohne zögern wieder «einsteigen». Ueli – nein, nicht der Knecht natürlich – sondern Ueli Bamert half uns als Lokalmatador und Vereinsmitglied sehr, auch die Glarnerinnen und Glarner für unser Projekt zu begeistern. So gab es neue Vereinsmitglieder, aber auch manchen Batzen in die Spendenkasse. Ernst, der immer zuverlässige, ehemalige PTT-Chauffeur, war für die Fahrt und den Einsatz verantwortlich, und ob lauter Pflichtbewusstsein hätte er beinahe seine Bienen in Chur vergessen.

Bahnhoffest **Gossau**, sagt Ihnen das etwas? Nein, mir zuerst auch nicht, aber als ich dort eintraf, kam ich doch nicht aus dem Staunen heraus. Da waren jede Menge Verkaufsstände, das Riesenrad, eine grosse Rutschbahn, Bühnen und Bierzelte sowie alte und neue Lokomotiven der SBB und der BT. Da kam ich mir fast verloren vor. Überraschenderweise fanden sich dann aber doch recht viele Besucher bei mir ein, u. a. auch Bruno der Ungenanntseinwollende (?), der begeistert von der Furka-Bergstrecke, aber auch von der Rückschaffung der Lokomotiven aus Vietnam berichtete. Er geriet so in Eifer, dass er den Termin zur Heimkehr verpasste und auf den späteren Goodwill seiner Frau angewiesen war, die ihn allerdings scheinbar gut kannte. Herzlichen Dank, Bruno, aber auch ein Dankeschön an Fritz, der uns das alles vermittelt hatte, und an Fredy und Erika, die zur tatkräftigen Unterstützung der Busbetreuung erschienen waren.

An dieser Stelle möchte ich auch allen übrigen, hier nicht namentlich genannten Helferinnen und Helfer, die jeweils kräftig zu meinem Erfolg beitragen, recht herzlich danken.

Balsthal scheint noch immer ein Mekka für Dampfahnten zu sein. Herr Rickenbacher, der rührige Direktor der OeBB, hatte uns am 4. und 5. September wieder zum traditionellen Dampflokfest eingeladen. Und alle kamen wieder:

– *die Stars*; d. h. die Dampflok der OeBB, die Mallet-Lokomotive, der Dampfahnten der Uerikon-Bauma-Bahn, aber auch die Colani-Lok der VHB, die Krokodillok der Seetalbahn, der Salon train spécial usw.

Eine gewaltige Versammlung alter und neuer Loks sowie weiterer Bahnraritäten.

– *die Besucher*, ausgerüstet mit Videokamera, Fotoapparat usw., aber auch mit vollem Portemonnaie, so dass die Verkaufs- und Spendenkasse diesmal nicht zu kurz kamen.

Der MAG in **Aarau** vermag immer wieder die halbe Stadt auf die Beine zu bringen. Und da im Bus die beiden

«Stadtgrössen» Dive und Benno waren, herrschte auch bei mir recht grosser Andrang.

Mit lüpfiger Ländlermusik begrüsst Hans mit dem Schwyzerörgeli, als «Aarauer Tastenhüpfer», Rugi mit der Klarinette, «Mach s'A-Loch uf, mach s'B-Loch zue», Benni mit der Bassgeige, «Heb si am Hals und chratz si am Buch», die vielen Besucher.

Als Dank für den unermüdbaren und unentgeltlichen Einsatz der drei Musiker wurde für 1994 ein «Überfall» auf die Furka, samt Instrumenten und Frauen, geplant. Vom 30. September bis am 3. Oktober war ich dann noch in Bern an der Ausstellung Modellbau und Hobby. Wiederum vorbildlich war von den Bolligern alles geplant und organisiert. Auch genügend «Furkazahnstangen» fehlten nicht. Die Durchführung und Busbetreuung lag ganz in den Händen der Berner, die wie gewohnt ganze Arbeit geleistet hatten. Ich war zufrieden und schmiedete anschliessend zur Erinnerung folgenden Vers:

Bern, du edler Schweizerstern,  
ich komme jedesmal so gern,  
und weil ich mich so freue,  
bitte, halte mir die Treue.

Nun ist bald wieder eine weitere Saison abgeschlossen, und ich beginne mit einem kurzen Winterschlaf, bei dem ich Gelegenheit habe, über alle vergangenen Begebenheiten nochmals nachzudenken.

Allen meinen Leserinnen und Lesern danke ich für ihre Aufmerksamkeit und wünsche viil Gfreuts

Ihr «info-bus»

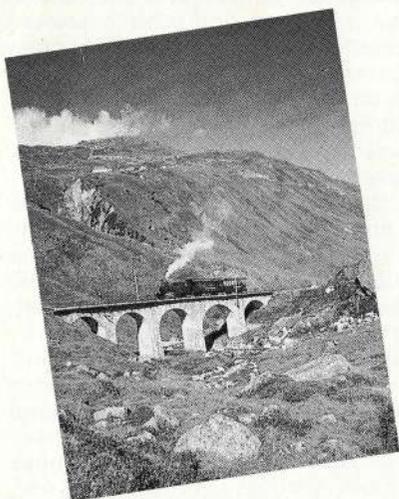
## Weihnachtsaktion 1993



Das ideale Geschenk, im Kombi billiger als einzeln gekauft!  
Verpackt in Geschenk-Set. (Broschüren solange Vorrat)



- Rückfahrkarten Realp-Furka-Realp à Fr. 32.-/Person
- 1 Rückfahrkarte Realp-Furka-Realp und die farbig illustrierte Broschüre «Die Furka-Bergstrecke», zusammen Fr. 50.-
- 2 Rückfahrkarten und eine Broschüre: zusammen Fr. 80.-



NEU: Poster DFB «Steinstafel», Format A2, Fr. 15.- plus Versandkosten



Schriftliche oder telefonische Bestellungen an das Sekretariat DFB/VFB,  
Postfach 3468, 4002 Basel, Telefon 061 411 91 91.

