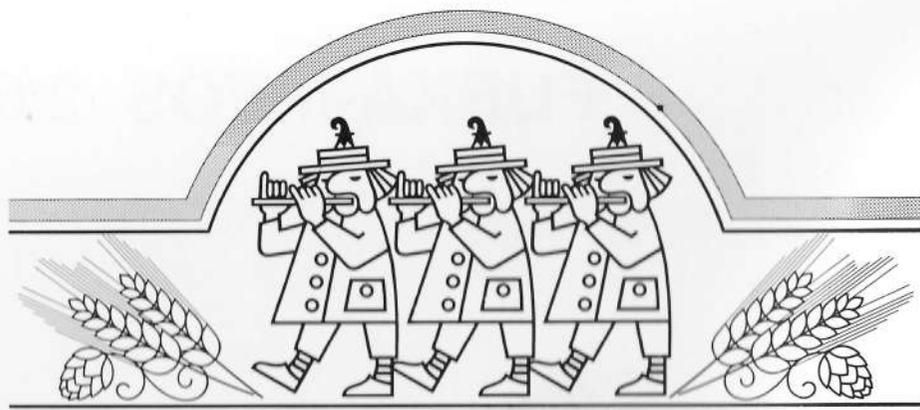


FURKA-INFOS 2/88



Verein Furka-Bergstrecke CH-3999 Oberwald/Gletsch



SPEZIALBIER HELL • BIÈRE SPECIALE BLONDE

Warteck Pic

BRAUEREI WARTECK BASEL BRASSERIE WARTECK

Mitteilungsblatt
Bulletin d'informations

2/88

Juni
Juin

5e année
Tiré à 8000 exemplaires
quatre fois par an

5. Jahrgang
Auflage 8000 Stück
erscheint 4mal jährlich



DFB
DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG
CH 3999 OBERWALD

Redaktion/ Rédacteurs:

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

Übersetzungen/ Traductions: Rupert Taylor, Feldheim, 6027 Römerswil
Hans Maurer, 1233 Bernex; Yves Muller, 1093 La Conversion

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

Unsere Anschriften

Verein Furka-Bergstrecke Mitgliederdienst Postfach 3468 4002 Basel	DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Sekretariat 5035 Unterentfelden
--	---

Kontaktanschrift Deutschland

Wolfgang Schmidt
Sonnenhalde 22
D-7480 Sigmaringen
Tel. (07571) 5 20 30 (abends)

Unsere Konten

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

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

Redaktionsschluss für Nr. 3/88 ist der 23. Juli 1988.

Editorial

Bereits zum vierten Mal hat die Jahres-Bausaison an der Furka-Bergstrecke begonnen. Mit sehr bescheidenen Mitteln sind die sogenannten Werterhaltungsarbeiten 1985 in Angriff genommen worden. In den drei verflissenen Jahren haben sich die Organisation und die technischen Mittel mächtig entwickelt. Waren es im Jahre 1985 noch zwei bis drei Dutzend Idealisten mit einfachen Handwerkzeugen, so sind es in diesem Jahr einige hundert freiwillige Helferinnen und Helfer, welche sich an den Sanierungsarbeiten an der Bergstrecke beteiligen.

Eine rasante Entwicklung haben wir bei der Beschaffung von technischen Mitteln wie Werkzeuge, Kleingeräte, Baumaschinen und einem Bauzug eingeleitet. Diese bereits professionellen Voraussetzungen verlangen jedoch eine sehr weitreichende und umfassende Organisation der Bauarbeiten.

Aus dieser Tatsache heraus haben die Verantwortlichen von DFB/VFB den Baubetrieb 1988 auf eine neue organisatorische Grundlage gestellt. Vor allem ist auch die Verantwortung auf mehr Leute verteilt worden.

Drei Ressorts beschäftigen sich nun mit den Baueinsätzen an der Bergstrecke:

Im Ressort BAU

werden die Bauarbeiten koordiniert, geleitet und die Arbeitsmethoden festgelegt. Dem Ressortchef stehen Bauleiter, Baumaschinenführer und weitere Spezialisten wie Gleisbauer, Sprengfachleute, Übermittlungs- und Elektrofachleute zur Seite und werden je nach Einsatz den einzelnen Baugruppen zugeordnet.

Das Ressort ROLLMATERIAL

unterstützt die Bauarbeiten durch den Betrieb mit dem Bauzug, welcher mittlerweile aus folgenden Fahrzeugen besteht: Diesellok HGm 2/2, Kranwagen 4 t, Tiefgangswagen 15 t, Mannschaftswagen, Werk-

zeugwagen. Dazu gesellen sich noch die beiden Xmh.

Zur Führung der Bauzüge stehen dem Ressortchef Lokführer, Transportführer, Transportbegleiter und Maschinen-Unterhaltsleute zur Verfügung.



Die LOGISTIKER

garantieren, dass alle anwesenden Leute über eine Unterkunft verfügen und dass sie gepflegt werden. Ausserdem kontaktieren und verabschieden sie die Helferinnen und Helfer vor und nach ihrem Einsatz.

Wir hoffen, dass sich diese neue Struktur in dieser Bausaison bewährt. Eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren ist jedoch, dass alle unsere Freiwilligen bereit sind, sich den Anordnungen der bezeichneten Verantwortlichen zu unterziehen.

Die Bauarbeiten werden auch in diesem Jahr auf die gesamte Streckenlänge ausgedehnt.

Im Mitteilungsheft 1/88 finden Sie eine Zusammenfassung der Bauarbeiten, welche in diesem Jahr in Angriff genommen werden.

Nebst dem Baubetrieb beschäftigt sich ständig eine Gruppe von Leuten mit verschiedensten Projektbearbeitungen. Diese Projektarbeiten werden im Rahmen der technischen Kommission DFB bewältigt, bei welcher sich die technischen Ressortleiter mit beigezogenen Baufachleuten engagieren.

Im Moment werden folgende Studien bearbeitet: Anschlüsse Realp und Oberwald, Übergänge Gletsch und Muttbach, Scheiteltunnel.

Die Entwicklungen im Bausektor werden so gesteuert, dass eine baldige Betriebs-

aufnahme auf einem Teilstück technisch möglich wird.

Um dieses Ziel erreichen zu können, bleiben uns aber noch unzählige Arbeitseinsätze an der Bergstrecke nicht erspart.

Walter Willi

Verein Furka-Bergstrecke

4. ordentliche Generalversammlung 1988

Den Auftakt zur vierten Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke in Oensingen machte die Arbeitermusik von Oensingen. Paul Kupper, Präsident der Sektion Solothurn, begrüßte die anwesenden Vereinsmitglieder und zeigte sich erfreut, dass die Sektion Solothurn die Generalversammlung des Zentralvereins organisieren durfte.

Die traktandierten Geschäfte und Anträge des Zentralvorstandes konnten ohne grössere Diskussion beschlossen werden. Die Jahresrechnung 1987 wies einen Einnahmenüberschuss von Fr. 9272.30 aus und wurde einstimmig genehmigt. Mit dem Überschuss war es möglich, den Verlustvortrag von 9008 Franken zu eliminieren. Dass die Vereinskasse aber vorläufig noch nicht allzu stark strapaziert werden darf, zeigt das Budget für das Jahr 1988, welches einen Ausgabenüberschuss von 5700 Franken ausweist.

Vorstand bestätigt

Die Versammelten mussten weiter, wie dies die Statuten vorsehen, nach zweijähriger Tätigkeit den Vorstand neu wählen. Die bisherigen Vorstandsmitglieder, die sich wieder zur Wahl stellten, wurden ein weiteres Mal bestätigt. Ralph Schorno wurde als neues Mitglied in den Vorstand gewählt – er wird für das Ressort Rollmaterial zuständig sein. Auch der Präsident, Alfred Gysin, wurde unter grossem Applaus in seiner Funktion wiedergewählt.

Der Mitgliederbeitrag für 1989 wurde auf 35 Franken belassen. Man wollte diesen nicht schon wieder erhöhen, da man die bisherigen und die zukünftigen Mitglieder nicht allzu stark belasten möchte.



Der Zentralvorstandstisch während des lockeren Referates von Zentralpräsident Alfred Gysin
Foto: am

Unwetterkatastrophe

Dass an der Furka-Bergstrecke auch 1987 einiges an Fronarbeit ausgeführt worden ist, zeigten sowohl der Jahresbericht des

Präsidenten als auch die verschiedenen Berichte der Arbeitsgruppen. Die gesteckten Ziele konnten zum grossen Teil erreicht werden. So konnte beispielsweise Ende Oktober die Strecke mit dem Bauzug bis zur Steffenbachbrücke befahren werden. Einen Rückschlag erlitt das Vorhaben durch die schwere Unwetterkatastrophe. Dank aktivem Einsatz der Vereinsmitglieder und den zahlreich eingegangenen Spenden konnte der grösste Teil des Schadens innerhalb von sechs Wochen behoben werden.

Gezielt mobilisieren

Dass es an der Bergstrecke noch viele Arbeiten auszuführen gilt, betonten der Vorstand wie auch der Präsident. So ist man sehr bestrebt, mehr Leute zur Fronarbeit zu mobilisieren, ohne die das Ziel zur Instandstellung der Strecke unvorstellbar wäre. Man will dabei die Sektionen in den Vordergrund stellen, welche die Leute gezielt aktivieren können. Im letzten Jahr wurden die Sektionen Aargau, Solothurn, Zürich und Ostschweiz gegründet.

am

Verkauf von DFB-Aktien

Der Verein Furka-Bergstrecke hat bei der letzten Kapitalerhöhung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG eine Anzahl Aktien übernommen, die er interessierten Bahnfreunden zum Kauf anbietet.

Der Verkaufspreis wurde auf Fr. 220.–/DM 270.– festgelegt.

Bestellschein

Ich/Wir bestellen _____ Namenaktien (Nominalwert Fr. 200.–) der DFB AG.

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

Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Wohnort: _____

Datum/Unterschrift: _____

Die Titel werden nach Eingang der Zahlung und erfolgter Übertragung an die Zeichner ausgeliefert.

Bitte benutzen Sie nur die nachfolgend aufgeführten Konten für Ihre Einzahlungen:

Schweiz: Verein Furka Bergstrecke
Schweiz. Bankgesellschaft Frauenfeld, Kto. 403.435 MI

Deutschland: Deutsche Bank, Filiale Konstanz, Kto. 0448 076 BLZ 690 700 32

Zahlungen mit Eurocheck sind mit Ausstellort Frauenfeld bzw. Konstanz einzusenden.

Aus dem Zentralvorstand

Gemäss Statuten hat sich der von der Generalversammlung gewählte Zentralvorstand an seiner Sitzung vom 23. 4. 1988 in Olten wie folgt konstituiert:

Präsident: Gysin Alfred (von GV gewählt);
Vizepräsident: Cuttat Rolf; Sekretär: Albisser Bruno; Kassier: Gfeller Eugen; PR/Mitteilungsblatt: Schweizer Beat; Mitteilungsblatt/Mutationen: Trachsler Robert; Sektionenbetreuung: Nielsen Knut; Rollmaterial: Schorno Ralph; Mitglieder Zentral-

vorstand: Holecek Stanislav, Schneider Erich, Sicher Peter, Vouillamoz Bernhard. Die vollständige Adressliste des Zentralvorstandes finden Sie auf der letzten Seite dieses Heftes. Die Vorstandsmitglieder sind gerne bereit, Fragen zu beantworten, doch wende man sich bitte direkt an die zuständige Person, und nicht wie bisher alle beim Präsidenten!

