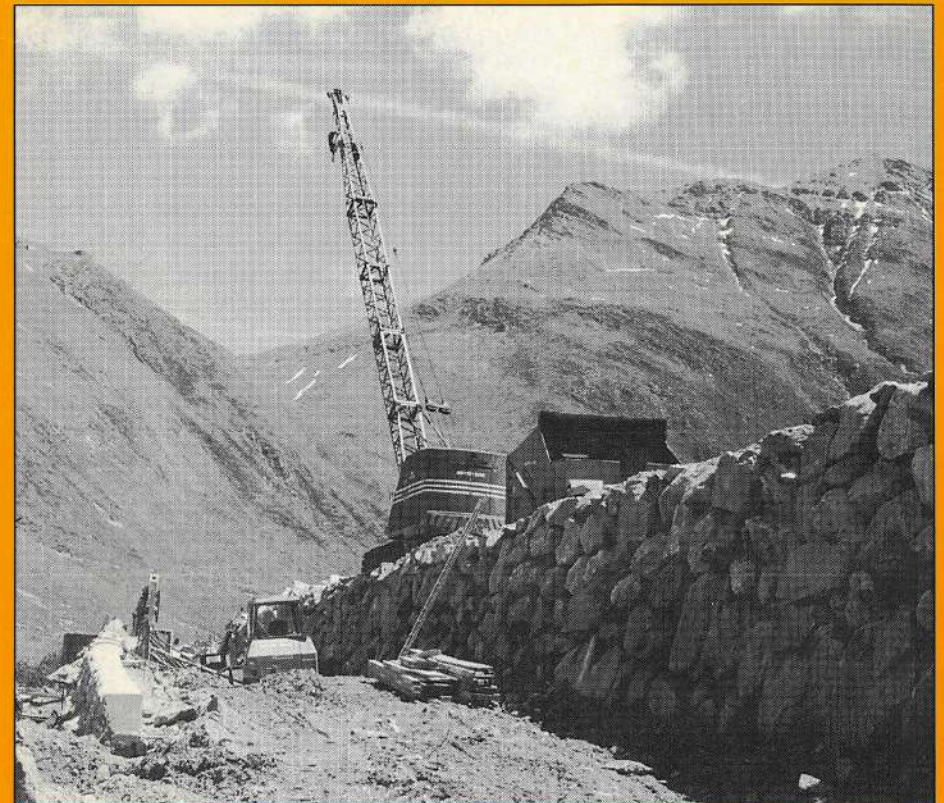




**Verein Furka-Bergstrecke**

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**



## Wichtige Adressen

Sekretariat VFB	Postfach 20	CH-3428 Wiler	065 / *45 11 24 Fax 065 / *45 11 24
Sekretariat DFB	Postfach 35	CH-3999 Oberwald	028 / 73 33 75 Fax 028 / 73 33 74
Realp DFB	Bahnhof / Depot	CH-6491 Realp	041 / 887 10 42
Gletsch DFB	Bahnhof / Station	CH-3999 Gletsch	028 / 73 22 33

## Adressliste Zentralvorstand (ab 1.4.96)

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax
Präsident	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler *ab 9.11.96 *ab 9.11.96	P 065 / *45 11 24 Fax 065 / *45 11 24 P 032 / 665 11 24 Fax 032 / 665 11 24
Vizepräsident	Grünig Peter	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42 G 031 / 338 29 64 Fax 031 / 338 39 99
Kassier	Carlyle Christopher GL / DFB	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen	P 056 / 427 00 46
Sekretär	Schläpfer René	Dammweg 11 E CH-3904 Naters **ab 2.11.96 **ab 2.11.96	P 028 / **24 39 60 Fax 028 / **24 39 80 P 027 / 924 39 60 Fax 027 / 924 39 80
Werbung	Abegg Alice	Krummfeld 11 CH-6423 Seewen	P 041 / 811 22 93 Fax 041 / 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 / 353 42 68 Fax 081 / 353 42 68
Info D / NL	Hoenig Isolde	Winfriedstrasse 14 D-80639 München	P 0049 / 891 783 151 Fax 0049 / 891 783 151
Info D / NL	Maier Kurt	Bahnhofstrasse 9 D-71397 Leutenbach	P 0049 / 7195 920 813 Fax 0049 / 7195 920 813
DFB / VR / GL	Albisser Josef	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P 061 921 53 40 Fax 061 921 53 44

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

Ausgabe / Edition 3/96  
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
CH-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:

Hans Hofmann  
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen / Traductions:  
Paul Braissant, Hiltystrasse, 3000 Bern

Druck / Imprimé par:  
Keller Druck AG, 5004 Aarau

Redaktionsschluss für Nr. 4/96:  
Clôture de rédaction du no. 4/96:  
19. Oktober 1996 / 19, octobre 1996  
Erscheinungsdatum: Woche 47  
Date de parution: semaine 47

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

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

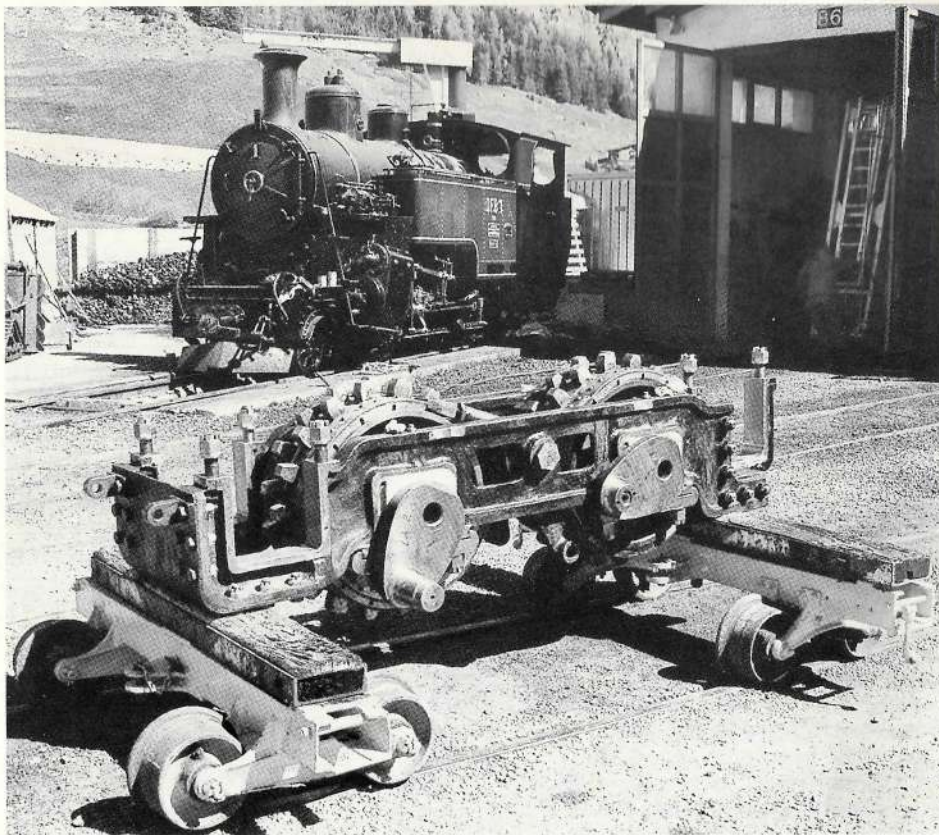
BRD: VFB Verein Furka-Bergstrecke  
Genossenschaftsbank Weil im  
Schönbuch  
Konto Nr. 63 277 000, BLZ 600 692 24  
Spendenkonto: 63277 018  
Hauptstrasse 38  
D-71093 Weil im Schönbuch

## Inhalt / Sommaire

Winterarbeit an den Dampfloks	5
Wagentransporte Deisswil-Brig, retour	9
Gesehen und aufgestöbert	12
Wagenunterhalt 96 in Realp	15
Obermadruns, Oberwald	17
Muttbach, Bahnübergang	19
Neubau Station Realp	23
Zur GV auf der Rigi	25
DFB im Internet	27
Einmal jährlich	29
SBB-Brückenfest 15. Juni 1996	31
Sektionsnachrichten	33

Zum Titelbild:  
Der Bahnübergang Muttbach ist nun im  
Bau Foto: H. Hofmann

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Sekretariat, Postfach 35  
CH-3999 Oberwald  
  
Konto/compte:  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postkonto 19-5011-3, Sion



Der Zahnradantrieb von Lok 2 ist einbaubereit

Foto: M. Horath

## Winterarbeiten an den Dampfloks

Am zweitletzten Betriebswochenende der Saison 1995 war an der Lok 2 der Rahmen des Zahnradantriebes im Bereich des rechten Traglagers gebrochen. Die Lok 6 musste in den letzten Betriebstagen die Leistungen von Lok 2 übernehmen. Zum Glück war dies nicht früher geschehen, denn in der Hauptsaison wäre die Weisshorn nicht in der Lage gewesen, die erforderliche Leistung zu bringen. Bereits am letzten Betriebswochenende wurde der Zahnradantrieb ausgebaut. Das ist zwar schnell gesagt, aber mit unseren primitiven Einrichtungen in Realp nur sehr mühsam zu bewerkstelligen. Der Antrieb wurde zerlegt und gereinigt. An Hand des Schadenbildes haben wir sofort entschieden, den Antrieb von Lok 1 ebenfalls auszubauen. Im weiteren war auch klar, dass dies eine sehr aufwendige und schwierige Reparatur werden wird.

Wir hatten uns entschlossen, die Arbeiten in eigener Regie durchzuführen. Dazu bewog uns unter anderem, dass uns acht Monate Zeit zur Verfügung stand und die finanzielle Situation der DFB bekanntlich nicht so ist, dass mit der grossen Kelle angerührt werden könnte. Das erste zu lösende Problem war, wer den Rahmen repariert und ob ein voll durchgebrochener, über 80jähriger Stahlgussrahmen überhaupt schweisssbar sei. Wir fragten beim KKW Gösgen an, ob sie bereit wären, sich diesem Problem anzunehmen, denn qualifiziertes Personal und die technischen Einrichtungen sind dort vorhanden. Die erfreuliche Antwort war: "im Prinzip ja, aber...". So wurden die beiden Rahmen nach Aarau in die Werkstätte der VFB Sektion Aargau überführt und dort mit Spezialisten des KKW Gösgen begutachtet. Der Befund lautete, dass das Schweiessen möglich, aber sehr

schwierig sei. Die beiden Rahmen wurden nach Gösgen transportiert. Dort wurden alle Lagerausschnitte rissgeprüft. Das Ergebnis: Der Rahmen von Lok 1 ist rissfrei, beim Rahmen der Lok 2 ist zusätzlich zum Bruch auch der linke Traglagerausschnitt angerissen. Wie sich später herausstellte, musste die angerissene Stelle ganz durchgetrennt werden, um eine einwandfreie Schweißung zu ermöglichen. Von diesem Rahmen wurden Materialproben entnommen, um die richtigen Elektroden auszuwählen. Eine grosse zu lösende Schwierigkeit bei solchen Arbeiten ist, dass durch das Schweiessen und die anschliessende Wärmebehandlung der Reparaturstelle möglichst wenig Verzug entsteht. Beides ist perfekt ausgeführt worden mit fast ungläublich kleinen Massabweichungen, eine Meisterleistung, und das alles gratis und franko. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an alle Beteiligten für diese Superarbeit.

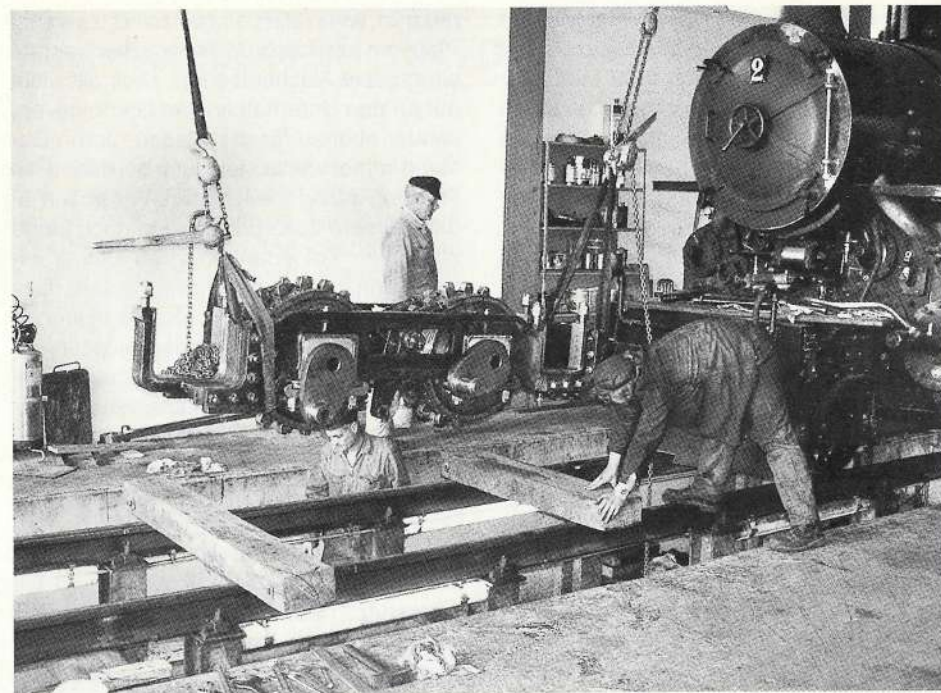
Bei der Aufarbeitung eines Zahnradantriebes ist es unbedingt erforderlich, so genau wir nur möglich zu arbeiten. Durch die formschlüssige Kraftübertragung gehen Kräfte, herrührend von Ungenauigkeiten des Antriebes und des Oberbaus, zusätzlich zu der Zugkraft voll in die Maschine. An allen noch vorhandenen Zahnradantriebsrahmen sind im Verlaufe der Jahre mehr oder weniger grosse Risse geschweisst worden. Die Probleme waren also früher schon da. Aus diesen Gründen haben wir uns entschlossen, alle Lager, Keile, Achsgabelstege, Stehbolzen, Muttern und die Unterlagsplatten zum Einstellen der Zahneingriffstiefe neu zu fertigen. Also ein gerüttelt Mass an Arbeit, nebst dem normalen Winterunterhalt und diversen anderen mehr oder weniger grossen Problemen, die an den Loks

gelöst werden mussten. Bei der Demontage der Zahnkränze kamen zum Teil gebrochene Tangentialfedern zum Vorschein: Auch das noch. Urs Zürcher erstellte eine Berechnung der Zahnradfederung auf Grundlage der technischen Daten der Loks HG 2/3, HG 3/4 und HG 4/4. An Hand dieser Berechnung zeichnete die Firma Baumann in Rüti eine verbesserte Feder und stellte sie her. Die Lagerausschnitte an den nun reparierten und rissgeprüften Rahmen wurden auf einem Fräswerk bearbeitet. In enger Zusammenarbeit mit den Gleitlager-spezialisten der Firma Zollern in Herbertingen (D) wurden neue Lager konstruiert und von ihnen gefertigt. Die Lager wurden so geändert, dass künftige Reparaturen einfacher und kostengünstiger ausgeführt werden können. Die anderen Teile wurden von Mitarbeitern der Firma STB in Engelburg, den Lehrlingen der Firmen Huber + Suhner, in Herisau und Schindler, in Ebikon sowie von Mitarbeitern unserer eigenen Truppe gratis hergestellt; auch hier herzlichen Dank. Beim Ausmessen der verschiedenen Lagerpartien stellten wir fest, dass die beiden Traglagerpartien an der Triebachse von Lok 1 grosse Massabweichungen aufweisen, was nun? Eigentlich müsste die Achse ausgebaut und auf einer Schleifmaschine bearbeitet werden. Eine Achse ausbauen in Realp und dies im Winter ist beinahe unmöglich. Die Alternative war, von Hand abzurichten. Bewaffnet mit einem zweiteiligen Holzklotz zum Einspannen von Schleif- und Poliertuch sowie einem Haarlineal und einem Mikrometer wurden die Parteien in drei Manntagen auf wenige Hunderstel Millimeter genau abgerichtet.

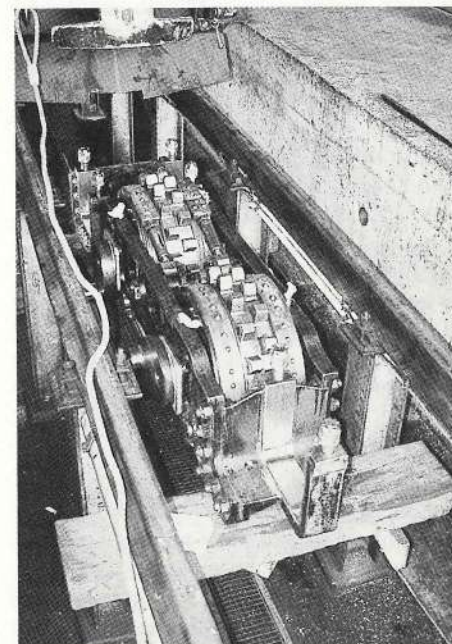
Ab Anfang März sind dann die ersten und am 8. Mai die letzten Bestandteile in Realp eingetroffen Also noch wenige Wochen Zeit bis zur Betriebseröffnung. Die erste Arbeit bestand in einer Kontrolle der an verschiedenen Orten bearbeiteten Teile: Passt alles zusammen oder haben wir uns irgendwo

vermessen? Da alle Ergebnisse in Ordnung waren, machten wir uns voller Tatendrang an den Zusammenbau der Zahnradantriebe. Zuerst bauten wir ihn bei Lok 1 ein; an der waren alle anderen Arbeiten schon abgeschlossen. In mühseliger Arbeit mit Steinzeitmethoden wurde der ca. 2 Tonnen schwere Antrieb eingebaut. Nach Abschluss der Montage waren sofort Probefahrten angesagt. Die Lok wurde angeheizt, natürlich mit all den Kontrollen, die beim erstmaligen Inbetriebsetzen nach 7 Monaten nötig sind. Nach sechs Stunden war der Kesseldruck so hoch, dass erste Versuche gemacht werden konnten. Ergebnis: Die Lager wurden warm, wir warteten bis alles wieder kalt war und versuchten es von neuem, mit dem gleichen Ergebnis. Wir fragten uns, ob wir zu wenig Spiel vorgesehen hatten, oder ob es nur kleine Druckstellen sind, die sich mit der Zeit einlaufen. Wir entschieden uns, den Antrieb nochmals auszubauen. Dabei stellten wir fest, dass zu wenig Seitenspiel vorhanden war. Die Druckstellen befanden sich in den Radien und die Laufflächen selbst waren einwandfrei. Für die Nacharbeit an den Lagerschalen brauchten wir eine Stunde Arbeitszeit, für den Aus- und Wiedereinbau des Antriebes benötigten drei Mann zwei Tage. Die nun erneut aufgenommenen Probefahrten zeigten in der Zahnstange ein bisher nicht gekanntes ruhiges Fahrverhalten der Lok, die Lager wurden zwar immer noch etwas warm, aber mit jeder weiteren Fahrt wurde es besser. Die Lager liefen sich ein.

In der Zwischenzeit wurde der Antrieb von Lok 2 weiterbearbeitet, aber beim Einbau der Lager harzte es. Ohne Montage des Triebwerkes zogen wir die Lok einige Meter hin und her und bauten den Antrieb erneut aus. Es zeigte sich dasselbe Bild wie bei Lok 1: In den Radien waren Druckspuren vorhanden. Also den Schaber zur Hand und an die Arbeit. Der Wiedereinbau verlief



*Der Antrieb wird zum Einbau in die Unterhaltsgrube abgelassen.*



*Die Lokomotive wird über den Zahntrieb gezogen. (alle Fotos: M. Horath)*

jetzt besser. Nachdem alles festgezogen war setzten wir die Messuhr an und stellten ein freies Seitenspiel von 0,08 Millimeter fest. Sehr wenig, aber wir starteten einen Versuch. So heizten wir die Lok an und nach allen Kontrollen am Kessel, den Bremsen sowie nach Behebung einiger kleiner Probleme geht's los. Wir fuhren bis vor Tunnel 3, dann wurde angehalten. Erste Temperaturkontrolle 35°C (gut!), wir fuhren bis Tiefenbach weiter und hatten eine Temperatur von 45°C gemessen; grosses Aufatmen bei den Beteiligten. Noch am selben Tag fanden Fahrten unter Last statt, mit denselben befriedigenden Resultaten.

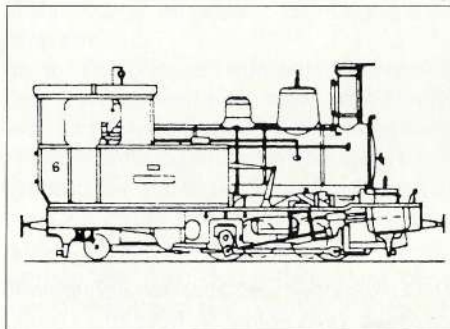
Jetzt nach einigen Wochen Betrieb, lässt sich feststellen, dass sich die Mühe gelohnt hat. Die Maschinen laufen weiterhin sehr ruhig, was vor allem im Gegendruckbetrieb auffällt. Die ganzen aufwendigen Arbeiten haben aber auch dem Lokpersonal einen tieferen Einblick in unsere Dampfloks gegeben, was nur zu unserem Vorteil sein kann. Hut ab vor denen, die diese Maschinen mit den damaligen Mitteln konstruiert und gebaut hatten. Vor allem wenn wir bedenken, was heute für kurzlebiger Müll als High-tech-Produkt bezeichnet wird.