## Aus dem «Impuls»

(Hauszeitung der Alcatel STR)

### Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)

#### Und sie dampft wieder!

Froneinsatz hat seinen Preis. Ein freier Samstag sowie Blasen und Schwielen an den Händen müssen da schon drin liegen. Alcatel STR-Mitarbeiter helfen freiwillig die einstige Furka-Bergstrecke wieder herzustellen.

#### Alfred Goetz

Am 19. Juni meldeten sich 20 unerschrockene Eisenbahn-Nostalgiker der Alcatel STR punkt 8 Uhr in Realp zum Froneinsatz bei der DFB. Emil Halter war es gelungen, ein Datum auszuwählen, das allen passte und an dem selbst Petrus sein Postkartenwetter beitragen konnte. Dem Verantwortlichen bei der DFB war Alcatel STR kein Fremdwort, einerseits wegen unserem guten Einsatz im letzten Jahr und andererseits wegen seinem Hauptberuf bei der SBB.

Es geht los. Nach einem kräftigen Frühstück (die Kraft wurde später ausgiebig weiterverwendet) dislozierten wir mit einer Draisine nach Tiefenbach, der ersten Station nach Realp in Richtung Furka. Hier galt es, ein Rohr über eine Länge von 250 Metern parallel zum Bahntrasse ca. 30 cm tief zu verlegen! Mit viel Schweiß und fröhlichen Sprüchen wurden auch die letzten Steinbrocken davon überzeugt, dass gegen die «Alcatel-Power» kein Kraut gewachsen ist. Diese Power hat allerdings auch Spuren hinterlassen (nicht nur am Stein!). Denn die meisten der aus allen Sparten der Alcatel STR stammenden Teilnehmer sind doch eher Schreibtischtäter als Pickelschwinger, und so grüssten schon bald die ersten «Blasen» an den Händen. Wie lange 250 Meter sind, weiss man

erst, wenn man sich da durchgeschaufelt hat.

Stotter und Schotter. Nach dem reichlichen Freiluft-Mittagessen wurden einige zum Schottern abkommandiert. Auf der Strecke, kurz vor dem Furkatunnel, musste der neue Schotter gleichmässig verteilt werden. Leider hatte der Lokführer schottern mit stottern verwechselt, so dass sicher immer wieder Steinberge über Schienen und Zahnstange häuften. Wenn man sich einige Stunden als Gramper mit dem Schotter beschäftigt hat, genügt einem eine solche «Schnupperlehre» für alle Zeiten; das ist Hardware in Reinkultur! Aber auch diese Aufgabe wurde bewältigt, und so konnte die 80jährige ehrwürdige DFB-Dampflokomotive Nr. 1, eine HG 3/4, die aus Vietnam zurückgeholt und in Meiningen (ex-DDR) revidiert wurde, an diesem Samstag zum ersten Mal nach 50 Jahren wieder auf die Furka fahren.

Verdiente Nostalgie. Die rund 40 Minuten dauernde Dampffahrt von der Station Furka nach Realp durch Wiesen und Alpenrosen, Enzian usw., durch rauchgeschwängerte Tunnels, vorbei an hohen Schneemauern, das war ein Erlebnis besonderer Art für alle Beteiligten.

Bis die Bahn wieder von Realp nach Oberwald verkehren kann, sind allerdings noch viele Frondienststunden und «Blasen» nötig. Aber die Teilnehmer waren sich einig, die Alcatel STR kommt wieder!

N.B. Wer den Reiz einer speziellen Dampffahrt in dieser einmaligen Umgebung ohne Blasen und Schweisstropfen erleben will, dem sei ein Blick ins Kursbuch unter «615 Realp-Furka» empfohlen.

# 1 9 9 4



## Kalender des Vereins Furka-Bergstrecke

Format: 40x50 cm

Verkaufspreis Fr. 23.-

zu beziehen bei:

Materialzentrale VFB  
Zürcherstrasse 209  
CH-8500 Frauenfeld



## Sektionsmitteilungen



Sektion Innerschweiz  
Postfach 4922  
6002 Luzern

Als kleinen Ansporn für die diesjährigen Arbeitstage der Sektion hatte der Vorstand beschlossen, unter den Teilnehmern dreimal zwei Gratisfahrten zur Furka auszulosen. Nach Abschluss der Saison ist dies nun geschehen. Die Arbeitstage waren zwar besser besucht als auch schon, jedoch zeigt die Gewinnerliste deutlich, dass die Helfer vor allem aus einem kleinen Dorf im Luzerner Seetal stammten.

Die Billette wurden gewonnen durch:  
Herrn Jakob Hartmann, Sulz  
Herrn Urs Lustenberger, Sulz  
Herrn Hans Trösch, Sulz

Herzliche Gratulation den Gewinnern und vielen Dank für die Mitarbeit! Gerne würde der Vorstand im nächsten Jahr noch etwas mehr Helferinnen und Helfer begrüßen, die Streuung würde dann vielleicht auch grösser!

Selbstverständlich wird in unserer Sektion oftmals im stillen auch noch an anderen Orten und von anderen Leuten viel Arbeit geleistet. Beispielsweise wurde in diesem Sommer kurzfristig die Bewirtung unserer Fahrgäste im «Restaurant Furka» (vorläufige Endstation am Tunneleingang), im Barwagen und am Grillwagen in Realp übernommen. In wahren Notaktionen wurde oftmals versucht, dem Ansturm der Gäste gerecht zu werden. – Ein Besuch des hübschen Restaurants auf 2160 m ü. M. sei übrigens wärmstens empfohlen. Für die Saison 1994 werden wieder viele freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gebraucht werden. Ein Aufruf wird zu gegebener Zeit erfolgen.

Claude Cornaz



Sektion Ostschweiz  
Zürcherstrasse 209  
8500 Frauenfeld

### Bausamstag, 8. Mai 1993

Leider konnten wir zu unserem Bausamstag nur mit einer reduzierten, fünfköpfigen Mannschaft antreten. Dennoch erwies sich unser Einsatz als sehr nützlich. Zwei Mann halfen beim Aufräumen im Depot Realp, drei beim Schneeschaukeln im und um den Alt-Senntumstafel-Tunnel 3 (oberes Tor wurde durch eine Lawine eingedrückt). Die Güterwagen wurden aus ihrem Winterschlaf befreit und mit dem Diesel zu Tale gebracht. Die Fräsarbeiten langten hinter Tunnel 3 an.