Bruno Albisser
Zentralsekretär

Betreffend Arbeitsaufrufe

Liebe Mitglieder
Geschätzte Aktionäre

Für eine Bewegung, wie es der Verein Furka-Bergstrecke ist, ist jedes einzelne Mitglied ein wichtiger Bestandteil zur Erreichung des grossen Zieles, das anvisiert wird.

Für eine Aktiengesellschaft, wie es die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist, ist jeder auch noch so kleine Aktionär ein sehr wichtiges Glied und Geldgeber für die grosse Aufgabe, die die DFB übernommen hat.

In regelmässigen Abständen rufen nun Sektionen und Arbeitsgruppen zu Arbeitseinsätzen an der Strecke oder am Rollmaterial auf. Allen ist ganz klar, dass eine grosse Anzahl Empfänger solcher Aufforderungen diesen aus verschiedensten Gründen nicht Folge leisten können, aber aus Liebe und Sympathie zur Sache einfach Mitglieder oder Aktionäre sind.

Alle sind als Abstützung in der Breite sehr wertvoll, und wir freuen uns, dass es so viele sind!

Die Aufrufe sind der Versuch, Zögernde zu motivieren und die Erweiterung des «harten Kerns» der verschiedenen Gruppen zu erreichen.

Ein Arbeitseinsatz irgendwelcher Art an irgendwelchem Ort in den Reihen der DFB oder des VFB ist freiwillig. Mit dem Kauf einer Aktie oder dem Erwerb der Mitgliedschaft geht der oder die Betroffene keine Verpflichtung zur aktiven Mitarbeit ein! Aufgrund der teilweise aggressiven Aufrufe ist diesbezüglich jedoch der gegenteilige Eindruck entstanden, wofür sich die Urheber entschuldigen.

Bei VFB wie DFB ist der Aktiveinsatz *freiwillig!*

Sektionsnachrichten

Sektion Innerschweiz

Generalversammlung

Der Sektionspräsident, Georg Seiler, konnte 35 Sektionsmitglieder zur 3. ordentlichen Generalversammlung im Hotel Anker in Luzern begrüßen. Weil in diesem Jahr keine Wahlen vorzunehmen waren, konnten die statutarischen Geschäfte speditiv erledigt werden. Im Jahresbericht 1987 wurde bedauert, dass sich an den beiden Arbeitstagen nach dem Unwetter nicht mehr Sektionsmitglieder zur Mithilfe motivieren liessen. Hingegen wurde ein aufrichtiger Dank an die Mitglieder der Baugruppe Goldau ausgerichtet, welche zur Hauptsache mit grossartigem Einsatz das Teilstück Realp–Steffenbachbrücke vor dem drohenden Verlust nach den schweren Unwetterschäden retten konnten. In Ergänzung zum schriftlichen Jahresbericht beanstandete der Präsident die unfaire Berichterstattung in Luzerner Tagblatt/Zuger Tagblatt/Nidwaldner Tagblatt vom 19. Februar 1988 über unser Vorhaben im Zusammenhang mit der Aktienkapitalerhöhung der DFB. Unser Kassier, Peter Sicher, konnte einen erfreulichen Rechnungsabschluss 1987 vorlegen. Dank gutem Spendeneingang

Sektion Aargau

Aus der Sektion

Auf dem Bahnhof Dottikon-Dintikon wurde am 26. März 1988 eine neue «Kolibri»-Komposition der SBB getauft. Wir waren mit einem kleinen Werbestand dabei. Leider spielte Petrus schlecht mit und liess es bald einmal regnen. Unser Anliegen fand trotzdem einige Beachtung. Unser Videofilm «Arbeiten 1987» konnte nur einmal vorgeführt werden. Wir brachen unseren Stand ab und führten die Werbetätigkeit im «Gnagi-Wagen» weiter ...
Unsere erste Generalversammlung wurde am 9. April abgehalten. Tagungsort war

war es möglich, der Baugruppe Goldau einen Beitrag von Fr. 1000.– auszurichten. Die Rechnungsrevisoren Dr. Hans-Bernhard Schönborn und Markus Röthlisberger beantragten der Versammlung, die Rechnung 1987 und das Budget 1988 zu genehmigen sowie dem Sektionsvorstand Entlastung zu erteilen, was auch einstimmig erfolgte.

Anschliessend orientierte Aldo Contratto über das Streckenbauprogramm 1988 und Hans Müri über die neuen Baufahrzeuge, die Ergänzungsarbeiten an der Diesellok sowie die Anpassungsarbeiten an «unserer» Ex-Brünig-Draisine Dmh.

Nach dem offiziellen Teil wurde mit dem eindrücklichen Videofilm von Gerd Cremer, Bad Kreuznach, nochmals Rückschau auf die Bausaison 1987 gehalten, und diejenigen, welche es noch nicht nach Hause zog, liessen sich durch den Videofilm über die Bernina-Dampfschneeschleuder ein rechtes Stück Dampfmanantik vorführen.

Theres Seiler

Nicht vergessen

Sektions-Arbeitstage 1988: 16. Juli, 27. August, 10. September.
Bitte persönliche Einladung beachten.

Der Sektionsvorstand

Suhr. Die Traktanden konnten zügig behandelt werden. Die Jahresrechnung ist recht positiv ausgefallen. Es konnte sogar ein namhafter Betrag an die tüchtige Baugruppe in Goldau überwiesen werden. Etwas enttäuschend war das zahlenmässige Interesse der Mitglieder, man erwartete doch einen grösseren Aufmarsch.

Zentralpräsident Alfred Gysin beehrte die Versammlung mit seiner Anwesenheit, DFB-Sekretär Peter Sicher durfte auch begrüsst werden. Die beiden Genannten erläuterten das umfangreiche Arbeitsprogramm 1988.

Der Samstag, 28. Mai, stand ganz im Zeichen einer Dampfbahn: Die Sektion be-

suchte die SchBB, die Schinzacher Baumschulbahn. Diese 60-cm-Schmalspurbahn wird als Dampfbahn auf einer vier Kilometer langen Rundstrecke auf dem Gelände der Baumschule Zulauf in Schinz nach Dorf betrieben. Das Schnuppern nach Dampfmanantik und das Erlebnis von Dampf und Rauch liessen die Atmosphäre an der Furka-Bergstrecke in spe erahnen. Natürlich fehlt in Schinz nach die imposante Bergwelt – aber es war trotzdem ein schönes Erlebnis.

Hans Weber

Regionale Fan-Hocks

Um den Mitgliedern in den verschiedenen Kantonsgebieten entgegenzukommen, werden künftig regionale Zusammenkünfte abgehalten.

Selbstverständlich sind alle Mitglieder des

Sektion Ostschweiz

Bereits können wir auf das erste Geschäftsjahr unserer Sektion zurückblicken.

Unser grösstes Problem ist die sehr weite geographische Ausdehnung des Sektionsgebietes. Damit wird doch vielen Mitgliedern die Teilnahme an unseren Zusammenkünften erschwert, wenn nicht verunmöglicht. Wir müssen deshalb inskünftig in unseren Werbeanstrengungen gezielt Schwerpunkte setzen, um diese «unterentwickelten» Gebiete zu stärken. Dem Berichterstatter schwebt für 1988 vor, in erster Linie mit dem St. Galler Oberland und der Bündner Herrschaft einen solchen ersten Schwerpunkt zu finden, wäre dies doch ein Gebiet, welches bei genügender Mitgliederzahl räumlich sehr gut in einer eigenen Sektion zusammengefasst werden könnte. Mitglieder, die an einer aktiven Mitarbeit interessiert sind und in diesem Raum wohnen, gehören bereits unserer Sektion an und fanden auch schon den Weg nach St. Gallen.

Sektionsvorstand

Der Vorstand hatte nur eine eigentliche

Vereins Furka-Bergstrecke mit Verwandten und Freunden sowie weiteren Interessenten ebenfalls sehr willkommen.

Wir treffen uns erstmals am Donnerstag, dem 21. Juli 1988, ab 19.45 Uhr im Restaurant Feldschlösschen beim Bahnhof Wohlen.

Am runden Tisch wird kameradschaftlich über das Hauptthema – unsere Furkabahn – diskutiert und orientiert. Gleichzeitig lernen wir uns näher kennen.

Zu diesem Anlass wird keine spezielle Einladung versandt! Trotz oder wegen der angebrochenen Ferienzeit hoffen wir auf viele nicht verreiste Teilnehmer.

Der Vorstand

Sitzung. Vielfach wurden die Probleme in Einzelgesprächen diskutiert. Ich möchte allerdings erreichen, dass sich der Vorstand doch 2–3mal im Jahr treffen kann. Ich möchte allen Mitarbeitern im Vorstand, insbesondere aber unserer Sekretärin, die geleistete Arbeit bestens verdanken.

Monatsanlässe

Langsam findet man sich zusammen, bis dreissig Personen besuchen jeweils unsere Anlässe. Mager war die Beteiligung zur Dampffahrt auf der DVZO. Sehr interessant war der Abend mit Filmberichten über Dampfbetrieb auf der Schiene in China. Ganz schöne Erinnerungen sind mit dem Anlass in Mogelsberg verknüpft, die hier vorgefundene Modelleisenbahn-Anlage war eine Augenweide. Ein bleibendes Erlebnis mit grösster Beteiligung war der Oktoberanlass mit Jahresrückblick auf Video von der Bergstrecke.

Werbung

Während des Jahres konnten einige Neumitglieder gewonnen werden. In Heiden im Kursaal wurde eine Multivisionsschau vorgeführt. Dieser Anlass wurde zum Grosserfolg. Es gelang in Frauenfeld wie

auch in Buchs jeweils ganz kurzfristig, im Rahmen des Besuchs des Ausstellungs-zuges «Bahn 2000» eine Informations-stelle zu installieren.

Der Zug hat die Fahrt aufgenommen – der richtige Druck fehlt uns noch, doch glaube ich, dass im Verlaufe der nächsten Jahre genügend Leute da sein werden, um unter dem Kessel ein kräftiges Feuer zu halten.

Eugen Gfeller

Besuch bei der SLM

Die stattliche Zahl von rund 40 Personen fand sich am 23. April nachmittags bei der Fabrikpforte der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) ein.

In drei Gruppen erfolgte eine recht interessante Führung durch Mittelträgerfabrikation – Blechwerkstätten – mechanische Fertigung – Drehgestellmontage – Lokomotivmontage – Zahnradfabrikation.

Die jeweiligen Gruppenführer wurden immer wieder mit Fragen verschiedenster Natur bombardiert und gingen auch darauf ein. Dass die Gelegenheit recht intensiv genutzt worden ist, zeigt sich darin, dass die ganze Führung rund eine halbe Stunde länger dauerte als vorgesehen. Keiner der Teilnehmer bereute es, diesen ersten

schönen Frühlingstag in den Fabrikwerkstätten verbracht zu haben. Der Berichterstatter glaubt doch behaupten zu dürfen, dass alle auf die Rechnung gekommen sind.