Es gibt aber auch negative Punkte die hier nicht unerwähnt bleiben sollen, nämlich die Infrastrukturen für Menschen und Maschinen. Unser Gebäude in Realp ist als Depot konzipiert und hat damit auch die dementsprechenden Gleisabstände: Das heisst, es hat kein Platz für Hebeböcke, ohne dass die daneben liegenden Gleise frei sind. Auch sind unsere Werkzeugmaschinen für anspruchsvolle Arbeiten nicht geeignet. Im weiteren ist es ein kleiner Unterschied, ob man im Sommer eine oder zwei Wochen in Realp ist, oder ob man während des ganzen Jahres öfters dorthin fährt. Im Winter muss man sich oft zuerst mit der Schneeräumung beschäftigen, bis sich die Türen öffnen lassen, um sich langsam wieder häuslich einrichten zu können. Im Depot-

raum ist, wenn alle Loks dort sind, zu wenig Platz um arbeiten zu können. Hier besteht ein grosser Nachholbedarf. Dies gilt nicht nur für den Unterhalt an den Lokomotiven, sonder ebenso für die Wagen, deren Bestand immer weiter steigt und bei denen die Wartung genauso wichtig ist. Wir wollen ja, dass unsere Loks und Wagen noch lange zur vollen Zufriedenheit ihren Dienst leisten. Man darf auch nicht vergessen, dass unsere über 80jährigen Loks wie in jungen Jahren ihre Leistung bringen müssen. 60 Tonnen Anhängelast auf 110 Promille Steigung sind nach wir vor Grenzlast. Ausserdem sind unsere Loks zusammen mit den anderen der Bauart HG die technisch anspruchsvollsten Dampfloks, die in der Schweiz in Betrieb sind.

Zum Schluss möchte ich mich im Namen der DFB bei allen, die uns mit Rat und Tat unterstützt haben, bedanken. Selbstverständlich danke ich auch all den treuen Mitarbeitern unserer eigenen Truppe, die, wenn das technische Umfeld stimmt, zu weiteren Herausforderungen bereit sind.

Jakob Knöpfel

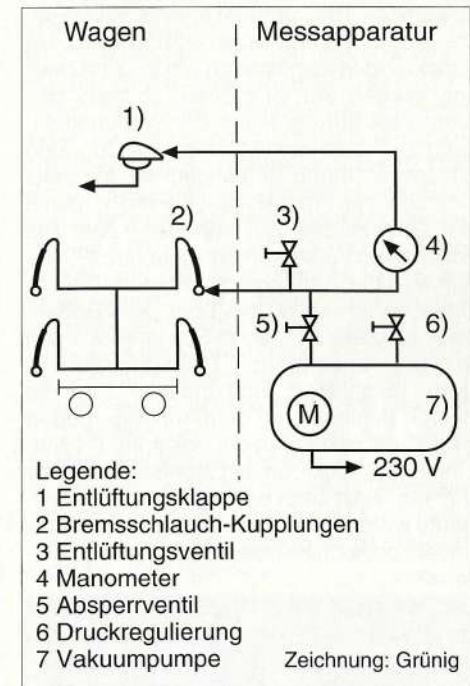


### Zeitnot

Der zwangsläufige Arbeitsstopp am Unterstell des X 2963 nach der Tankexplosion vom 25. März in Deisswil bescherte uns wie bei allen Wagenbauprojekten einen zusätzlichen Zeitdruck vor dem Abliefertermin. Die FO wünschte den Abtransport des C 204 noch vor Ostern, spätestens unmittelbar nach Ostern. Wir unsererseits konnten erst einen realistischen Termin fixieren, nachdem das noch fehlende Material (wie Bogenklammernschrauben / Klemmplatten) vorlag. Unterschiedliche Meinungen betreffend Befestigungsart der Bodenbretter und Unsicherheiten bei der Beschaffung der Bogenklammernschrauben beeinflussten den Termin ebenfalls negativ.

### Vakuumprüfung der Bremsanlage

Um eine sichere Überführung des X 2963 bei der FO von Brig nach Realp zu gewährleisten, führten wir in Deisswil erstmals eine Überprüfung der abgeänderten und revidierten Bremsleitungen selber durch. Dazu benützten wir ein DFB-eigenes Messsystem. Diese Messeinrichtung ist fahrbar (Grundfläche ca. 90x40 cm / Gewicht ca. 60 kg) und auf einem Rahmen aufgebaut. Die am Eisenbahnwagen befindlichen Bremschläuche werden bis auf einen mit Dekeln luftdicht verschlossen. Einer wird an das zweiteilige Manometer angeschlossen. Eines der beiden Entlüftungsventile wird auf den andern Messbereich des Manometers angekuppelt. Hauptleitung und Vakuumbehälter müssen nun den Aufgebauten Unterdruck mindestens 10 min. halten, dann kann das System als i.O. befunden werden. Unser 1. Versuch misslang. Die neu erstellten Rohrverschraubungen waren undicht. Nochmaliges sorgfältiges «Hanfen» und anwenden von «Dichtungspaste» führten schliesslich zum Erfolg. Die geforderten Werte konnten erreicht werden. Nun erst begannen wir mit der Montage der Bodenbretter. Diese passten in der Breite



(bis auf wenige Bretter) exakt zwischen die längs verlaufenden Winkelprofile. Um den Termin einzuhalten, arbeiteten täglich zwei Mann beharrlich am Wagen. Als Schlussarbeiten markierte man die Handgriffe mit gelber Farbe, die Köpfe und Deckel der Vakuumschläuche mit Rot und die Wagenbeschriftung auf dem grauen Chassis wurde in Schwarz aufgetragen. Nun blieb uns noch wenig Zeit, die nötigen Hilfsmittel bereit zu stellen, um den 10.87 m (LüP) langen Wagen aus der Halle zu manövrieren. Die Achssicherungsbügel haben wir bewusst nicht montiert, damit uns diese Elemente beim Auf- und Abladen nicht beeinträchtigen. Diese fixierten wir mit den entsprechenden Schrauben/U-Scheiben und dem nötigen Werkzeug auf dem Wagen. Nun musste noch genügend Freifläche geschaffen werden (Aufräumen, Entsorgen).

*Donnerstag 2. Mai:* Der Lkw-Anhänger und eine 3-er Mannschaft ist auf 15 Uhr bestellt, einer wird erst um 17 Uhr zu uns stossen. Zwei Hebeböcke deponieren wir vorsorglicherweise ausserhalb der Halle, weil ein späteres vorbeikommen am Wagen wegen den engen Verhältnissen unmöglich ist. Mit Stockwinden manövrieren wir den 7 t schweren Wagen auf eine Linie, so dass das Vorderteil auf die Höhe der Werkstattein-fahrt zu liegen kommt. Unter die Zug- und Stossvorrichtung befestigen wir mit zwei Drähten ein «massives» Kantholz, damit der Gabelstapler gut anheben kann. Die wichtigsten Vorkehrungen sind getroffen. Pünktlich wird der Anhänger angeliefert. Die Ladefläche ist nur 60 cm über dem Boden, zwei spezielle 8 m lange Schienen werden von der «Leuenberger Transporte, Kirchberg» mitgeliefert. Emil und ich richten die beiden Schienen auf dem Anhängerboden exakt aus, markieren die Positionen. 17.30 Uhr; Sepp Ruckli, unser Gabelstaplerfahrer trifft ein. Jetzt kann es losgehen! Übrigens, heute würde unser Donnerstag-Höck stattfinden, ob noch weitere Leute (Helfer) kommen?

Der Wagen wird auf der einen Stirnseite mit den Gabeln angehoben und behutsam aus der Werkstatt gezogen. Durch ein Hindernis beeinträchtigt müssen wir hinten den X 2963 mit den Stockwinden mehrmals zusätzlich Querverschieben. Mit dem Gabelstapler heben wir auf der andern Wagenstirnseite an und verschieben den Wagenteil seitlich durch mehrmaliges querversetzen der Gabeln. Auch das ist geschafft. Der X 2963 steht jetzt genau in der Längsachse ausserhalb der Werkstatt auf dem Zufahrtsweg. Ein Gewitter meldet sich. Auch das noch. Jürg Schletti (VR DFB) trifft ein. Er ist ein regelmässiger Höckbesucher. Wir werden seine Hilfe zu schätzen wissen. Nun wird der Lkw-Anhänger auf dem Zufahrtsweg bereitgestellt. An geeigneter Stelle seitwärts am X 2963 stellen wir je einen Hebebock auf. Den Lastträger bringen wir im Teamwork (ca. 70 kg schwer) unter dem X 2963 durch auf die Auflager an den Hebeböckspindeln. Mit dünnen Hölzern richten wir horizontal und vertikal die Hebeböck-

ke aus (Niveaunterschied). Die hintere, entferntere Achse verkeilt und sichert Jürg mit Keilen und Hölzern. Die Handbremse ist angezogen. Nun sind wir bereit. Mit regelmässigen Drehbewegungen an den Handkurbeln der beiden Hebeböcke heben wir den Wagen auf der einen Stirnseite um ca. 70 cm in die Höhe. Der Lkw-Anhänger kann jetzt präzise unter die Radachse des X 2963 manövrierte werden, so dass der Aufsetzpunkt schon weit vorne auf der Ladebrücke zu liegen kommt. Behutsam lassen wir die Hebeböcke wieder ein, so dass die Radscheiben exakt auf die Schienen aufsetzen. Eine Fixierung muss nun hinter diesen Rädern angebracht werden. Die Hebeböcke können nun vollständig entlastet und wieder abgebaut werden. Der Gabelstapler hebt nun den Wagenhinterteil an und schiebt ihn über die Schienen auf die Lkw-Ladebrücke. Mit Stücken von Winkel-eisen schweisst der inzwischen anwesende Chauffeur hinten und vorne kleine Radschuhe zur Sicherung auf die Schienen.



Der B.F.D C-204 in Brig am Pneukran der Firma Clausen Foto: P. Grünig

Somit ist der Ladevorgang abgeschlossen. Mit dem Gabelstapler zieht Sepp das Gefährt auf den grossen Parkplatz, damit morgen Früh der Lkw die Fracht Richtung Brig übernehmen kann. Mit zusätzlichen Spannsset muss das Ladegut am Morgen gesichert werden. Start ist morgens um 7 Uhr in Deisswil, abgeladen wird mit einem Pneukran der Firma Clausen in Brig zwischen 10 und 12 Uhr. Somit können wir mit dem Kran beide Wagen entladen (X 2964) bzw. verladen (C 204) und der Lkw ist für Hin- und Rückfahrt ausgelastet.

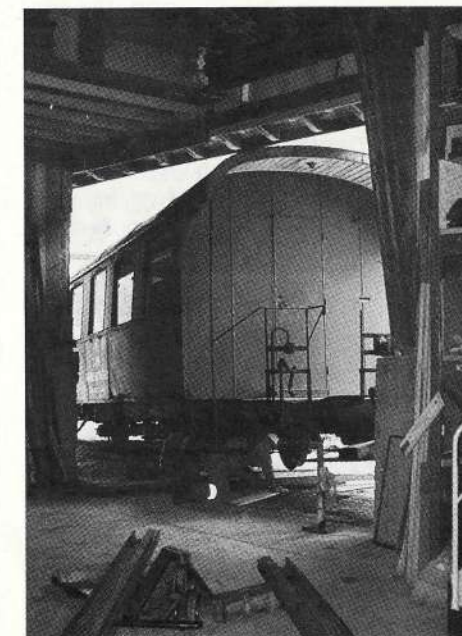
Emil und ich reisen morgen mit der Bahn nach Brig, um beim Ab- Aufladen mitzuwirken (Kosten sparen) sowie die Achssicherungs-bügel am X 2963 noch nachträglich anzubringen ...

*Freitag 3. Mai ...* in Brig angekommen geben wir uns unverzüglich zum Güterumschlagplatz auf der Bahnhofostseite. Hier sehen wir, dass der C 204 bereits am Ladegeschirr vertäut ist und der X 2963 schon auf dem FO-Gleis abgesetzt war. Der Chauffeur berichtet von einer günstig verlaufenen Fahrt, darum sein frühes Eintreffen in Brig. Wir helfen die vier Drahtseile am C 204 ausrichten und beginnen mit dem Verladen. Um 11.30 Uhr ist die Aktion abgeschlossen, der Transport nach Bern kann beginnen.

Nach dem Mittagessen montieren wir die vier Achssicherungs-bügel. Eine grosse, starke zerlegte Kartonschachtel dient uns als Liegeunterlage unter dem Wagen zwischen Gleis und Schotter. Über das Gleis vom Bahnhofplatz her nähert sich wieder der gelbe Akku-Traktor der FO. Vor unserem Wagen hält er. Der FO-Mann informiert uns, dass der Wagen sogleich zum FO-Depot verschoben würde, um dort noch Material aufzuladen. Wir sollten notfalls über die steile Rampe mit der Handbremse das Gefährt bremsen. Auf diese Weise geniessen wir die «Jungfernfahrt» über den belebten Bahnhofplatz zum Depot von der Bremsbühne des X 2963 aus. Sofort beginnt ein emsiges Rangieren auf den Gleisen hinter dem Depot. Die belegten Gleise müssen geräumt werden, damit ein kleiner Kranwagen auf dem Nebengleis aufgestellt werden

kann. Die vier zu ladenden Hebeböcke stehen im Erdreich eingeschwemmt (Überschwemmungs-Katastrophe) nahe der Gleise. Mit vereinten Kräften ist auch das nach 2 Stunden geschafft.

*Samstag-Morgen 4. Mai (Deisswil):* Um 8 Uhr beginnen wir den Lkw-Anhänger mit dem Gabelstapler über den engen Weg zu unserer Werkstatt zu manövrieren (rückwärts). Der hohe Wagenkasten verlangt von Peter Bollinger (amtiert als Gabelstaplerfahrer) volle Konzentration. Um 10 Uhr wird der Wagen mittels der vier Hebeböcke angehoben und der Lkw-Anhänger darunter weggezogen. Der 8,3 t schwere C 204 kann auf den Boden abgesenkt, die Hebeböcke weggeräumt werden. Jetzt beginnt die zeitraubende Arbeit, den Wagen schräg, diagonal in die Werkstätte zu verschieben. Ein Rohrhilfsgleis (bisher gute Hilfe bei Chassisrevisionen) wird durch das Gewicht arg in Mitleidenschaft gezogen. Auf eingefetteten Stahlplatten lässt sich das Querverschieben einfacher gestalten. Langsam verschwindet der Wagen in der Werkstatt. Abends um 17 Uhr gegeben sich die letzten auch auf den Heimweg.



• **In Tiefenbach...** entdeckte man einen neuen geschützten Standplatz für die Dampflok-Zwischenwartung. Im Stationsbereich bei der Wasserfassungsstelle entstand im bergeitigen Gleiskörper eine «Öl-Auffangwanne». Eine betonierte Bodenplatte (Grundfläche grösser als eine HG 3/4) ist in der Gleisachse eingebettet. Mit dieser Massnahme leistet man einen wesentlichen Beitrag zu Gunsten der Natur. In der Wanne kann das unvermeidbar abtropfende Öl oder das Schmierfett aufgefangen und sauber entsorgt werden. Ein gutes Beispiel, wie Natur und Technik miteinander in Einklang gebracht werden kann.

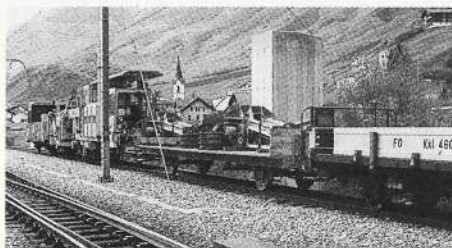
• **In Andermatt...** wurde ein abgestellter Zug, bestehend aus 8 Wagen (5 gedeckte Güter- und 3 Doppel-Mulden-Wagen) von der RhB gesehen. Auf dem Frachtbrief stand als Empfänger die DFB, Ressort Rollmaterial in Realp. Folgende ausrangierten RhB-Fahrzeuge wechselten zur DFB: Lk8637, 8639, 8641 sowie X 9005 und Gk5646, 5648, 5670, 5726. Die technisch noch gut erhaltenen Zweiachser werden teilweise als Lager benützt. Ältere, technisch angeschlagene Depot- und Baudienstwagen der DFB (ex «FART») können dadurch abgebrochen und entsorgt werden. Wichtige Ersatzteile müssen vorgängig demontiert und an geeigneter Stelle eingelagert werden. Die Wagen sind von der RhB bis zur Ausmusterung (95) gewartet worden.



Güterwagen ex RhB in Andermatt vor der Überführung nach Realp Foto: P. Grünig

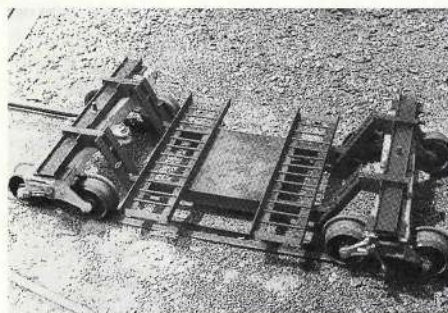
• **In Realp...** unten im Stumpengleis wurde neu eine Weiche eingebaute mit Abzweigung Richtung die beiden grossen Militär-Lager zwischen dem Dorf und dem Depot. Noch im Juli ist der Spatenstich für das schon lange geplante Einsteige-Perron erfolgt. Mit einem Bagger wird eine grössere Menge Erdreich entfernt und die entstehende Böschung mit massiven Steinen aus dem Tessin verbaut. Der neue zweigleisige Einsteige-Perron wird das Gebiet im Depotbereich wesentlich von den Fahrgästen entlasten (Unfallgefahr / Lokbekohlung / Manöver).

• **In Realp...** sah man den in Bern renovierte Tunnelbauwagen X 2963 im Stationsbereich der FO in guter Gesellschaft eingereiht in einem Bauzug. Der DFB-Wagen war beladen mit vier Hebeböcken, zwei Tragjochen, 2 Radachsen und 6 Bandagen aus Beständen der FO in Brig. Das Ladegut war nötig, damit der Wagen die erforderliche Einfederung erreichte für die gefahrlose Überfuhr auf der FO-Strecke von Brig nach Realp. Der ehemalige gewichtige Kastenaufbau (ex RhB-Gepäckwagen) erforderte diese etwas starke Federung. Der Transport von Bern nach Brig erfolgte am Freitag 3. Mai per Strassentransport (Anhänger) mit gleichzeitiger Beladung in Brig mit dem schweren Lagegut. Die Überfuhr von Brig nach Realp mit der FO fand am darauffolgenden Montag statt.



X 2963 beladen eingereiht in Gleisbauzug in Realp Foto: P. Grünig

• **In Realp...** entdeckte ich ein kleines interessantes Fahrzeug. Zwischen zwei Hilfsdrehgestellen (Diplory, wie schreibt man dieses verflixte Wort) ist ein sehr tief liegender Laderost eingebaut. Damit können kleinere Baumaschinen (Walzen, Minibagger, Traktoren etc.) mit wenig Hilfe transportiert werden.



Kleintransporter

Foto: P. Grünig

• **Die beiden Dampflok HG 3/4 ...** sind mit neuen Schmierleitungen versehen. Der grössere Querschnitt gewährleistet bei jeder Temperatur ausreichende Versorgung der Schmierstellen mit Öl. Die Kupferrohrleitungen sind elegant den Gehäuseformen nachgeführt worden.

• **Im Muttbach...** wird eifrig an der Strassenquerung gebaut. Unterhalb der Kantonsstrasse entstand schon eine ca. 70 m lange Stützmauer, welche unserem Bahntrasse dienen wird. Bei gutem Wetter schreiten die Arbeiten zügig voran. Bergseitig der Passstrasse werden grössere Erdbewegungen (Massenausgleich) ausgeführt. Der Gleiskörper ist ca. 400 m abgebaut worden und muss nach neuen Plänen verlegt werden.

• **In Realp ...** stehen der Barwagen und der Kioskwagen neu auf einem schönen Gleisrost mit Schotterung. Die neue Aufstellungsart wird sich auch durch geringere Verschmutzung auszahlen. Der Platz entlang der Strasse ist somit ideal und optimal genutzt. Eine aktuelle Informationstafel (mit Bildern und Aktualitäten / Aktionen) würde das ganze noch positiv abrunden.

• **Nicht zu sehen...** war der Tm 2/2 Schienentraktor 506 (ex CJ), weil dieser zur Zeit an eine Gleisbaufirma vermietet ist. Er steht wegen Fahrzeugknappheit bei diesem Unternehmen auf der Strecke zwischen Andermatt und Disentis (Abschnitt der FO im Oberalpgebiet) in fremden Diensten. Bei uns war er vorübergehend abkömmlich.