### Bauwoche vom 13. bis 19. Juni 1993

Nach unserer Ankunft am Sonntagabend wurden wir um 18 Uhr von Walter Willi über die in unserer Bauwoche 24 zu erledigenden Arbeiten orientiert. Fünf Arbeitsgruppen wurden eingeteilt:

- Gruppe A: Hochbau mit Ausbauarbeiten in Tiefenbach
- Gruppe B: Gleisarbeiten, Weichenbau
- Gruppe C: Materialbereitstellung in Andermatt (Knochenarbeit)
- Gruppe K: Küche
- Gruppe S: Stützpunkt

Unsere elfköpfige Baugruppe wurde mit den Ausbauarbeiten in Tiefenbach beauftragt. Gleich anschliessend an die Orientierung ging es mit der Draisine zur Baustelle Tiefenbach, wo die anschliessenden Arbeiten vor Ort besichtigt wurden.

Montags nahmen wir, aufgeteilt in vier Gruppen (Wasserversorgung, WC-Anlage/Klärgrube, Stationsgebäude und diverse Aufgaben) bei nebligem, reg-

nerischen Wetter unsere Arbeit in Tiefenbach auf. Der Grundablass der neuen Fassung für die Speiseleitung zum Reservoir wurde erstellt, der Schlamm aus dem Reservoir ausgeräumt, der Weidrost oberhalb der Steinstaffelbrücke ausgeschalt, Gräben für die Sickerleitung vor der WC-Anlage erstellt und die Schwellen-Palisadenwand vor der WC-Anlage hinterfüllt. Ferner montierten wir die Tafel der Zahnstangenein-/ausfahrt, aus der Granitfassade des Aufnahmegebäudes Tiefenbach wurde ein Platz fürs Streckentelefon ausgespitzt, der Abrieb im Dienstraum erstellt, der Plattenbelag im Stationsgebäude ergänzt und ausgefugt und die Elektroröhre für die WC-Zuleitung eingelegt.

Am Dienstag wurde bei etwas freundlicherem Wetter, aber auch teils im Regen, weiter an den Wasserversorgungsleitungen gebaut, die Sickeranlagen vor den WC-Anlagen eingebracht und zugedeckt, die gesamte Station Tiefenbach von Altholz aufgeräumt und der Deckenabrieb im Vorraum des Stationsgebäudes erstellt. Das gesamte Holzlager wurde aufgeräumt und geordnet auf einen Flachwagen verladen. Von zarter Frauenhand wurden zwischen Gleis 1 und 2 Vorbereitungsarbeiten für das Einbringen von Flickschotter ausgeführt. Auch Zahnstangeneinfahrten und Bremsschuhe haben so ihre Tücken.

Am Mittwoch bescherte uns das Wetter einen «sonnenbrandschönen» Tag. So bauten wir weiter an der Wasserversorgungsleitung samt Fassung, und am Nachmittag stand Schneeräumen vor der Station Furka auf dem Programm, damit der für den Donnerstag angesagte «hohe Besuch» das dortige Stationsgebäude besichtigen konnte.

Leider durchzog am Donnerstag nicht nur Regen, sondern auch Nebel das hintere Furkareusstal. Doch dies hielt uns nicht von unserem Arbeitswillen ab. Mörtelmischen auf der Station und pflasterkübelweise den Berg hinauftragen war nun unsere Aufgabe. Um 10 Uhr traf der «hohe Besuch» ein, näm-

lich unser Betriebsleiter, ein kantonaler Wirtschaftsinspektor und der Finanzchef der AG. Erika servierte unserem Besuch den üblichen «Znüni-Kaffee». Ferner wurden die Wandbriebe im Vorraum des Stationsgebäudes erstellt und die Palisadenwand samt den Stufen vor den WC-Anlagen angebracht.

Ein stahlblauer Himmel belohnte uns am Freitag schon frühmorgens für die vorangegangenen schlechten Tage. Die Treppe und der Vorplatz bei den WC-Anlagen konnten freigelegt und verschiedene Verbindungsleitungen eingegraben werden. Höhepunkt war die Fertigstellung der Wasserfassung. Sie brachte am Nachmittag 70 min/l (4,2 m<sup>3</sup>/Std.) Wasser und wurde vor dem Mittagessen mit einem Apéro gefeiert. Am Nachmittag wurden diverse Durchbrüche ein- und angemauert und eine Trockensteinmauer bei der Kläranlage gebaut. Endlich traf auch der Kleinbagger ein, der uns die «Knochenarbeit» erleichtern sollte. Aber oh Schreck, nach einer halben Stunde platzte ein Hydraulikschlauch, der gleichentags nicht mehr ausgetauscht werden konnte. So benützten wir die restliche Zeit, um die gesamte Station «staubsaugerrein» herzurichten.

Am Samstag war postkartenwürdiges Wetter. Nach einem kräftigen Morgenessen fuhren Ivo und Markus nochmals hoch, um den Grundablass bei der Fassung so zu vervollständigen, dass man von einer Qualitätsarbeit sprechen kann. Um 10 Uhr kamen wir noch in den Genuss, wie die DFB Nr. 1 mit einem Schotterwagen zur Station Furka hinaufdampfte. Um 11.30 Uhr traten wir die Rückreise an. Nach einem Mittagshalt bei der Tellsplatte statteten wir der Goldauer Werkstatt einen Besuch ab, wo der neue Schotterwagen, die HG 4/4 und die gesamte Werkstatt inspiziert wurden.

Vielen herzlichen Dank der Küchenmannschaft in Realp, denn das Essen war Spitze.