Den beteiligten Herren der SLM wird der Dank dafür ausgesprochen, dass sie den freien Samstagnachmittag uns zur Verfügung gestellt haben und dass sie derart intensiv auf uns eingegangen sind.

–II–

Jahresprogramm 1988

25./26. Juni
Wir betätigen uns an der Strecke
5. September
Monatsversammlung mit Film, Dia, Video
September
Streckenbesichtigung
3. Oktober
Besuch eines Weinkellers in der Bündner Herrschaft
7. November
Monatsversammlung: Rückblick auf die Arbeiten 1988
5. Dezember
Monatsversammlung – Chlaushock
9. Januar 1989
Besuch einer Eisenbahnanlage
20. Februar 1989
Hauptversammlung

Sektion Solothurn

Rück- und Ausblick

Am 15. April 1988 führte die Sektion Solothurn ihre 1. ordentliche Generalversammlung im Hotel Kreuz, Oensingen, durch. Die Versammlung war mit 24 anwesenden Vereinsmitgliedern recht gut besucht.

Das Jahresprogramm 1988 wurde gemäss Antrag des Vorstandes beschlossen und beinhaltet folgende Tätigkeiten:

Juni: Besichtigung des SBB-Stellwerks in Olten

August: 1. Woche August, Einsatzwoche an der Furka-Bergstrecke

September: Picknick in Oberbuchsiten

November: Samichlaushock

Dass die Sektion Solothurn auch in ihrem ersten Jahr einiges an Arbeit geleistet hat, zeigt zum Beispiel der Stand der Revisionsarbeiten am Poclain-Bagger.

Mit der Initiative und grossem Arbeitseinsatz von Eduard Allemann war es möglich, gratis einen Poclain zu beschaffen und diesen zu überholen. Voraussichtlich Ende Juni 88 können die Revisionsarbeiten abgeschlossen und die Maschine kann an der Bergstrecke eingesetzt werden.

Es konnte im weiteren ein siebtes Vorstandsmitglied in der Person von Werner Brunner, Bahnhofvorstand, Solothurn, aufgenommen werden.

Paul Wirz, Kassier, erläuterte die Jahresrechnung 1987, welche mit einem bescheidenen Überschuss positiv abgeschlossen werden konnte.

Damit die Sektion ihren Mitgliederbestand weiter ausbauen kann (zur Zeit etwa 100 Mitglieder), wird der Vorstand im Herbst an verschiedenen Orten Werbeaktionen durchführen und auf das Vorhaben und die Tätigkeiten des Vereins aufmerksam machen.

Andreas Meister
Sekretär

Jahresprogramm

- Freitag, 17. Juni 1988: Besichtigung des SBB-Stellwerkes in Olten. Besammlung um 19.15 Uhr beim Bahnhof Olten (Bushaltestelle).
- 1. Woche August (1.–6. 8. 88): Einsatzwoche an der Furka-Bergstrecke. Arbeitsbeginn ist Dienstagmorgen (2. 8. 88). Ab Samstag, 30. 7. 88, ist jemand von uns bereits in Oberwald. Hin- und Rückfahrt werden von jedem selbst organisiert (wenn dies nicht möglich,

Absprache mit dem Präsidenten). Für Unterkunft und Verpflegung ist gesorgt. Interessierte melden sich bitte für weitere Auskünfte bei unserem Präsidenten, Herrn Paul Kupper, Bettlach (Telefon 065/55 29 70).

Wir hoffen, dass eine grosse Zahl unserer Vereinsmitglieder sich an dieser Einsatzwoche beteiligen wird.

- Sonntag, 11. September 1988: Picknick in Oberbuchsiten (Klubhaus Unteroffiziersverein Gäu), genaue Zeit wird jedem Mitglied noch bekanntgegeben.
- Freitag, 25. November 1988: Samichlaushock. Ort und genaue Zeit werden jedem Mitglied noch bekanntgegeben.

Der Vorstand wird in diesem Herbst an verschiedenen Orten unserer Sektion Werbeaktionen durchführen, um weitere Mitglieder zu finden und auf unsere Tätigkeiten aufmerksam zu machen.

Der Vorstand



Edi Allemann, der initiative Alleskönner der Sektion Solothurn, auf dem revidierten Poclain-Bagger vor der Endmontage
Foto: DFB

Sektion Nordwestschweiz

Jahresbericht

Das Jahr 1987 hat auch der Sektion Nordwestschweiz des Vereins Furka-Bergstrecke einige Leistungen abgefordert. Es begann alles eigentlich recht gemächlich. An den monatlichen Mitgliederversammlungen wurde neben interessanten Vorträgen auch so dies und das über die Bergstrecke philosophiert. Doch mit Beginn der Bausaison begann auch für uns die Arbeit. Es galt, das Arbeitslager in Gletsch vorzubereiten.

Unter der Leitung von Eduard Allemann wurde im Vorfeld des Lagers das Material für die beiden Depottore in Gletsch zusammengetragen. Aber auch für die Verpflegung der Lagerteilnehmer war zu sorgen. Die beiden Köchinnen Yvonne Gygax und Madlen Allemann meisterten diese Aufgabe zur grossen Zufriedenheit aller Teilnehmer. Das Lager selbst war ein voller Erfolg, denn die auszuführenden Arbeiten konnten abgeschlossen, ja sogar noch einige kleinere Arbeiten zusätzlich ausgeführt werden.

Während einige der Teilnehmer mit dem Streichen des Holzes für die Tore beschäftigt waren, begannen andere mit den Schweissarbeiten an den Rahmen. Die alten Tore waren so morsch, dass das Holz nur noch für ein Lagerfeuer verwendet werden konnte. Bald schon wurde das erste Tor eingehängt, das zweite folgte einen Tag später. Mit den Reinigungsarbeiten und zwei strahlend neuen Depottoren wurde das Lager abgeschlossen.

Die Tore hatten auch gleich ihre erste Aufgabe zu erfüllen. Der Wagenkasten der BVZ hatte nämlich sein neues Heim im Depot Gletsch bezogen.

Jahresprogramm

Die Monatsversammlungen finden wie bis anhin am letzten Dienstag im Monat statt. Unser Stammlokal ist das Restaurant Salmen in Pratteln (vis-à-vis Bahnhof SBB Pratteln), wo wir uns jeweils um 20.00 Uhr

treffen. Auf dem Programm stehen aktuelle Informationen von der Bergstrecke, Filme, Videos, Dias usw. oder der eine oder andere Ausflug.

Die Daten der nächsten Versammlungen sind: 30. August, 29. September, 25. Oktober, 29. November.

Bauprogramm

Die Sektion NW-Schweiz möchte auch dieses Jahr ein Lager auf der Furka-Bergstrecke durchführen. Aufgrund der spärlichen Anzahl Anmeldungen ist die Durchführung momentan jedoch fraglich. Arbeitswillige können sich trotzdem an der Bergstrecke betätigen, indem sie sich bei der Bauleitung direkt anmelden (Anmeldeformular siehe 4/87, Bauprogramm siehe 1/88).

Damit wir aber im nächsten Jahr sicher ein Lager durchführen können, bitten wir Sie schon jetzt, uns Ihre Wünsche betreffend Termin des Lagers bekanntzugeben.

Regionale Arbeitsgruppe

Um sich die langen Anfahrtswege zu sparen, wird momentan die Möglichkeit einer regionalen Arbeitsgruppe geprüft. Zu diesem Zweck suchen wir einen Standort im Raum Nordwestschweiz, wo z.B. Revisionsarbeiten an Rollmaterial durchgeführt werden können.

Folgende Infrastruktur sollte vorhanden sein oder eingerichtet werden können:

- Strom- und Wasseranschluss
- evtl. Pressluftanschluss
- Platzbedarf: ca. 50–100 Quadratmeter in gedeckter Halle.

Bitte nehmen Sie mit uns Kontakt auf, wenn Sie einen solchen Ort kennen oder uns zur Verfügung stellen können.

Kontaktadresse: Verein Furka-Bergstrecke, Sektion NW-Ch, Postfach 3468, 4002 Basel; oder Tel. 061 57 82 33 (Y. Gygax, Vizepräsident) oder Tel. 01 821 95 07 (R. Trachsler, Präsident).

Sektion Bern

Jahresversammlung

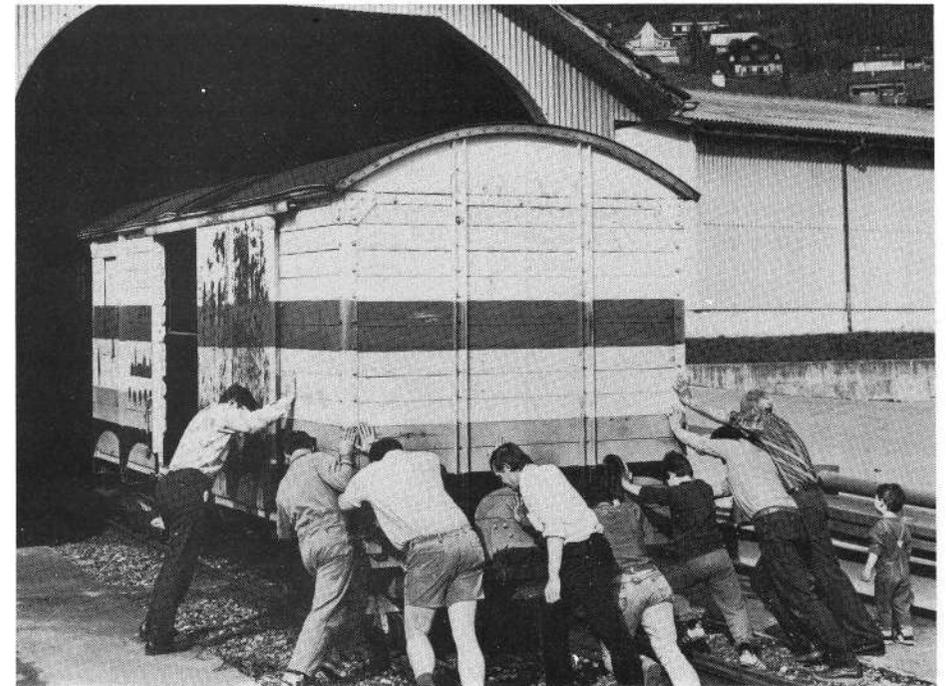
Am 15. April 1988 konnte Sektionspräsident Jürg Schletti pünktlich um 20 Uhr im Restaurant Kreuz in Belp die dritte ordentliche Generalversammlung der Sektion Bern eröffnen. Als Gäste konnten Rolf Cuttat, Mitglied des VR DFB, sowie der Chef Ressort Rollmaterial, Ralph Schorno, begrüsst werden. Leider viel zu wenige Sektionsmitglieder haben den Weg nach Belp gefunden. So waren denn die traktandierten Geschäfte in vergleichsweise kurzer Zeit erledigt. Der neugewählte Sektionspräsident, Beat Scheuter, konnte überleiten zum zweiten Teil des Abends. Ralph Schorno orientierte in einem sehr packenden Vortrag über den Aufbau des Rollmaterialparks und das künftige Betriebskonzept der DFB.

Den Abschluss bildete die Vorführung eines Videofilms über die erfolgreich verlaufene Bausaison 1987.