• **Auf dem Schrottplatz...** Richtung Wilerbrücke beobachtete ich bei einem Abendspaziergang Gegenstände von A bis Z (wie Autoteile bis Zeitungsständer). Mein besonderes Interesse fanden die schweren alten Drehgestelle des Braunkohle-Schotterwagen. Auf einer Achse befindet sich ein freilaufender massiver Stahlring mit einem seitlichen Bügel. Anwesende Leute aus dem sächsischen Gebiet gaben mir bei einem Gespräch im Depot darüber Auskunft. Die Grubenarbeiter wurden von einem nahenden «Klingel-Zug» frühzeitig gewarnt, wenn dieser Ring auf der Achse nach dem Aufsteigen am Bügel wieder aufschlug. Vom rhythmischen Klang entstand der Übername «Klingel-Zug».

• **Ein Blumenstrauss der lieben Frau ...** Der Dampfzug erreicht die Station Furka. Es ist der letzte Tageskurs. Das Restaurantpersonal verkauft die letzten Getränke um anschliessend den «Laden» dicht zu machen. Die Sonne strahlt an den Gegenhang ein warmes Licht. Mit meinem Freund «Hermann» besteige ich das leere Abteil des B 4533. Auf dem Sitzbank liegt ein kleines Sträusslein verwelkter Blümchen. Wir beide deponieren unsere Jacken und Rucksäcke auf dem ersten Bank. Ich packe «das Grünzeug» und werfe es draussen ins Gras. Auf der Plattform stehend beobachten wir das Ankuppeln der Dampflok. Bald beginnt die Fahrt talwärts. Die Leute besteigen die Wagen. «Wo ist mein Blumenstrauss geblieben» fragt eine Dame in die Runde. Alle schauen uns Zwei fragend an. «Dies ist übrigens ein reservierter Wagen» meint eine andere Frau etwas belehrend. «Wir meinten, das verwelkte Grünzeug hätte jemand nicht mehr gewollt, begegnete ich».

«... Das ist doch eine Frechheit ... tönte es aus einer andern Ecke. «Ich wollte diese Blumen trocken», klagt die eine Frau wieder. Herrmann erkannte die Situation und verschwand ..., kam nach einem Augen-

blick zurück und überbrachte die wieder eingesammelten «Blumen» der «Besitzerin». Wir beide wechselten in den nächsten Wagen. Dieser war nicht Reserviert aber voll besetzt. Also Reisten wir auf der Plattform.

## Hilfe, Notfall...

Peter Grünig

... **letzte Meldung aus Deisswil** ... soeben ist über Umwege an uns die Meldung ergangen, dass durch die Tankexplosion die Brandschutzmassnahmen neu überdacht werden müssten. Die Fabrikleitung hat sich nach einer telefonischen Rückfrage des Berner-Präsidenten in einem Schreiben klar geäußert, dass wir auf Grund des Tankneubau auf «absehbare Zeit» eine neue Werkstatt suchen müssen.

Der genaue Inhalt vom Schreiben blieb uns direkt Betroffenen längere Zeit unbekannt. Die Vorbereitungen für das Projekt «C 204» sind abgeschlossen. Das Arbeitslosenbeschäftigungsprogramm konnte (nach vorheriger Rückfrage in der Fabrik) am 12. August etwas überstürzt mit drei Mann gestartet werden (vorerst Wagenabbruch). Die Arbeitszeit beträgt täglich von 07.00-11.30 und 13.00-17.00 Uhr (Freitag nur bis Mittag). Parallel versuchen wir, den gemachten Auflagen zu entsprechen, indem wir laufend «überzähliges» Material entsorgen oder umlagern. Notfalls müssen wir die «Beschäftigungsgruppe» auch für den Abbruch der Werkstätte einsetzen.

Wir suchen vorerst nach verschiedenen Alternativen. Diese müssen wir zu einem späteren Zeitpunkt betreffend Kosten / Realisierbarkeit / Termin gegeneinander abwägen. Auch wird versucht in einem Gespräch mit der Direktion im «Ort» zu verbleiben. Gesucht wird ein neues Objekt mit Grundflächen von 8x16 m, Raumhöhe ca. 4 m. Minimale Mietdauer 5 Jahre (wenn möglich gratis). Wir sollten am neuen Standort weitere Beschäftigungsprogramme realisieren können. Wir sind auch auf gute Tips der Mitglieder angewiesen.

Personen, die Besitzansprüche über uns zur Verfügung gestelltes Material erheben sind gebeten, sich mit dem Sekretär der Sektion Bern telefonisch in Verbindung zu setzen (Adresse siehe unten).

Es ist nicht auszuschliessen, dass wir Material und Werkzeuge / Maschinen nach einer Inventarisierung andern Gruppen zur Verfügung stellen müssen (aus Platzgründen) oder verkaufen.

Zur Orientierung über den Verhandlungsstand und das weitere Vorgehen (vielleicht sogar liquidieren der Rollmaterialgruppe Bern) und notfalls Veräusserung der vorhandenen Materialien und Maschinen laden wir ein am Samstag 12. Oktober 96, 14.00 bis 17.00 Uhr ins Restaurant «Tiefenau» in 3048 Worblauen (Tel 921 47 00. Gleichzeitig werden über Neuigkeiten aus Sektionen, ZV und der DFB berichtet.

Wir stehen vor wichtigen Entscheidungen in der Sektion Bern. Wir bitten alle, diesen Nachmittag zur Problemlösung mit uns in Worblauen zu verbringen.

Die DFB / ZV-Leitung und Sektionen werden über den weiteren Verhandlungsverlauf schriftlich orientiert.

Hinweise unter Tel. 031 721 17 26, Sekretär Sektion Bern, Christian Schneeberger.

Die Rollmaterialgruppe der Sektion Bern sang und klanglos preiszugeben wäre schade, weil sich durch die Jahre hindurch enormes Wissen und Können gefunden und konzentriert hat. Wir suchen dringend zur Verjüngung / Ergänzung / Verstärkung des Teams «Aktivmitglieder».

Ein besorgtes Aktivmitglied: P. Grünig

## Wagenunterhalt 96 in Realp

Peter Grünig

Nach der 8 monatigen Winterpause (Oktober ... Juni) konnten die im Scheiteltunnel überwinterten und abgestellten (Personen-)Wagen wieder ans Sonnenlicht gebracht werden. Dank dem milden Winter (geringe und wenig stark vereiste Schneemassen) sind die auf dem Trasse liegenden Restschneemengen mit relativ wenig Problemen frühzeitig beseitigt worden.

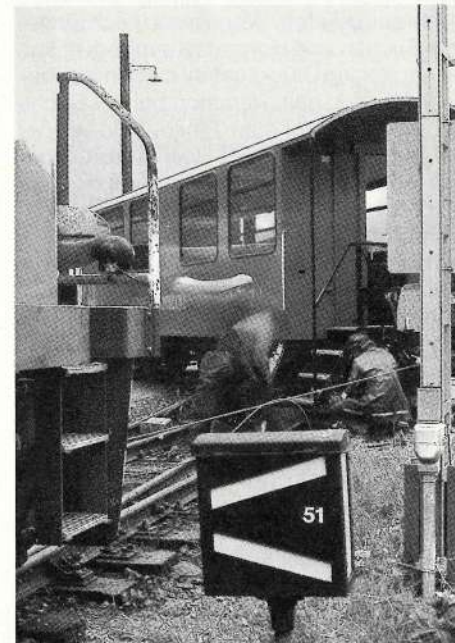
Der umfangreiche Wagenpark verlangt eine immer längere und intensivere Vorbereitungszeit und Pflege. Alle Fahrzeuge werden jedes Jahr neu vom BAV überprüft (Bedingung bei saisonalem Betrieb).

Auffallend war dieses Jahr die äussere Verschmutzung der Personenwagen. Auf der «schönen» kobaltblauen Farbe waren viele vertikal verlaufende grau-bräunliche Tropfwasserspuren sichtbar. Sie begannen über dem Dach, setzten sich aber auch an den Seitenwänden fort (trotz Dachrinne). Offenbar waren im betreffenden Tunnelabschnitt im Winter grössere Mengen Wasser aus dem Tunnelgewölbe ausgetreten. Auch die Luftfeuchtigkeit muss enorm hoch gewesen sein. An den Unterseiten der neueren Holzkasten-Wagen hatte sich ein feiner weiss-grauer Film gebildet (feine Schimmelschicht?). Die meisten Türen und Holzfenster klemmten, ein Zeichen, dass das Material mit Feuchtigkeit gesättigt war. Nach gutem Durchlüften, bei sonnigen, warmen Tagen verbesserten sich die Verhältnisse zusehens.

Vor der Remisierung im letzten Herbst hat der Wagenchef Armin Brüngger von jedem Wagen eine ausführliche Mängelliste aufgenommen. Darin sind die festgestellten Mängel oder Reparaturarbeiten aufgezählt, nicht aber mit welchen Mitteln oder schon gar nicht die Dimensionen der zu reparierenden Teile (z.B. Schrauben).

Wie Sie aber sicher alle wissen, ist der Maschinen- / Werkzeugpark (Elektrowerkzeuge) und der Materialvorrat (Schrauben / Profile) im Depot Realp sehr rar und nur

beschränkt einsetzbar (viele Defekt). Durch die unzähligen, unterschiedlichen Anwender und Benutzer (Laien und Profis) geht viel wertvolles Werkzeug und Material «kaputt». Besonders ärgerlich ist, wenn durch Gedankenlosigkeit oder wenig Eigenverantwortung das Werkzeug / Material am Einsatzort, im Freien liegenbleibt. Angerostet oder betriebsunfähig wird es vielleicht durch Zufall gefunden und in die Werkstatt zurückgenommen. Dort bleibt es liegen, bis sich zur erneuten Benutzung jemand darum interessiert. Nachdem man den schlechten Zustand festgestellt hat, wandert es eine Tablaretage höher / tiefer oder wird auf dem Werkbank in die hinterste Ecke geschoben. Bald verschwindet das Objekt für immer aus jeglichem Blickwinkel. Muss das so sein?



Der Barwagen wird auf einen geschotterten Gleisrost manövriert Foto: P. Grünig



Die Vergangenheit hat mehrmals gezeigt, dass alle Materialien und Werkzeuge inkl. Hilfsmittel aus dem Unterland mitgebracht werden müssen. Nur so ist gewährleistet, bei der vorgesehenen Arbeit zügig voranzukommen. Denn das Material, welches in der vorigen Woche noch in ausreichender Menge und Qualität vorhanden war, kann inzwischen aufgebraucht oder zweckentfremdet eingesetzt worden sein. Manchmal hat man Glück, einige fehlende Schrauben in passender Dimension zu finden. Aber nicht immer kann die (längere) Suche mit Erfolg abgeschlossen werden, vor allem nicht, wenn es sich um feine / kleinere Exemplare handelt.

Noch problematischer ist die Materialfindung (Alu-Profile) in Realp. Meistens sind es «nur» kleine Resten von einer abgeschlossenen Arbeit. Oft verkratzt und verbogen (unsachgemässe Lagerung oder zweckentfremdeter Einsatz). Nur der Zufall oder das Improvisieren kann Dir hier weiterhelfen.

Dem absoluten Zufall ist man bei der «Malerei» ausgeliefert. Wenn man (nach längerem Suchen und Herumstöbern) erfüllt von einem stolzen Glücksgefühl die richtige Farbe in Händen hält, wird man bei der Suche nach dem geeigneten Pinsel bald wieder auf den Boden der DFB-Realität zurückgeholt. Struppige, mit Farbresten verunreinigte, borstige Überbleibsel finden sich in einem Gefäss mit einem Schuss «Verdünner». Am Boden hat sich eine klebrige Masse von bunten Farbrückständen hartnäckig an den letzten Pinselhaaren (oder was übrigblieb) festgekrallt. Wenn man die Verdünnerrflüssigkeit geschickt vom «übrigen Farbteig» trennt, indem ein anderes Gefäss beigezogen wird, ist schon der halbe Tag gerettet, denn Verdünner ist absolute Mangelware in Realp (wenigstens bei meiner Anwesenheit).

#### *Schlussfolgerung:*

Wenn Du «auf der Furka» eine Arbeit ausführen möchtest, bereite alles zu Hause bis ins Detail vor und bringe «Alles» zu Deinem Einsatz mit. So macht Dir das Arbeiten «Freude» und sie wird in absehbarer Zeit auch fertig.

## Sicherheitstechnische Überprüfung

In der Vorbereitungsphase für das Beschäftigungs-Programm «C 204» für Arbeitslose (BPA) in Deisswil habe ich die Einrichtungen und Maschinen durch einen SUVA-Experten überprüfen und bewerten lassen. Am 11. Juni nachmittags machten die HH. von Däniken (SUVA = Schweizerische Unfall und Versicherungsanstalt) und Flückiger (BPA-Leiter Gemeinde Ostermundigen) unserer Werkstatt ihre Aufwartung. Herr Flückiger sah zum ersten Mal unser «Zuhause», wo seine Schützlinge zum Einsatz gelangen werden. Nach einer kleinen Orientierung über unsere Organisationsstrukturen und unsere Ziele wurde die eigentliche Arbeit zügig und sachlich abgehandelt. Mit gezielten Zusatzfragen versuchte der SUVA-Mann bei den verschiedenen Maschinen, Installationen und Einrichtungen die Arbeitsweise zu ermitteln und uns auf besondere Gefahren oder mögliche Probleme aufmerksam zu machen. Müller Emil und Schlup Hans (Rollmat-Gruppe) welche auch anwesend waren, konnten mit ihrem Wissen und ihrer Erfahrung wesentlich dazu beitragen, dass die verlangten Auskünfte aus erfahrenem Munde kamen. Mit vielen Ideen oder konkreten Verbesserungsvorschlägen (Vorbeugen ist besser als Heilen) begaben wir uns von einem Objekt zum andern. Abschliessend stellte er der Werkstatt eine gute Note aus. Gravierende Mängel sind keine beobachtet worden. Als besondere Gefahrenherde bezeichnete Hr. von Däniken das eine Schiebetor (Gefahr des Aushängens), Farblager (zuständig Gebäudeversicherung) und die Hebeböcke. Den Gewinde-Lastträgern müsse ein besonderes Augenmerk geschenkt werden. Beim aktiven Einsatz müssten die Lastträger immer mit Kanthölzern unterstellt werden (Spindelentlastung über längere Zeit). In den Räumen sollten noch an günstigen Stellen Tafeln «Rauchen verboten» angebracht werden.

In einem SUVA-Protokoll sind die Verbesserungen und Anregungen schriftlich festgehalten. Zum Schreiben bekamen wir viele wertvolle Instruktionen-Blätter. P. Grünig

## Obermadruns, Oberwald

Hans Hofmann

Zunächst bedarf es einer Erklärung betreffend dem Ort Obermadruns. Unlängst war eine Fernsehsendung am Bildschirm zu sehen, in der Bergün zu Madrunn umbenannt worden war. Die zu Bergün gehörende Fraktion Preda wurde indessen nicht als Obermadruns benannt, obwohl dies nahe lag. Auch Preda hätte es verdient, etwas bekannt gemacht zu werden.

Doch zur Sache, denn unsere Leser möchten erfahren warum es im obersten Albultal geht. Die Bahn nach dem Engadin konnte 1903 in Betrieb genommen werden und Preda spielte zur Zeit, als der Albulatunnel gebaut wurde, eine bedeutende Rolle.

Die hier vorhandene Drehscheibe dürfte entsprechend den Jahreszahlen die auf den Schienen vorhanden sind, um 1908 stammen. In den letzten Jahren stand sie unbenutzt da und das bewog uns bei der RhB unser Interesse anzumelden um die Anlage vor dem Verschrotten zu bewahren. Unser Wunsch blieb nicht unerhört und anfangs 1996 zeichnete sich die Möglichkeit ab, das begehrte Stück übernehmen zu können. Zwar konnten wir erst nach der Schneeschmelze mit der Demontage beginnen und so wählten wir den Sommerbeginn für unsere Einsätze.

Ein Hilfesuch an das Militär wurde gestellt und erfreulicherweise durften wir auf Spezialisten zählen, die uns beim Verlad zur Verfügung standen. Wenn auch eher wenig Zeit zwischen Demontage bis zum Ausheben zur Verfügung stand, schafften wir es. Wieder hatten sich einige aktive Sektionsmitglieder zur Verfügung gestellt um für die DFB die letzte für Oberwald bestimmte Drehscheibe zu retten.

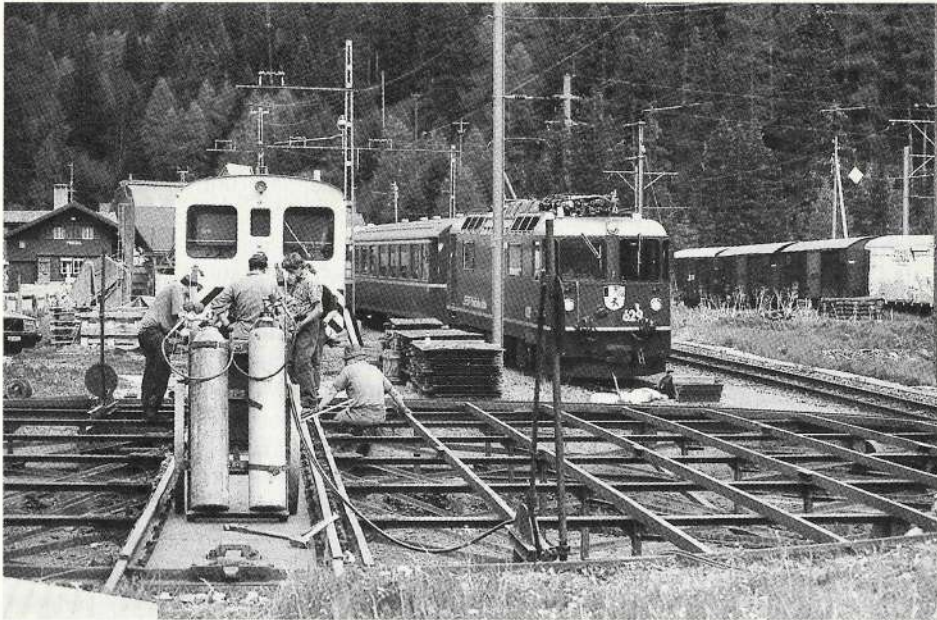
Dass Drehscheiben in verschiedenen Variationen gebaut wurden, mussten wir bald feststellen und die Demontage entspre-

chend vornehmen. Etwas über 70 Deckbleche wurden entfernt und danach konnte mit dem Abbau vieler Einzelteile begonnen werden.

Bereits nach dem ersten Einsatz meldete sich ein militärischer Helfer mit seinen Leuten und das zwang zu raschem Handeln. Nachdem die Anlage besichtigt wurde entschloss man sich für ein rasches Vorgehen. Jene Teile, die noch nicht demontiert waren entfernte uns das Militär. Anschliessend wurde der schwere Hauptträger mit zwei Gottwald-Kranen ausgehoben und die Grube aufgefüllt. Je seitlich des Hauptträgers, also insgesamt an vier Stellen errichteten wir mit kreuz und quer geschichteten Schwellen eine Unterlage auf 120 cm über der Schienenoberkante. Die Gleise der eigentlichen Drehscheibe entfernten wir und versahen diese mit Schwellen. Der Hauptträger befand sich umgedreht ausserhalb der Grube, damit diese grösstenteils aufgefüllt werden konnte. Das erwähnte Gleisjoch legten wir so auf das geschüttete Material, damit ein Wagen der FO darunter gefahren werden konnte. Ein weiterer Einsatz galt dem Verladen. Zuerst begannen wir mit vier Winden den 13 Tonnen schweren Mittelteil auf den Wagen abzusenken. Es zeigte sich, dass zwei Halterungen samt Laufräder entfernt werden mussten, um die Ladebreite nicht zu überschreiten.

Den zweiten FO-Wagen beluden drei Personen mit Kleinteilen und demontiertem Zubehör.

Der Transport nach Oberwald fand anschliessend statt. Es zeigte sich, dass die Drehscheibe nicht in Oberwald, obwohl sie dereinst dort gebraucht wird, gelagert werden kann. Zur Zwischenlagerung kam somit nur Gletsch in Frage. Die Sektion Zürich, die mit einigen Mitgliedern an einer



*Preda, die Drehscheibe bereits teilweise demontiert.*

*Foto: H. Hofmann*

Bauwoche tätig war, besorgte den Transport der demontierten Kleinteile mit einem Lastwagen nach Gletsch. Der Hauptträger wird erneut anlässlich einer Spezialübung durch das Militär in der ersten Hälfte Oktober nach Gletsch zur Lagerung gebracht. Allen Beteiligten herzlichen Dank im besonderen der RhB, die uns bereits die dritte Drehscheibe kostenlos überlassen hat.

In Gletsch bleibt nun genügend Zeit, um die Vorkehrungen zu treffen, die notwendig sind. Unerlässlich wird das Sandstrahlen sein, dem ein Grundieren folgen muss und schliesslich jene Teile zu reinigen, die stark verrostet sind.