Meiner ganzen Arbeitsgruppe spreche ich hier nochmals mein herzliches Dan-

keschön aus, gratuliere allen für ihre Leistung, den Willen und das Durchhaltevermögen, auch bei schlechtem Wetter zu arbeiten. Allen voran bedanke ich mich auch bei Erika, die manch männlichem Kollegen in Sachen Arbeitseinsatz und Wille etwas vormachen konnte.

BrunoENZler

## Bausamstag, 2. Oktober

Nach den verheerenden Unwettern von letzter Woche im Wallis wussten wir, dass auch auf der Urner Seite das Hochwasser an unserer DFB seine Spuren hinterlassen hatte. Unsere Anreise verlief sehr gut, und die Übernachtung im Camp in Realp stärkte unsere Nerven für den samstäglichen Arbeitseinsatz.

Wasser gleich Leben, ohne Wasser kein Leben, hatte unser Slogan zu unserer Bauwoche geheissen, wo wir unter anderem auch die Wasserfassung in Tiefenbach erstellten.

Dass Wasser auch noch anderes anstellen kann, sahen wir nach dem Erreichen unserer zwei Arbeitsstellen. Ausgewaschene Fugen bei einem Wasserdurchlass nach der Wilerbrücke, die neu zu verfugen waren, und Plazieren von Felsstücken bei Pfeiler 2 der Steinstaffelbrücke, damit dieser nicht noch ganz aus- und unterspült wird.

Petrus meinte es an diesem Samstag nicht gut mit uns Arbeitswilligen. Regen am Morgen mit einer Schneefallgrenze von etwa 2000 Metern.

Drei Mann wurden zum Ausfugen bestimmt, die anderen drei Mann unserer Sektion mit vier deutschen Freunden

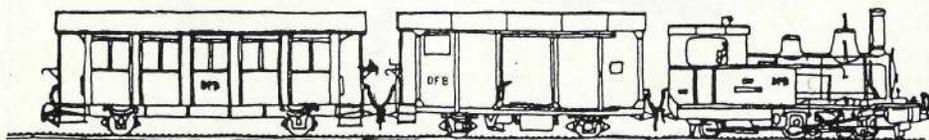
und Walter Willi fuhren hoch bis zur Steinstaffelbrücke. Mit Habeggern, Gurten und Seilen bewaffnet, wurde die Baustelle eingerichtet. Nun galt es, die tonnenschweren Felsbrocken aus dem Bachbett vor den Pfeiler zu ziehen. Regen am Morgen, der im Laufe des Vormittages in Schneefall überging, bescherte uns bis zum Abend eine Schneedecke von guten 25 cm. Nichtsdestotrotz arbeiteten wir auf den beiden Baustellen ohne Unterbruch und Pausen, abgesehen vom Mittagessen, das wir in der Kantine in Realp einnahmen und wo wir uns aufwärmen konnten.

Nachmittags wurde ein Mann abkommandiert, um die Wasserfassungen in Tiefenbach von Sand und Geschiebe zu befreien. Ausfugen und Steine plazieren im dichten Schneefall war unsere nachmittägliche Arbeit. Die Knochenarbeit des Steineverschiebens wurde am Nachmittag mit dem Einsatz der Diesellokomotive vereinfacht. Mit einer Umlenkrolle und verlängertem Seil wurden die grösseren Felsstücke aus dem Bachbett vor den unterspülten Pfeiler gezogen und richtig plaziert.

Werner, Ivo und Markus konnten mit dem Ausfugen nicht rechtzeitig aufhören und «mussten» noch Überzeit machen.

Allen voran möchte ich Walter Willi für seinen vorbildlichen Einsatz recht herzlich gratulieren, ist es doch nicht selbstverständlich, trotz Kleiderwechsel über den Mittag am Nachmittag kurz nach Arbeitsbeginn wieder im Wasser auszuruhen und beide Stiefel voll Wasser zu haben und so bis Arbeitsschluss durchzuarbeiten.

BrunoENZler





CH-3999 Oberwald

Leitung:  
Eugen und Maria Gfeller

Tel. 028173 24 81

Fax 028173 22 45

VFB-Mitglieder im  
Hotel 10% Rabatt auf  
Hochsaisonpreisen

### Unser Alpenhof-Angebot



- |                                  |                    |                  |
|----------------------------------|--------------------|------------------|
| • Rotisserie                     | • Fitness          | • Aufenthalt     |
| • Bar                            | • Sauna            | • Sonnenterrasse |
| • Speisesaal                     | • Solarium         | • Hauseigene     |
| • Mehrzweckraum<br>(Konferenzen) | • Kinderspielplatz | Tiefgarage       |



Fr. 24.-

Bei der Materialstelle  
erhältlich



## Neues auf dem Büchermarkt:

### Eisenbahn-Jahrbuch

bhs. Das erstmals in diesem Frühjahr erschienene Eisenbahn-Jahrbuch 1992 der Schweiz fasst auf rund 100 Seiten alle bemerkenswerten Ereignisse des Schienenverkehrs im Berichtsjahr 1992 zusammen. Verschiedene Reportagen zu schweizerischen Eisenbahnthemen sorgen für einen lockeren Einstieg. Neues Rollmaterial, interessante Umbauten, Jubiläen, aber auch Bahnkarambolagen, Streckenstilllegungen, Berichte und Hintergründe aus Verwaltung und Betrieb sowie das politische Geschehen rund um den Schienenstrang hält die Chronik im Jahresrückblick fest. Natürlich fehlt der Bericht über die Eröffnung der Furka-Bergstrecke (Seite 64) nicht! Neben den Meldungen und Kommentaren aus aller Welt der Grossattraktion wird auch an die meisten Modellbahnneuheiten und Veranstaltungen erinnert – ein Rückblick, der die Literatursammlung jedes Bahnliebhabers bereichert. Das Eisenbahn-Jahrbuch soll künftig regelmässig jeweils im Frühjahr druckfrisch über das vergangene Jahr berichten.