Einhellig war man der Meinung, der Aufwand habe sich gelohnt. Der Vorstand wurde motiviert, sich dahingehend vermehrt zu engagieren, mehr Mitglieder in eine aktive Bau- oder Rollmaterialgruppe einzubeziehen.

Wagenwerkstatt

Im Depot der Kartonfabrik Deisswil (RBS-Linie Bern–Worb) besteht seit kurzem eine Wagenwerkstatt der Sektion Bern. Als erstes werden dort im Auftrage der DFB ein gedeckter Güterwagen aus dem Jahre 1914, also den Anfangsjahren der Furka-Oberalp-Bahn, sowie ein Paar Zahndrehgestelle revidiert. Der Wagen ex LEB (Lausanne–Echalens–Bercher), ex BC (Blonay–Chamby) soll dereinst wieder im



Bern, Papierfabrik Deisswil, 16. April 1988: Handverschub des von der Blonay–Chamby-Museumsbahn (BC) geschenkten GK 4416 (ex FO) Foto: Archiv DFB

historischen Zug der DFB über die Furka rollen. Gearbeitet wird jeweils Dienstag- und Donnerstagabend ab 19 Uhr bis 21.30 Uhr sowie voraussichtlich jeden ersten Samstag des Monats. Wer Freude an einer sinnvollen Freizeitarbeit hat, sogar einen Kollegen (besonders Leute vom Fach) mitbringen kann, ist gebeten, sich mit Walter Eschler, Chef Rollmaterial a. i. der Sektion Bern, Telefon 031/45 49 07 (P) oder 031/53 80 73 (G), in Verbindung zu setzen.

Baubericht

Die Bausaison begann mit den Vorbereitungsarbeiten bereits in den Wintermonaten.

Der erste Arbeitseinsatz erfolgte im Juli mit

allgemeinen Wiederherstellungs- und Erhaltungsarbeiten.

In der Sommerbauwoche Anfang August standen verschiedene Innenausbauten im Vordergrund. So wurden die Küche und das WC fertiggestellt, im Werkstattraum die Wände isoliert, das zweite Depotgeleise montiert und der Boden fertiggestellt. Ein alter Lorywagen wurde neu aufgebaut. Neben weiteren Wochenendeinsätzen bildete das erste Novemberwochenende den letzten Grosseinsatz mit dem Einsatz von Baggern und 16 fleissigen Helfern. An diesem letzten Streckeneinsatz lagen die Temperaturen auch tagsüber unter dem Gefrierpunkt, dies konnte der guten Stimmung jedoch keinen Abbruch tun.

Beat Scheuter

Nordrhein-Westfalen

Die neue Regionalgruppe

Am Samstag, dem 27. Februar 1988, wurde die erste deutsche Regionalgruppe des Vereins Furka-Bergstrecke gegründet. Über 80 Interessenten hatten sich dazu im Saal des Bürgerhauses in Ratingen bei Düsseldorf getroffen. Die Initiative zu diesem Treffen war von Thomas Würdig ausgegangen. Er hatte ein fünfköpfiges Team gebildet, das dieses Treffen gestaltete. Im Mittelpunkt standen dabei Berichte von Fronarbeitern, dokumentiert durch Video, Fotos oder Dias.

Wolfgang Schmidt konnte dann vom aktuellen Stand der Bauarbeiten berichten. Er musste aber auch als Vertreter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Rede und Antwort stehen. Nachdem alle Fragen zur Aktienemission geklärt werden konnten, referierte Schmidt noch über das Bauprogramm 1988.

Dann konstituierte sich die Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen (NRW) des Vereins Furka-Bergstrecke. Das Arbeitsteam an der Spitze der Regionalgruppe besteht aus Uwe Bodenstein (Finanzen), Thomas Holzer (PR-Arbeit), Helmut Küppers (Handwerk), Gottlieb Saher (Archiv) und Thomas Würdig (Organisation/Koordination).

Aufgaben und Ziele der Regionalgruppe sind:

- Information über den Verein Furka-Bergstrecke und dessen Anliegen;
- Öffentlichkeitsarbeit in der Presse, auf Ausstellungen und Messen;
- Koordination von Fronarbeit, d.h. Absprache von Arbeitswochen, Bildung von Mitfahrgelegenheiten usw.;
- Schaffung von Vereinsleben: regelmäßige Treffen mit aktuellen Informationen aus dem Verein und von der Bergstrecke;
- Kontakte unter den Mitgliedern ermöglichen.

Erste Aktivitäten

Noch während der Gründungsversammlung wurden zwei Termine für Bauwochen im Juli und im September festgelegt. Dabei wird besonders während der Bauwoche im Herbst (4.-11. September) eine grössere Arbeitsgruppe aus NRW an der Strecke arbeiten. Aber auch schon für das Frühjahr hatte sich eine Baugruppe aus NRW spontan gebildet. Wir konnten im März bei der Fahrzeuginstandsetzung in Goldau mithelfen. Neben der Arbeit kam das Vergnügen nicht zu kurz. Dazu gehörten eine Fahrt mit der Rigi-Bahn, ein Blick hinter die Kulissen des Bahnhof Goldau (Zentralstellwerk) und natürlich ein Besuch unserer Bergstrecke – mit Skiern im Gepäck. Dies wurde durch die BG Goldau bestens arrangiert. Dafür möchten wir uns ganz herzlich bedanken. Zum Abschluss

unseres Aufenthaltes konnten wir dann noch an der Generalversammlung des VFB in Oensingen teilnehmen.

Im Rahmen unserer Öffentlichkeitsarbeit waren wir auf der Modellbau-Ausstellung in Dortmund Ende März vertreten. An einem eigenen Stand informierten wir mit Schautafeln und Videofilmen, aber auch in vielen Einzelgesprächen über unser Anliegen, die alte Furka-Bergstrecke wieder in Betrieb zu nehmen. Dabei konnten wir auch zahlreiche neue Mitglieder für den Verein werben. Neben der guten Resonanz beim Publikum war es auch schön, dass die Mitarbeit am Stand sehr gut funktionierte; kurzum, es hat allen Spass gemacht. Dies lässt natürlich auf weitere Aktivitäten hoffen.

Thomas Holzer



Der grosszügig konzipierte Informationsstand der neuen Regionalgruppe Nordrhein-Westfalen (NRW) an der Modellbau-Ausstellung in Dortmund

Foto: nrw

Latest information

On Friday 3rd June, 1988 the society received as a gift, their first steam locomotive. The town of Chur, capital of the canton Grisons, donated the HG 2/3 'Weisshorn' which had stood outside the Herold School since 1965. It was originally built in 1902 by SLM, Winterthur, for the Brig-Visp-Zermatt Railway and saw service there until 1941. It was then bought by the Emser Factory in Donat/Ems, Grisons, and used as a shunting locomotive until 1965. They had removed the cogwheel traction. It was then given as a gift to the town of Chur.

If had been possible in a very short space of time to negotiate this gift, so that it could be lifted on to a low loader and transported on 3rd June to Goldau where it was smartened up. On the following day it continued its journey to Altdorf to stand outside the hall where the AGM of DFB, Ltd., was held. Already share holders and society members throughout Switzerland had been informed of the good news (it came as a complete surprise) by a lengthy report on the Swiss Radio in the news broadcast. After the AGM the locomotive returned to Goldau and it is hoped it will be in service in June 1989.

An official request to run the line as a tourist railway was lodged with the Federal Parliament on 27th May. This was exactly 78 years since the formation of the first Furka Railway Company and also exactly 3 years since the DFB, Ltd., was established. An immense amount of work by the officials is now required and it is hoped, if all goes well that a concession will be granted in two years time. Amongst the detailed plans were the following phases proposed:

Phase I. 1990-1993. Starting with at least one locomotive and 3-4 carriages on the track Realp to Furka (before the tunnel).

Phase II. 1993-1996. On a longer stretch with 3 locos and more carriages.

Phase III. From 1996. Oberwald-Realp

with at least 4 locos and connection to the FO line.

At the AGM of the DFB, Ltd., on the 4th June, the share holders voted to increase the share capital again. The planned sum of SFr. 1.5 million had been oversubscribed by 40% to 1.8 million and this was accepted as the present share capital. The new figure voted for was SFr. 3 million. Dates and size of shares has still to be completed.

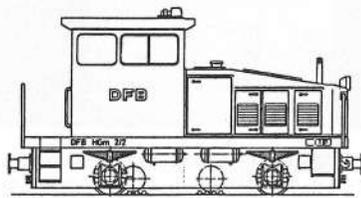
Under 'Any Other Business' Mr. Gysin, the President, outlined further details regarding two original locomotives from the Furka in Switzerland. It is hoped that they will also return to their former line but no dates or details are yet available.

On Monday 6th June, Ralph Schorno, new Committee member (and instrumental in getting our first steam locomotive!) in charge of Rolling Stock, plus an expert from SLM Winterthur flew out to Vietnam. They had been invited by the Vietnamese to see the four locomotives near Ho-Chi-Minh City (formerly Saigon) and to negotiate their purchase and return. The biggest problem, it appears, will be getting them down to a port. In many places the track has long since disappeared and none of the road bridges can support such a weight.

Already at the beginning of June work started on the line above Realp. This involved mainly snow clearance.

Eight persons from England will be coming over in August to help on the line. All of them are members of steam railway projects in UK and have experience of working on the track.

Rupert Taylor



Eine neue Arbeitsgruppe Rollmaterial Sektion Bern

Der Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke ist in vollem Gange – höchste Zeit, um an das zukünftige Rollmaterial der DFB zu denken.

Mit der Schaffung einer zweiten Rollmaterialgruppe neben der Gruppe in Goldau kann das Engagement deutlich erhöht werden. Die VFB-Sektion Bern hat in verdankenswerter Weise diese Aufgabe übernommen und alle Voraussetzungen in kürzester Zeit erfüllt. Diese sind:

- Bilden einer autonomen Arbeitsgruppe
- Gewinnen von gedeckten Räumlichkeiten für die Installation eines abgeschlossenen Werkplatzes
- Bereitschaft, unter der Leitung der DFB AG konstante Arbeit zu leisten.