Danach kann die Reise auf dem eigenen Gleis zurück nach Oberwald erfolgen, wo das «Ding» wieder dienen kann, damit die Loks Nase voran bergwärts fahren

## Muttbach, Bahnübergang

Hans Hofmann



*Die Arbeiten in Muttbach im Bereich Strasse.*

*Foto: H. Hofmann*

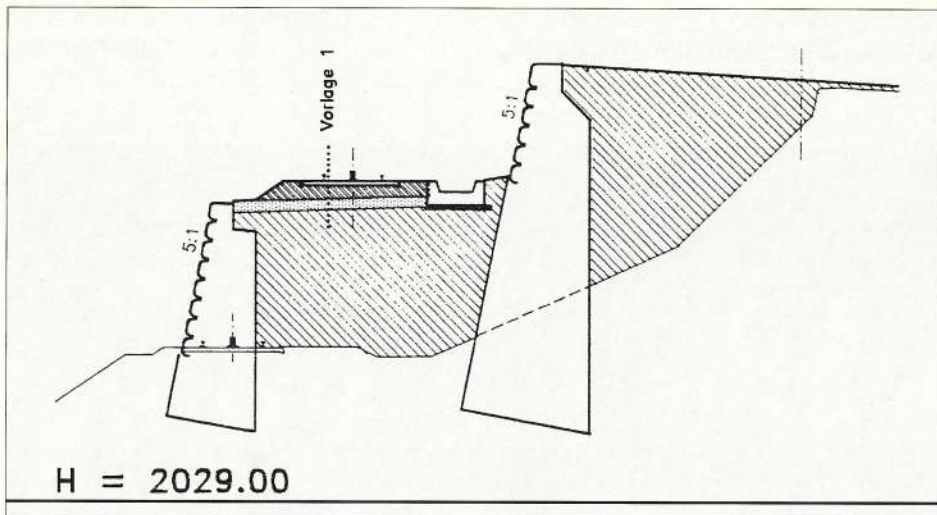
Selbst dem eiligen Passfahrer müssen die Baumaschinen auffallen, die gegenwärtig am Bahnübergang Muttbach im Einsatz stehen. Wie vom örtlichen Bauleiter zu erfahren war, ist die Zahl jener Personen gross, die sich erkundigt, wie hier Bahn und Strasse in Zukunft verlaufen werden.

In der Tat, Herr Zumstein kann erschöpfend Auskunft geben und weist mit Freude darauf hin, dass er etwas für die Bahnlinie nach Gletsch beitragen kann. Auch seine Mitarbeiter freuen sich über interessierte Leute, die sich wie sonst nicht üblich, für eine Baustelle interessieren.

Betrachtet man die Zahl der am Bau tätigen Arbeiter so erstaunt es, in welcher Geschwindigkeit die Arbeiten vorangetrieben werden. Gut eingespielt sind die Leute und jeder Handgriff sitzt.

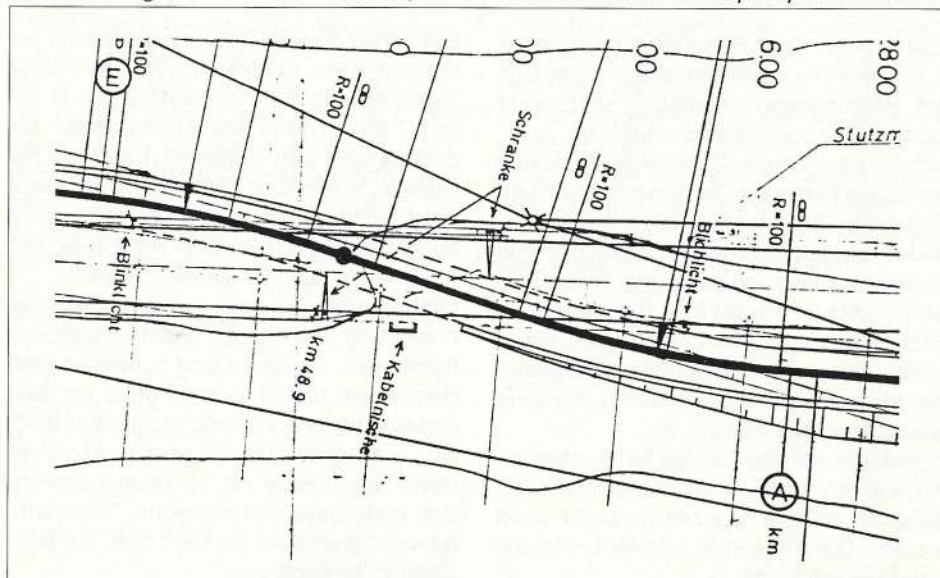
Betrachtet man die Baustelle unterhalb der Strasse, so ist zu erkennen wo das Trasse verlaufen wird. Eine voluminöse Mauer talwärts, aus grossen Steinen und Beton errichtet, leitet den Schienenstrang bis zur Strasse. In Richtung Gletsch wird das Gleis bergwärts verlegt um so laufend an Höhe zu gewinnen, ohne aber die Limite der Maximalsteigung zu überschreiten.

Oberhalb der Strasse, wo das Gleis bedenklich in Leere ragte, findet rege Bautätigkeit statt. Schienen und Schwellen sind demontiert, bis zu jenem Punkt, wo eine Absenkung des Trasses ausgeführt wird. Das anfallende Material wird im Abschnitt unter der Strasse zur Schüttung verwendet, ohne dass umfangreiche Transporte notwendig werden. Es lohnt sich, die Baustelle zu besichtigen.



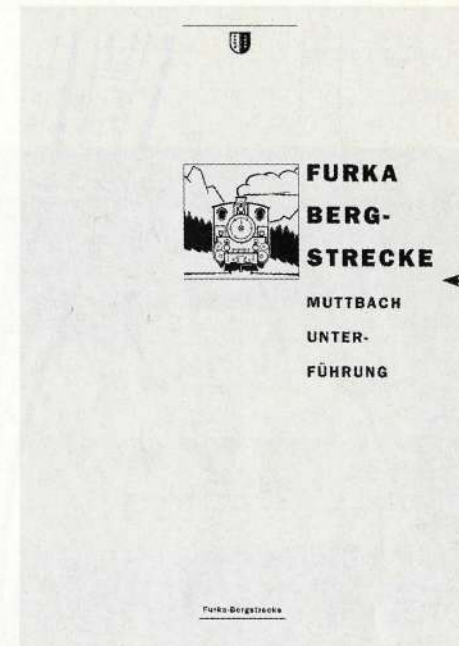
Das Querprofil zeigt die beiden Mauern sowie die neue Gleislage. Ausserdem kann die alte Position des Gleises erkannt werden.

Linienführung im Bereich der Strasse, wo die Bahn den Strassenkörper queren wird.



Die Broschürenreihe zu einzelnen Bauwerken der Furka-Bergstrecke wird ergänzt. Nr. 10 zeigt auf, wie hier geplant wurde und nun gebaut wird. Mit 4 Seiten Zusatz ist eine interessante Dokumentation im Verkauf, die sich mit Muttbach auseinandersetzt und dabei von alten bis zum aktuellen Zustand Auskunft gibt.

Bestellungen bitte an das Sekretariat VFB, in 3428 Wiler b.U. Preis Fr. 10.—.



#### Auf Spurensuche.... in Damaskus/Syrien

Weithin ist bekannt, dass für die Bahnanlagen zwischen Beirut/Libanon und Damaskus/Syrien (Spurweite 1050 mm) zwischen 1893 und 1940 von der SLM 30 Dampflokomotiven geliefert wurden.

Darunter auch sieben Fünfkuppler für gemischten Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb. Aktuelle Nachrichten ob und welche Maschinen noch existieren usw. liegen uns nicht vor. Wir wären aber daran -inklusive Fotos- interessiert. Vielleicht gibt es unter uns Mitglieder, die mehr hierzu sagen können. Oder wer kann gelegentlich, bei einer Urlaubsreise nach Syrien Informationen einholen und Fotos mitbringen?

Einige Loks sollen in einem Bahnbetriebswerk im Stadtgebiet von Damaskus aufgestellt worden sein.

Vor Reiseantritt bitte Verbindung aufnehmen mit:

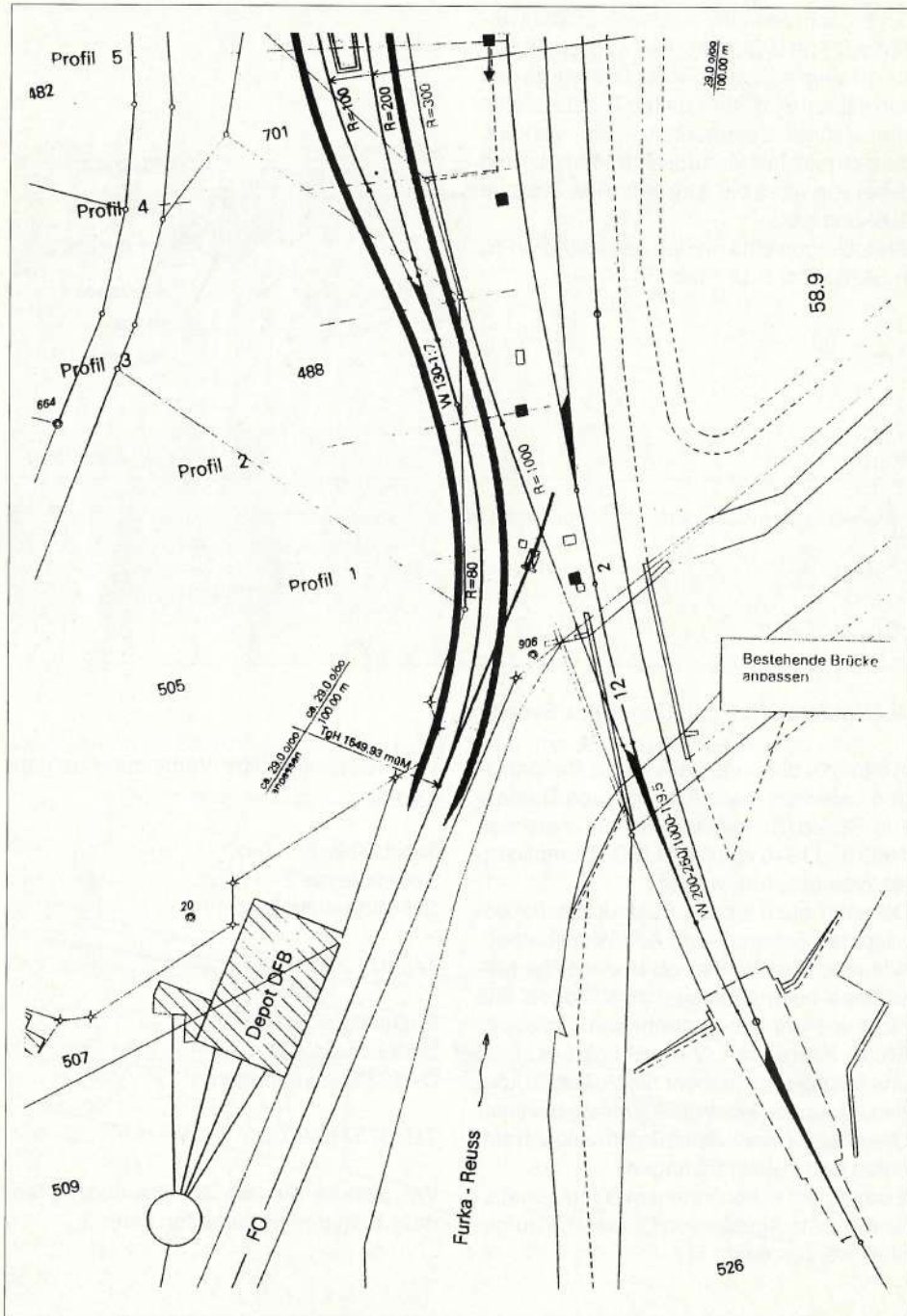
Jakob Knöpfel  
Hofenstrasse 2  
CH-9303 Wittenbach

Tel. 071 2983425

Wolfgang Schmidt  
Sonnenhalde 22  
D-72488 Sigmaringen

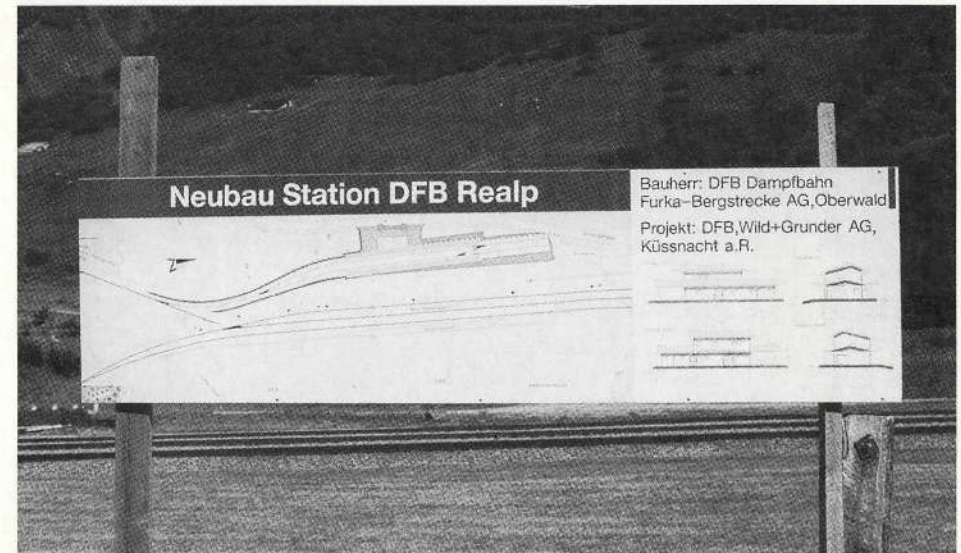
Tel. 07571/52030

Wir danken für Ihre Mithilfe und hoffen, dass man uns weiterhelfen kann.



## Neubau Station Realp

Hans Hofmann



Eine Bautafel weist auf das neue Vorhaben der DFB.

Foto H. Hofmann

Auch in Realp sind Baumaschinen aufgefahen, um die neue Station die sich für den Personenverkehr aufdrängt, zu verwirklichen.

Der Situationsplan zeigt die zweigleisige Anlage die raschmöglichst in Betrieb genommen werden soll, um einen reibungslosen Betrieb zu ermöglichen.

Die Fahrgäste haben einen kürzeren Zugang und die Sicherheit kann massiv erhöht werden. Die Zeit vor dem Depot, wo Raum nur begrenzt zur Verfügung stand dürfte somit bald der Vergangenheit angehören.

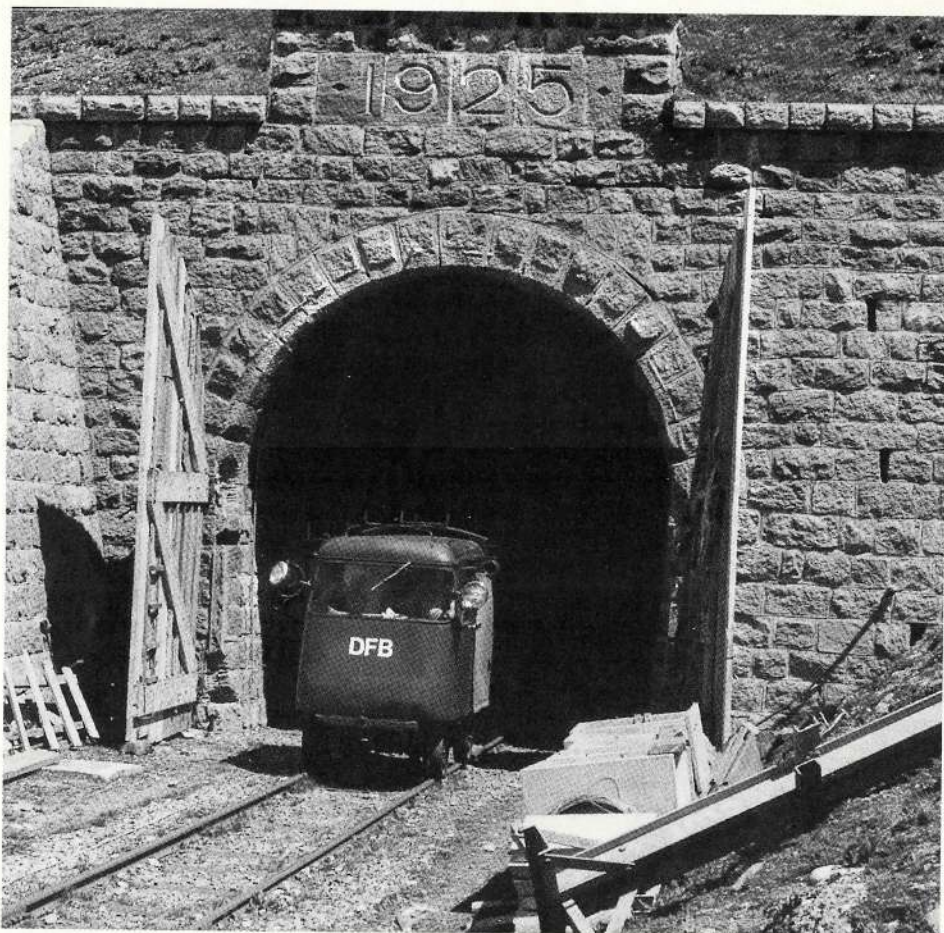
Das auf der Bautafel gezeigte Aufnahmegebäude wird indessen erst zu einem späteren Zeitpunkt verwirklicht.

Das soll aber den Hauptzweck nicht schmälern, denn als provisorische Lösung steht der Container zur Verfügung, der sich gut bewährt hat.

Mit viel Engagement, wie stets üblich, wird an die Verwirklichung geschritten, damit Betrieb und Depot getrennt und besser arbeiten können.

Für Realp dürfte diese Umgestaltung nicht ohne Werbewirkung sein, denn wo sind Dörfer dieser Grösse mit zwei Bahnhöfen und regem Betrieb anzutreffen.

Die Broschüre Realp Intallationsplatz wird auch erweitert werden und Vergangenheit und Gegenwart vor Augen führen. Bestellungen an das Sekretariat VFB, in 3428 Willer b.U. (Fr. 10.--)



Soeben verlässt die kleine Draisine den Tunnel und fährt in Muttbach ein.  
Foto: H. Hofmann

Als Referenz an die Rigi-Bahnen, die dieses Jahr ihr 125jähriges Bestehen feiern, fand die diesjährige 10. ordentliche Generalversammlung der DFB AG am 23. Juni in einem Festzelt auf der Rigi statt. Leider war das Wetter dem Anlass nicht angemessen. Die für die Teilnehmer und Gäste reservierten Sonderzüge setzten sich in Goldau bei strömendem Regen in Bewegung. Mit zunehmender Höhe schneite es dann heftig und der Berggipfel hüllte sich gar in Nebel. In seinen einleitenden Worten dankte René Kamer, Vertreter der Rigi-Bahnen, der DFB für die gute Zusammenarbeit in vielen Bereichen und lobte die Synergieeffekte zwischen den beiden Bahnen. Daraufhin begrüßte VR-Präsident Alfred Gysin die anwesenden 336 stimmberechtigten Aktionäre mit insgesamt 16132 Aktienstimmen, und eröffnete die Versammlung.

Nach Genehmigung des Jahresberichtes 1995, der den Aktionären bereits im voraus rechtzeitig schriftlich zugegangen war, verlas Finanzchef Josef Albisser vertretungsweise den Bericht der Revisionsstelle, welcher wiederum Hinweise auf die schwache Eigenfinanzierung erhielt. Die Jahresrechnung 1995 wurde daraufhin bei einem Verlust von Fr. 212 777.— mit einer Gegenstimme und elf Enthaltungen genehmigt. Mit Hinsicht auf die angespannte finanzielle Situation ist nebst sparsamer, kostenbewusster Verwendung der vorhandenen Gelder auch der Verwaltungsrat bereit, analog der Geschäftsleitung inskünftig auf das Honorar zu verzichten. Das Geschäftsergebnis wird auf die neue Rechnung vorge-tragen.

Der Finanzchef bedankte sich an dieser Stelle bei allen Sponsoren für ihre Unterstützung. Ein spezieller Dank ging an den Verein Furka-Bergstrecke, der im Berichts-

jahr der DFB wiederum Fr. 260 000.— zur Verfügung stellte und damit wesentlich zum Vorankommen beitrug.

Trotz einiger kritischer Voten wurde dem Verwaltungsrat in der Mehrheit die Entlastung erteilt. Um weitere Kapitalerhöhungen vornehmen zu können, musste der bestehende Artikel 4 der Statuten neu formuliert werden. (Kann im Wortlaut im Geschäftsbericht nachgelesen werden). Gleichzeitig wurde der Verwaltungsrat ermächtigt, das Aktienkapital (Erhöhung um maximal Fr. 4 935 000.—) innert zwei Jahren in einem Male oder sukzessive durchzuführen.