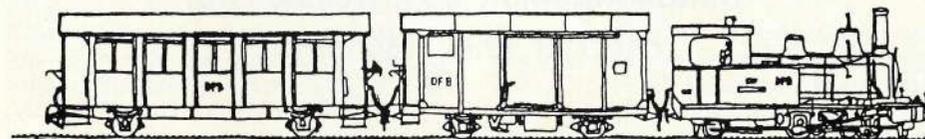
Der Verfasser Roland Gohl ist 1957 in Arlesheim bei Basel geboren und lebt im Berner Oberland. Der Verlagskaufmann arbeitet seit vielen Jahren als Herausgeber und Autor von Fotobänden und Sachbüchern; zum Thema

Eisenbahn sind von ihm bereits acht Bildbände über verschiedene Bahnlinien in der ganzen Welt erschienen. Er ist auch seit vielen Jahren aktiver und begeisterter Modellbahner.

Das Eisenbahn-Jahrbuch hat er verfasst, nachdem ihn mancher Eisenbahnfreund auf die bestehende Marktlücke aufmerksam gemacht hatte. Dass es im Eisenbahnland Schweiz kein solches Werk gab, mochte manchem ausländischen Fan nicht ganz einleuchten. Die Absicht war, diese Lücke nun zu schliessen, in komprimierter Form einen möglichst umfassenden Überblick über die Betriebsbereiche der Schweizer Bahnen zu vermitteln. Statistische Daten wird man in diesem Jahrbuch nicht finden; dafür laden attraktive Reportagen mit vielen Bildern zum Lesen und Nachschlagen ein. Das Buch dokumentiert, damit auch nichts vergessen wird, in komprimierter Form das Geschehen rund um die Schweizer Bahnen und stellt somit auch ein Stück Zeitgeschichte dar.

Erschienen bei Edition Lan AG, Zug; erhältlich bei der Materialzentrale des VFB, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld.

Broschiert mit vierfarbigem Schutzumschlag. 95 Abbildungen, davon 31 bunt, 2 Skizzen. Preis Fr. 44.80





Als Weihnachtsgeschenk –  
eine Vereinsuhr des VFB!  
goldplaqué mit Lederband,  
Swiss Made, Quartz,  
12 Monate Fabrik-Garantie

**Für Fr. 49.– + Versandkosten**  
Lieferbar durch die  
Materialzentrale VFB  
Zürcherstrasse 209  
CH-8500 Frauenfeld

**Die Generalversammlung VFB 1994**  
findet am 19. März 1994 statt.  
Die Einladung und die Traktanden-  
liste entnehmen Sie bitte dem  
Mitteilungsblatt 1/94, welches im  
Februar 1994 erscheint.

## Hochwasserschäden am 24. 9. 1993

Auch wir sind von der Hochwasser-  
katastrophe in den Zentralalpen mit  
Schwerpunkt Brig/VS betroffen wor-  
den.

Schon das Zugpersonal und die Passa-  
giere unseres Zuges, der am Freitag,  
den 24. 9. 93, um 16.25 Uhr von Furka  
kommend in Realp eintraf, berichteten  
von der stark ansteigenden Furkareuss.  
Verschiedene sofort eingeleitete Mass-  
nahmen dienten dazu, Rollmaterial  
und verschiedene Geräte aus einer  
möglichen Gefahrenzone abzutrans-  
portieren.

Inzwischen hat Walter Willi einen präzi-  
sen Schadensbericht erstellt. Demzu-  
folge sind an elf verschiedenen Stellen  
zwischen Realp und Furka Hochwasser-  
schäden mit einer geschätzten Gesamt-  
schadenssumme von Sfr. 600 000.– ent-  
standen. Durch den zusätzlichen Ein-  
satz einer Gleisbaumannschaft der  
Firma Vanoli, der anwesenden Fron-  
arbeiter und eines Baggers mit Gleis-  
fahreinrichtung konnten in der letzten  
Woche alle kurzfristig notwendigen  
Arbeiten ausgeführt werden, damit am  
2. und 3. 10. 93 ein eingeschränkter  
Zugbetrieb möglich wurde.

Ich will nachfolgend versuchen, die  
Schäden mit gewisser Bedeutung kurz  
darzustellen:

### 1. Bahnhof Realp, Gleis 6 (bekannt durch Schotterverladung)

Hier verursachten die Wassermassen  
Geländeabtragungen mit der Folge,  
dass dieses Gleis auf fünf Metern,  
mangels Uferbefestigung, unterspült  
wurde, also derzeit «in der Luft hängt»  
(siehe Foto). Das Gelände muss mit  
Uferschutz wieder aufgeschüttet wer-  
den. Ferner ist ein Neubau der beschä-  
digten Strassenentwässerung und die  
Wiederherstellung des Gleiskörpers  
notwendig.

### 2. Wilerbrücke

Durch Absenken des Flussbettes um  
etwa 1,5 Meter sind die Fundamente  
der Brückenpfeiler teilweise freigelegt  
worden. Durch Vorbetonieren und  
Blocksteine als Uferbefestigung wird  
Abhilfe geschaffen.

### 3. Felspartie bei km 52.280

Diese liegt oberhalb der Wilerbrücke  
zwischen den beiden hohen Stützmau-  
ern und ragt in die Furkareuss. Durch  
die enormen Wassermassen ist in die-  
sem Bereich das Flussbett jetzt zwei bis  
drei Meter tiefer als bisher. Dadurch ist  
diese mächtige Felspartie in Bewe-  
gung geraten und könnte abbrechen.  
Als Sofortmassnahme wurde das Gleis  
auf etwa 60 m Länge um rund einen  
Meter bergwärts verschoben. Mittels  
Messpunkten wird die weitere Bewe-  
gung der Felspartie kontrolliert. Es  
wird wohl unumgänglich sein, eine  
neue hohe Stützmauer zwischen den  
beiden vorhandenen zu bauen und  
dann miteinander zu verbinden. Das ist  
finanziell der grösste Schadenposten.

### 4. Wasserdurchlässe bei Tunnel III

Durch zwei grosse Murgänge am Berg  
haben Schlamm- und Wassermassen  
zwei Wasserdurchlässe verstopft, so  
dass Geröll auf etwa 200 Meter das  
Gleis unpassierbar machte. Trassee  
und Durchlässe wurden inzwischen  
geräumt und der Gleiskörper neu ge-  
schottert.