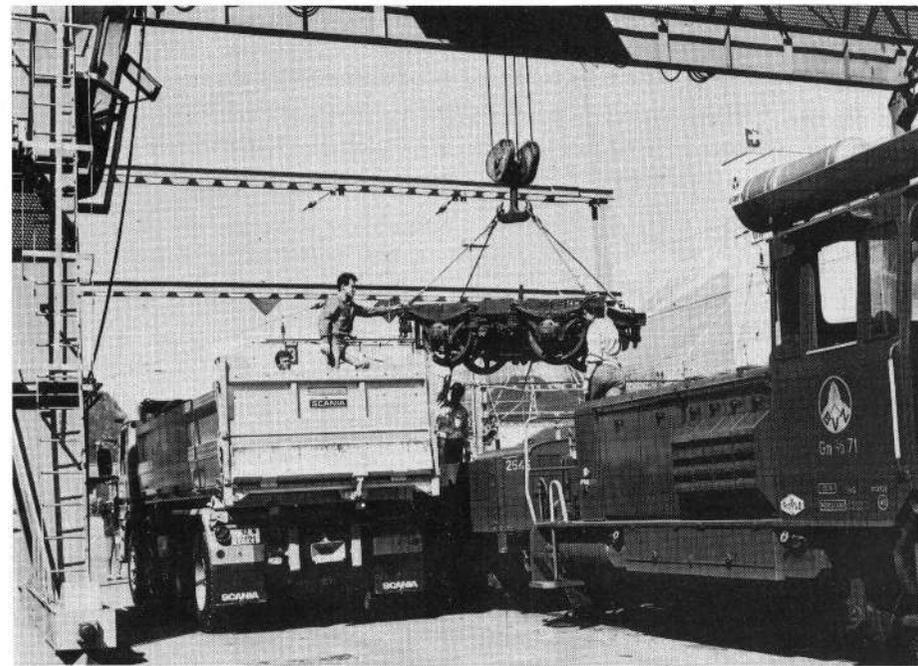
Am Samstag, dem 16. April 1988, war es dann soweit. Vormittags konnten in Visp von der BVZ zwei Schmalspurdrehge-

stelle geschenkt in Empfang genommen werden. Gleichentags wurde im Areal der ACMV auch noch der zweiachsige Güterwagen Gk 4416 ex FO als Geschenk der Chemins de fer Blonay-Chamby in den Bestand der DFB übernommen.

Mittels Lastenzug und Tiefgangwagen erreichten die Fahrzeuge am Nachmittag die Papierfabrik Deisswil in Bern. Hier wurde das Rollmaterial von den Männern der Berner Arbeitsgruppe in Empfang genommen. In nicht allzuferner Zukunft sollen aus dem Werkplatz Bern zwei hauptrevidierte und voll betriebsfähige Wagen für die Furka-Bergstrecke hervorgehen.

Über die Tätigkeiten der neuen Rollmaterialgruppe Bern und das Revisionsprogramm werden wir periodisch informieren.

Beat Scheuter/ Ralph Schorno



Brig-Visp-Zermatt-Bahn, Visp: Verlad der Laufdrehgestelle unter dem SBB-Portalkran von der BVZ auf den «DFB-Camion» von Beni Christen

Foto: Archiv DFB



Abiad der Drehgestelle ex BVZ auf Normalspurdiploir im Areal der Papierfabrik Deisswil
Foto: Archiv DFB

Neues aus Deutschland

Fernsehbericht

Im Rahmen des Magazins «Freizeit» brachte das ZDF am 6. Mai 1988 einen 9-Minuten-Film über unsere vielfältigen Arbeiten im Sommer 1987. Durch diese Sendung erhielten wir eine grosse Zahl von Briefen mit der Bitte um Informationen oder Interesse an Aktienerwerb und Mitarbeit am Wiederaufbau. Besonders erfreulich waren die anerkennenden Kommentare zur Sendung selbst.

Fronarbeiter 88

Waren es voriges Jahr 65 Eisenbahn-Begeisterte aus Deutschland beim Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke, so werden es heuer 195 sein. Es gelang erneut, junge Eisenbahner – es werden 23 sein – von den DB-Ausbildungswerkstätten Hamburg-Harburg, Weiden/Opf. und Homburg/Saar für einen Arbeitsurlaub an der Furka

zu gewinnen. Auch die meisten Fronarbeiter 87 werden diesen Sommer wieder dabei sein.

Gute Kontakte

Furka-Information bei der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn: Vor 22 Beamten des höheren Dienstes konnten Aldo Contratto, Ralph Schorno, Gerd Cremer und Wolfgang Schmidt am 24. April 1988 eingehend über unser Vorhaben anhand von Dias und einer Videokassette berichten. Die geknüpften Kontakte werden uns in Zukunft sicher von Nutzen sein.

Treffen in München

In der Stadt München und einem Umkreis von rund 100 km wohnen etwa 180 Furka-Freunde, die wir am 23. April 1988 in den «Hackerkeller» eingeladen haben. Unter den 56 Teilnehmern waren eine Reihe für uns interessanter Herren der Deutschen Bundesbahn.

Werbung aktuell

Landquart

In der Woche vom 22. April bis 1. Mai führte der Modellflugklub Landquart eine Ausstellung über diverse Hobbys durch. Neben Flugmodellen, Schiffsmodellen und der Darstellung weiterer Hobbys in der Fliegerei und der Nautik waren die Eisenbahnmodellbauer, die RhB und die Furka-Bergstrecke vertreten. Bildtafeln mit einem erklärenden Text und das Modell des Ex-BVZ-4achsers wurden den zahlreichen Besuchern präsentiert.

Blonay

Am Wochenende über Pfingsten, vom 21. bis 23. Mai 1988, feierte die BC, Museumsbahn Blonay–Chamby, ihr 20-Jahr-Jubiläum. Mit Dampflokomotiven und wunderschön aufgearbeiteten und erneuerten Elektrotriebfahrzeugen fand reger Zugsbetrieb statt. Der Publikumsauf-

marsch war besonders am Pfingstsonntag überwältigend. Am Samstagmittag war die feierliche Einweihung des neuesten Fahrzeuges, der +GF+ Ge 4/4 75 angesagt. Am Abend nahm eine Einmannedelegation der DFB am offiziellen Programm teil. Nette Kontakte konnten gepflegt, teilweise auch neue aufgenommen werden. Die Anmeldung musste so kurzfristig erfolgen und für die Organisation war derart wenig Zeit vorhanden, dass der Informationsstand ohne die Kameraden aus dem Welschland betreut werden musste. Die Equipe, Beat H. Schweizer und Robert Trachsler, hat sich aber wacker geschlagen. Der Erfolg dieser Aktion kann sich nicht nur in Franken ausdrücken. Geredet hat man die drei Tage sowieso ununterbrochen. Auf allerlei Fragen wurde die treffende Antwort erteilt. Wichtiger war aber, dass wir uns in Blonay gezeigt haben, den Verantwortlichen der BC unsere Aufwartung gemacht und unsere Verbundenheit mit Gleichgesinnten damit dokumentiert haben. bhs

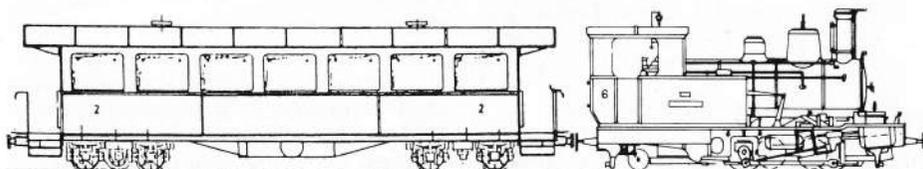
20 Jahre Museumsbahn Blonay–Chamby

Anfang der sechziger Jahre verschwanden zahlreiche, angeblich unzeitgemässe Nebenbahnen. Am 22. Mai 1966 verkehrte auf der Linie Blonay–Chamby der CEV (Elektr. Eisenbahn Vevey) der letzte Zug. Die Geleise werden jedoch nicht abgebaut, da eine Gruppe von Eisenbahnfreunden die pittoreske Linie retten will; nur drei Kilometer lang, aber mit einem Tunnel, einem imposanten Viadukt und einer abwechslungsreichen Landschaft über der prächtigen Waadtlander Riviera am Genfersee.

Zwei Jahre später, 1968, verkehren wieder Züge zwischen Blonay und Chamby. Diesmal aber historisches Material mit Dampflok aus ganz Europa und elektrischen Fahrzeugen aus der ganzen

Schweiz. Im Rahmen eines lebendigen Museums kann so dem Publikum gezeigt werden, wie die Eisenbahn seinerzeit unsere Landschaften und Städte durchquerte. Die ehrenamtlichen Mitglieder – niemand wird bei der BC für seine Leistungen entlohnt – verwalten und betreiben nun seit 20 Jahren als Genossenschaft, unter der Aufsicht des Bundesamtes für Verkehr, die Museumsbahn Blonay–Chamby. Die Züge verkehren jeden Samstagnachmittag und am Sonntag von Mitte Mai bis Ende Oktober. 1988 werden vier Dampflokomotiven und acht elektrische Fahrzeuge aus den Jahren 1889 bis 1937 zum Einsatz gelangen. Viele andere Fahrzeuge sind im Museum ausgestellt oder in Aufarbeitung.

DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG CH 3999 OBERWALD



2. ordentliche Generalversammlung 1988 in Altdorf

Die 2. ordentliche Generalversammlung der DFB wurde von 307 Aktionären besucht. Verwaltungsratspräsident Alfred Gysin ging in der Begrüssung auf die noch anstehenden Probleme zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke ein.

Die Feststellung der erfolgten Bareinzahlung des neuen Aktienkapitals von 1,8 Mio. Franken wurde von Nationalrat Steinegger/UR notariell beglaubigt. Den sehr ausführlichen Geschäftsbericht kommentierte der VR-Präsident mit zusätzlichen Ausführungen zur Bausaison 88 und zur Rollmaterialbeschaffung. Das gewichtigste Stück zu diesem Thema war vor dem Tagungsort, der Mensa der DAG Dättwiler AG, in natura zu bestaunen. Die Dampflok «Weisshorn» wird nach ihrer Aufarbeitung auf der Furka-Bergstrecke dampfen. Sämtliche statutarischen Geschäfte gingen in Einstimmigkeit über die Bühne. Da die DFB noch keine Einnahmen hat, musste ein Verlustvortrag von etwas über

27 000 Franken hingenommen werden. In den Verwaltungsrat neu gewählt wurde Ralph Schorno, der neue Chef Rollmaterial/ZfW. Als Kontrollstelle amtet weiterhin die Schweizerische Revisionsgesellschaft revisuisse.

Der Antrag des VR zur weiteren Erhöhung des Aktienkapitals auf 3,0 Millionen Franken wurde einstimmig gutgeheissen. Die Mittel sind für weitere Bauarbeiten sowie Rollmaterialkäufe bestimmt. Der versicherte Wert aller Fahrzeuge, Anlagen und Gebäude sowie Geräte und Einrichtungen im Eigentum der DFB AG erreicht gegenwärtig 2,9 Millionen Franken. Darin sind keine Streckenanteile enthalten.

Der grösste Teil der Vorhaben wird durch den «Furka-Faktor» gefördert: Dank Fronarbeit, Naturalspenden und Occasionskäufen wird für jeden ausgegebenen Franken ein Gegenwert der zehnfachen Grösse erzielt.

bhs

Mitteilung zur Kapitalerhöhung 1987

Die Kapitalerhöhung war wiederum ein voller Erfolg. Wir freuen uns, Ihnen bekanntgeben zu können, dass wir mit einer Überzeichnung von 45% abschliessen konnten. Die vorgesehene Erhöhung auf Fr. 1 500 000.– ist somit auf Fr. 1 800 000.– angestiegen.

Allen bisherigen Aktionären, die sich an der Kapitalerhöhung beteiligt haben, und allen Neuaktionären möchten wir an dieser Stelle für das uns entgegengebrachte Vertrauen und die gewährte Unterstützung herzlich danken.

Um das Ziel, die Wiederinbetriebnahme der romantischen Furka-Bergstrecke, zu erreichen, sind diese Geldmittel erforderlich. Es stehen uns noch bedeutende Investitionen für die Instandstellung der Strecke, die Renovation von Lokomotiven und Wagen bevor. Eine weitere Aufstockung des Aktienkapitals auf Fr. 3 000 000.– wird vorbereitet. Es würde uns freuen, wenn Sie sich an der Kapitalerhöhung wiederum beteiligen würden.