Der letzte Traktandenpunkt beanspruchte wie üblich am meisten Zeit. Nachfolgend stichwortartig die wichtigsten Fragen bzw. Antworten:

Stand Scheiteltunnelsanierung; Nebst vorzunehmenden baulichen Massnahmen ist die Inbetriebnahme auch abhängig von den Installationen einer vorgeschriebenen Sicherungsanlage (Streckenblock)

Verwendung und Finanzierung Benzintriebwagen; Mit dem Verkehrshaus in Luzern wurde ein Leihvertrag über 10 Jahre abgeschlossen. Das Fahrzeug muss den heuigen Sicherheitsbestimmungen entsprechen. Es erhält einen neuen Dieselmotor, darf aber äusserlich nicht verändert werden. Eingesetzt soll der Triebwagen in Fahrplan-Randzeiten, wo aus oekonomischen Gründen ein Dampfzug nicht sinnvoll ist, für kleinere Gruppen auf Bestellung etc.

Die Sektion Ostschweiz überreicht Alfred Gysin Aktien aus eigenfinanzierten Rückkäufen im Wert von Fr. 6 000.— zum weiteren Verkauf durch den VFB.

Bruno Rütli erinnert an seine Aktion(en) früherer Versammlungen unter dem Titel «Ohne Kohle kein Dampf», und fordert auf, mit den Bemühungen in diesem Sinne nicht nachzulassen.

Zum Thema «Infobus» orientierte Alice Abegg als Verantwortliche im VFB auf Anfrage dahin, dass generell Einsätze dieses Werbebuses erwünscht sind. Allerdings sollten keine Platzmieten anfallen, da die Werbeaktion sonst schnell unrentabel wird.

Im Anschluss an die Generalversammlung werden die Dampflokführer der «H 1/2 Nr. 7» (Schnapsbrenner) vorgestellt. Herr René Kamer brachte zum Ausdruck, dass es Idealisten brauche, um Projekte wie die Furka-Bergstrecke oder der Restaurierung der Rigilok Nr. 7 voranzubringen. Wer noch Lust hatte, konnte mit der nostalgischen Zugskomposition aus dem Jahre 1871 nach Rig-Staffel dampfen.

## DFB-Kapitalerhöhung 1996

Aufgrund der allgemeinen Wirtschaftslage konnten die gesteckten Ziele bei den letzten beiden Kapitalerhöhungen der DFB nicht erreicht werden. Die für den Aufbau des Dampfbetriebes, das Rollmaterial und die Strecke zusätzlich benötigten finanziellen Mittel wurden daher vorübergehend über Kredite finanziert. Die aus der Aktienkapitalerhöhung resultierenden Mittel sollen nun zum Teil zur Schuldentilgung und zur Umfinanzierung bereits getätigter Investitionen eingesetzt werden.

Die Zeichnungsfrist für die angebotenen Nominalwerte von Fr. 250.—, bzw. 500.— läuft noch bis zum 15. Oktober 1996. Zeichnungsscheine können bei der DFB-Dampfbahn Furka Bergstrecke AG, Postfach 35, 3999 Oberwald bestellt werden.

Das geplante Erhöhungskapital ist noch nicht erreicht, so dass weitere Zeichnungen gerne entgegengenommen werden.

## DFB im Internet

Im Heft 2/96 hatte Wolfgang Schmidt kurz über die Präsentation der DFB im Internet berichtet. Das Internet ist ja zur Zeit in aller Munde, doch gibt es sicher genug Leute, die nicht viel mit diesem Begriff anzufangen wissen. Ich möchte nun im folgenden einen kurzen Überblick über seine Geschichte und seine Technik geben.

Eigentlich ist das Internet gar nicht so neu, wie vielleicht viele denken. Die ersten Anfänge liegen inzwischen schon fast 30 Jahre zurück. Damals haben einige Universitäten (vor allem in den USA) ihre Computer zusammengeschaltet, um über Telefonleitungen wissenschaftliche Daten auszutauschen. So entstanden zuerst lokale Netze (z.B. innerhalb einer Universität), später wurden dann diese Netze zusammengeschlossen und es entstand das Internet. Bald schlossen sich andere Nutzer an: zuerst die Militärs, dann aber auch vermehrt die Industrie, öffentliche Stellen und jetzt auch immer mehr Privatleute.

Der Austausch der Daten erfolgt über verschiedene international genormte Protokolle. Die wichtigsten klassischen Protokolle sind `telnet` zum Zugriff auf einen entfernten Computer über ein Terminal und `ftp` zum Austausch von Dateien. Sehr bald kamen dann auch die elektronische Post (E-Mail) mit dem Protokoll `smtP` und andere dazu.

Bald wurde natürlich -vor allem für die Haupt-Datenströme- das normale Telefonnetz zu langsam, zumal damals über Telefonleitungen nur Datenraten von 300 oder höchstens 1200 Bit pro Sekunde möglich waren (zum Vergleich: eine einzige Schreibmaschinenseite benötigt zur Speicherung etwa 10 000 bis 20 000 Bit). Die wichtigsten zentralen Verbindungen ("Backbones" = Rückgrat) werden seither mit gemieteten

Leitungen hoher Kapazität hergestellt. Heute sind dafür Leitungen mit 1, 2, 10 oder gar 155 Millionen Bit pro Sekunde im Einsatz. Für die Verbindungen zum "Endverbraucher" werden heute noch normale Telefonleitungen verwendet, die ja auf der ganzen Welt in fast jeden Haushalt führen. Allerdings sind mit den heutigen Modems (Kunstwort aus `MOD`ulator/`DEM`odulator = Gerät zur Übertragung von Daten über normale Telefonleitungen) 14 400 bis 28 800 Bit pro Sekunde möglich. Professionelle Anwender verwenden heute in der Regel schon ISDN-Anschlüsse (auf diesen werden auch normale Telefongespräche als "Daten" übertragen) mit einer Kapazität von 64 400 Bit pro Sekunde oder einem vielfachen davon.

Vor einigen Jahren begann sich eine neue Anwendung auf dem Internet zu etablieren. Vom CERN in Genf zuerst nur für den internen Gebrauch entwickelt, setzte sich immer mehr durch, was heute World Wide Web oder Kurz WWW (mit dem Protokoll `http` genannt wird. Die Grundlage des WWW ist der sogenannte Hypertext, das sind Dokumente (Texte, Zeichnungen oder Bilder) die zusätzlich Verweise auf andere Dokumente enthalten. Alle solche Dokumente sind auf irgendeinem Rechner abgelegt und können von dort zur Anzeige auf dem persönlichen Bildschirm aufgerufen werden. Der Clou dabei ist nun, dass die Verweise auf andere Dokumente auf einen beliebigen anderen Rechner, und sei es auf der anderen Seite der Erdkugel verweisen können. Jedermann kann nun durch Auswahl der entsprechenden Verweise WWW um die ganze Welt reisen -oder wie es bei Insidern heisst- "surfen".

Obwohl noch längst nicht alle Zugang zum Internet haben (in Deutschland rechnet man

mit derzeit etwa 0,6 bis 1% der Bevölkerung), ist das Interesse riesengross. Zur Zeit (Juni 1996) dürfte es weltweit etwa 50 Millionen Nutzer und etwa 10 Millionen Informations-Anbieter in Internet geben. Das Angebot verdoppelt sich aber zur Zeit etwa alle 55 Tage.

Als Möglichkeit zu werben wird das Internet schon von vielen Firmen genutzt, zumal der Zugriff weltweit möglich ist und jeder Anbieter darauf bedacht ist, in seinen Dokumenten (Pages) möglichst interessante Verweise auf anderen Informationsgebieten unter zu bringen.

Bei aller Euphorie über das Internet darf man jedoch eines nicht übersehen: die Kosten. Während in den Anfangszeiten praktisch Alles aus den Forschungsgeldern der Hochschule bezahlt wurde, ist heute das Internet schon weitgehend kommerzialisiert. Der Zugang zum Internet ist heute - abgesehen vom Hochschulbereich - in der Regel nur über einen "Internet Provider" (das sind Firmen, die den technischen Anschluss an das Internet realisieren, in Deutschland ca. 50), und die wollen (wie die immer auch dabei beteiligte Telekom) für ihre Dienste natürlich Geld sehen. Ein Privatmann wird sich häufig auch über ei-

nen "Online-Dienst" wie AOL, Computer-service, T-online (btx) usw. anschliessen, die heute Alle indirekt auch einen Zugang zum Internet bieten. Die Abfrageprogramme (Browser z.B. Netscape oder Microsoft Explorer) dagegen sind für wenig Geld zu haben oder werden sogar kostenlos zur Verfügung gestellt.

Nun jedoch endlich zum Thema DFB im Internet: Erfreulicherweise haben sich (mindestens) 2 unserer Freunde bereitgefunden, in ihren privaten Informationsangeboten im Internet auf die DFB hinzuweisen. Wer Zugang zum Internet hat, findet das Angebot von Stefan Dringenberg aus Essen, neben der DFB auch zu verschiedenen anderen Schweizer Schnalspurbahnen, unter dem URL (Universal Resource Locator) <http://www.rail-info.ch> oder auch unter <http://www.uni-essen.de/hnr00a/schweiz> (jeweils in deutsch und englisch). Die Seiten von Michel Azéma aus Paris (in englisch) sind unter <http://www.imagnet.fr/Mikeaz> zu finden. Wer etwas dazu beitragen will, kann über E-Mail mit den beiden oder mit mir (Manfred Luckmann [dynamic.de](mailto:dynamical.de)) gerne in Verbindung treten.

Manfred Luckmann

## Einmal jährlich

Eine Ostschweizer-Zeitung vom 27. Oktober 1971 berichtet: Es war wieder einmal soweit, dass die FO zur herbstlichen Dampf-Exkursion von Brig nach Oberwald einladen konnte. Als ob es sich um ein Weltwunder handelte, bestaunten an jenem schönen Sonntagmorgen auf dem Bahnhofplatz Brig viele Zuschauer die kleine 600 PS leistende Heissdampflokomotive vom Typ HG 3/4.

Mit einem schrillen Pfiff aus der Lokpfeife, kündigte der Lokführer der seit 45 Jahren im Dienst der FO steht, und die Zeit der Glacier-Express-Dampfromantik miterlebte, an, dass sich der Zug in Bewegung setzt. Bei anfänglich nur sechs Promille Steigung ging die Fahrt der noch jungen Rhone entlang das Goms hinauf. Als wir bei Betten in die Steigung von 70 Promille einfuhren, ging der Atem der alten Lok schwer. Längs der Strecke säumten viele Foto- und Filmamateure Strassen und Hügel, um ein selten gewordenes Ereignis auf den Film zu bannen. Unterwegs wurden auch von Zeit zu Zeit immer wieder spezielle Fotohalte eingeschaltet. Ja, man liess sogar den Zug an einer Steigung zurückrollen und dann wieder mit Volldampf bergan fahren.

Auch Wasserhalte wurden gemacht, damit der Wasserkasten der kleinen Lok wieder mit neuem Lebenselixier betankt werden konnte. Das Wassernachfüllen wurde früher durch spezielle Vorrichtungen bewerkstelligt, die aber längst entfernt worden sind. Heute wird das Ganze mit einem grossen Schlauch gemacht.

Bei Grengiols befahren wir nun den 592m langen Kahrntunnel, der eine Steigung von 90 Promille aufweist. Wenn der Atem der Lok vorher schwer ging, so wurde er jetzt zum Keuchen. Schnell wurden Fenster und

Türen geschlossen, um den schwarzen Rauchwolken das Eindringen ins Innere der Wagen zu versperren. Lokführer und Heizer hatten es diesbezüglich weniger gut, ihnen schlug der Rauch und Dampf ins Gesicht.

Bei der Lokomotive Nr. 4, der einzig übriggebliebenen von den einst zehn beschafften Maschinen handelt es sich um einen Mogul-Typ, versehen mit einem Überhitzer. Beim Adhäsionsbetrieb liegt die Geschwindigkeit bei 45 km/h, beim Zahnradbetrieb bei höchstens 20 km/h.

Beim Adhäsionsbetrieb wirken die beiden Hochdruckzylinder auf die Triebachsen, beim Zahnradbetrieb sind es die beiden Niederdruck-Zylinder der Verbundmaschine, welche die zwei Triebzahnräder (System Abt) antreiben. Die Steuerung beider Antriebe ist gekoppelt. Bis nach Oberwald hatte die Lok 800 kg Kohlen verbraucht, und an die 3000 Liter Wasser sind an jenem Tag in Dampf verwandelt worden. In Oberwald hatte ich Gelegenheit, während der Rangiermanöver auf dem kleinen Führerstand mit von der Partie zu sein. Ja - es ist schon immer ein besonderes Erlebnis, eine solche Dampffahrt. Je mehr die Dampfromantik in aller Welt ihrem Ende nähert, desto begehrter werden solche Fahrten, die heute eine wahre Attraktion darstellen. Karl Grieder ist der Verfasser dieses Berichtes und er bringt damit unverkennbar zum Ausdruck, wie damals solche Veranstaltungen abliefen. Noch stand nichts auf Papier, dass die Furka-Bergstrecke ausdienen würde, denn vom Basistunnel war noch kaum die Rede. Einmal mehr eine schöne Begebenheit, dass es an der Strecke zwischen Realp und Oberwald wieder zu dampfen begonnen hat.

(Aus einer Ostschweizer Zeitung 1971)

# GASTSTÄTTEN UND HOTELS

wo Fronarbeiter gemütliche Stunden verbringen

**Hotel Restaurant  
Glacier du Rhône  
3999 Gletsch**

Telefon 028 73 15 15

Ein Besuch im ehemaligen Grandhotel aus der Gründerzeit der Berghotellerie wird zum Erlebnis.

**HOTEL  
FURKA**  
OBERWALD  
OBER-GOMS

Familie Nanzer Telefon 028/73 11 44 Fax 028/73 25 57

041/ 887 12 72  
Restaurant  
zum

Autoverlad  
Furka-Oberalp

«Bahnhof»



J. + W. Blöchliger  
6491 Realp

Familie  
E. Infanger-Christen  
6491 Realp  
Telefon  
041/ 887 14 24



**Pension Furka** ■■■

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche und WC

**HOTEL-RESTAURANT**

**TANNENHOF**

Mit höflicher Empfehlung  
Fam. O. Hirsch-Hauser, 3999 Oberwald  
Telefon 028 /73 16 51 Fax 028 /73 27 51

1370 m u. M.  
**sport-hotel**  
SCHWEIZ / SUISSE / SWITZERLAND

Telefon  
028  
73 21 41

Gepflegter Familienbetrieb im Wander-  
und Skigebiet Obergoms  
Alle Zimmer mit Dusche, WC, Radio und Telefon



**Hotel Galenstock**

Ihre Raststätte an der Furkastrasse  
Telefon 041/ 887 17 60

**Gletscher-Restaurant Belvédère,**

2300 m ü. M. direkt am Rhonegletscher.  
Ihr Ausgangspunkt für die Besichtigung der  
100 m langen Eishöhle.  
Tel: 028/ 73 11 96

## Beitrag 1997

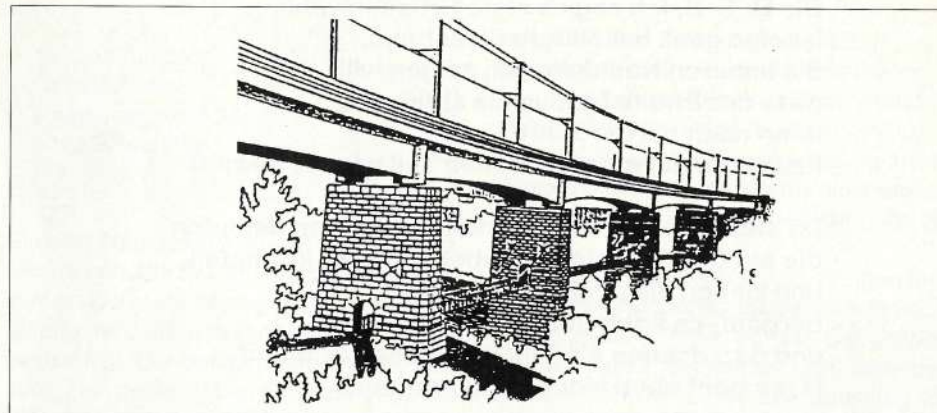
Anlässlich der Generalversammlung 1996 wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag 1997 nicht zu verändern. Dieser beträgt weiterhin:

Fr. 50.- / DM 60.- / HFL 66.-

Familienmitglieder bezahlen das 1,5fache des oben erwähnten Betrages.

SBB-Brückenfest 15. Juni 1996

W. Benz



Aarebrücke Brugg-Umiken (Bözberglinie)  
Mit grosser Freude habe ich an der Einweihung der neuen Aarebrücke Brugg-Umiken und insbesondere an der Eröffnung des Fussgängersteiges teilgenommen. Die "Gwagglibrugg", so nennt man bei uns eine an Stahlseilen aufgehängte Brücke, ist auf dem Bild unterhalb der Eisenbahnbrücke gut ersichtlich. Ich wäre natürlich am liebsten selber etwas auf diese Brücke gefahren, um zu sehen, wie stark mein Schwergewicht die "Gwagglibrugg" in Schwingungen gebracht hätte. Da ich aber nicht schwimmen kann, habe ich davon Abstand genommen.

Betreut wurde ich von den Mitgliedern der Sektion Aargau. Wiedereinmal dufte ich den ganzen Tag Werbung für die Furka machen. Die neuen Fotos, die Souvenirs, Videos und weiteren Verkaufsartikel sind bei den Besuchern auf Interesse gestossen. Auch neue Mitglieder durften wir in unserem Verein willkommen heissen. Viele Besucher waren so begeistert, dass sie mir spontan versicherten, diesen Herbst nach Realp zu reisen und mit unseren Dampfzügen zu fahren. Die Brugger Bevölkerung

dankte mir für die Teilnahme mit einem regen Besuch, der gegen Abend immer grösser wurde. Der Chef des Baudepartementes des Kantons Aargau, Regierungsrat Dr. Thomas Pfister bewunderte ebenfalls meine Informationen und war begeistert, dass ein Projekt in dieser Grössenordnung durch private Initiative zustande kommt.

Wehmütig kehrte ich anderntags wieder in meine Unterkunft zurück. Wann werde ich wohl wieder an einem Fest, einer Einweihung oder an einer Ausstellung teilnehmen können? Wo sind die begeisterten Furkafreunde, die mich dafür anfordern und die mit mir kommen? Viele sind sich nicht bewusst, wie breit meine Ausstrahlung und Werbung ist. Wer kann denn ermessen, wieviele Reisende wegen mir mit den Dampfzügen fahren. Aktionär, Mitglied oder aktive(r) Mitarbeiter(in) werden? Das ist auch aus den vielen spontanen Spenden in die Bus-Kasse ersichtlich. Ich hoffe, noch manche Jahre für die Furka da zu sein. Meldet bitte mögliche Einsätze an Alice Abegg, Krummfeld 11, 6423 Seewen, Tel. 041 811 22 93



## **Im Reiche der DFB**

Die **D F B**, ich sag es ohne Grössenwahn  
ist eine ganz besondere Eisenbahn,  
die unseren Nachkommen zeigen will,  
dass der Enthusiasmus nie steht still,  
denn nach harten Jahren  
kann man auf einem schönen Teil wieder fahren.

Da sieht man die alten Furkalokomotiven dampfen  
die auf der Zahnstange haben eifrig zu krampfen  
und ziehen die schönen blauen Wagen  
bergauf, es kribbelt auf dem Magen  
und dazwischen ein Pfiff im grossen Schnauf  
ja, es geht eben hier kräftig bergauf,

Mit der alten Steffenbachbrücke  
wird geschlossen eine grosse Lücke  
die von der Furkareuss, dies ist kaum zu ermessen,  
in vielen 1000 Jahren wurde gefressen.  
So donnert der Zug ganz schnell  
über das alte Eisenkonstruktionsgestell.

Ueber die Brücke gebe es gar manche Geschichte  
die zu fassen wäre im Gedächtnis  
das Besondere daran, justement  
ist das zusammenklappbare Element  
denn vor Lawinen, das muss man nützen  
ist die Brücke besonders gut zu schützen.

Von Ralp zur Furkstation  
geht die Fahrt mit viel Faszination  
und hier oben, für ganz wenig Geld  
ist man angelangt in einem schönen Flecken der Welt.  
In der Nähe von ewigem Eis  
endet unsere besondere **D F B** - Reis.

by H.R. Lüthy-Pavan, 5036 Oberentfelden  
Okt. 1995

## **Sektionsnachrichten**

Sektion Aargau  
Gérard Aellen  
Juraweidstrasse 26  
5023 Biberstein

Ein alter Wagen soll wieder in neuem Glanz erscheinen. Die Sektion Aargau ist zur Zeit immer noch sehr fleissig mit dem Wiederaufbau des vierachsigen Brünigwagens beschäftigt. Der Sektionsvorstand hat sich zum Ziel gesetzt, die Finanzierung des Wagenbauprojektes soweit als möglich, mit Materiallieferungen und Spenden von Mitgliedern, Sponsoren, Gönnern, Sympathisanten unserer Sektion zu bewältigen, um die stark geforderte Kasse der DFB nicht zusätzlich zu strapazieren. Der vierachsige Wagen soll bis Frühjahr 1997 fertiggestellt werden, um die Abnahme durch das BAV vor Beginn der Fahrsaison 1997 zu ermöglichen. Dadurch würde ein weiterer vierachsiger Wagen mit 1. Klasse-, 2. Klasse- und Gepäckabteil für den Einsatz auf der Bergstrecke zur Verfügung stehen. Wir sind selbstverständlich für jede materielle und finanzielle Unterstützung unserer Projekte ausserordentlich dankbar und danken allen uns gut gesinnten Mitgliedern und Gönnern für die bereits erhaltenen wertvollen Spenden.

Arbeitseinsatz in Innertkirchen. Am 23. April 1996 befasste sich eine kleine Gruppe von aktiven Mitgliedern (Urs Zürcher, Ernst Meier, Heiri Ott und Ernst Brunschweiler mit dem Zertrennen eines älteren BOB (Berliner Oberland Bahnen) Triebwagens in Innertkirchen, der von der Meiringen-Innertkirchen-Bahn als Reserve benutzt wurde. Durch den Kauf eines neuen Triebwagens

wurde dieses Fahrzeug überflüssig und ausrangiert. Sehr wertvolle Ausrüstungsteile, wie Schiebetore des Gepäckabteils, Holzbänke und Gepäckträgergarnituren konnten für die Wiederverwendung beim Wiederaufbau von weiteren Personenwagen vor dem Schweißbrenner gerettet werden.

MAG (Markt Aargauer Gewerbetreibender) Am letzten Wochenende des Monats September, von Donnerstag, 26. September bis Sonntag 29. September 1996 findet die grosse jährliche Gewerbeausstellung in Aarau statt. Die Sektion Aargau wird an diesem Anlass ebenfalls mit einem Werbebestand, dieses Mal zur Abwechslung mit einem aufgefrischten Wagenkasten der Nyon - St. Cerque-Bahn, anwesend sein. Alle Mitglieder, aber selbstverständlich auch Nichtmitglieder und Sympathisanten sind zu einem Besuch an unserem Werbestand herzlich willkommen. Wir beabsichtigen für die Besucher eine kleine Überraschung bereit zu halten.

Werbebus am Brückenfest, Samstag 15. Juni 1996, in Brugg. Anlässlich des Brückenfestes in Brugg (Einweihung der neuen Brücke über die Aare zwischen Brugg und Umiken) organisierte unser Aktivmitglied Walter Benz einen Einsatz des blauen Werbebusses. Die Mitglieder Hedy und Thomas Keller und Heidi Köppel unterstützten tatkräftig den Initianten bei der Werbeveranstaltung.

Sektionsreise mit dem Dampfzug der Jura-bahnen. Am Sonntag 6. Oktober 1996 führt die Sektion Aargau die jährliche Sektionsreise durch. Dieses Jahr besuchen wir die Jurabahnen und befahren mit einem Dampfzug die romantische Steilstrecke zwischen Glovelier und Saiguelégier. Anschliessend

unternehmen wir wie in den Jahren zuvor, eine rund 2stündige Wanderung auf den Mont Soleil, wo die zur Zeit grösste Sonnenkraft-Versuchsanlage steht.

Allen zahlreichen aktiven Helferinnen und Helfern in der Werkstätte und an der Strecke bei den Bauarbeiten, am Werbematerial bei der Mitgliederwerbung und bei den Vorbereitungsarbeiten möchte ich für Ihren spontanen und fleissigen Einsatz den besten Dank aussprechen.

Gérard Aellen

Sektion Bern  
P. Bollinger  
Blumenweg 18  
3315 Bätterkinden

Vereinsreise 1996. (22.9.96) Mitglieder aus der Sektion Wallis sind herzlich willkommen. Bahnplausch 1:1 und im Modell. Auf einer gemütlichen Wanderung auf dem BLS-Lehrpfad von Mitholz bis Kandergrund erhalten wir Einblick auf die grandiosen Bauwerke an der Lötschberg-Nordrampe. Verbauungen, Hangsicherungen alte, aber auch neue Bauwerke können besichtigt werden. Zudem erleben wir den Bahnbetrieb und durch die zahlreichen Lehrtafeln können wir unser eisenbahntechnisches Fachwissen ergänzen.

In Interlaken West, wo ein Modell nach dem Vorbild RhB (Albulastrecke) und FO (Nätschen) zu sehen ist, machen wir Halt. Im Heft Loki 6/96 Seite 42-50 wird ausführlich davon berichtet.

Bei schlechter Witterung: Besuch der Baustelle Alptransit anstelle der Wanderung auf dem BLS-Lehrpfad.

Die Anreise nach Kandersteg erfolgt individuell. Wir treffen uns um 9.30 Uhr bei der Bus-Station vor dem Bahnhof Kandersteg. (Ankunft aus Bern, 9.22 Uhr und aus Brig um 9.35 Uhr. bitte rasch umsteigen.

Um 9.44 Uhr bringt uns der Bus nach Station Mitholz-Balmhorn, wo die Wanderung auf dem Erlebnispfad beginnen kann. Genügend Zeit zum Picknick (Bräteln), beim Picknickplatz oder für das Mittagessen beim Blausee ist eingeplant. (Eintritt Blausee Fr. 4.30)

Anschliessend setzen wir unsere Wanderung durch die imposanten Verbauungen fort und steigen ab bis Kandergrund zur Bus-Haltestelle Altels. Busfahrt nach Frutigen, Schnellzug nach Spiez, dort 3/4stündiger Kaffeehalt. Zuletzt Weiterfahrt nach Interlaken West, wo uns ein eindrücklicher Modellbahn-Plausch wartet.

Die Rückreise erfolgt individuell. (Regionalzug nach Spiez, Zweisimmen mit Anschluss nach Brig 17.35, Schnellzug nach Bern 17.45, Schiff nach Thun 18.00)

Ausrüstung: Gute Wanderschuhe, Regenschutz, Feldstecher vorteilhaft. Älteren Teilnehmern empfehlen wir einen Stock mitzunehmen.

Anmeldungen bis 10. September sind an den Sekretär der Sektion Bern zu senden: Christian Schneeberger, Allmendweg 13, 3110 Münsigen.

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

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

Telefon \_\_\_\_\_

\_\_\_ Kollektivbillet, Kandersteg, Mitholz/Balmhorn. und Kandergrund/Altels - Interlaken-West

\_\_\_ Kollektivbillet mit Halbtaxabo

\_\_\_ GA vorhanden, (kein Kollektivbillet)

zutreffendes bitte ankreuzen

Termine, Flohmarkt  
Samstag, 26. Oktober 1996 14-18-00 Uhr  
im Restaurant Tiefenau, Worblaufen (Saal 1. Stock)

Mit RBS ab Bern, Linien Z, W oder J erreichbar. Siehe auch Sektionsnachrichten der Sektionen Aargau/Bern 3/96.

Sektion Graubünden  
Postfach 48

7005 Chur-Masans

Jedes Jahr finden ein paar wegemutige Sektionsmitglieder den Weg nach Realp, um vor dem ersten Schnee (auch schon mit Schnee!) Einwinterungsarbeiten durchzuführen. Auch dieses Jahr sind wir dabei, hoffentlich mit Dir. Melde Dich mit dem nachstehenden Talon umgehend an und sende den Briefumschlag an:

Jürg Zahnd  
Signinastrasse 5

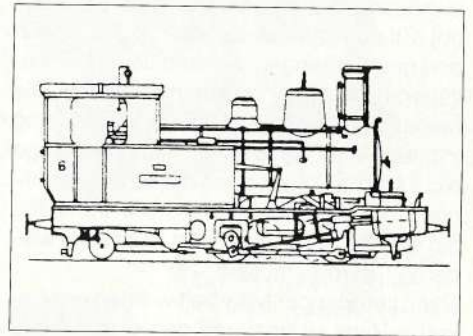
7000 Chur

Datum: Samstage 26.10. und 2.11.96

Abfahrt: 5.30 ab Parkplatz Gasser AG  
Kasernenstrasse 1 7000 Chur

Ankunft: spätestens 7.45 im Camp

Rückkehr: ca. 20.00 Uhr in Chur



Anmeldetalon

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

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

Tel. P \_\_\_\_\_ Telefon G \_\_\_\_\_

Samstag 26. Oktober 1996

Samstag 2. November 1996

Ich fahre mit dem eigenen Wagen und habe \_\_\_ Plätze frei

Ich wünsche eine Fahrgelegenheit ab Parkplatz Gasser

Ich bin spätestens um 7.45 Uhr im Camp Realp

Sektion Nordwestschweiz  
 Alfred Heinimann  
 Morystrasse 15

4125 Riehen

Unsere Sektion hat als vermutlich letzte Anfang Mai die jährliche Generalversammlung abgehalten. Der Grund war das Besichtigungsprogramm, das neue SBB-Depot auf dem Wolf-Areal, wo Gruppen nach den anstrengenden Einweihungsfeierlichkeiten nicht früher willkommen waren. Die beiden Führungen waren sehr attraktiv und lockten viele Mitglieder an, allerdings lange nicht solche Scharen wie die VFB-Besichtigung der Adlertunnel-Baustelle im März, die sogar doppelt geführt, d.h. im April wiederholt werden musste.

Nach jahrelanger Mitarbeit wurden der Sekretär Hans Huggel und der Kassier Paul Kocher unter Verdankung ihrer geleisteten Arbeit aus dem Vorstand verabschiedet. Neu bzw. im ersten Fall wieder heissen wir darin die Herren Martin Schweizer, Franz Ringwald und Georg Schaefer willkommen, die zusammen mit den bisherigen Paul Tschudin, Roger Benz, Urs Brechbühl und dem Schreibenden das Schifflin der Sek-



Aufmerksame Zuhörer und -schauer im SBB-Lokdepot anlässlich der Sektions GV, 8. Mai 1996 Foto W. Kohlbrenner

tion über Wasser halten werden. Später im Jahr, aber früher als in den Vorjahren, soll die Sektionsreise an die Furka stattfinden, und dann stellt die Sektion Mitarbeiter für zwei Bausamstage im Frühherbst. Kommt nächstes Jahr sogar wieder einmal eine ganze Bauwoche der Sektion zustande? Es wäre sehr erfreulich, umso mehr als dann ja sehr wahrscheinlich im Wallis gearbeitet und das (Zwischen-)Ziel Gletsch ständig vor Augen sein wird.

Alfred Heinimann

Sektion Ostschweiz  
 Chr. Ammann  
 Oberer Moosweg 10

8500 Frauenfeld

Werbung: Unsere diesjährigen Ausflüge zur Furka und auf die Rigi haben ein gutes Echo gefunden. Mit 15 Personen besuchten wir die Rigi und Luzern. Am Ausflug zur Furka beteiligten sich 38 Interessierte unserer Dampfbahn. Mit dem Car wurden weitere 48 Leute am 25. Juli nach Realp gefahren, um zwei Stunden Dampfbahn-Erlebnis pur zu geniessen. Als Abschlussreise am 1. September geht's nochmals zur Furka, diesmal organisiert durch die Anzeiger-Druckerei St. Gallen.

Ich hoffe, dass Ihr alle diese Dampffahrt auch einmal miterlebt habt, oder es noch in nächster Zeit tun werden. Helft uns mit, für uns Werbung zu machen, denn nur mit begeisterten Passagieren kommen wir weiter in Richtung Wallis.

Von unserer Umfrage im Frühjahr sind ca. 20% Antworten eingegangen, was mich sehr freut. Leider wird unser Aufruf teilweise auch falsch verstanden. Unsere Idee, welche wir in der Sektion Ostschweiz verfolgen, hilft uns Geld für Porti und unnötigen Postversand zu sparen. Es wird niemand

## Als ein Gruss... als Dankeschön an alle die wir mögen...

...als Überraschung, als Idee – für Ihre Bekannten, Kunden und Geschäftspartner.



**Furka Rollen**  
 Hüppenröllchen gefüllt mit  
 Giandujacrème und Schweizer  
 Milkschokolade Überzug.

**Murmel-Tatzli**  
 Feinster Haselnuss-  
 Lebkuchen mit Honig  
 und Haselnüssen.



**Ein Geschenk,  
 das Spuren hinterlässt...**



**DFB DAMPFBahn  
 FURKA-BERGSTRECKE AG**

Beim Kauf jeder Schachtel unterstützen Sie die Dampf Bahn Furka Bergstrecke. Herzlichen Dank.

*Pickfeine*  
**SPEZIALITÄTEN**

Tel. 01-492 07 10, Fax 01-492 07 09

**Fax-Bestellung 01-492 07 09**

	Anzahl Schachteln	Einzelpreis Fr.	Gesamtpreis Fr.
<b>Furka Rollen</b> 370 g 56 Hüppen gemischt mit und ohne Schokolade-Überzug		20.-	
<b>Murmel Tatzli</b> 120 g Haselnuss-Lebkuchen, 4er Schachtel		8.50	

+ 2% MWST, Porto und Versandkostenanteil

Name/Firma

Strasse

PLZ

Ort

Telefon

Unterschrift

Einsenden an: Pickfeine Spezialitäten, Langackerstrasse 36, 8142 Uitikon-Waldegg/ZH

verpflichtet, bei unserem Verein aktiv mitzumachen, sondern mit der Umfrage, die wir allen zugesandt haben, suchen wir diejenigen Personen, welche freiwillig und mit Begeisterung etwas für unsere Sache tun möchten. Es sind dies sehr verschiedene Möglichkeiten, von der Mithilfe bei Ausstellungen, Mitgliederwerbung, Sponsorensuche bis zur Mithilfe in Realp oder an der Strecke in den Bauwochen.

Wer vor all dem nichts wissen möchte, ist selbstverständlich auch als Vereinsmitglied herzlich willkommen, denn unsere Bahn braucht dringend Einnahmen. Sollten Sie unsere Umfrage nicht mehr finden, so verlangen Sie von mir ein Formular, damit wir möglichst viele Antworten haben. Künftig werden wir nur noch Vereinspost der Sektion Ostschweiz an jene Adressaten verschicken, welche die Umfrage zurückgeschickt haben und es auch ausdrücklich wünschen.

Die Sektion Ostschweiz ist vom 4. bis 8. September 1996 mit dem Stand an der Mobautech in St. Gallen vertreten. Bitte besuchen Sie uns dort, zum Gespräch mit Ihnen freuen wir uns.

Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, 9230 Flawil

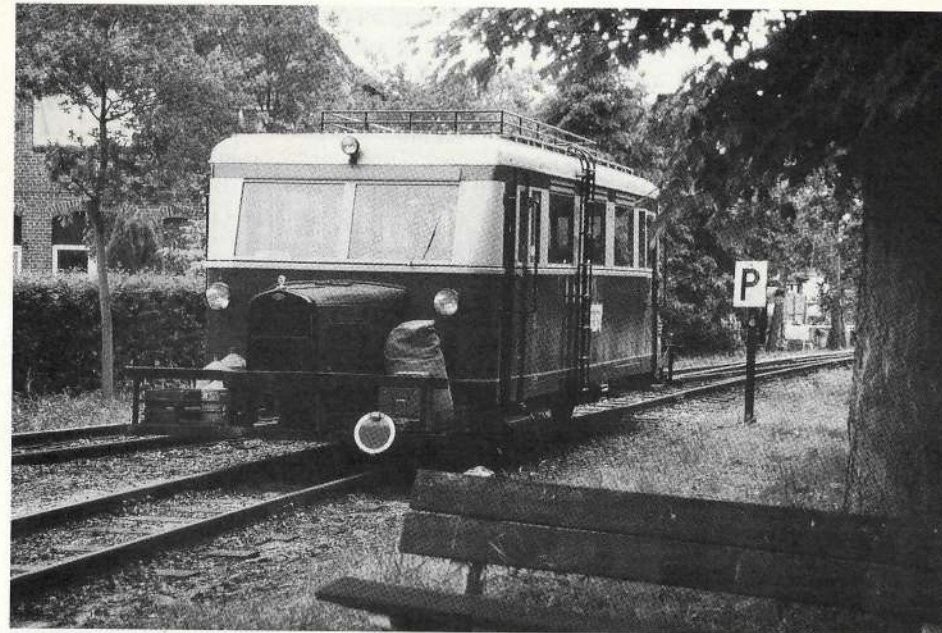
Sektion Norddeutschland  
Ralf Hamann  
Tratzingerstrasse 20  
D-22043 Hamburg 30

Die Sektion Norddeutschland unternahm am Sonntag, 23. Juli 1996 einen Ausflug zur ältesten deutschen Museums-Eisenbahn. Die meterspurige Strecke führt von Bruchhausen-Vilsen zum 8 km entfernten Asendorf an der Bundesstrasse 6 von Bremen nach Hannover. Der DEV = Deutscher Eisenbahn-Verein führte ein «Historisches Wochenende» mit Güterverkehr und Ladevorführungen durch.

Unser Eindruck war: Museumseisenbahn vom Feinsten, denn den Zustand nicht nur der Fahrzeuge, sondern auch der Strecke und der Bauten kann man zu Recht als sehr anspruchsvoll bezeichnen. Alles befindet sich in einem Top-Zustand. Dem Besucher wird mit vier in Betrieb befindlichen Oldtimer-Dampflokomotiven und zwei Dieseltriebwagen ein lebendiger Kleinbahnbetrieb geboten, der es leicht nachvollziehen lässt, wie es vor Jahrzehnten auf vielen der damals im Planbetrieb verkehrenden Schmalspurbahnen zugeht.

Viele an der Strecke ansässigen Bewohner besuchten «ihre» Museumseisenbahn in stiler Kleidung der damaligen Zeit und belebten mit Marktkörben, Schubkarren, Blockwagen und ähnlichen Erzeugnissen ausgestattet, die Szenerie auf den Bahnhöfen und in den Zügen. Als Lohn für ihren Auftritt im Outfit der Jahrhundertwende durften sie umsonst mit ihrer Bahn durch die schöne Landschaft fahren.

Als beispielhaft empfanden wir, dass die Besucher das gesamte Betriebsgelände mit seiner viergleisigen Halle, in der etwa zehn Fahrzeuge - Lokomotiven wie Wagen - hintereinander Platz finden, jederzeit betreten konnten, um sich alles in Ruhe anzusehen. In der Halle stehen sowohl betriebsfähige Fahrzeuge, als auch Rollmaterial, welches sich in Aufarbeitung befindet. Die dort tätigen Museumsbahner erläuterten auf Befragen gerne die dort stehenden Fahrzeuge und Museumsgegenstände, wie zum Beispiel einen flach gewalzten, ausgerangierten Lokomotivkessel. Auch an den Wänden hingen Erläuterungstafeln über die Fahrzeuge und ihre Herkunftsnamen. Der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, von den Eisenbahner kurz «Bru-Vi» genannt, verfügt über zahlreiche Dreischienengleise für Normal- und Schmalspur. Der DEV betreibt auch auf den Anschlussstrecken mit einem weiteren, normalspurigen Schienenbus Zubringerverkehr. Neben den Dampf



Impressionen von der ältesten Museumsbahn in Deutschland Foto: Sektion NDsw



loks, die gerade mit Personen-, Güterzügen oder GmP auf der Strecke waren, rangierten meist gleichzeitig zwei Lokomotiven genau wie bei der DFB mit Namen benannt vor dem Bw und im Bahnhof, so dass sich den auf die Abfahrt des nächsten Zuges wartenden Fahrgästen und natürlich insbesondere den Foto- und Videofreunden ein abwechslungsreicher Betriebsablauf bot. Ein Glanzstück ist auch die an jenem Wochenende eingeweihte, an anderer Stelle neu wieder errichtete Fachwerk-Umladehalle, in der Stückgut von Normalspur- auf Schmalspur Güterwagen in gleicher Wagenbodenhöhe umgeladen werden kann.

Im Bahnhof Heiligenberg fand ein reger Ladeverkehr statt. Dort wurde Langholz von einem Strassenfahrzeug mit Hilfe eines alten Lanz-Bulldog auf Langholzwagen umgeladen, es wurden Kohlen nach alter Art «ingesackt», rangiert und vieles mehr, so dass nicht wenige auf der Bundesstrasse passierenden Autofahrer neugierig anhielten, um das dortige Treiben näher zu betrachten.

Der vorbildliche Eindruck dieser Bahn zeugt von grossem Engagement der jeweils aus ganz Norddeutschland und Berlin anreisenden, dort agierenden Eisenbahnfreunde. Alle im Betrieb befindlichen Fahrzeuge unter denen sich übrigens auch ein von der Rhätischen Bahn stammender Buffetwagen befindet, und Anlagen sind mit viel Liebe zum Detail hervorragend hergerichtet. Sie sind eine Augenweide für jeden Schmalspurfreund! Die Finanzierung dieser schönen Anlagen dieses numehr 30 Jahre alten Vereins ist nur dadurch erklärlich, dass man sich bewusst auf die Meterspur beschränkt und eine Strecke gewählt hat, die in den ersten Jahrzehnten noch von der Ursprungsgesellschaft «Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya» im Güterverkehr betrieben und unterhalten wurde. Wer diese Bahn noch nicht kennt und bei unserer

Exkursion nicht dabei sein konnte, hat mit Sicherheit einen erlebnisreichen Tag und eine beschauliche Fahrt auf der ältesten Museums-Eisenbahn Deutschland vermisst.

Ralf Hamann, Obmann

Sektion NRW  
Martin Fränsing  
Gotthelfstrasse 100  
D-44229 Dortmund

Sektionstreffen: Am 21.4.1996 fand im Gemeindehaus St. Peter und Paul in Hattingen das Frühjahrestreffen der Sektion NRW statt. Trotz schönstem Wanderwetter hatten sich knapp 70 Mitglieder, Aktionäre und Interessenten im Saal eingefunden. Bei Kaffee und Kuchen informierten wir über Neuigkeiten von der Furka-Bergstrecke. Als besondere Gäste freuten wir uns sehr, die Herren Bruno Albisser (Präsident des VFB), René Schläpfer (Vereinssekretär) mit Gattin und Josef Albisser (Mitglied VR und der GL der DFB AG) begrüßen zu dürfen. Anlässlich des Sektionstreffens in Darmstadt am Vortag, hatten sich unsere Schweizer Freunde nicht gescheut, auch noch die restliche Wegstrecke bis ins Ruhrgebiet auf sich zu nehmen. Die Herren Albisser berichteten aus erster Hand über das aktuelle Geschehen an der Bergstrecke, die Planungen für die Zukunft und scheuten sich auch nicht, das heikle Thema Finanzen detailliert anzusprechen. Entsprechend gross war dann auch das Interesse bei den Zuhörern.

Aufgrund diverser Rückmeldungen kann ich sagen, dass der Besuch in Hattingen als sehr positiv erachtet wird und sich auf die Arbeit in der Sektion sicher motivierend auswirken wird. Nochmals vielen Dank dafür!

Unser Dank gilt auch Frank Weffel, dessen Film über unser Auftreten bei der «Inter-

Sehr geehrte Mitglieder

Wieder gelange ich in eigener Sache an Sie, denn einige von Ihnen haben unlängst Post des Zentralkassiers erhalten.

Zugegeben, die Information, die zum Versand gebracht werden musste, hat nicht unbedingt erfreulichen Charakter. Mahnungen an säumige Zahler beinhaltete dieser Aussand. Es dürfte im Interesse aller Mitglieder sein, hier mit einigen Hinweisen Klarheit zu schaffen.

Sollten Sie den Beitrag auf Grund einer Mahnung der alten Mitgliederverwaltung (Rossfeld) geleistet haben, so betrifft dies das Jahr 1995. Auf dem für Sie bestimmten Abschnitt des Einzahlungsscheins ist neu das Jahr aufgedruckt.

Einmalige Mitgliederbeiträge (zu Fr. 50.— oder Fr. 75.—) kennen wir nicht, sondern pro Jahr ist ein Beitrag zu entrichten.

Mitglieder, die den Verein verlassen möchten werden gebeten, dies schriftlich zu tun, denn dadurch helfen Sie uns die administrativen Arbeiten gering zu halten. Austritte sind grundsätzlich nur auf Ende des laufenden Jahres möglich. Sollten Sie eine Rechnung für das laufende Jahr erhalten haben, können Sie davon ausgehen, dass wir bis zum 31.12.1995 keine Austrittsmeldung erhalten haben.

Sie erhalten jeweils eine Rechnung mit der Bitte den Beitrag für das laufende Jahr bald zu entrichten. Wenn Sie eine Spende überweisen, bitten wir um Angabe. Der Mitgliederbeitrag ist in jedem Fall zu entrichten und darf nicht mit Spenden in Verbindung gebracht werden.

Wir empfehlen Ihnen für Spenden einen separaten Einzahlungsschein zu verwenden.

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass alle Vorstandsmitglieder im Nebenamt für den Verein tätig sind, und daher nur über begrenzte Zeit verfügen. Wir hoffen, dass Sie für kleinere Verzögerungen Verständnis haben werden.

Die Verwaltung von gegen 7 000 Mitgliedern beansprucht Zeit und wo immer möglich versuchen wir rationelle Lösungen anzuwenden. Dabei kommt der persönliche Kontakt gerne etwas zu knapp, wir hoffen daher auf Ihr Verständnis.

Ihnen wünsche ich eine gute Fahrt zur Station Furka, und freue mich auf Ihre Mithilfe.  
Ch. Carlyle, Zentralkassier

Modellbau 96» in Dortmund einmal deutlich zeigte, wieviel Vorarbeit nötig ist, um an einer solchen Messe erfolgreich zu bestehen.

Sehr interessant war auch der Dia- und Filmvortrag von Wolfgang Laske. Er hatte das Glück, mit Genehmigung der Rhätischen Bahn die Bauarbeiten im und am Vereinatunnel an Stellen im Bild festzuhalten, wo sonst kein Besucher hinkommt. So hoffen wir, allen Besuchern einen kurzweiligen Nachmittag geboten zu haben. Unser nächstes Treffen findet am 17.11.96 um 14.30 Uhr im Thomas-Morus-Haus, Adolfstrasse 41462 Neuss statt.

Martin Fränsing

Regionalgruppe Rhein/Main  
J. Ziegler  
Siegfriedstrasse 69  
D-61389 Oberreifenberg  
Tel. 06082 - 2497

*Mit Dampf zum Jahrestreffen:* Lange genug hatte es geregnet. Rechtzeitig zu unserem Jahrestreffen am Montag, den 14. Juli 1996, war der Himmel wieder blau. «Unser» Dampf-Sonderzug stand bereit, um uns auf der Strecke der Taunusbahn vom Treffpunkt Friedrichsdorf nach 45minütiger Fahrt zum vorläufigen Endpunkt Grävenwiesbach zu bringen. Dieses Teilstück der ehemals durchgehenden Strecke über den Taunus erreicht zwar nicht «Furka-Höhen», hat aber einige Ähnlichkeiten zur Furka-Bergstrecke. Zwischen 1895 und 1912 in Teilstücken eröffnet wurde der Betrieb 1982 aufgegeben, in neuer (komunaler) Trägerschaft 1993 wieder aufgenommen und sie endet vorläufig nach der halben Streckenlänge hinter dem Höhepunkt des Streckenprofils vor einem nur 1 300 m langen Tunnel, dessen Sanierung in diesem Jahr begonnen wird, um alsbald die nächsten Stationen erreichen zu können... So boten sich schon bei der Fahrt Anhalts-

punkte für gleichartige und unterschiedliche Entwicklungen an der Furka und im Taunus.

Am Zielort Grävenwiesbach fand unser Jahrestreffen im Gasthof zur Eisenbahn statt (wo sonst!). Jahresbericht, Kassenbericht, weitere Berichte über unsere diesjährigen Bauwochen, die AG,-GV, das Vereinswochenende und unsere Planungen für 96 und 97, viel Lob, ein bisschen Tadel mussten wir zügig behandeln, denn unser Gast-Referent, Herr Pfarrer Frey aus Idstein, hatte eh' schon Mühe, die Fülle seines Wissens über «Die Eisenbahnen im Taunus» in einen nur gut einstündigen Diavortrag zu packen. Längs- und Querbahnen, Ring- und Stichstrecken sahen wir in ihrem ökonomischen und politischen Rahmen entstehen - und teilweise auch vergehen, insbesondere die zuvor befahrene Strecke bildete einen Schwerpunkt des Vortrags, dessen Applaus zeigte, wie informativ und unterhaltsam wir das Thema nahegebracht bekamen.

Den vorgegebenen Zeitrahmen und die nicht ganz gelungenen Straffungsversuche musste unser zweiter Referent Stefan Wagner durch Teil-Amputationen seines Vortrags über «Neuigkeiten rund um die Furka» erleiden. Doch auch sein «Vortrags-Torso» war interessant genug und macht neugierig auf eine Fortsetzung «im Ganzen».

Nach viel zu schnell vergangener Zeit mussten wir aufbrechen, um den letzten Dampfzug zurück nach Friedrichsdorf und Frankfurt zu erreichen. So weit, so gut. Aber es gibt auch kritische Anmerkungen: Während nämlich unsere ersten Jahrestreffen in den Jahren 1990 bis 1993 sehr gut besucht waren, erreichten die folgenden Treffen nur 16 (1994) bzw. 30 (1995) Teilnehmer und in diesem Jahr 22. Ähnlich erging es es unseren «Eisenbahn-historischen Exkursionen» und den Besichtigungen verschiedener alter Stellwerke im Rahmen der Vortragsreihe «Signaltechnik».

Das Bedauerliche an diesen Zahlen ist der Grund an Enttäuschung und Frustration, der sich bei den Organisatoren einstellt. Leider sind es gerade diese Veranstaltungen, die eine besondere Vorbereitung und einen grossen Aufwand erfordern, sodass manchem Organisator schon mal ein «Nie wieder» durch den Kopf oder über die Lippen ging.

Erstaunlicher- und erfreulicherweise teilen unsere Furka-Treffs (Stammtisch-Abende) dieses Schicksal nicht. Bald zum 75. Mal ist dieses monatliche Treffen eine feste Institution für den gutinformierten Furka-Fan mit seinen Teilnehmer/innen Durchschnittszahl von etwa 18. Aktuelle Informationen rund um die Furka-Bergstrecke und jeweils ein Vortrag oder eine Vorführung von Dias oder Videos scheinen die Attraktivität dieser Veranstaltung auszumachen.

Beides bieten unsere Jahrestreffen erst recht, dazu ist es uns bei 5 oder 7 Treffen gelungen, sie (teilweise) «rollend» durchzuführen - in Verbindung (und zur Anbindung) befreundeter Eisenbahn-Vereine. Offenbar reicht aber auch eine solche zusätzlich Attraktion nicht aus, die Teilnehmerzahl nicht sinken zu lassen.

Zwar verlangen die Fahrten einen zusätzlichen Obolus, zwar gibt es immer Konkurrenz-Veranstaltungen verschiedener Art in der Region, zwar stehen immer bei einigen private Termine oder berufliche Verpflichtungen im Weg, zwar ist bei Entfernungen über 250 km innerhalb unserer Regionalgruppe manche Anreise einfach zu weit, dennoch bleibt uns als Veranstaltern das Ausbleiben vieler erwarteter Teilnehmer unerklärlich.

Waren wir vielleicht zu sehr verwöhnt von Zeiten in denen ein «Furka-Highlight» das nächste jagte und sind die letzten Jahre vielleicht zu arm an Höhepunkten? Haben wir Fehler gemacht und an den Wünschen und Vorstellungen möglicher Teilnehmer vorbeigeplant?

Wie auch immer: wir wären sehr dankbar, wenn wir auf diesem Weg etwas «Aufklärung» erhielten, von Seiten unserer RG-Mitglieder, unserer Kollegen aus anderen Sektionen und Regionalgruppen oder von wem auch immer. Ausdrücklich bitten möchten wir, auch deutliche Kritik nicht hinter dem Berg zu halten und uns auf mögliche Fehleinschätzungen hinzuweisen.

Wir hoffen, dadurch ein erfolg- und teilnehmerreiches Jahrestreffen 97 planen und durchführen zu können.

Termine und Veranstaltungen 96/97  
Für unsere Stände bei folgenden Veranstaltungen brauchen wir noch Betreuer:  
Dampfloktage Meinigen (31.8. und 1.9.96);  
RC Nürngberg, 7. und 8.9.96; RG Rhein-Main

Frankfurter Feldbahnfest mit Oldtimertreffen (28. und 29.9.96)

Eisenbahn-Ausstellung Bad Homburg (23. und 24.11.96)

Modelleisenbahn-Ausstellung Oberursel (30.11. und 1.12.96)

Unsere Furka-Treffs/Stammtisch-Abende finden in der Regel statt am 2. Freitag des Monats, ab 19 Uhr, in der Gaststätte «Zum alten Fritz» (Königsteinerstrasse 65, Unterliedersbach)

Für die nächsten Monate sind folgende Themen vorgesehen:

- |          |  |
|----------|--|
| 13.9.96  | B. Schwämmlein: Mit der Bahn auf die Insel, Rügen  |
| 11.10.96 | W. Schröder: Reisebericht Nepal und Tibet (ohne Bahnen)  |
| 8.11.96  | kein Furka-Treff da am   |
| 9.11.96  | R. Kaufmann: Besichtigung der mechanischen Stellwerke Bhf. Grünstadt; Treffpunkt Mainz Hbf. Abfahrt 12.50 Uhr Info R. Kaufmann |
| 13.12.96 | D. Litterscheid: Mit der Bahn auf die Insel Usedom   |
| 10.01.97 | Tauschbörse  |
| 14.02.97 | D. Litterscheid: Vermessungsübung Bericht 96 FHD Furka   |

Die Furka-Bergstrecke in Köln: Vom 14.-18.11.1996 findet auf dem Kölner Messegelände die Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung von 9-18 Uhr statt.

Die Sektion Nordrhein-Westfalen zeigt in Zusammenarbeit mit der Regionalgruppe München eine HOM-Segmentanlage mit Motiven der Furka-Bergstrecke von der Zahnstangeneinfahrt Realp bis Gletsch sowie eine Talstrecke nach Schweizer Vorbild. Desweiteren stellen wir eine HOM-Fahrzeugsammlung aus.

Wir würden uns freuen, Sie an unserem Infostand begrüßen zu dürfen und anhand der Module und Schautafeln über Neuigkeiten und den Baufortschritt an der Strecke zu informieren.

Für fachliche und kompetente Informationen über die Furka-Bergstrecke sowie über die Modulanlage steht Ihnen unser Messteam, verstärkt durch unser ZV-Mitglied, zur Verfügung.

Auf Ihren Besuch freut sich ganz herzlich ihr Messteam.

Informationen bei:

Isolde Hoenigk, Winfriedstrasse 14

D-80639 München

Tel. 0049/89/1783151 zwischen 20 und 22 Uhr.

Regionalgruppe München/Oberbayern  
Horst Hoenigk  
Winfriedstrasse 14  
D-80639 München

Stammtisch-Termine der Regionalgruppe München/Oberbayern:

04.09.96 Thema: ICE-Wartung in München und Hamburg  
09.10.96 Thema: Zillertal, Tonbildschau  
06.11.96 Thema: Chur-Arosa, Bahn und Depot Landquart  
04.12.96 Jahresrückblick Bergstrecke 96

Wir treffen uns wie gewohnt in gemütlicher Runde ab 18.30 im Löwenbräukeller, Stig-Imaierplatz (Nähe Hauptbahnhof, U-Bahn U 1 bzw. Strassenbahn Linie 20 und 21 in München. Gäste sind herzlich willkommen.

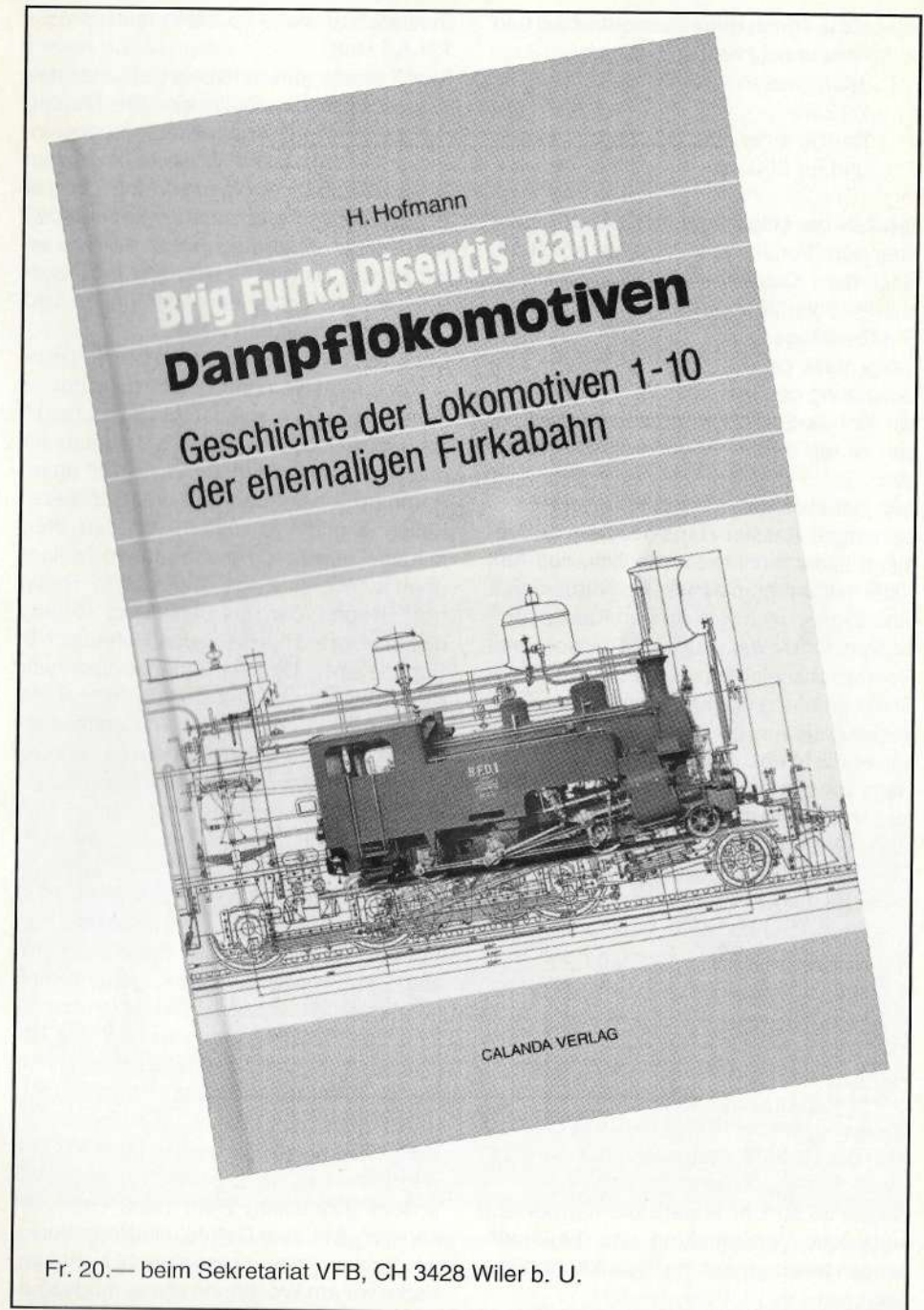
Ein Aufruf an unsere Vereinsmitglieder in eigener Sache: Um für die Furka-Bergstrecke Werbung zu machen, suchen wir geeignete Veranstaltungen im Sektionsgebiet. Wer hierzu Informationen hat, setze sich doch bitte mit dem Stammtisch-Sekretariat in Verbindung.

Sektion Schwaben  
B. Hillemeyr  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach

Hauptversammlung der Sektion Schwaben am 7. März 1996. Gegen 20.30 Uhr konnte Obmann B. Hillemeyr in der Gaststätte Herrenkeller im Ulm sieben stimmberechtigte Sektionsmitglieder sowie als Gast Herr Wolfgang Schmidt begrüßen.

Im Bericht des Vorstandes gab Bernd Hillemeyr einen kurzen Überblick über die Aktivitäten der Sektion im Jahr 1995.

- zweimalige Teilnahme am Treffen der deutschen Sektionen in Darmstadt-Kranichstein.
- Durchführung einer Sektionsbauwoche Anfang Juli. Der Einsatzort lag bei der Station Furka, wo verschiedene Arbeiten ausgeführt wurden. Während der Bauwoche war auch das Fernsteam des Südde. Rundfunks anwesend, das für einen Filmbeitrag Aufnahmen machte
- Herbstausfahrt an die Bernina vom 8.-10.9.95
- Teilnahme an zwei Ausstellungen im Einzugsbereich der Sektion und zwar in Burgrieden und Ottobeuren im Herbst,



Fr. 20.— beim Sekretariat VFB, CH 3428 Wiler b. U.

die auf grosses Interesse stiessen und für uns sehr erfolgreich waren.

- Jahresessen im Herrenkeller am 7.12.95
- Kauf je einer DFB-Aktie zu Fr. 100.— und Fr. 250.—.

Die Zahl der Mitglieder blieb bei 53 gegenüber dem Vorjahr wiederum fast konstant. Nach dem Kassenbericht und dem Protokoll des Schriftführers konnte Revisor Peter Rost bestätigen, dass die Kasse ordnungsgemäss geführt wurde und beantragte Entlastung des Vorstandes.

Mit fünf Ja-Stimmen und zwei Enthaltungen wurde daraufhin der Vorstand entlastet.

Aus beruflichen Gründen ist es unserem bisherigen Kassier Hans-Joachim Lüddemann leider nicht mehr möglich, das Amt weiterhin wahrzunehmen. Es wurde daher eine Ergänzungswahl für den Kassier notwendig, für die der bisherige Revisor Peter Rost vorgeschlagen wurde. Bei sechs Ja-Stimmen und einer Enthaltung wurde dieser ins neue Amt bestellt. Zum neuen Revisor wurde Walter Pompe gewählt.

Hans Joachim Lüddemann möchten wir an dieser Stelle recht herzlich für seine jahrelang geleistete Arbeit als Kassier danken. Obmann Bernd Hillemeyr gab im Anschluss Informationen über die geplanten Sektionsaktivitäten im Jahr 1996. Ausserdem entschied sich die Versammlung für den Kauf weiterer DFB-Aktien.

Zum Abschluss berichtete Wolfgang Schmid über laufende Projekte an und um die Furka, insbesondere über den Scheiteltunnel und die Walliser Seite mit dem Bahnübergang Muttbach, die HG 3/4 einschliesslich der Restteilbeschaffung aus Vietnam sowie dem Reisedienst.

Gegen 23.00 Uhr endete die harmonisch verlaufene Versammlung und die Anwesenden machten sich auf den Nachhauseweg.

Sektionsbauwoche 96, diese fand vom 6.-13. Juli statt.

Fünf Teilnehmer fanden sich im Laufe des Wochenendes in Realp ein. Am Montag morgen ging es dann los. Unser Arbeitseinsatz sollte diesmal im Wallis stattfinden. Im Bereich des Bahnüberganges Muttbach galt es, die Gleisjoche abzubauen um dort den Neubau von Übergang und Strecke zu ermöglichen. Bei der Station Muttbach sollten die Gleisjoche dann demontiert und das Material gelagert werden.

Die Walliser Seite! Endlich konnte dort richtig zugepackt werden! Gletsch rückt immer näher! Diese Gedanken motivierten natürlich jeden von uns. Und das konnten wir auch gut gebrauchen, denn als sich unser Bautrup (bestehend aus drei Schweizer Kollegen und uns fünf) auf den Weg machte, zeigte sich das Wetter von seiner unangenehmen Seite. War es in Realp noch Regen, der uns begleitete, so ging dieser etwa auf der Höhe von Tiefenbach in Schnee über. Dichtes Schneetreiben war es auch, das uns auf der Walliser Seite empfing, als der Bauzug den Scheiteltunnel verliess. Eigentlich hätten wir uns die Begrüssung etwas anders vorgestellt...

Wir liessen uns trotzdem nicht entmutigen und packten kräftig zu. Von Arbeiten wird es einem bekanntlich auch warm. Hatten wir am Montag noch das Gefühl, diesmal eine Winterbauwoche zu veranstalten (am Abend wurde sogar die Passtrasse gesperrt und wir hatten Glück, gerade noch rechtzeitig mit unserem Fahrzeug rüberzukommen), so besserte sich im Laufe der Woche das Wetter zusehends, so dass wir am Donnerstag und Freitag sogar kurzär mig arbeiten konnten.

Unser Team arbeitete die ganze Woche über hervorragend zusammen, so dass wir unsere gesteckten Ziele (fast) erreichen konnten. Mit dem Gefühl, die Bergstrecke wieder ein Stück vorangebracht zu haben, traten wir am Wochenende etwas müde aber

auch zufrieden und ein bisschen stolz unsere Heimweg an.

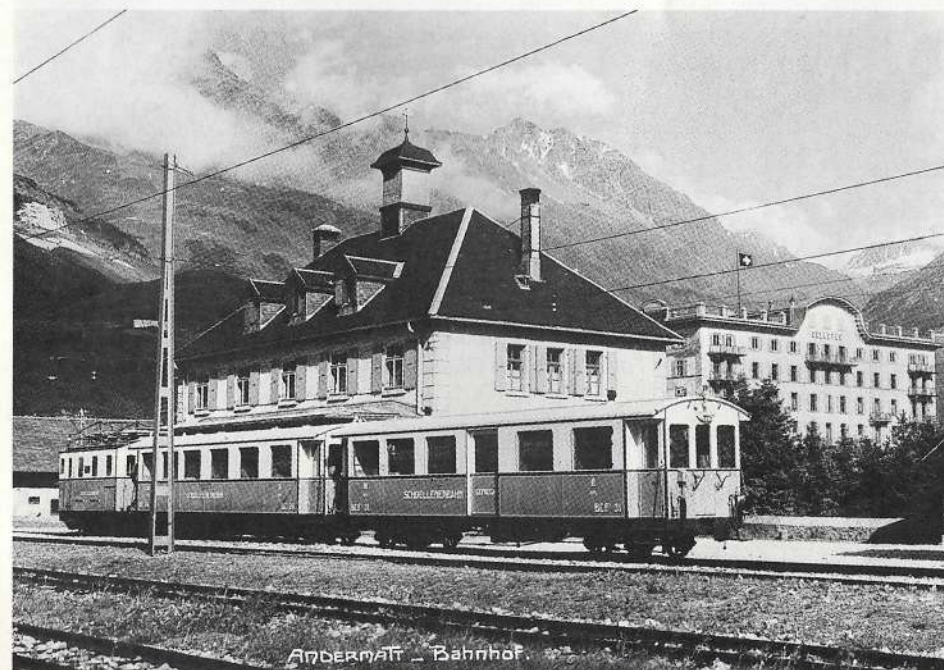
Herbstausflug vom 3. bis 6. Oktober 1996. Unser diesjähriger Herbstausflug führt uns diesmal ans Rhoneknä. Dort wollen wir ausgiebig die dortigen Nebenbahnen «Erfahren».

Selbstverständlich sind auch Nicht-Mitglieder und Teilnehmer anderer Sektionen recht herzlich eingeladen.

Wer an dieser interessanten Fahrt teilnehmen möchte wir gebeten, sich baldmöglichst mit

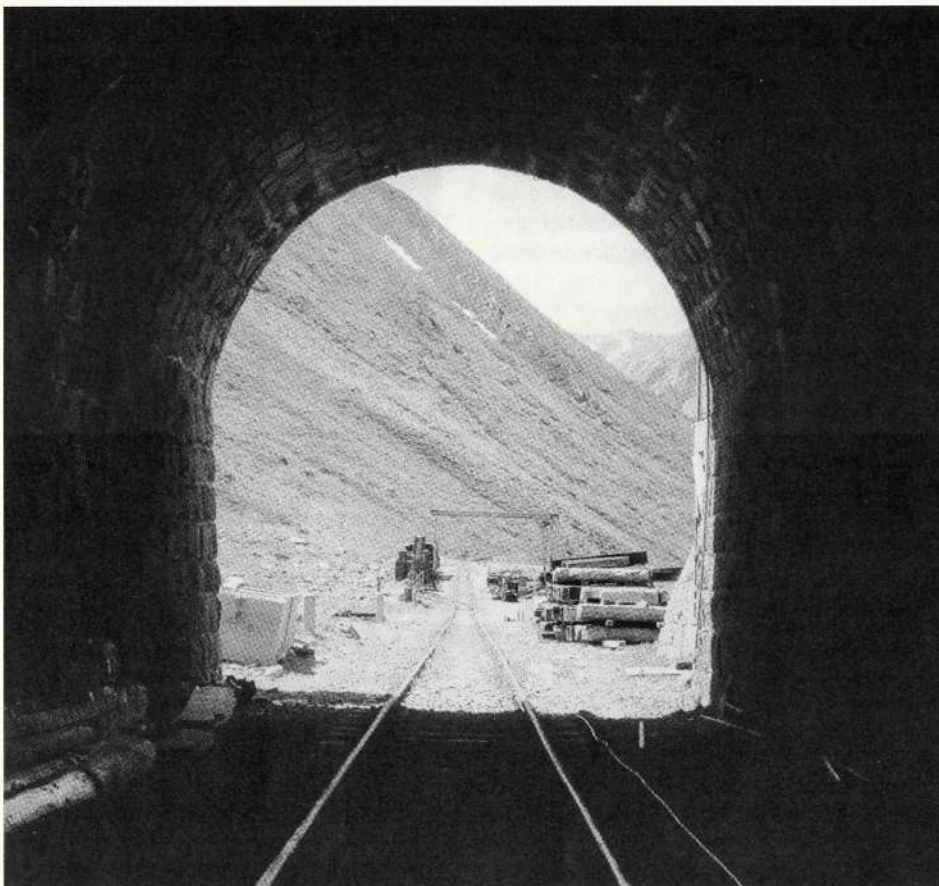
Peter Rost  
Hasslerstrasse 33  
D-89077 Ulm

Tel. 0731/ 35 8 in Verbindung zu setzen.



Am 1. Juli 1996 jährte sich der Tag, am dem der Bahnhof Andermatt in neuem Aussehen in Betrieb genommen wurde. Vieles hat sich geändert und die Bergstrecke stand noch in Betrieb.  
Foto: Archiv für Denkmalpflege





Ein Blick durch das Tunnelportal Seite Wallis, wo Leben auf die Schienen zurückgekehrt ist und die Arbeiten auf dem Teilstück nach Gletsch in Angriff genommen worden sind.  
Foto: H. Hofmann

## Buchbesprechung

GOMS — Eine Region behauptet sich  
Dieter Zürcher (1996)  
Fischer Media Verlag, 3110 Münsingen

Im Herzen der Alpen liegt die Talschaft im östlichen Teil des Kantons Wallis, das durch den Furkapass vom Urnerland getrennt wird - das Goms. Dieses Tal mit seinen Höhenstufen am Eingang bei Fiesch, hinter Grengiols und unterhalb Gletsch, wird durch eine Bahnlinie durchzogen, die die Bevölkerung mit der Aussenwelt verbindet. Es ist genau das Tal, das die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke in einem nächsten Schritt des Wiederaufbaus der alten Furka-Bergstrecke erreichen will, vorläufig bis Gletsch und später bis hinunter nach Oberwald. Doch was ist das für ein Tal, was erwartet die Akteure der DFB dort? Warum ist es wichtig, in einem Bergtal die alte Bahnlinie wieder in Betrieb nehmen zu wollen? Das Buch von Dieter Zürcher beantwortet diese Fragen nicht mit Worten. Die perfekt belichteten und ins rechte Licht gerückten Bilder

erzählen, reden, schreien oft. Die in den Jahren 1994 und 1995 geschossenen Fotografien werden mit kurzen Texten begleitet und ergänzt. Ein Bildband also, mit etwas weniger, dadurch mehr Information im Detail, wohlthuend zu geniessen. Eine Vorbereitung auf einen Ferientaufenthalt im Goms etwa, Leben und Wesen des Tales etwas kennen zu lernen. Nicht intim aber nahe genug, um sich wohlfühlen in genau jenem Tal, das alle Interessenten an der Furka-Bergstrecke kennen lernen dürfen und sollten, gerade weil in den kommenden Jahren die Dampfbahn den obersten Teil dieser Landschaft erschliessen wird.

Nicht nur Heimat- und Bergfanatikern empfehlen wir diesen schönen, durchgestalteten Bildband, der beim Furka-Dampfbahn Souvenir-Versand, Industriestrasse 15, CH-4410 Liestal zu Fr. 49.--/DM 56.-- (zuzüglich Portokosten) erhältlich ist.

Bitte geben Sie uns zwei bis drei Wochen Zeit für den Versand.

Bestellung

Ich bestelle \_\_\_ Ex. Goms - Eine Bergregion behauptet sich.

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

Adresse \_\_\_\_\_

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

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

Einsenden an: Furka-Dampfbahn, Souvenir-Versand, Industriestr. 15, CH- 4410 Liestal

## Bestellformular für Souvenirs

### Videos

<input type="checkbox"/> Video 4: Mit Dampf ab Realp (Koller)	Der Anfang	Fr. 40.—	neu
<input type="checkbox"/> Video 5: Eigentlich war's nur Schrott	Der Klassiker	Fr. 49.—	
<input type="checkbox"/> Video 6: Erlebnisreise zum Gletscher	Der Umfassende	Fr. 69.—	

### Bücher

<input type="checkbox"/> Die Furka-Bergstrecke, Schwers u. Wall		Fr. 16.—	
<input type="checkbox"/> Zahnradbahnen der Alpen, Fader		Fr. 78.—	neu
<input type="checkbox"/> Goms, Land an der jungen Rhone, Prof. Kreuzer		Fr. 59.—	neu
<input type="checkbox"/> Goms- Eine Bergregion behauptet sich, D. Zürcher		Fr. 49.—/DM 56.—	
<input type="checkbox"/> Geschichte des Landes an der Furka, Prof. Kreuzer		Fr. 27.50	
<input type="checkbox"/> Die Furka-Bergstrecke / Schorno (letzte Exemplare)		Fr. 39.—	
<input type="checkbox"/> Die Loks HG 3/4 der DFB, Bildband (Bestseller)		Fr. 45.—	
<input type="checkbox"/> Die elektrische Strassenbahn Stansstad- Stans		Fr. 30.—/DM 36.—	
<input type="checkbox"/> Die elektrische Zahnradbahn Leuk - Leukerbad		Fr. 45.—/DM 53.—	
<input type="checkbox"/> Die Hochgebirgstrams der Schweiz (Mürren, Riffelalp, Bellvista)		Fr. 32.—/DM 37.—	
<input type="checkbox"/> Die elektrische Strassenbahn St. Moritz		Fr. 32.—/DM 37.—	
<input type="checkbox"/> Die elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach (ersch.28.9.)		Fr. 45.—/DM 33.—	

### Bekleidung und Accessoires

<input type="checkbox"/> Jogging-Anzug, Marine/gelb XL,L,M,S, Baumwolle		Fr. 59.—	
<input type="checkbox"/> Jutetasche	Die Umweltfreundliche	Fr. 2.—	
<input type="checkbox"/> Einkaufstasche in Etui, rot oder blau	Die Faltbare	Fr. 6.—	
<input type="checkbox"/> Kravatte weinrot, Signet silber	Die Elegante	Fr. 32.—	
<input type="checkbox"/> Kravatte smaragdgrün, Sujet Zug auf Steinastelviadukt		Fr. 64.—	
<input type="checkbox"/> Rucksack, blau/lila, Nylon	Der Voluminöse	Fr. 15.—	

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

### Plüschtiere

<input type="checkbox"/> Murmeltier sitzend 22 cm	Der Renner	Fr. 19.50	
<input type="checkbox"/> Walliser Schwarzhalsziege 23 cm	Die schönste	Fr. 19.80	
<input type="checkbox"/> Walliser Schwarznasenschaf 20 cm	Das Feine	Fr. 24.80	
<input type="checkbox"/> Gemse 20 cm	Die Schlichte	Fr. 19.80	
<input type="checkbox"/> Bernhardiner Hund mit Fass 13 cm	Der Beny	Fr. 10.—	

### Diverses

<input type="checkbox"/> Herren-Armbanduhr, MS Lederband, Datum, wasserdicht		Fr. 49.—	
<input type="checkbox"/> Sammelmappe für VFB-Info	Immer noch gefragt	Fr. 15.—	
<input type="checkbox"/> Musikkassete Villa	Lustig, lüpfig	Fr. 12.—	
<input type="checkbox"/> Taschenmesser rot, 13tg. mit Schere	Das Vielfältige	Fr. 18.—	

<input type="checkbox"/> Weingläser (Doppelpack) Signet blau	Die Praktischen	Fr. 6.—	
<input type="checkbox"/> Piezo-Feuerzeug, blau, Signet gelb	Das Zuverlässige	Fr. 4.—	
<input type="checkbox"/> Briefbeschwerer (Schienenstück von 1913), geätzt		Fr. 23.—	
<input type="checkbox"/> Luxuskugelschreiber, silberfarben	Der Langlebige	Fr. 5.—	
<input type="checkbox"/> Notbremse (Korenkzieher)	Der Rettende	Fr. 4.—	
<input type="checkbox"/> DFB-Signet, blau auf Silbergrund (Pin-Verschluss)		Fr. 8.—	
<input type="checkbox"/> Historische Postkarten SchBB, FO (Set), 10 Stück sw		Fr. 8.—	

### 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 9/96, gültig ab KW 37/96, 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

Section romande  
J. Fornachon  
Collonges 12

1004 Lausanne

Dernières nouvelles des activités de la section. Les 10, 11 et 12 mai 1996 la section était présente à l'exposition des trains miniatures à Vallorbe. Notre stand était animé par notre dévoué membre M. Siegfried Züger qui organise le transport du matériel et du montage du stand. Grâce à lui la section peut participer à toutes les manifestations ou l'on y présente des trains sous toute ces formes.

Nous avons eu de bons contacts pour présenter la ligne, du travail déjà effectué, et du travail à effectuer. Ventes d'articles divers pour renflouer les caisses de DFB qui en ont un sacré besoin. Grâce à cette exposition nous avons eu deux nouveaux membres inscrits à la section. Un seul regret la température de la salle qui fut plutôt du genre froid et qui a atteint notre membre dévoué dans sa santé.

Les 22 et 23 juin 1996 nous étions de nouveau présent comme chaque année au Festival Suisse de la Vapeur au Bouveret, ou le soleil n'était pas de la partie tout le samedi seul une petite accalmie en fin d'après-midi a permis à quelques vapeuri-stes courageux de sortir entre deux gouttes d'eau avec leur magnifique machine, ce temps misérable fut regrettable pour les organisateurs qui se donnent énormément de peine pour la bonne marche de cette manifestation.

Le dimanche 23 le soleil daigne enfin de faire son apparition, et l'après-midi une file de visiteurs attendaient de pouvoir rentrer. Et enfin les magnifiques locomotives à vapeur purent montrer toute leur grâce et élégance. Pour la section qui pouvait enfin donner le nouveau prospectus présentant

la Ligne avec le nouvel horaire, nous avons eu le plaisir de pouvoir inscrire 4 nouveaux membres qui étaient émerveillés de voir tant de passion pour la reconstruction et sauvegarde de cette magnifique ligne. Mais malheureusement ces nouvelles inscriptions ne font pas augmenter l'effectif de la section, il suffit à peine à compenser les démissions se qui est regrettable et parfois décourageant. Mais le comité de la section se bat à tous les niveaux pour trouver de nouveaux membres.

Le but de VFB est d'atteindre les 10 000 membres pour mieux soutenir le DFB. Il reste bien du pain sur la planche car en ce moment nous sommes environ 6 500 membres.

Encore un vœux de votre comité. De DFB a besoin de passagers, si chaque membre de la section emmènerait sa famille faire un tour sur la ligne sommitale cela ferait 354 passagers de plus que le DFB transporterait, ce qui n'est pas négligeable.

Alors si vous ne savez que faire un week-end alors montez-y cela en vaut vraiment la peine.

Quelques dates à retenir:

7 septembre 1996 sortie de la section au barrage d'Emosson à ne pas manquer.

Samedi 14 septembre 1996 9<sup>em</sup> bourse valaisanne di vieux jouet à St. Maurice ou la section est présente.

Du 18 au 20 octobre 1996 rail-Expo à Yvonand ou la section y est aussi présente.

Samedi 15 mars 1996 Assemblée générale de la Société de la ligne Sommitale Suisse à la gare de Lausanne dans la salle des Vignerons.

Jeudi 20 mars 1996 première assemblée de la nouvelle section romande.

Le président  
J. Fornachon

## 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 ab 2.11.96:	G 028 71 27 00 Fax 028 71 32 42 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	Zenkhusen Pascal	Oberwalderhof B 3999 Oberwald	G 028 73 33 73 Fax 027 973 33 74
Korrespondenz-	D F B Sekretariat	Postfach 35 3999 Oberwald	G 027 973 33 73 Fax 027 973 33 74
Aktienregister DFB		Postfach 3468 CH-4002 Basel	G 061 332 18 18 Fax 061 332 16 00
DFB, Realp		Bahnhof/Depot 6491 Realp	G 041 887 07 42
DFB, Gletsch		Bahnhof/Station CH-3999 Gletsch (ab 2.11.)	G 028 73 22 33 027 973 22 33

## Adressliste Geschäftsleitung DFB AG

Funktion	Name	Adresse	Telefon/Fax
Vorsitz	Willi Walter	im Acher 6a 6440 Brunnen	P 041 820 40 92 Fax 041 820 40 92 N 077 427 304
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 30 33 Fax 027 973 33 74
ZfW	Metzger Otto	Rüttistrasse 6 3052 Zollikofen	P 031 911 33 16
Ing./Planung	z. Zeit kein Eintrag		
Finanzdienst	Albisser Josef	Arisdörferstrasse 12 4410 Liestal	P 061 921 53 40 Fax 061 921 53 34
Marketing/PR	Wespi Hans	Rittinen 3924 St. Niklausen	G 027 973 33 75 Fax 027 956 37 25
Protokoll	Brehm Reto	Sternegg 6 6005 Luzern	P 041 361 12 86
Reisedienst DFB		Postfach 35 3999 Oberwald ab 2.11.96	G 028 73 33 73 Fax 028 73 33 74 G 027 973 33 73 Fax 027 973 33 74
Korr. -Adresse	DFB	Postfach 35 3999 Oberwald	
während der Betr. Zeit		Postfach 6491 Realp	




**furka bergstrecke**  
Basisinformation über die Furka-Bergstrecke



Beim Sekretariat VFB in 3428 Wiler b.U. zu beziehen Fr. 5.—