### 5. Hangrutsch unterhalb Steinstafelbrücke

Gemeint ist damit der Abschnitt, wo  
wir mit Hilfe von Steinkörben das Tras-  
see verbreitert haben. Hier entstand  
durch einen Hangrutsch auf rund 30  
Meter eine Gleisabsenkung, die durch

Einbringen von Schotter behoben werden konnte.

#### 6. Steinstaffelbrücke

In diesem Bereich haben die Wassermassen eine Änderung des Flusslaufs bewirkt, mit der Folge, dass baldmöglichst zusätzliche Pfeilersicherungen mittels vorbetonierter Leitwerke geschaffen werden müssen.

#### 7. Hang nahe Sidelenstaffelbrücke

Hier kam es durch die Wassermassen zu einem Murgang mit der Folge, dass sich auf etwa 300 Meter Geröll und Schlamm auf dem Gleis ablagerten. Der Abschnitt ist zwar wieder befahrbar, jedoch sind Gleis- bzw. Schotterreinigung, eine Hangsicherung und zusätzliche Wasserdurchlässe erforderlich.

W. Schmidt

## Dommmages causés par les pluies diluviennes du 24. 9. 1993

Nous aussi, nous avons été touchés par les intempéries qui se sont abattues sur les Alpes centrales, avec Brigue (Valais) comme épiceentre.

A peine débarqués, le personnel et les voyageurs du train descendant de la Furka vendredi, 23.9.93, à 16.25 h, annoncèrent que la Reuss de la Furka roulait des eaux furieuses rapidement grossissantes. Immédiatement, ont prit des mesures qui avaient pour but de transférer le matériel roulant et d'autres choses à des endroits pouvant paraître moins menacés.

A la suite de ce jour mémorable, Walter Willi a dressé un inventaire précis des dégâts qui nous ont frappés. Entre Realp et la Furka, il a recensé onze endroits endommagés et il évalue que les réparations nécessaires coûteront quelque 600 000 francs. Durant la semaine suivante, les rétablissements les plus urgents ont pu être effectués, grâce au prolongement de la présence d'une équipe d'ouvriers de la voie de la maison Vanoli, de la présence des volontaires et de la disponibilité d'une pelle mécanique pouvant aussi se déplacer sur rails. Le trafic put ainsi reprendre sans restriction dès le 2 et le 3. 10. 93. Nous allons essayer de décrire ci-après les dommages les plus importants.

#### 1. Gare de Realp, voie 6 (servant à la manutention de gravier)

Ici, les eaux ont mordu sur le talus, de sorte que sur une distance de 5 m, la voie est «en l'air» (voir photo). Le creux doit être comblé et le talus refait, avec son empierrement. Sont également à refaire, la canalisation pour l'écoulement des eaux de pluie et le rétablissement des rails.

#### 2. Pont de Wiler

Les fondations des piliers du pont ont été partiellement mises à nu. On les a enrobées d'une couche de béton supplémentaire et le talus a été garni de blocs de rocher.

#### 3. Epi rocheux au kilomètre 52,280

Ce rocher se trouve en amont du pont de Wiler, entre les deux grands murs de soutènement et fait saillie dans la Reuss. A cet endroit, le lit de la rivière est maintenant de deux à trois mètres plus bas et l'immense bloc de rocher s'est trouvé ébranlé; il pourrait basculer. Comme mesure d'urgence, la voie a été ripée de 1 m côté montagne sur une longueur d'environ 60 m et des points de repère ont été placés pour



contrôler la tenue du rocher. Il faudra probablement aussi dresser un nouveau grand mur de soutènement entre les deux murs déjà existants, afin de les joindre. Financièrement parlant, c'est là le dégât le plus conséquent.

#### 4. Passages pour l'eau près du tunnel III

Deux glissements de terrain que se sont produits plus haut, ont obstrué les passages ménagés sous le tracé pour l'écoulement des eaux, de sorte que les gravats se sont accumulés et ont recouvert voie sur une trentaine de mètres. Entre temps, le tracé a été déblayé et le ballast de la voie renouvelé.

#### 5. Glissement de terrain en deçà du pont de Steinstaffel

Il s'agit là de l'endroit où nous avons élargi le tracé au moyen de filets de

treillis remplis de cailloux. Le terrain ayant glissé en-dessous, la voie s'est affaissée sur une trentaine de mètres. Le creux a été comblé au moyen d'un apport de ballast.

#### 6. Pont de Steinstaffel

A cet endroit, le torrent s'est creusé un nouveau chemin. Il faudra, le plus rapidement possible, garnir la base des piliers du pont de gardes supplémentaires. Cela se fera au moyen de blocs de guidage en béton préformé.

#### 7. Pente près du pont de Sidelenstaffel

Ici, la pluie torrentielle a provoqué un glissement de terrain qui a enseveli la voie sur environ 300 m. On peut de nouveau y passer actuellement, mais il faudra nettoyer le ballast, faire des ancrages dans la pente et construire des passages d'évacuation pour l'eau.

W. Schmidt

## Vietnam-Lok-Ingenieure?

Wiederholt haben Studenten im Rahmen ihrer Ausbildung bei uns praktische Arbeiten durchgeführt oder Anregungen für Prüfungsarbeiten erhalten. So zum Beispiel:

- Bauingenieur-Studenten als Praktikanten
- mehrfache Vermessungsarbeiten im Rahmen eines Hochschulseminars
- technische Diplomarbeiten
- Seminararbeiten bei der Tourismusschule Siders

Eine weitere Aufgabe für Studenten fiel bei der Wiederaufarbeitung unserer ehemaligen Vietnam-Loks DFB 1 und DFB 2 an. Der gemeinsamen Ingenieurarbeit der Studenten Ralf Schenk, Sangerhausen und Steffen Braungart, Meiningen, lagen zwei Ziele zugrunde:

1. Die zeichnerische Erfassung des kompletten Zylinderblocks für den Fall einer notwendigen Neuanfertigung in Guss- oder Schweissausführung.
2. Die Ermittlung der Betriebsgrenzmasse der Zylinderwandung für das mögliche Einziehen von Zylinderlaufbuchsen.