Wie im Mitteilungsblatt 1/88 bereits erwähnt, erfolgt die Auslieferung der Aktien im September 1988.

Der Verwaltungsrat

Communication relative à l'augmentation de capital 1987

L'augmentation de capital 1987 peut être qualifiée de succès complet.

Nous avons le plaisir de vous communiquer un dépassement de la valeur-cible de 45%, à savoir Fr. 1 800 000.–, par rapport à Fr. 1 500 000.– visé.

Nous tenons à vivement remercier tous ceux qui ont contribué à cette augmentation, anciens et nouveaux actionnaires, pour la confiance témoignée et le soutien tangible de notre action.

Pour atteindre le but que nous nous sommes fixé, ces moyens financiers sont indispensables. Des investissements importants sont en effet encore nécessaires pour la remise en état de la voie et la révision de locomotives et voitures. Une augmentation subséquente du capital-action à Fr. 3 000 000.– est prévue, et nous nous réjouissons de vous compter à nouveau parmi les futurs souscripteurs!

Comme déjà indiqué dans le bulletin 1/88, les actions seront remises en septembre 88 aux souscripteurs.

Le conseil d'administration

Adressänderungen

Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie allfällige Adressänderungen umgehend direkt an unser Sekretariat melden würden. Damit können jeweils die Umtriebe und die Kosten für die Nachsendung der Post vermieden werden.

Unsere Anschrift lautet:

DFB
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat
CH-5035 Unterentfelden

Peter Sicher, Sekretär

Changements d'adresses

Nous vous serions reconnaissants, en cas de changement d'adresse, d'en informer notre secrétariat sans retard. Les frais administratifs et coûts postaux supplémentaires nous seront ainsi épargnés.

Notre adresse:

DFB
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Sekretariat
CH-5035 Unterentfelden

Peter Sicher, secrétaire

Abonnementsbezug des Mitteilungsblattes

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

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

Aufruf an die Aktionäre

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

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

Abonnieren Sie das Mitteilungsblatt oder werden Sie Mitglied im Verein Furka-Bergstrecke (VFB). Der Mitgliederbeitrag für 1988 beträgt Fr. 35.–.

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

Ab Nr. 3/88 können wir alsdann das Mitteilungsblatt «Die Furka-Bergstrecke» nur noch an unsere Abonnenten automatisch zustellen.

Bitte benutzen Sie beiliegenden Talon:

____ Ich abonniere «Die Furka-Bergstrecke» zum Preis von Fr. 15.–/DM 20.–

____ Ich melde mich als Vereinsmitglied. Jahresbeitrag 1988 Fr. 35.–/DM 40.–

Name: _____

Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Datum/Unterschrift: _____

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

Die erste Dampflokomotive

Schuljugend der Stadt Chur schenkt ihre Dampflokomotive für die Furka- Bergstrecke

Am Freitag, dem 3. Juni 1988, durfte die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG von den Behörden der Stadt Chur die Dampflokomotive HG 2/3 «Weisshorn» übernehmen.

Die Lok «Weisshorn», 1902 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur für die Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) gebaut, war dort bis 1941 im Einsatz.

Danach hat die Schmalspurlokomotive mit ausgebautem Zahnradtriebwerk bis 1965 in den Emser Werken bei Domat/Ems Rangierdienste geleistet.

1965 ist die «Weisshorn» der Schuljugend von Chur zum Geschenk gemacht worden und gelangte als Denkmal vor dem Herold-Schulhaus zur Aufstellung.

Nun soll die Vierzylinder-Heissdampfzahnradlokomotive für den Einsatz auf der Furka-Bergstrecke revidiert und technisch modifiziert werden. Neben dem Neubau des nicht mehr vorhandenen Zahnradantriebes System Abt wird die Lok wohl einen neuen Dampfkessel benötigen. Die dazu notwendigen Konstruktionen und Ausrüstungen werden wiederum von der ursprünglichen Lieferfirma, der SLM in Winterthur, hergestellt.

HG 2/3 «Weisshorn»

Les écoliers de la ville de Coire font cadeau de leur locomotive à vapeur à l'Association ligne Sommitale de la Furka

Le vendredi 3 juin 1988, l'Association ligne Sommitale de la Furka (DFB) a pris possession de la locomotive à vapeur HG 2/3 «Weisshorn» que lui a remise la commune de Coire.

La locomotive «Weisshorn», construite en 1902 par SLM à Winterthur pour le Chemin de fer Brig-Visp-Zermatt (BVZ), fut

en service sur cette ligne jusqu'à l'année 1941.

Ensuite, avec la partie motrice crémaillère déposée, cette machine assura le service de manœuvre aux Emser Werke à Domat/Ems.

En 1965, la «Weisshorn» fut offerte aux écoliers de Coire, au titre de souvenir, et exposée devant le collège Herold.

En vue de la reprise du service sur la ligne sommitale de la Furka, la machine à quatre cylindres et vapeur surchauffée doit être modifiée et révisée. En plus de la réintroduction de la partie motrice crémaillère système Abt, elle recevra une chaudière neuve. L'étude et l'exécution des travaux nécessaires seront confiés à la SLM de Winterthur.



Die HG 2/3 «Weisshorn» wird unter der Anteilnahme der Schulkinder des Herold-Schulhauses in Chur auf den Tiefganganhänger gehievt.



Bereit zur Weiterfahrt in die Werkstatt, wo die HG 2/3 zur Aufbereitung in ihre Einzelteile zerlegt werden wird. Bereits in einem Jahr soll die «Weisshorn» wieder dampfen!



Die gesamte Crew, Rollmaterialgruppe, Verwaltungsrat DFB, alle freuen sich über die Präsentation der «Weisshorn» auf dem Bahnhofplatz in Goldau.

Konzessionsgesuch eingereicht

Mit der Inbetriebnahme des Furka-Basistunnels am 25. Juni 1982 wurde die eidgenössische Konzession der Furka-Bergstrecke gelöscht.

Für eine Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke musste nach Massgabe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ein neues Konzessionsgesuch auf eidgenössischer Ebene eingereicht werden.

Am 27. Mai 1988, auf den Tag genau 78 Jahre nach der Gründung der ersten Furkabahn-Gesellschaft Brig-Furka-Disentis (BFD) und drei Jahre nach Gründung unserer DFB AG, wurde nun dem BAV das Konzessionsgesuch eingereicht.

Dies wurde möglich, nachdem wir Ende 1987 die Furka-Bergstrecke von Oberwald nach Gletsch im Baurecht und das Teilstück Gletsch-Furka-Realp im Eigentum von der Furka-Oberalp-Bahn (FO) erwerben konnten.

Ein Konzessionsgesuch an die Schweizerische Eidgenossenschaft setzt eine Reihe von Bedingungen voraus: Darstellung des Projekts, Realisierungszeitraum, Finanzierung, Auswirkungen auf die Umwelt und auf andere konzessionierte Transportunternehmungen, betriebswirtschaftliche Vorstellungen.

Das nun eingereichte Konzessionsgesuch hat folgenden Inhalt:

- Geschichtliches aus der Gründungszeit der Furka-Bahn bis zum aktuellen Interesse an einem erneuten Bahnbetrieb an der Furka.
- Bisherige Anstrengungen zur Erhaltung der Bergstrecke, angefangen beim Abbruchverzicht und der Gründung des Vereins und der AG Furka-Bergstrecke; erste Substanzerhaltungsarbeiten bis zu den Übernahmeverträgen mit der FO.
- Projekt: Die Wiederinstandstellung der

gesamten Furka-Bergstrecke von Oberwald VS bis Realp UR ist statutarisches Ziel der DFB AG.

Die Hauptprobleme auf der Furka-Bergstrecke sind folgende: Anschlussbauwerke zur Verbindung der DFB-Strecke mit der FO in Oberwald und Realp, Strassenübergang Muttbach/Furkastrasse, Scheiteltunnel.

- Betriebskonzept: Rollmaterialbeschaffung, Betriebsführung, Phasenplan I bis III:

Phase I, 1990-1993: Startphase des DFB-Bahnbetriebes auf einem Teilstück der Strecke (Realp-Furka) mit einer Zugkomposition, bestehend aus mindestens einer Dampflokomotive und 3-4 Personenwagen;

Phase II, 1993-1996: Auf einem grösseren Teilstück Betrieb mit 3 Zugkompositionen;

Phase III, ab 1996: Vollbetrieb mit mindestens 4 Zugkompositionen auf der ganzen Strecke von Oberwald nach Realp mit Anschluss an das FO-Netz.

- Investitionen und Wirtschaftlichkeit verbunden mit unseren Vorstellungen der weiteren Finanzierung.
- Terminplan über das Vorgehen auf den einzelnen Abschnitten, inklusive Vorbereitungen zur Kollaudation von Streckenteilen und erstem Rollmaterial.
- Antrag: Da es sich um eine eidgenössische Konzession handelt, wird von Bundesseite her eine breitabgestützte Vernehmlassung durchgeführt.

Anschliessend befasst sich das Parlament in beiden Räten mit dem Bundesbeschluss über die Erteilung einer Konzession für Bau und Betrieb einer Dampfbahn zwischen Realp und Oberwald.

Wir rechnen mit einer diesbezüglichen Entscheidung innert zwei Jahren.

«Wenn die Bahn die Zähne zeigt»

2. Teil

«Lorsque le chemin de fer montre les dents»

2^e part

Nachdem im letzten Artikel die Grundsysteme mit ihren Besonderheiten dargestellt wurden, hier noch einige Ergänzungen:

Verschiedene Bahnen verwenden leicht abgeänderte Ausführungen der vier Grundsysteme: So erhielten die Schynige-Platte-Bahn und die Wengernalpbahn eine von Ingenieur Pauli von der Maschinenfabrik Bern verbesserte Leiterzahnstange System Riggenbach, welche vor allem sehr kleine Kurvenradien erlaubt.

Bei den Berner-Oberland-Bahnen wurde die Riggenbachsche Zahnstange auf Säteln gelagert, um das Hinausdrücken von Schnee zu ermöglichen.

Später wurde das System Riggenbach von der Maschinenfabrik Esslingen übernommen und weiterentwickelt. Daraus entstand die Zahnstange Klose, mit welcher die Bahn St. Gallen–Gais–Appenzell ausgerüstet wurde.

Gleisverzweigungen

Wenn die Bedingung des dauernden Eingriffs des Zahnrades in die Zahnstange auch bei Verzweigungen gewährleistet sein soll, sind Weichen und weichenähnliche Verzweigungen nur mit relativ grossem Aufwand zu realisieren. Das Problem liegt darin, dass die Zahnstange die Fahrachse kreuzt und somit mit den Weichenbewegungen bewegt werden muss.

Beim System Locher ist dies wegen der waagrechten Lage der Zahnstange überhaupt unmöglich, so dass dort nur Dreh- und Schiebebühnen in Frage kommen. Mehr als viele Worte zeigen die folgenden Bilder die Komplexität des Problems:

Dans l'article précédent, les systèmes de base et leurs particularités ont été présentés. Quelques systèmes particuliers doivent encore être mentionnés.

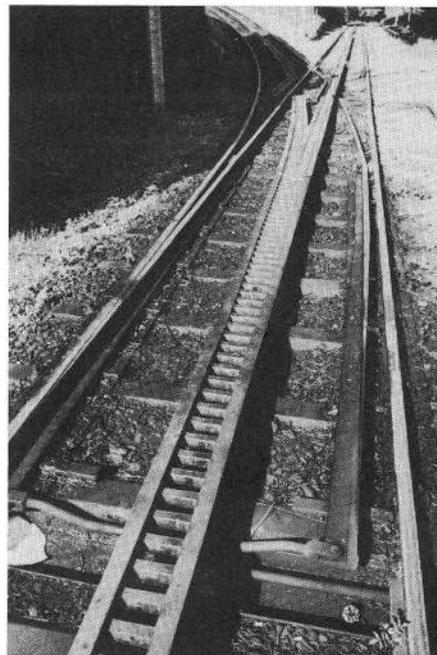
Quelques compagnies ferroviaires utilisent des systèmes qui diffèrent des 4 systèmes principaux. Par exemple, les chemins de fer de la Schynige Platte et de Wengernalp sont dotés d'une crémaillère système Riggenbach améliorée par l'ingénieur Pauli de la Maschinenfabrik de Berne. Cette crémaillère permet surtout des rayons de courbure très serrés.

Sur la ligne du chemin de fer du Berner Oberland, la crémaillère Riggenbach est montée sur appuis spéciaux pour faciliter l'expulsion de la neige.

Ultérieurement la système Riggenbach fut repris et encore développé par la Maschinenfabrik de Esslingen. La crémaillère Klose fut développée et le chemin de fer St-Gall–Gais–Appenzell en fut pourvu.

Embranchements

La réalisation d'embranchements à crémaillères (aiguilles, croisements) qui doivent nécessairement satisfaire la condition d'engrènement sans interruption entre roue dentée et crémaillère n'est pas à proprement parler simple. Il est nécessaire que la crémaillère croise le rail de roulement et que dans l'autre position de l'aiguille, cette même crémaillère s'escamote. Avec le système Locher et ses crémaillères horizontales, un tel croisement est impossible, et seuls des systèmes d'échange de tronçons de voie rotatifs ou à déplacement transversal sont réalisables. Bien mieux que des mots, les illustrations qui suivent montrent la complexité du problème.



Weichen des Systems Riggenbach bei der Arth–Rigi-Bahn in Goldau. Weichenstellung gerade

Aiguilles du système Riggenbach au chemin de fer Arth–Rigi à Goldau

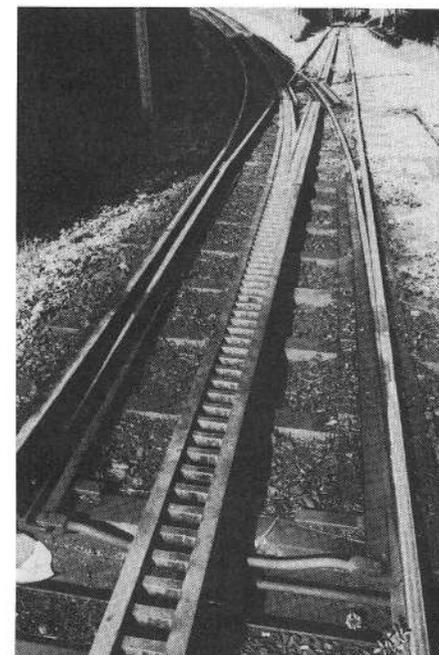
Seite/page 26:

Weichen der Schynige-Platte-Bahn in Wilderswil. Bei diesem System hört die Leiterzahnstange vor der Weiche auf. Im Weichenbetrieb wird sie wie beim System Von Roll einlamellig weitergeführt

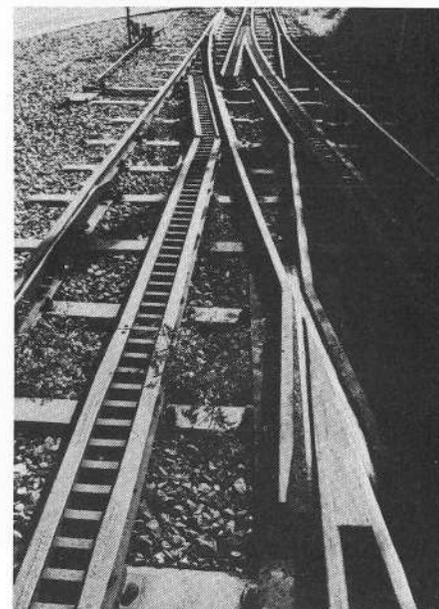
Aiguilles du système Riggenbach au chemin de fer Schynige-Platte à Wilderswil. Avec ce système, la crémaillère change d'aspect au passage de l'aiguille

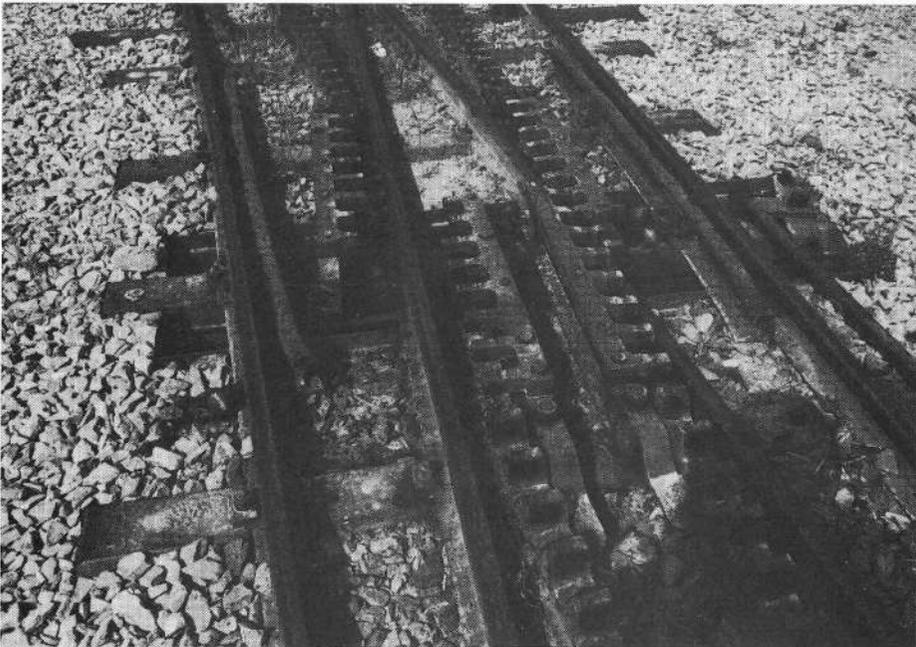
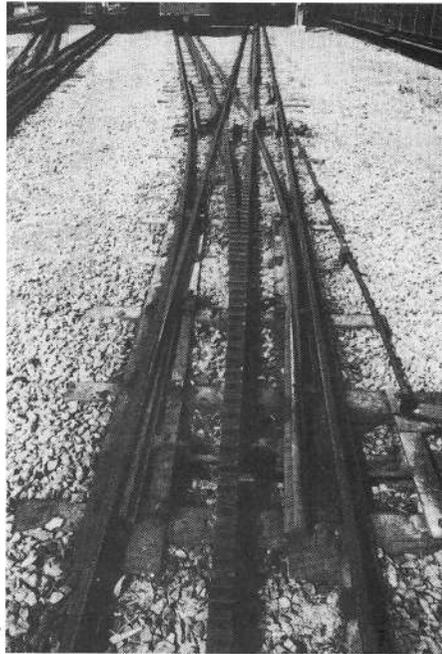
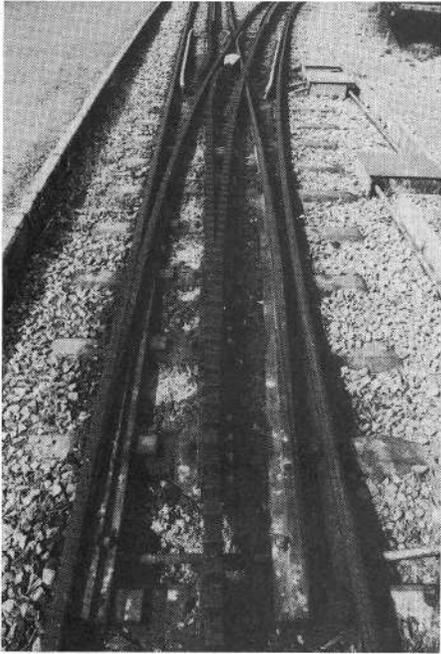
Aufnahmen aus dem Archiv der DFB/bhs

Illustrations tirées des archives DFB/bhs

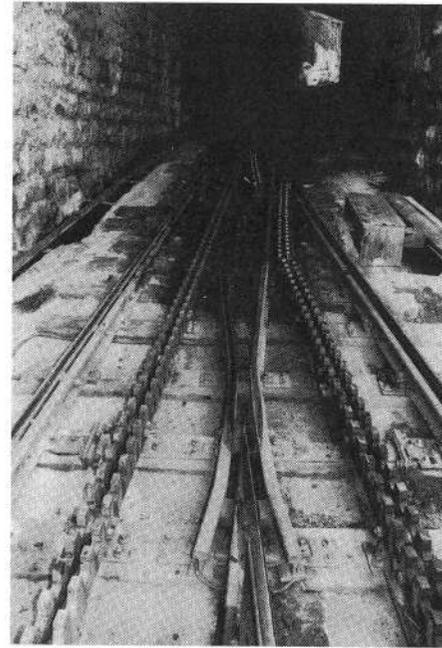


Weichenstellung in Ablenkung

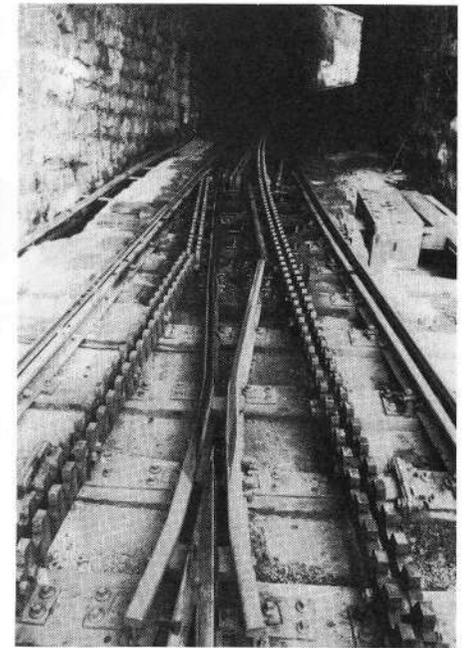




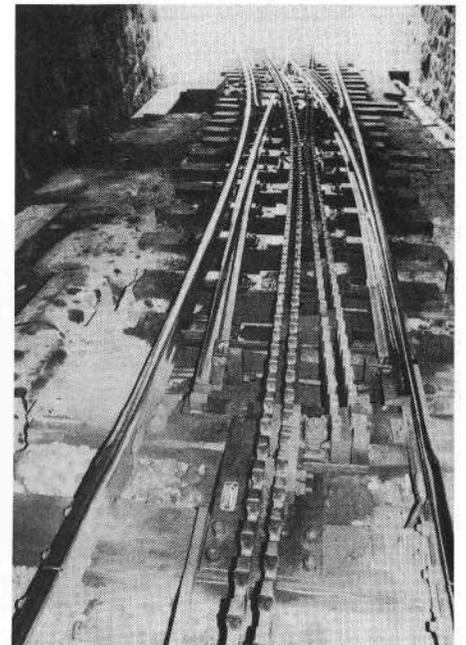
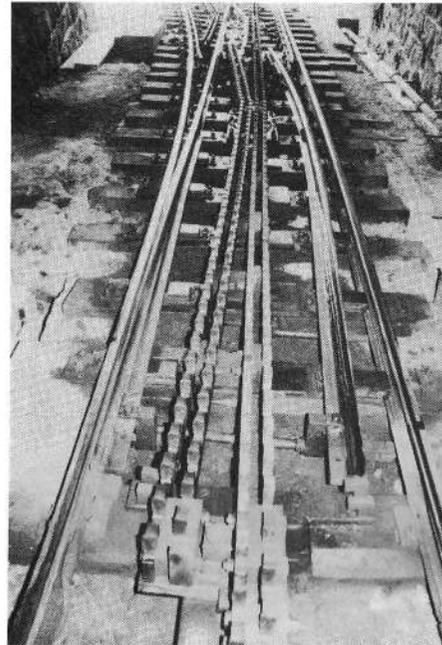
Das aufwendige Durchgangsstück im Mittelteil einer Zahnstangenweiche System Riggenbach (leichte Bauart)
Foto: DFB



Weiche System Abt der FO oberhalb Göschenen



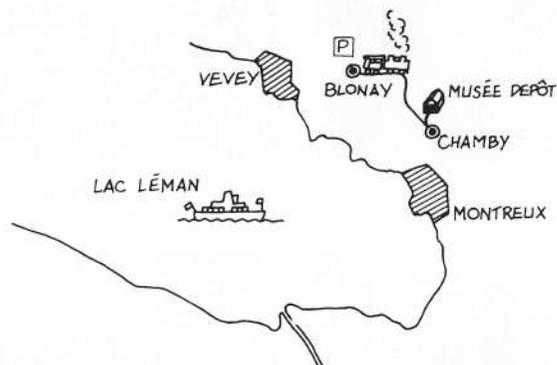
Aiguille système Abt du chemin de fer Furka-Oberalp, Göschenen



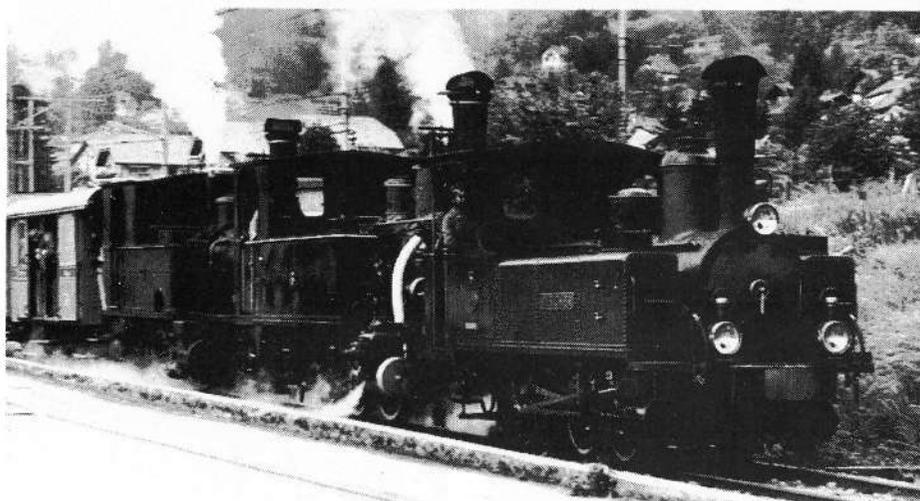
Blonay-Chamby

20^e

1968 ANNIVERSAIRE 1988
du Musée vivant du chemin de fer
 BLONAY-CHAMBY — CP 366 — CH-1001 LAUSANNE



Photos: R.-W. Biétry



Werbematerial/Bestelltalon

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

- | | | |
|---|-------------|-------|
| Buch «Glacier-Express» deutsch | à Fr. 29.80 | _____ |
| H.E. Rübsamen englisch | à Fr. 34.80 | _____ |
| Verlag Josef Berg, München Juli 1985 | | |
| T-Shirt, Grösse | à Fr. 15.— | _____ |
| blaues* Signet auf türkis Stoff | | |
| Grössen: Erwachsene S/M/L/XL/XXL | | |
| blaues* oder rotes* Signet auf weissem Stoff | | |
| Grössen: Kinder 128/140/152 | | |
| Erwachsene S/M/L/XL/XXL | | |
| * Zutreffendes unterstreichen | | |
| Pullover, Grösse | à Fr. 29.— | _____ |
| blaues Signet auf türkis Stoff | | |
| Grössen: Erwachsene S/M/L/XL | | |
| Postkartensets, Nr. 1–9 Reproduktionen alter Plakate, Nr. 10–13 Farbfotos | | |
| Nr. 1 FO/Gletsch | à Fr. 10.— | _____ |
| Nr. 2 Innerschweiz | à Fr. 10.— | _____ |
| Nr. 3 Bern/MOB | à Fr. 10.— | _____ |
| Nr. 4 Westschweiz | à Fr. 10.— | _____ |
| Nr. 5 RhB | à Fr. 5.— | _____ |
| Nr. 6 Gotthard/Tessin | à Fr. 10.— | _____ |
| Nr. 7 Ostschweiz | à Fr. 10.— | _____ |
| Nr. 8 Alpenpost | à Fr. 5.— | _____ |
| Nr. 9 Wallis | à Fr. 5.— | _____ |
| Nr. 10 Furka-Bergstrecke | à Fr. 10.— | _____ |
| Nr. 11 FO II | à Fr. 10.— | _____ |
| Nr. 12 Glacier-Express | à Fr. 10.— | _____ |
| Nr. 13 Dampflokomotiven | à Fr. 10.— | _____ |
| Kleber (rot-weiss oder blau-weiss) | à Fr. 2.— | _____ |
| Puzzle, 3 Motive, solange Vorrat | à Fr. 15.— | _____ |
| Kugelschreiber-Set (3 Stück, rot, grün, schwarz) | à Fr. 6.— | _____ |
| Notbremse (Zapfenzieher), solange Vorrat | à Fr. 10.— | _____ |
| Fallbeilage zu «Das grosse Buch der FO» | à Fr. 15.— | _____ |
| Feuerzeug, blau, grün oder rot | à Fr. 2.— | _____ |

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Matériel de représentation/Liste de commande

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

Expédition avec facture + porto (ordre au minimum Fr. 10.–)

.... Livre «Glacier-Express» (en allemand)	à Fr. 29.80	_____
H.E. Rübsamen (en anglais)	à Fr. 34.80	_____
Edition Josef Berg, Munich, juillet 1985		
.... T-Shirt (taille)	à Fr. 15.—	_____
Tissu bleu turquoise avec emblème bleu pour adultes: S/M/L/XL/XXL		
.... T-Shirt (taille)		
Tissu blanc avec emblème bleu ou rouge pour enfants: 128/140/152	à Fr. 15.—	_____
pour adultes: S/M/L/XL/XXL	à Fr. 15.—	_____
.... Pull-over (taille)	à Fr. 29.—	_____
blanc avec emblème bleu pour adultes: S/M/L/XL		

Cartes postales sets, reproductions d'affiches anciennes

.... No 1 FO/Gletsch	à Fr. 10.—	_____
.... No 2 Suisse centrale	à Fr. 10.—	_____
.... No 3 Berne/MOB	à Fr. 10.—	_____
.... No 4 Suisse romande	à Fr. 10.—	_____
.... No 5 RhB	à Fr. 5.—	_____
.... No 6 Gotthard/Tessin	à Fr. 10.—	_____
.... No 7 Suisse de l'est	à Fr. 10.—	_____
.... No 8 Poste des Alpes suisses	à Fr. 5.—	_____
.... No 9 Valais	à Fr. 5.—	_____

Cartes postales sets, photos couleurs des dernières années de service

.... No 10 Ligne sommitale de la Furka	à Fr. 10.—	_____
.... No 11 Furka-Oberalp II	à Fr. 10.—	_____
.... No 12 Glacier-Express	à Fr. 10.—	_____
.... No 13 Locomotives à vapeur	à Fr. 10.—	_____
.... Autocollant (rouge-blanc ou bleu-blanc)	à Fr. 2.—	_____
.... Puzzle, trois motifs divers	à Fr. 15.—	_____
.... Stylos, set à trois pièces (noir, rouge, vert)	à Fr. 6.—	_____
.... «Frein de secours» (tire-bouchon)	à Fr. 10.—	_____
.... Annexe plissée «Le grand livre du FO»	à Fr. 15.—	_____
.... Briquet (bleu, vert ou rouge)	à Fr. 2.—	_____

Nom: _____ Prénom: _____

Adresse: _____ Lieu/NPA: _____

Date: _____ Signature: _____

Adressliste Zentralvorstand

Präsident	Gysin Alfred	Im Lutereich 44 4411 Seltisberg	P 061/96 99 25 G 061/46 36 46
Vizepräsident	Cuttat Rolf	Rütiweg 109 3072 Ostermundigen	P 031/51 48 85
Sekretär	Albisser Bruno	In der Haselmatte 5 4153 Reinach	P 061/76 50 24
Kassier	Gfeller Eugen	Zürcherstrasse 209 8500 Frauenfeld	P 054/21 25 28
PR	Schweizer Beat	Bielgasse 35 4425 Titterten	P 061/96 20 32 G 061/99 44 19
Mitteilungsblatt			
Mitteilungsblatt	Trachsler Robert	Meisenweg 10 8600 Dübendorf	P 01/821 95 07
Mutationen			
Sektionenbetreuung	Nielsen Knut	Wilstrasse 13 5610 Wohlen	P 057/22 33 67 G 057/22 03 33
Rollmaterial	Schorno Ralph	Postfach 156 8021 Zürich	P 01/242 95 54 G 01/495 54 85
Mitglied ZV	Holecek Stanislav	Postfach 3259 6002 Luzern	P 041/22 45 33
Mitglied ZV	Schneider Erich	CP 10, Palettes 7 1212 Grand-Lancy	P 022/94 00 72
Mitglied ZV	Sicher Peter	Alte Distelbergstr. 3 5035 Unterentfelden	P 064/43 80 94 G 01/491 66 33
Mitglied ZV	Vouillamoz Bernhard	Kantonsstrasse 40 3930 Visp	P 028/46 42 67
Kontrollstelle			
Revisor	Schönborn Hans-B.	Büelmatt 7 6204 Sempach	P 041/99 24 46
Revisor	von Büren Erich	Häsiweg 3 5015 Untererlinsbach	P 064/34 15 55
Ersatz	Bodenstein Uwe	Zum Weingarten 21 D-5202 Hennef 1	

Radiotermin

Radio DRS 1 sendet im Rahmen der Sendung «Palette mobil» live von der Furka-Bergstrecke:

Samstag, 27. August 1988, 9.10–11.30 Uhr