Aus den von den Studenten im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Meiningen durchgeführten Untersuchungen geht hervor, dass zukünftigen Instandsetzungsstufen, die sich durch Leistungsrückgang bemerkbar machen, ein Nacharbeiten auf dem Bohrwerk mit anschließendem Ausbuchen mehrmals möglich wird. Ausgenommen davon bleibt der Havariefall bzw. das Auftreten von Anlieferungsrisse. Im letzteren Fall bietet sich die Möglichkeit der externen Neufertigung nach den vorliegenden Zeichnungen, wobei die kostengünstigere Schweisskonstruktion den Vorzug verdient. Für die Schweissausführung wird eine erneute konstruktive Bearbeitung erforderlich, die auf der Grundlage der vorliegenden

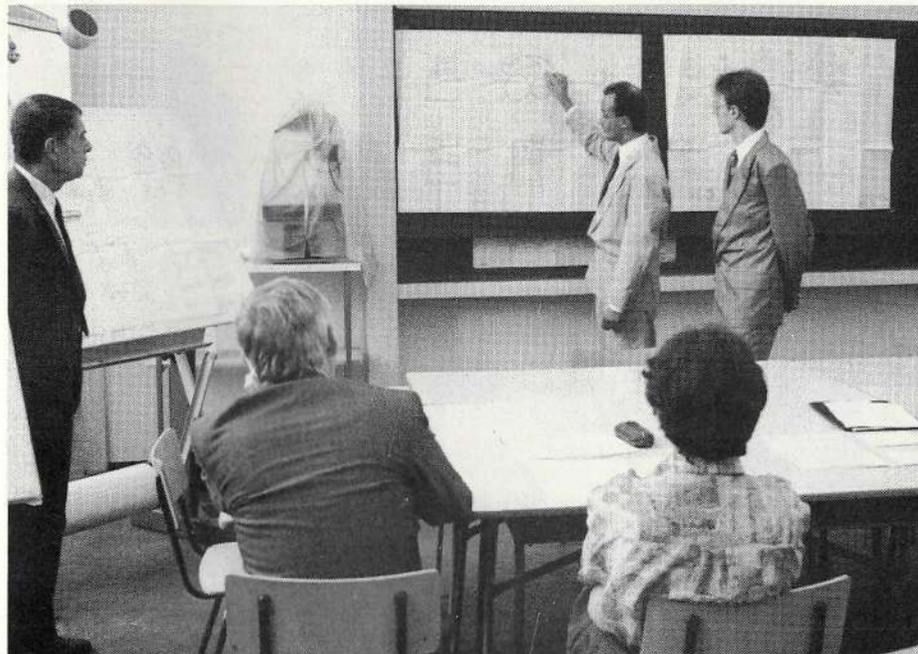
Gusskonstruktionszeichnung jedoch mit vertretbarem Aufwand erfolgen kann. Der Prüfungsvorsitzende, Herr Dr.-Ing. Peter Zeller aus Dresden, fasst das Untersuchungsergebnis wie folgt zusammen:

In der Ingenieurarbeit der Herren Braungart und Schenk wurde der Nachweis erbracht, dass eine Neufertigung des Zylinderblocks der HG 3/4-Maschine in absehbarer Zeit nicht erforderlich wird.

Dies ist ein nützliches und beachtliches Ergebnis sowohl für uns als auch die beiden frischgebackenen Ingenieure, denen wir hierzu gratulieren.

Herr Dr.-Ing. Peter Zeller hat uns, auch die sogenannte «Stabilitätsberechnung» für Loks DFB 1 und DFB 2 zur Vorlage beim Bundesamt für Verkehr, Bern, ausgearbeitet. Es handelt sich dabei um die Berechnung des Bremsverhaltens unserer Loks nach bestimmten Kriterien. Diese Stabilitätsberechnung ist eine der erforderlichen Unterlagen für die Betriebsbewilligung. Unter der Regie von Herrn Dr.-Ing. Peter Zeller ist 1985 auch der Nachbau der ersten deutschen Dampflokomotive «Saxonia» – gebaut 1839 in Dresden von Prof. Andreas Schubert – entstanden.

Wolfgang Schmidt



### Exklusiv!

Es ist uns gelungen, für die VFB-Mitglieder auch bei einer Eisenbahnzeitschrift eine Vergünstigung anzubieten!

Es handelt sich um **LOKI**  **Die Modell Eisenbahn**  **Eisenbahn - Zeitschrift**

Das Angebot lautet exklusiv für Neuabonnenten: Fr. 98.– für die Dauer Januar 1994 bis März 1995, statt zum selben Preis nur bis Ende 1994. (Preis für Deutschland/Holland auf Anfrage)

Bitte Talon bis 20. Dezember 1993 zurück an:

Redaktion Furka, LOKI-Abo, A. Heinimann, Moryst. 15, 4125 Riehen

Mit weiteren Zeitschriften stehen wir in Verhandlung!

A. Heinimann

Ich möchte vom Angebot Gebrauch machen, LOKI von Januar 1994 bis März 1995 zum Preis von Fr. 98.– zu abonnieren. Ich bin Neuabonnent.

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

Adresse: \_\_\_\_\_

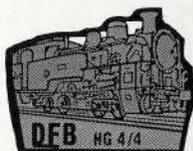
PLZ und Ort: \_\_\_\_\_ Land: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Bezahlung erfolgt gegen Rechnung.

Talon bis 20. Dezember 1993 an obige Adresse zurück

## Furka-Pins



Stück Fr. 8.-  
Set (5 Sujets) Fr. 30.-

Verkauf durch die Materialzentrale VFB  
Zürcherstrasse 209, 8500 Frauenfeld

## Der Verwaltungsrat

der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

und der Zentralvorstand

des Verein Furka-Bergstrecke

wünschen allen Aktionären und Mitgliedern

schöne Festtage und ein gutes neues Jahr.

## Bestellatalon für Verkaufsartikel

2/93

Anz.

### Bücher/Video

— «Back to Switzerland» Video VHS, 60'	Fr. 98.—
— «Ersetzt und ... vergessen Video VHS, 20'	Fr. 49.—R
— «s Furka-Bähni» Musikkassette	Fr. 20.—
— Schweizer Ferien	Fr. 8.—R
— Dia-Serie 1 «DFB-Züge» auf Bergstrecke	Fr. 12.—R
— Dia-Serie 2 «Loks in Vietnam»	Fr. 12.—R
— Dia-Serie 3 «Bauzüge DFB»	Fr. 12.—R
— VFB: Die Furka-Bergstrecke, 1991	Fr. 24.—
— Schorno: Furka Bergstrecke	Fr. 78.—
— Hitz/Weber: Erlebnis FO	Fr. 68.—

### Postkarten-Sets

— Nr. 10 Furka-Bergstrecke I	Fr. 10.—R
— Nr. 11 Furka-Oberalp	Fr. 10.—R
— Nr. 12 Glacier-Express	Fr. 10.—R
— Nr. 13 Dampfloks	Fr. 10.—R
— Nr. 15 Furka-Bergstrecke II	Fr. 10.—R

### Modellbaupläne

— 45-1016 Dampfschneeschleuder 1:45	Fr. 15.50
— 45-1111 Dampfloks HG 3/4	1:45 Fr. 11.50
— 45-1111D Details zu 45-1111	1:45 Fr. 11.50
— 45-1126 Wagen B 4273	1:45 Fr. 11.50

### Medaillen

Weisshorn (1), Vietnam (2), Steffenbach (3), Wilerbrücke (4)	
— Silber	je Fr. 50.—
— in Luxussetui S	je Fr. 60.—

### Diverses

— Kleber (Signet VFB)	Fr. 2.—
— Kugelschreiber	Fr. 1.—**
— Luxus-Kugelschreiber	Fr. 4.—**
— Faserschreiber-Set	Fr. 5.—
— Feuerzeug mit Schriftzug	Fr. 2.—
— Brustbeutel (für Ausweise usw.)	Fr. 15.—R
— Einkaufstasche	Fr. 6.—R
— Jutetasche	Fr. 5.—R
— Vereinsabzeichen zum Anstecken	Fr. 5.—R
— Kravatte mit eingesticktem Signet (dunkelrot, Streifen-Design)	Fr. 37.—R
— Kravatte uni, rot mit Signet silber	Fr. 37.—R
— T-Shirt weiss, marine, gelb, rot	
— Grössen S, M, L, XL, XXL	Fr. 20.—R
— Pullover m. Stehkrägen m. Signet weiss, rot, gelb, marine S, M, L, XL	Fr. 49.—
— mit Reissverschlusskragen weiss, rot, gelb, marine S, M, L, XL	Fr. 49.—
— Jogginghose passend 3 Taschen rot, marine S, M, L, XL	Fr. 49.—

Anz.

— Fader: Furka-Oberalp-Bahn	Fr. 68.—
— Elektro-Veteranen der SBB	Fr. 39.—
— BRB, 100 Jahre Briener-Rothorn	Fr. 40.—
— Geschichte des Landes um die Furka	Fr. 27.50
— Konz.-Gesuch «Furka-Bergstrecke»	Fr. 20.—R
— Beilage «Das Grosse Buch der FO»	Fr. 15.—R
— Zusammenstel.-Plan «BFD 1» HG 3/4	Fr. 25.—
— «Weisshorn» HG 2/3	Fr. 35.—
— Sammelmappe für Info	Fr. 15.—R
— Pin-Set à 5 Motive	Fr. 30.—R

— Leutwyler FO II	Fr. 12.—
— Leutwyler FO III	Fr. 12.—
— Leutwyler FO IV	Fr. 12.—
— Doppelkarten mit Kuvert	Fr. 2.50R

— 45-1127 Drehgestelle zu B 4273 1:45	Fr. 11.50
— 45-1111 Dampfloks HG 3/4	1:60 Fr. 11.50
— 60-1142 Wagen C4	1:60 Fr. 7.50

— Silber, vergoldet	je Fr. 80.—
— in Luxussetui G	je Fr. 90.—

— Vereinsabzeichen gestickt	Fr. 5.—
— Taschenmesser	Fr. 24.—R
— Zaofenzieher Notbremse	Fr. 10.—R
— Kellnermesser	Fr. 5.—
— Weisswein-Gläser 1 dl, im 6er-Pack	Fr. 17.—R
— Einzelglas	Fr. 3.—**
— Rotwein-Gläser 1,4 dl, im 6er-Pack	Fr. 40.—R
— Einzelglas	Fr. 7.—
— Fendant, Karton zu 12 Flaschen 7 dl	Fr. 140.—
— Döle, Karton zu 12 Flaschen 7 dl	Fr. 150.—

— Anzug mit Stehkrägenpulli	Fr. 80.—
— mit Reissverschlusskragenpulli	Fr. 90.—
— Sonnenhüte	Fr. 4.—R
— Regenschirm	Fr. 28.—R**
— Fahnen mit Vereinssignet	Fr. 125.—R
— Murmeltier, Plüsch	Fr. 29.—R
— Regenjacke, drei Grössen M, L, XL	Fr. 20.—R
— Furka-Herren-Armbanduhr, Gold-Plaqué schw. Band, Datum, Sekundenanzeiger	Fr. 49.—
— Wandteller zur Wiedereröffnung auf 900 Stk. limitierte Auflage	Fr. 50.—R

\*\* diese Artikel werden nicht versandt  
R im Info-Kiosk Gletsch und Realp und im Info-Bus  
Es kommt ein Versandkostenzuschlag für Porto und Verpackung in Anrechnung  
Weinlieferung nur in der Schweiz

10% Rabatt bei Vorlage des gültigen Mitgliederausweises  
Versand nur bei einem Warenwert von mind. Fr. 10.—

Bestellung von:

Datum: \_\_\_\_\_ Tel.-Nr.: \_\_\_\_\_

Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld