

# dampf an der furka

MÄRZ/2001

## Dampf-Reisen Ostschweiz

Reiseorganisator und Reiseleiter:

**Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, 9230 Flawil**

**Telefon 071-393 68 68 · Fax 071-390 08 14**

### Programm 2001

#### 26. Mai und 9. Juni

je maximal 50 Personen mit Car zur Neat-Baustelle nach Sedrun. Rückfahrt über Oberalppass–Andermatt–Axenstrasse. Kosten inkl. Führung Baustelle Fr. 75.– (ab 18 Jahren)

#### 1. Juli

Dampfschiffahrt mit der Hohentwiel auf dem Bodensee.  
Per Bahn ab Gossau 12.44 Uhr nach Romanshorn.  
Drei Stunden Schifffahrt nach Friedrichshafen–Langenargen–Obersee–Romanshorn.  
Rückkehr: Gossau an 18.17 Uhr.  
Fahrpreis mit Halbtax-Abo Fr. 57.–

#### 28. Juli

Carfahrt zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke.  
Ab Gossau über Zürich–Luzern–Brünig–Grimsel nach Gletsch. Dampfbahn bis Realp und mit Car wieder zurück nach Gossau. Fahrpreis Fr. 110.–

#### 11. und 12. August

2-Tage-Ausflug ins Wallis und zur Furka-Dampfbahn.  
Mit SBB ab Gossau über Zürich–Bern–Thun–Goppenstein–Lötschental (Mittagessen) – Brig nach Oberwald. Übernachtung im Hotel Furka. Am Sonntag nach Gletsch. Dampfbahn nach Realp. Rückreise über Andermatt nach Gossau.  
Fahrpreis mit Übernachtung und Frühstück mit Halbtax-Abo Fr. 205.–

#### 25. August

Mit Bahn und Dampfschiff zum Vierwaldstättersee.  
Ab Gossau über Zürich nach Luzern. Aufenthalt. Dampfschiffahrt inkl. Mittagessen von Luzern nach Flüelen. Rückreise per Bahn über Arth–Goldau–Rapperswil–Herisau nach Gossau.  
Fahrpreis inkl. Mittagessen mit Halbtax-Abo Fr. 109.–

#### 1. September

Bahnreise zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke.  
Ab Gossau über Zürich–Luzern–Brünig–Meiringen. Bus bis Gletsch. Dampfbahn bis Realp. Rückfahrt über Andermatt–Göschenen–Arth–Goldau–Zürich nach Gossau.  
Fahrpreis inkl. Dampfbahn mit Halbtax-Abo Fr. 115.–

Bitte verlangen Sie die genauen Reiseunterlagen mit Anmelde-talon beim Reiseorganisator.

Ihr Reiseleiter

Bruno Rütli

## Zu verkaufen

# 50 Aktien Serie 1989

**à nom. Fr. 300.– zu Fr. 250.– je Stück**

Verkauf auch einzeln

Anfragen an:

Koni Messikommer  
Postfach 565  
8910 Affoltern a. A.

Telefon 01-761 48 38, Fax 01-761 50 38

E-Mail: [messikommer@dplanet.ch](mailto:messikommer@dplanet.ch)

## DFB

### Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Postfach 35, 3999 Oberwald

#### Gesucht: **Aushilfen**

**Für:** Personalkantine beim Lokdepot  
**Wo:** Schweigstrasse, Realp  
**Was:** stundenweise Mithilfe in Kantine  
**Wann:** **Mai, Juni, September, Oktober:**  
jeweils Freitag, Samstag und  
Sonntag  
**Juli, August:** täglich

**Auskunft:** Otto Zurkinden (Küchenchef)  
Telefon 041-887 07 42  
Roland Keller  
Telefon 041-832 10 93



## Editorial

Gestatten Sie, dass ich mich selbst vorstelle. Mein Name ist Gerhard Oswald. Ich leite als Berufsjournalist die Redaktion einer erfolgreichen Lokalzeitung. Altershalber werde ich in wenigen Monaten die Redaktionsleitung abgeben, aber noch teilzeitlich an der Zeitung mitarbeiten. Dieser Umstand erleichterte es, auf die Anfrage von Ruedi Willi, die Redaktion

von «dampf an der furka» auf den 1. Januar zu übernehmen.

Das ist, wie ich gern zugebe, etwas wagemutig. Auch wenn ich in Bahnfragen nicht ganz unerfahren bin und einige Publikationen wie das Jubiläumsbuch 1991 über die Südostbahn oder «Arth-Rigi-Bahn 1875–1992» (1995) verfasst habe. Als Kantonsparlamentarier präsiidierte ich die Kommission öffentlicher Verkehr und später die Kommission «Raumplanung, Umwelt und Verkehr». Aber, sämtlichen Zahnstangen sei es geklagt: In Sachen «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» bin ich ein unerfahrener Neuling. Als solcher bin ich mit Ihnen höchstens in einem Punkt identisch: Auch ich bin ein Idealist.

Unsere Zeitschrift, so darf ich mich wohl äussern, hat noch nicht alle Windeln abgestreift. Zwei Ausgaben erst sind erschienen. Ihr definitives Gesicht und die allgemeine Akzeptanz hat sie, wie selbst ich vernehme, noch nicht gefunden. Und trotzdem, liebe Dampfbahn-Freunde und -Verantwortliche, meine ich, die Neugestaltung sei eine gute Sache. Der Initiant verdient unsere volle Anerkennung. «dampf an der furka» strebt, so die Zielsetzung, einen doppelten Zweck an. Wir – Du, Sie und die Bahn – wollen sich darin selber finden, wollen Identifikation finden in dieser Zeitschrift. Einverstanden, wenn die Sache nicht in eine blosse, selbstbestätigende Nabelschau abgleitet. Will heissen, dass dem Meinungs austausch unter den Vereinen der angemessene Platz einzuräumen ist.

Zum zweiten aber möchten wir mit unserer Zeitschrift doch auch nach aussen auftreten. Es muss ein Fernziel sein, «dampf an der furka» zu einer marktfähigen Publikation zu entwickeln. In dieser Feststellung ist die finanzielle Frage inbegriffen. Anders gesagt: Wir müssen mit dieser Zeitschrift einen Ertrag erwirtschaften, mit dem wir zumindest einen Teil der Produktionskosten decken können.

Womöglich denken Sie nun, der nehme als Neuling den Mund schon ziemlich voll. Stimmt. Auch mir werden Fehler passieren und es wird seine Zeit dauern, bis «dampf an der furka» auf sicheren Beinen steht. Mit Ihrer Hilfe ist dies vielleicht bald der Fall.

Herzlich,  
Ihr Gerhard Oswald

PS: Ich danke Peter Grünig, Ruedi Willi und Julian Witschi für die Bereitschaft, in der Redaktion mitzuwirken. Weitere «Täter» sind herzlich willkommen.

## aktuelles

Aus dem Verwaltungsrat der DFB	2
Orientierung über die a. o. Generalversammlung in Olten	2
Aktuelles aus der Geschäftsleitung	3
Wieder unter Dampf	4
Mitarbeit an der Furka	4
Bauentsätze 2001 wieder in Realp	5
Abendlicher Besuch in Aarau	6
Winterarbeiten der DFB-Dieselcrew	8
Barometer der aktuellen Aktienzeichnung	9
Churer Werkstatt-Echo	10

## leserbriefe

11

## vereine

Sektionsnachrichten	12
---------------------	----

## magazin

Fahrplan 2001	18
75 Jahre Vollbetrieb der FO	19
Neues von der Werbefront	20

## Titelbild

Winterstimmung in Realp bei der DFB-Remise (Foto Heinz Bissig)

## Impressum

**Redaktion:** Peter Grünig, Gerhard Oswald (Leitung), Ruedi Willi, Julian Witschi

**Redaktionsadresse:** Gerhard Oswald, Bahnhofplatz 8, Postfach 48, CH-8840 Einsiedeln  
Telefon 055/418'95'54/55 · Fax 055/418'95'56  
E-Mail: einsiedleranzeiger@eadruck.ch

**Herstellung, Druck:** ea Druck und Verlag AG, Zürichstrasse 57, CH-8840 Einsiedeln  
Telefon 055/418'82'21/82 · Fax 055 /418'82'84

### Adressänderungen:

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

### Herausgeber:

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

**Erscheinungsweise:** Vierteljährlich (Mitte März, Juni, September, Ende November)

**Einzelpreis:** sFr. 8.–

**Abonnement:** sFr. 30.– (Jahr) für Aktionäre

**Inserattarife:** ½ Seite sFr. 300.– / ½ Seite sFr. 500.–  
1 Seite sw sFr. 900.– / 1 Seite 4farbig sFr. 1200.– /  
Rückseite sFr. 1500.–

**Rabatte:** 2mal = 5 % / 3mal = 10 % / 4mal = 15 %

Zuschriften an die Redaktion bitte mit Name, Adresse und Fax-Nummer des Absenders/der Absenderin versehen.

**Redaktionsschluss Ausgabe 2/2001: 14. Mai**

## Aus dem Verwaltungsrat der DFB

Der VR hat Ende Januar und Mitte Februar 2001 wiederum je eine Klausur – respektive Sitzung – in Oberwald und in Chur durchgeführt. In Chur konnte er dabei auch Einsicht in die Revisionsarbeiten der Dampflok nehmen. Beeindruckt von den grossen Arbeiten, welche unsere Fronis auch hier leisten, ist er auch der Meinung, dass mindestens mittelfristig die Raum/Platz-Verhältnisse in diesen Werkstätten oder eher an einem neuen Standort wesentlich verbessert werden müssten.

In personeller Hinsicht konnte auch der neue Betriebsleiter angestellt werden. Ferner wird dringend auch auf eine Entlastung unseres Geschäftsführers hingearbeitet, das heisst Entflechtung von strategischer und operativer Arbeit. Schwerpunkte beider Sitzungen waren wiederum der Finanzbeschaffung gewidmet.

- So wurde beschlossen, die AK-Erhöhung per 2001 vermehrt zu propagieren, nicht zuletzt auch in unseren Zügen an der Furka sowie im Internet! Namenaktien werden neu nur noch auf Anforderung und gegen Verrechnung unserer Kosten herausgegeben, sonst werden Zertifikate ausgehändigt.
- Ferner sind einige Sponsoren in Bearbeitung, einer der bedeutendsten mit der CS, indem Laufmeter von Schienen gesponsert werden können.
- Offen bleiben die Verhandlungen mit den beiden Kantonen Uri und Wallis bezüglich den Investitionshilfe-Darlehen

- Ein dringendes Anliegen ist es auch, die vom Tourismus direkt Profitierenden vermehrt auf die Bedeutung unserer Dampfbahn für das touristische Sommergeschäft zu sensibilisieren. Aus diesen Kreisen darf vermehrt Unterstützung finanziell oder ideell erwartet werden. Unsere Nostalgiebahn ist eine echte Sommer-Bereicherung für die Gäste im Goms und Urseren.
- Mittelfristig wird auch geprüft, ob im Winterhalbjahr ein Dampfbahn-Einsatz auf FO-Netz denkbar wäre (Transport von Langläufern oder Winterwandern).
- Ein grösseres Marketing-Event ist im Juli mit Marketing-Experten aus der Wirtschaft geplant, um zu prüfen, wie weit unser Produkt in der Region als «Zugpferd/Lok» Magnetwirkung auf das gesamte regionale Tourismus-Angebot ausübt, respektive ausüben könnte und sollte.

Ein weiteres Thema ist die Behebung der durch die Witterung Mitte Oktober entstandenen Schäden. Dafür muss wiederum ein grosser Finanzbedarf aufgewendet werden. Wesentlich scheint dem VR auch die Sicherheit im Scheiteltunnel. Deshalb wird als sofortige Massnahme bis zur Betriebsaufnahme die Beleuchtung verbessert. Zudem erfolgt die Montage von Feuerlöschern und die Instruktion des Fahrpersonals.

*Ruedi Willi*

In wenigen Wochen ist wiederum Schneeräumung angesagt. Im vergangenen Jahr waren etliche Kubikmeter Lawinschnee von Hand wegzuräumen, um den Mittelteil der Steffenbachbrücke aufzuziehen. Foto: Jürg Zahnd



## Adressänderung von Claudia Fränsing:

ZV-Mitglied sowie Vertreterin und Info-Managerin für die Sektionen in Deutschland und Niederlande, ehemals wohnhaft an der Hubertusallee 7, DE-76135 Karlsruhe, meldet folgende Veränderung:

**Claudia Bissig-Fränsing,  
Reussstrasse 7, CH-6460 Altdorf  
Tel. / Fax 041/870'89'72**

Wir gratulieren dem neu vermählten Paar (2.2.2001) und wünschen alles Gute.

## Orientierung über die a. o. Generalversammlung in Olten

Die Anwesenden 95 Mitglieder haben am Samstag, 3. Februar 2001, im Stadt-Theatersaal in Olten die neuen Statuten in schriftlicher Form erhalten und die detaillierte Beratung aufgenommen. Die Zeit reichte aber nicht aus, um alle Punkte zu bereinigen. Bei nächster Gelegenheit wird man die Beratung und Bereinigung fortführen.

Am Samstag, 5. Mai, findet die ordentliche Generalversammlung in Bätterkinden statt. Die Informationen dazu sowie der Einzahlungsschein für den Jahresbeitrag für das Jahr 2001 werden die Mitglieder frühzeitig mit separater Post erhalten.

Den Apéro zum Ausklang der Veranstaltung hat freundlicherweise die Generalagentur Winterthur Versicherungen, Olten, Ernst Maurer, sowie Erwin Birchler, Geschäftsführer ea Druck und Verlag AG, Einsiedeln, offeriert.

Mit freundlichen Grüssen  
für den ZV: Peter Grünig

## Aktuelles aus der Geschäftsleitung

In personellem Bereich konnte die letztjährig interimistisch besetzte Stelle des Betriebsleiters aus einer grösseren Zahl von Bewerbern als Teilzeitstelle besetzt werden. Der Verwaltungsrat hat Erich Ulrich aus Gisikon als Betriebsleiter ernannt.

Mit der Betriebsaufnahme nach Gletsch und dem zukünftig gewünschten Zweizugbetrieb mit Angebotserweiterung ist auch die Erhöhung im Personalbestand unumgänglich, vor allem ist im Zugförderungsbereich ein eher knapper Bestand vorhanden. Die Einführung/Instruktion von Neupersonal bedingt einen relativ hohen Zeitaufwand, was auch bei laufender Anwerbung stets zu beachten ist, damit bei unvorhergesehenen, beziehungsweise altersmässigen Rücktritten ein genügender Personalbestand vorhanden ist.

Die Vorbereitungsarbeiten für die diesjährige Betriebseröffnung haben in der Bauabteilung, eingeschlossen Unwetter-schadenbehebung, wie auch bei der Zugförderungsabteilung, hier vor allem Kesselrevision von Lok 1, gut begonnen, benötigen aber bereits erhebliche Finanzmittel, was die Sache nicht erleichtert.

### Wiederum ein Verlust

Im finanziellen Bereich sind die ersten provisorischen Ergebniszahlen des vergangenen Jahres vorhanden. Mit der Betriebserweiterung nach Gletsch konnten die Reiseverkehreinnahmen wohl verdoppelt werden, die Gesamteinnahmen betragen rund 1,8 Millionen Franken, andererseits sind auch die Ausgaben stark angestiegen auf gut 1,95 Millionen Franken. Davon beträgt allein die Reparatur der Dampflok 9 rund 0,5 Millionen Franken. Das Gesamtergebnis wird somit wiederum einen Verlust von rund 150'000 Franken ergeben.

Mit zum guten Erfolg im Einnahmenbereich war auch die effiziente Arbeit

unseres Mandanten «bkr-Reisebüro» ab Mitte August 2000 für unseren Reisedienst, indem durch Aufarbeitung aller im Jahr 2000 erfolgten Aufträge erhebliche Eingänge nachträglich erwirkt wurden.

Die für die Betriebseröffnung nach Gletsch notwendigen Investitionen erforderten mangels genügender Aktienkapitalerhöhung eine Erhöhung von Fremdkrediten, welche künftige Betriebsrechnungen mit erhöhten Zinsen belasten. Der VFB konnte zufolge eigener Altlastenbereinigung nicht die von uns gewünschte finanzielle Hilfe erbringen: auch der in Rapperswil anlässlich der Generalversammlung zugesagte Sonderbeitrag blieb massiv unter den Erwartungen.

### Das gemeinsame Ziel sehen

Mit den gleichzeitig beim VFB in Rapperswil begonnenen Strukturveränderungen (Neuausrichtung mit Delegierten-DV

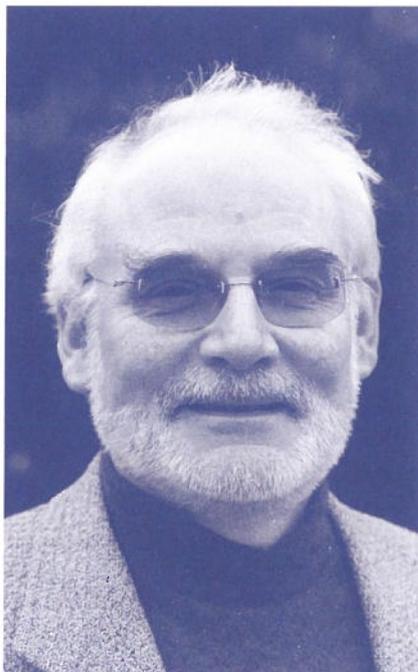
anstelle der Generalversammlung GV) als Vereinfachung der Gesamtvereinsführung und den bis anhin vorliegenden Ausführungsergebnissen sind nun bedauerlicherweise ungewollte sektionsbezogene sezessionistische Entwicklungen eingeleitet worden, was grundsätzlich dem gemeinsamen Ziel und bisherigen Arbeit an der gemeinsamen Furka-Bergstrecke erheblichen Schaden anrichtet.

Bis anhin sind im Zeitraum 1994–2000 vom VFB (Zentralkasse) jährlich etwa 280'000 Franken an geldwerten Leistungen für DFB erbracht worden, dies jeweils im zeitrichtigen Bedarfsablauf. Ob diese Unterstützungshilfe nach allfälliger sektionsbezogener Aufgabendezentralisierung auch weiterhin bedarfsgerecht zur Zufriedenheit aller funktioniert, kann auch bezweifelt werden – man denke an vergangene eigendynamische sektionsbezogene, nicht immer gemeinwohldienliche Leistungen jeglicher Art an der Furka-Bergstrecke.

Die Aktienzeichnung für Kapitalerhöhung 2001 hatte einen guten Start mit bereits knapp 70'000 Franken, für Fertigstellung der Infrastrukturen in Gletsch, wie auch anstehende Fahrbahnsanierung auf der Urnerseite, sind wir zur weitem Betriebserhaltung auf Investitionsmittel angewiesen. Ebenfalls zur Behebung der im Oktober 2000 erlittenen Unweterschäden von rund 250'000 Franken sind wir auf finanzielle Unterstützung angewiesen, die hierfür zweckbestimmte Sammlung hat derzeit den Stand von 30'000 Franken erreicht. Die Neu-Aktien aus Kapitalerhöhung 2000 werden demnächst ausgeliefert, die Anlieferung der entsprechenden Wertpapierdrucke verzögerte sich, die Betroffenen wurden hievon informiert.

Der Reservationsstand von Gruppen beträgt zurzeit knapp 7000 Reisende (letztes Jahr 25'900 Personen gesamthaft).

*Josef Albisser, Geschäftsleiter*



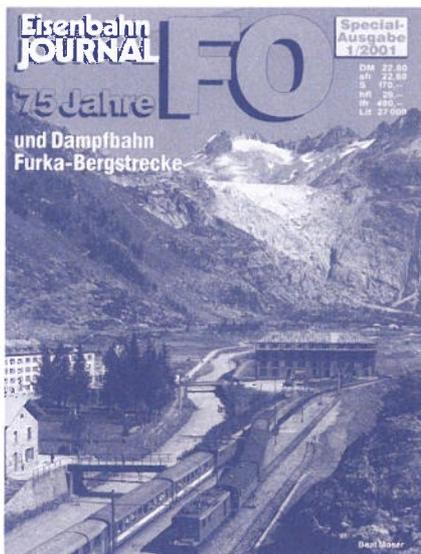
Der Verwaltungsrat wählte am 17. Februar Erich Ulrich zum neuen Betriebsleiter.

Foto: Gerhard Oswald

## «Wieder unter Dampf»

Seit Jahren richtet der Hermann Merker Verlag (Fürstfeldbruck) seinen Blick regelmässig auf das Schweizer Eisenbahngeschehen. Entstanden ist so eine bemerkenswerte Reihe von Sonder- und Spezialausgaben der Zeitschrift «Eisenbahn-Journal». Erwähnt seien die Bahnen zum Matterhorn, Südostbahn, Brünigbahn, Glacier-Express und die vier Hefte über die Rhätische Bahn. Natürlich kam 1992 und 1994 auch die Furka Oberalp Bahn mit zwei sich ergänzenden Heften zum Zug. Rechtzeitig zum 75jährigen Bestehen der durchgehenden Strecke Brig–Disentis kommt eines dieser Hefte in erneuerter Fassung wieder auf den Markt.

Erfreulich wurde in die Neuausgabe, wie es das Titelblatt ankündigt, unsere Dampfbahn Furka-Bergstrecke integriert. Ihr sind vom Verfasser Beat Moser immerhin 20 gut bebilderte Seiten gewidmet. Unter dem Titel «Wieder unter Dampf» erfahren wir knapp zusammengefasst das Wissenswerteste über die Geschichte der Dampfbahn. Der spektakulären Rückführung der Loks aus Vietnam wird einiger Raum gewährt. Vorgestellt werden die Träger der



Titelseite des Heftes 75 Jahre FO aus dem Merker Verlag. Aufnahme aus dem letzten Betriebsjahr mit Kreuzung in Gletsch. In der Bildmitte wartet der Kondukteur des Glacier-Express am Weichenhebel.

Idee, der «Verein Furka-Bergstrecke» und die daraus hervorgegangene Betriebsgesellschaft. Die neueste Entwicklung mit der Eröffnung der Strecke bis Gletsch ist berücksichtigt. Sogar die Betriebszahlen 2000 werden erwähnt. Dass der Steffenbachbrücke eine Doppelseite gewidmet ist, überrascht nicht.

Recht interessant schildert das Heft die letzte Sanierungsphase vom Scheiteltunnel bis Gletsch. Einzelnen vorgestellt werden sämtliche vorhandenen Triebfahrzeuge samt den wichtigsten technischen Angaben. Selbstverständlich sind sie alle im Bild zu sehen. Ein Fahrbericht von Realp nach Gletsch rundet den DFB-Teil dieses FO-Heftes auf gelungene Weise ab. Die durchwegs farbigen Illustrationen sind bemerkenswert. Sie vermögen Leserinnen und Leser, denen die DFB weniger bekannt bekannt war, durchaus für die Dampfbahn im Zentrum der Alpen zu begeistern.

### Blick zurück in die Dampfzeit

Die gut ausgewählten Fotos sind seit je die eigentliche Stärke der Merker-Hefte. So werden die Dampffreunde gewiss über den DFB-Teil hinaus weiter blättern. Sie werden nicht enttäuscht. Dutzende von interessanten Aufnahmen aus dem FO-Archiv und der bekannten Sammlung Hürliemann – aus ihr auch einige frühe Farbfotos – blenden in die Dampfzeit zurück und bestechen durch ihre vorzügliche Wiedergabe. Die heute wieder befahrene Strecke zwischen Gletsch und Realp ist quantitativ eher untervertreten. Dennoch vermag Merkers «Special-Ausgabe 1/2001» durchaus zu befriedigen. Trotz der aufwendigen Druckwiedergabe und der 100 Seiten Umfang ist der Preis von Franken 22.80 als recht stolz einzustufen. Wie bei diesem Verlag üblich, werden DM und Schweizer Franken gleich bewertet. *Gerhard Oswald*

Beat Moser, 75 Jahre FO und Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Hermann Merker Verlag GmbH D-Fürstfeldbruck, 100 Seiten, sFr./DM 22.80.

## Mitarbeit an der Furka

### Wir suchen Fronis für Kiosk, Barwagen, Wagenreinigung und Bahnhofunterhalt

Für die Betriebssaison 2001 vom 30. Juni bis 7. Oktober suchen wir Personen, welche wochenweise oder länger für einen Einsatz in den folgenden Bereichen zur Verfügung stehen:

- Kiosk Gletsch: Verkauf von Souvenirartikeln (durch die Erfahrungen in der vergangenen Saison ist eine Doppelbesetzung erwünscht)
- Kiosk Realp: Betreuung und Verkauf von Souvenirartikeln
- Barwagen Realp: Betreuung und Verkauf von Getränken und Backwaren
- Realp und Gletsch: Wagenreinigung und Bahnhofunterhalt

Interessenten melden sich bitte an der untenstehenden Adresse, wo Sie auch weitere Auskünfte erhalten:  
Koordinationsstelle Souvenir  
Verein Furka-Bergstrecke  
Postfach 881, CH-9201 Gossau  
Tel./Fax +41/071 385 58 40

### Beiträge für das nächste «dampf an der furka»

sind neu direkt an  
Gerhard Oswald, Bahnhofplatz 8,  
Postfach 48, CH-8840 Einsiedeln,  
fristgerecht einzusenden. Keine Berichte an das VFB Sekretariat oder an P. Grünig senden. Bei voraussehbarer Verzögerung entsprechenden Raum (auch für Fotos, Tabellen) reservieren lassen.

### VFB-Mitglieder-Beitrag 2001

Anlässlich der Generalversammlung in Rapperswil SG wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag 2001 nicht zu verändern. Dieser beträgt weiterhin:

**Einzelmitglied** SFr. 50.- DM 60.- HfL 66.-  
**Familienmitglied** SFr. 75.- DM 90.- HfL 99.-

Neumitglieder bitte offizielle Zahlungsaufforderung abwarten (Zustellung eines blauen Einzahlungsscheines).

Auskunft Zentralkassier: H.-R. Salzmann, Buchenweg 3, CH-5213 Villnachern, Tel. 056-441 81 42.

# Baueinsätze 2001 wieder in Realp

Im vergangenen Jahr ist das Ziel «Gletsch 2000» dank grossem Einsatz mit vereinten Kräften erreicht worden, und wieder liegt für dieses Jahr ein grosses Fuder Arbeit bereit. Das verheerende Unwetter über dem Alpenraum vom 13. Oktober 2000 hat auch an der Bergstrecke grosse Schäden hinterlassen. Ein bedeutender Teil der Baueinsätze wird für die Instandstellungsarbeiten notwendig sein. Das übrige Bauprogramm umfasst anstehende Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen an Trasse und Gleis Realp-Furka, eventuell die Weiterführung der Scheiteltunnelsanierung sowie Ausbauarbeiten an der Infrastruktur. Das Schwergewicht verlagert sich damit wieder auf die Urner Seite mit Basis Realp. Für die

Baugruppen wird dort eine neue Gemeinschaftsunterkunft zur Verfügung gestellt, während für die Verpflegung wieder die bewährte Kantine Realp sorgt.

Um auch dieses Jahr einen zügigen Baufortschritt zu erreichen, ist eine ständige örtliche Bauleitung in Realp in Vorbereitung; damit produktiv gearbeitet werden kann, streben wir eine gleichmässige Belegung der Bauwochen und Samstage an. Erfahrungsgemäss sind jedoch die Wochen während des Hochsommers meist gut besetzt, die Vor- und Nachsaison aber schwach abgedeckt. Da erstens unaufschiebbare Arbeiten vor Betriebseröffnung anstehen und zweitens der Zugverkehr in der Hochsaison die Bautätigkeit einschränkt, muss ein be-

achtlicher Teil davon in der Vor- und Nachsaison ausgeführt werden.

Zudem sind eine gute Vorbereitung im Frühjahr und geordnete Wintermassnahmen im Herbst, zum Beispiel Bereitstellung, Instandsetzung und Lagerung von Werkzeug und Material in den Magazinen und Bauwagen wichtige Voraussetzungen für reibungsloses und speditives Arbeiten während der Saison. Darauf möchten wir dieses Jahr besonders grossen Wert legen und rufen daher alle Freiwilligen auf, sich nach Möglichkeit noch einzeln oder in Gruppen zu melden für:

- die Kalenderwochen 20 bis 24, 35 und ab 39
  - sowie für folgende Samstage:  
14. und 21. April, 5. und 26. Mai,  
9. Juni, 7. und 28. Juli, 11. August,  
1., 8., 22. und 29. September
- Auf Eure Mitarbeit zählt  
Koordinationsstelle Baueinsatz  
Federico Rossi

## DFB Bauabteilung – Bauprogramm 2001

### Anmeldung für

Baugruppe     Einzelhelfer     Gruppe Samstag

### Bauprogramm Wochen 20–45

**Baugruppe** \_\_\_\_\_

Bauwoche    2001/            vom            bis \_\_\_\_\_

Allfällige Ersatzwoche 2001/            vom            bis \_\_\_\_\_

### Adresse Einzelhelfer oder Baugruppenleiter

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

Adresse \_\_\_\_\_

PLZ/Wohnort \_\_\_\_\_

Telefon/evtl. Fax \_\_\_\_\_

E-Mail-Adresse \_\_\_\_\_

Beruf \_\_\_\_\_ Alter \_\_\_\_\_

Bemerkungen  
(z. B. Einschränkungen  
beim Einsatz) \_\_\_\_\_

### Einsatztermin bei Einzelmeldungen

Bauwoche	2001/	vom	bis
_____	_____	_____	_____
Bauwoche	2001/	vom	bis
_____	_____	_____	_____
Bauwoche	2001/	vom	bis
_____	_____	_____	_____
Bauwoche	2001/	vom	bis
_____	_____	_____	_____

### Unterkunft (bitte ankreuzen)

Unterkunft Realp/Verpflegung Kantine Realp    Anzahl Personen \_\_\_\_\_

Unterkunft Privat/Verpflegung Kantine Realp    Anzahl Personen \_\_\_\_\_

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
Bauabteilung  
Vermerk: Baueinsatz  
Postfach, 6491 Realp

## Abendlicher Besuch in Aarau

*Für Werner Beer ist klar, dass sie es schaffen werden. Am 18. Juni wird der B 2204 in Realp einsatzbereit sein. Der Zweiachser steht sozusagen im Rohbau in der Werkstatt. Der Wagenkasten wird vollkommen neu aufgebaut. Etliches aber stammt vom Original, dem C2 204 aus dem ersten Bestand der FO. Drei weitere werden folgen.*

Wir sitzen in einem besonders wertvollen Fahrzeug. Der Speisewagen 3813 wurde zusammen mit einem zweiten Exemplar an die deutsche Mitropa 1928 für die Berninabahn geliefert. Es waren komfortable Saalwagen ohne Küche. Diese fuhr in einem gesonderten Zweiachser hinterher und wurde an der Grenze in Campocologno jeweils abgehängt. Während des Zweiten Weltkriegs erhielten die Wagen in Berlin eine Küche eingebaut. Nachdem die Rhätische Bahn sie ausrangiert hatte, kaufte die DFB beide Fahrzeuge. Dann standen sie in der Station Klus. Zusammen mit Gleichgesinnten

gründete Werner Beer kurzerhand die IG Furka Classic und kaufte die historisch bedeutsamen Fahrzeuge von der DFB. Kürzen wir die Geschichte etwas ab. Einer der beiden Mitropawagen kehrte 1999 zur RhB zurück, der zweite, in dem wir sitzen, wird demnächst folgen und ebenfalls in der Werkstätte Landquart restauriert. Damit hat die IG ihren Zweck erfüllt.

Die Werkstätte ist riesig, gross und hoch wie eine Kirche. Und kalt und zugig. Die ehemalige Fabrikhalle von Sprecher & Schuh vom Bahnhof Aarau aus zu finden, war eigentlich einfach. Wir stolperten im Dunkeln aber herum, bis endlich klar war, wo und wie man in die schummerig beleuchtete Halle hineinkommt. Da fühlt man sich vorerst einmal wie in einem Museum. Zuvorderst ein Juwel, einer der beiden Benzintriebwagen der Furka-Oberalp-Bahn. Der Führerstand blitzsauber und vollständig, als könnte man gleich die nächste Fahrt antreten. Davor die Schrifftafel aus dem Verkehrshaus,



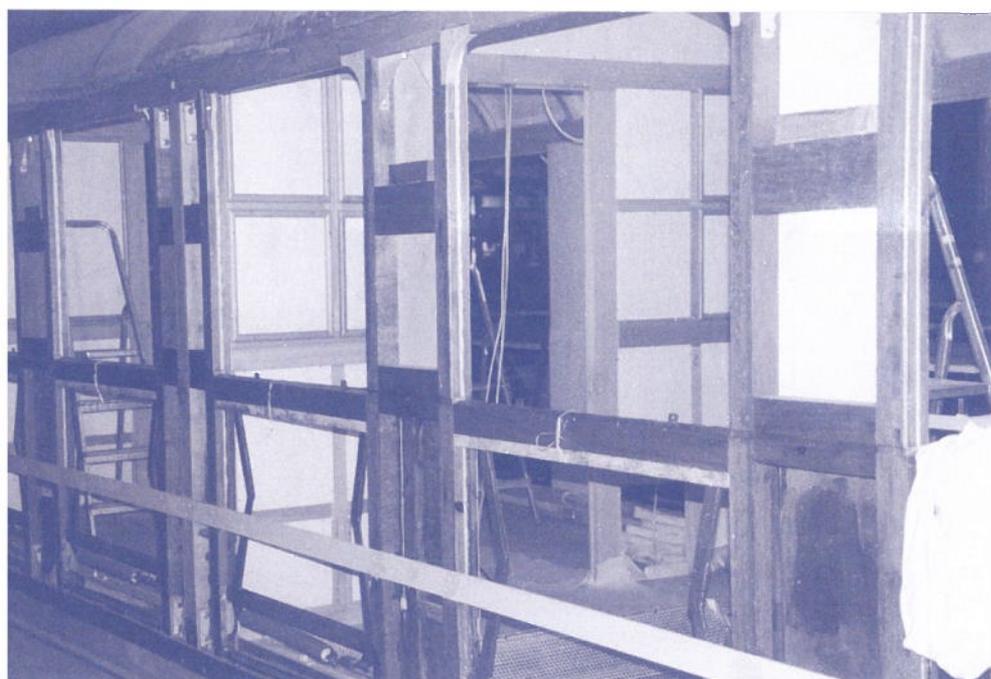
Fred Ming kreiert an der Drehbank eine hölzerne Lampenfassung.

wo von der Nummer 22 die Rede ist. Vor uns aber steht der CFm 21. Daneben ein ehemaliger Brünig-Vierachser in den Farben der LSE. Werner Beer weist auf das an der Wand stehende und von der BVZ stammende Chassis hin. Es wird dereinst diesen Wagenkasten stützen. Zwei passende(re) Drehgestelle stehen ebenfalls bereit.

### Wir wollten etwas machen

«Auch unsere Sektion wollte etwas machen», sagt Werner Beer. Anfänglich beteiligten sich die Mitglieder an Arbeitswochen in Realp, dann halfen sie in der Goldauer Werkstatt. Aber das Bedürfnis, «selber etwas zu machen», überwog. Werner Beer, von Beruf Elektroingenieur, arbeitete damals bei der Firma Sprecher & Schuh. «Zuerst erhielten wir nur eine kleine Ecke in dieser Halle», erinnert er sich. Für die grosse Fläche, die heute zur Verfügung steht, entrichtet die Sektion «einen bescheidenen Preis». Wieviel, bleibt sein Geheimnis. Ohnehin scheinen die Aargauer irgendwie hexen zu können. Werner Beer: «Wir stellen der DFB jeweils einen fixfertigen Wagen hin, der auch fertig bezahlt ist.»

Es ist wirklich so: «Wir haben am 1. April 1994 begonnen.» Zuerst mit kleinen Sachen, wie es Werner Beer als Werkleiter formuliert. Signaltafeln, Handweichenmechanik und dergleichen. Innerhalb von

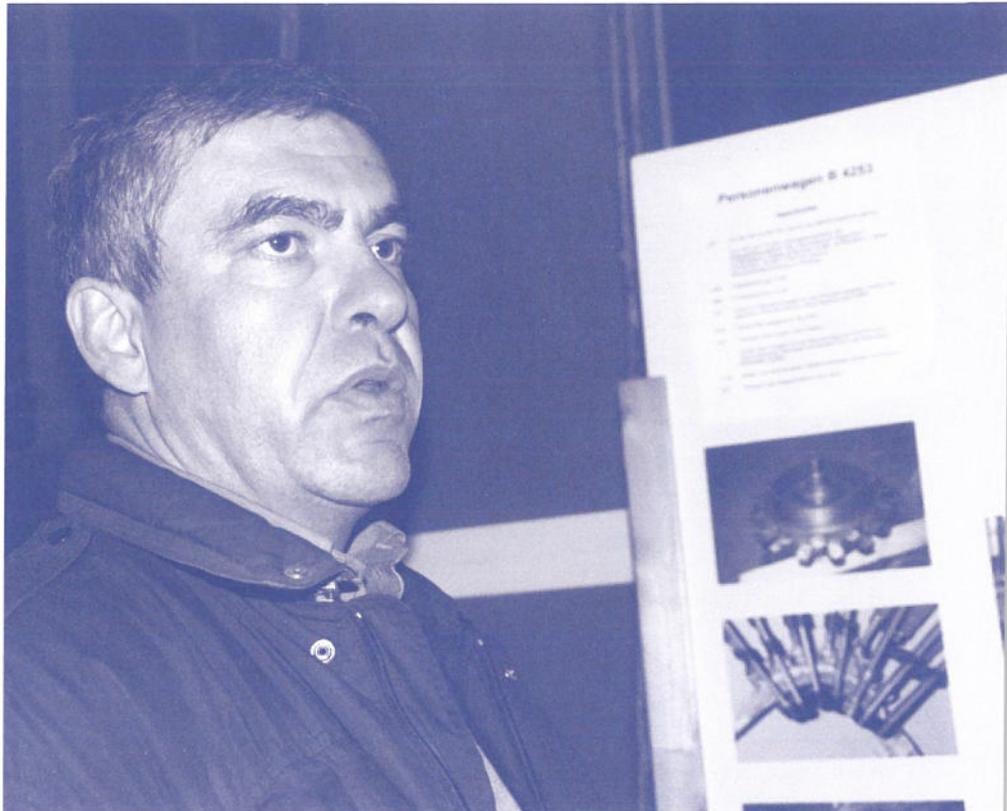


Ein Wagenkasten im Rohbau: Der zweiachsige B 2204 soll am 18. Juni abgeliefert werden.

sieben Jahren erfolgte jedoch eine verblüffende Entwicklung. Die Aargauer Werkstätte hat der DFB die zwei grossen Vierachs-Personenwagen abgeliefert. Am 18. Juni wird der erste von vier Zweiachsern folgen. Ein weitgehend neues Fahrzeug mit historischen Wurzeln. Es stammt aus der Reihe C 201 bis 210, die noch von der in Gletsch gestrandeten Furka-Oberalp-Bahn erworben wurde. Der Wagen wird im originalen FO-Rot gespritzt und vermutlich das Kürzel DFB tragen. Der ganze Name ausgeschrieben würde bei dem kurzen Fahrzeug jede Dimension sprengen. Da ist Werner Beer recht zu geben. Dereinst wird eine Komposition von vier zweiachsigen B mit zusammen 144 Plätzen zur Verfügung stehen.

### 24 Kilogramm Schrauben

«Wir finanzieren das Restaurieren der Wagen nach einem eigenen Konzept selber.» Das bedeutet unter anderem ein weitreichendes Sach- und Finanzsponsoring. Fred Ming, der an der Drehbank



Werner Beer vor einer der Schautafeln, die detailliert Auskunft geben über die neu gebauten Fahrzeuge.

Fotos: Gerhard Oswald

an einer hölzernen Lampenfassung drechselt, erzählt ein Beispiel. Er zeigt auf eine Schachtel. «Darin sind 24 Kilogramm Chromstahlschrauben.» Sie reichen für den B 204. Er habe mit einem Schraubenfabrikanten verhandelt. Seither stelle dieser für jeden Wagen die benötigten Schrauben gratis zur Verfügung. Ein anderer «spritzt die Bleche zu einem Superpreis». Die Farben liefert ein weiterer gratis, wieder ein anderer stellt den Lastwagen für die Strassentransporte zur Verfügung. Und so weiter.

Das Erstaunlichste aber ist sicher die Leistungsfähigkeit der Werkstätte: «Alles ist eigene Arbeit.» Eine Prise Stolz ist in Werner Beers Stimme nicht zu überhören und das bestätigende Nicken von Fred Ming nicht zu übersehen. Die Aargauer Sektion verfügt zweifellos über die leistungsfähigste Wagenwerkstätte innerhalb des VFB. Entsprechend eindrücklich ist mit «zwischen 40 und 50» auch die Zahl der Mitarbeiter. Gearbeitet wird in zwei Gruppen am Dienstag- und Donnerstagabend.

Werfen wir nochmals einen Blick auf und in den künftigen B 2204. Der Wagenkasten sind weit gediehen. Noch fehlt neben der Beblechung vieles. Die Fensterheber funktionieren bereits, aber die Scheiben sind noch nicht eingesetzt. Zwischen zwei Fenstern glänzt das Versuchsexemplar für die Gepäckträger. Aber irgendwie spürt man schon etwas von der Atmosphäre, die in diesem Fahrzeug einmal mit einem Hauch Vergangenheit zu erleben sein wird.

Dann ist Zeit, den Bernina-Speisewagen zu verlassen und aufzubrechen. Wir tun es im Bewusstsein, nur eine kleine Ecke der vielseitigen Bautätigkeit der Sektion Aargau erlebt zu haben. Gespürt aber haben wir die hohe Einsatzbereitschaft einer Gruppe von Idealisten, die auch in Zukunft für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke einen wichtigen Eckpfeiler darstellt.

Gerhard Oswald

### Anmerkung

Die in Aarau remisierten Fahrzeuge werden in der nächsten Ausgabe vorgestellt.



Blick in den Führerstand des CFm 21 mit Druckmesser der Vakuumbremse, Notbremse und Geschwindigkeitsmesser.

## Winterarbeiten der DFB-Dieselcrew

*Mit dem Winter und der Betriebspause kommt die Saison der Revisionen und des Unterhalts an den Fahrzeugen. Die Dieselcrew hat diesen Winter die folgenden Fahrzeuge in der Remise Realp «in Arbeit»: Diesellok HGm 51, Dieseltraktor Tm 506, Draisine Xmh 4961. Der Bericht soll einen Einblick über die momentanen Arbeiten geben. Wie Sie sehen, haben wir auch im Winter alle Hände voll zu tun, an einen Winterschlaf, wie mancher Reisende vermuten mag, ist nicht zu denken.*

### **Diesellok HGm 51**

Die HGm 51 erlitt im Jahr 2000 nach der Schneeräumung einen Getriebeschaden. Infolge Mangel an Platz (Revision der Dampflok in der Remise Realp) und Manpower (Gunitieren Scheiteltunnel, Schiebedienst mit Tm 506, etc.) konnte mit dem Ausbau der Antriebs-Komponenten erst im September begonnen werden.

Sowohl Zahnrad- und Verteilgetriebe als auch der Drehmomentwandler wurden ausgebaut und zur Revision zu Erwin Kurath nach Chur transportiert. Nach langjähriger, erfolgloser Suche nach einem passenden Ersatzwandler wurden wir im November fündig; unser nur mit grossen Aufwendungen revidierbare Drehmomentwandler konnte ersetzt werden.

Es gelang uns, den neuen Wandler noch im Dezember nach Realp zu bringen und noch vor dem Jahresende in der Lok zu montieren.

Da der Zustand des Adhäsionsgetriebes (Adhäsion) unklar war, wurde beschlossen, dieses zur Sicherheit auch auszubauen und zu kontrollieren. Diese Aktion bot im weiteren die Gelegenheit, das seit längerer Zeit Probleme bereitende Achslager der Vorderachse zu sanieren sowie die Blattfedern dieser Achse zu verstärken. Dies war deshalb erstrebenswert, da beim Betrieb mit der Anbaufräse die

Belastung dieser Achse um einiges grösser ist.

Doch, wie sollte die Vorderachse inklusive dem Tatzlagergetriebe nun ohne Hebeböcke ausgebaut werden? Ganz einfach, man baue sich eine einfache Achsabsenkeinrichtung! Nach einer kurzen Besprechung vor Ort mit Manfred und Walter Willi war das Vorgehen klar.

Am nächsten Morgen früh nahmen Manfred Willi und Peter Schär die Schienensäge in Betrieb, in einem Abstand von ca. 1 Meter wurden die beiden Schienen des Grubengleises durchgetrennt. Walter organisierte uns bis zum Mittag die passenden Schienenlaschen, damit die Schienenstücke wieder eingebaut werden konnten.

Nach dem durch Otto zubereiteten, wie immer köstlichen Mittagessen, verschoben wir die HGm auf das Gleisstück und unterklotzten die Maschine unter dem Chassis. Mittels Kettenzügen hoben wir Achse und Getriebe leicht an, die nun entlasteten Schienen konnten ausgebaut und die Achse danach abgesenkt werden! Durch dieses Vorgehen war uns ein Ausbau in Rekordzeit möglich.

Die einzelnen Getriebe werden momentan revidiert und wieder zusammengesetzt. Bis zur Schneeräumung muss dann alles wieder eingebaut werden.

Damit das Proportionalventil (Vakuum-Druckluft) der Bremse besser vor Schmutz und Wärme geschützt ist, werden wir an der rechten Lokseite den von Bruno Gwerder angefertigten Pneumatikkasten montieren. In diesem sollen langfristig alle Ventile, auch diejenigen der Getriebebeschaltung, platziert sein.

### **Dieseltraktor Tm 506**

Der Tm 506 versah im Jahr 2000 wertvolle Dienste. Nach den im letzten Winter getätigten Revisionen wurde er im Scheiteltunnel an Bauzügen eingesetzt, insbesondere am Gunitzug. Während der Be-

triebssaison absolvierte er den sicherheitshalber durchgeführten Schiebedienst der Personenzüge von Muttbach nach Furka.

Kurz vor dem Einwintern machte sich das Getriebe des Fahrzeuges bemerkbar. Bei der von mir und Reto Caprez durchgeführten Zerlegung des Getriebes zeigte sich, dass dieses an einigen Zähnen Ausbröckelungen hat, an einem Ort verabschiedete sich sogar ein ganzer Zahn! Die Analyse zeigte, dass dieses Getriebe schon seit vielen Jahren, also bereits vor dem Einsatz bei der DFB, Probleme machte und es schon mehrere Male nachbearbeitet wurde.

Die defekten Zahnräder werden nun von einer Spezialfirma nachbearbeitet bzw. neu angefertigt, so dass der Traktor bis zur Saison wieder einsatzbereit ist. Vor dem Saisonbeginn wird das Fahrzeug von 12V auf 24V umgerüstet und die Modernisierung der elektrischen Ausrüstung weitergeführt.

### **Draisine Xmh 4961**

Der vor einem Jahr durchgeführte Umbau unserer Draisine (ex FO) hat sich bewährt. Damals fertigte Marcel Willi das Fahrzeugchassis komplett neu an, das Fahrzeug wurde dann auf dem nun geraden und stabilen Chassis neu aufgebaut. Wir erneuerten Elektrik und Bedienung, die Probleme bereitende Hardy-Scheibe ersetzten wir durch eine kleine, längenverstellbare Kardanwelle.

Leider war es uns letztes Jahr zeitlich bedingt nicht mehr möglich, den Innenausbau zu komplettieren. Das Fahrzeug war deshalb relativ «spartanisch» eingerichtet, was insbesondere bei Kälte etc. für das Personal nicht sehr angenehm war (Durchzug).

Diesen Winter führten wir nun einige Verbesserungen durch, welche wir aufgrund der Betriebserfahrungen als notwendig erachteten. Der Innenausbau (Boden und

Motorverschalung) in der Fahrerkabine konnte nun fertiggestellt werden.

Das Fahrzeug wird rechtzeitig zur Schneeräumung, das heisst Mitte Mai, einsatzbereit sein. Nach der Schneeräumung wird es für die Versorgung der diversen Baustellen (Personal, Essen, Kleinmaterial) auf der Urner Seite des Furkapasses benötigt.

**Xmh Toni**

Diesem ersten Fahrzeug der DFB wird die Sektion Zürich unter der Leitung von Toni Hobi bis Ende Mai den Zahnradantrieb ausbauen. Es wird danach die Bezeichnung Xm Toni erhalten. Das Fahrzeug wird ab der nächsten Saison, hauptsächlich von der SW-Gruppe der Bauabteilung, für die Adhäsions-Zubrinfahrten von Muttbach nach Furka bzw. für die Arbeiten im Scheiteltunnel verwendet.

**Personelles**

Für das Erstellen von Fahrzeugzeichnungen auf CAD suchen wir einen interessierten *Maschinenzeichner*. Wir bieten

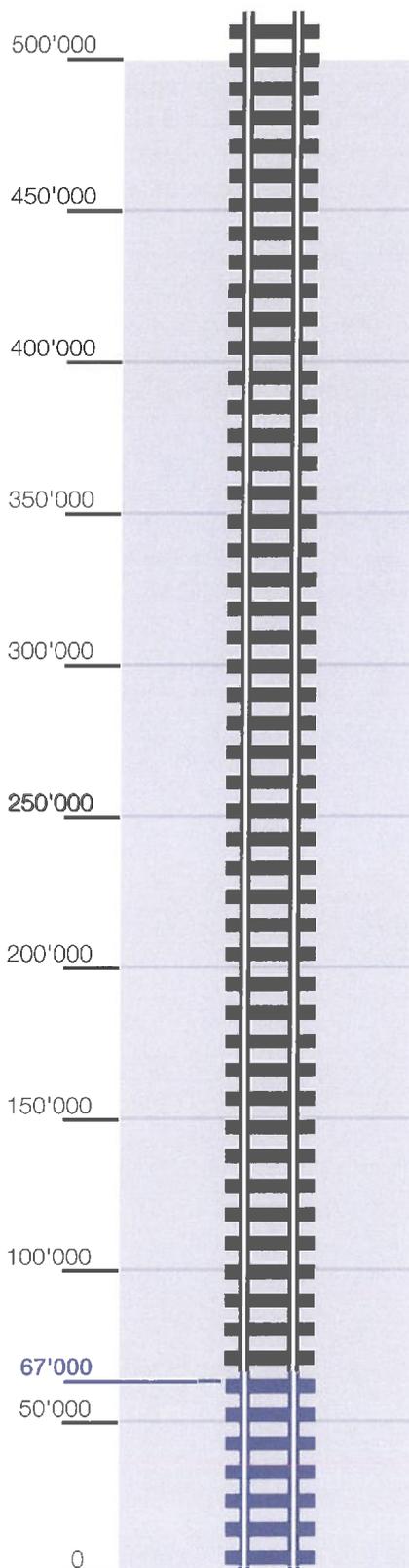
zwar keinen Lohn, dafür aber die Möglichkeit, in einem kleinen, dynamischen Team an der einmaligen Furka-Bergstrecke zu arbeiten. Interessiert? Bitte melden Sie sich doch entweder per Mail an [juerg.bolliger@dieselcrew.ch](mailto:juerg.bolliger@dieselcrew.ch) oder per Post an die Adresse DFB / Abteilung ZfW, Dieselcrew / Jürg Bolliger, Postfach 51, 6491 Realp.

**Weitere Informationen**

Wir informieren Sie auf unserer Homepage [www.dieselcrew.ch](http://www.dieselcrew.ch) regelmässig über Neuigkeiten von der Furka. Schauen Sie doch mal rein! Wir hoffen, an dieser Stelle wieder einmal über unsere Aktivitäten berichten zu können. In einem der nächsten Hefte werden wir einen Bericht über die in Schweden neu in Betrieb genommene, 360 Tonnen schwere Eisenerzlok veröffentlichen. Unser Kollege Roman Moser ist einer der Betreuer dieser riesigen, von Adtranz hergestellten Doppellok. Lassen Sie sich überraschen!

*DFB-Dieselcrew, Jürg Bolliger*

# Barometer der aktuellen Aktienzeichnung



Die drei Dieselfahrzeuge belegen den vorderen Teil der Werkstatt in Realp.

Foto: DFB-Dieselcrew

## «Churer Werkstatt-Echo»

Die Arbeiten in der Werkstatt Chur sind voll auf die Kesselrevision der DFB 1 ausgerichtet. An der Dampflokomotive FO 4 erfolgt der Zusammenbau am Rahmen. Der Wagen CF271 erhält einen Holzboden auf den fertiggestellten Rahmen.

### DFB 1 Kesselrevision

Im vergangenen Jahr wurden die DFB 1 und drei Wagen nach Chur überführt. Der Einbau einer Kletterweiche und einer Überführung des SBB-Gleises im Bahnhof Chur erfolgte in der Nacht vom 25. auf den 26. November unter Leitung der DFB-Bauabteilung in kürzester Zeit und mit Anerkennung der SBB-Verantwortlichen. Eine Diesellokomotive der RhB schob die DFB-Komposition auf das ein-

Mit zwei Magnetbohrmaschinen werden die Stehbolzen von der Aussen- und der Innenseite der Feuerbüchse ausgedreht. Zur bequemeren Handhabung liegt der Kessel um 90° gedreht auf den Böcken.

Fotos: Jürg Zahnd



zige Meterspurgleis in der ehemaligen SBB-Werkstätte.

Die Innerschweizer Dampflokspezialisten legten den Kessel in rund drei Arbeitstagen frei, so dass er abgehoben und in die DFB-Werkstätte an die Pulvermühlestrasse transportiert werden konnte.

Etliche Schweissnähte der Stehbolzen sind nicht mehr dicht. Sämtliche, beinahe 400, sind zu ersetzen. In Kleinarbeit werden die Bolzen vorne und seitlich der Feuerbüchse ausgebohrt, neu gesetzt und beidseitig absolut dicht verschweisst. Siehe Bildfolge.

### Werkstatt

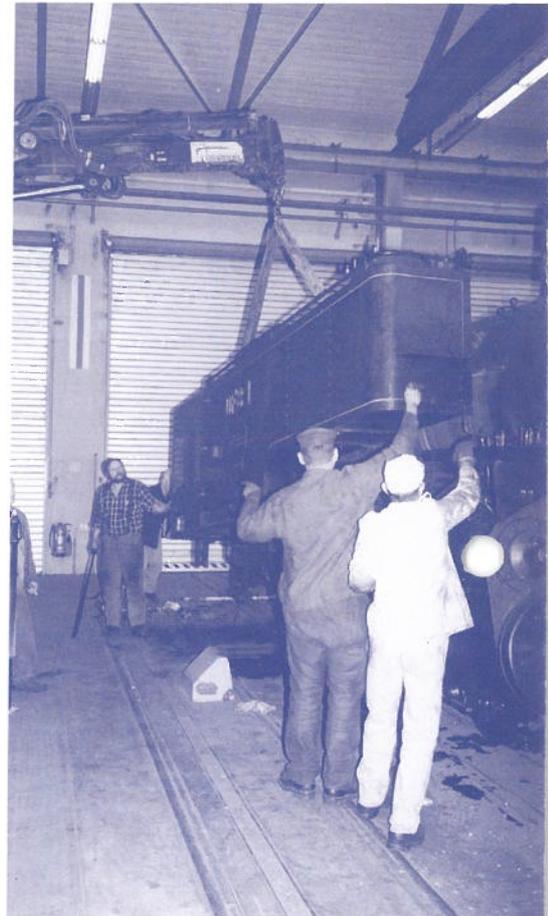
Durch einen glücklichen Zufall konnten für den Wagenbau einige Holzbearbeitungsmaschinen zu sehr günstigen Konditionen erworben werden. Sie erleichtern die Arbeit am CF271 und später am C206 erheblich. Der Einbau des Holzbodens zeigt Fortschritte.

Die Radsätze der FO 4 liegen bei einer Spezialfirma im Sarganserland. Unter geeigneten Bedingungen werden die Kurbelzapfen ausgemessen und bearbeitet. Am Rahmen wird zum weiteren Aufbau geschritten, Achskastenführungen ausgemessen, nachgearbeitet und eingepasst. Bestehende Schraubenlöcher werden gleichmässig ausgedreht und wo notwendig im richtigen Winkel und zentriert angesenkt.

Für die DFB 6 sind weitere Kuppel- und Schubstangen inklusive Lager zu ersetzen bzw. zu bestellen.

### Werkstattkonto

Mit einer ansehnlichen Summe freiwilliger Beiträge ist die Werkstatt Chur im vergangenen Jahr unterstützt worden. Rund die Hälfte diente der Ausrüstung und Ergänzung des Werkstattinventars. Der Rest wurde zur Bezahlung von Fremdarbeit und Material für die FO 4, die DFB 1 und 9, sowie der Wagen CF271, C206,



Bevor der Kessel abgehoben werden kann, sind beidseitig die Wasserkästen, sämtliche Wasser-, Dampf- und Schmierleitungen, Armaturen, Schalungen, Kamin und nicht zu vergessen das Führerdach zu entfernen.

C 210 verwendet. Allen Spendern ein herzliches Dankeschön.

Freiwillige Beiträge sind auf folgenden Konti willkommen:

Für die Schweiz:

Raiffeisenbank Urner Oberland, 6472 Erstfeld, Konto 19255.10, DFB AG, Werkstatt Chur, Postkonto 60-3263-3

Für Deutschland:

Postbank Karlsruhe, Konto 335476758, Bankleitzahl 660 10075

### Mitteilungen

an die Werkstatt Chur senden oder faxen Sie an Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Werkstatt Chur, Pulvermühlestrasse 20, CH-7000 Chur

Fax 0041 (0)81 285 12 61

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

## Kritik am letzten Heft

Schade, dass dieses Heft im Interesse des weihnachtlichen Souvenirgeschäftes nicht schon in der 1. Novemberhälfte 2000 erschienen ist. Ich habe es am 29. Dezember 2000 in der Post gehabt.

Seite 3 «In eigener Sache». Wir haben in Deutschland eine grosse Zahl Fronarbeiter, die weder Aktionäre noch Vereinsmitglieder sind. Für diese ist das neue Heft sicher auch interessant und kann zur Vereinsmitgliedschaft anregen. Idee: Die fraglichen Adressen bei den Sektionen anfordern oder ich bemühe mich darum. Leider leben etliche Fronarbeiter weitab von den Orten, wo Stammtische stattfinden. Und da sie ja im Sommer 2000 zeitweise «knapp» waren, müssen wir uns um die alten Fronis sicher kümmern. Seite 5ff: Hier ist der Verfasser im Gegensatz zu den anderen Berichten nicht genannt.

Seite 9 unten rechts: Die Zahlen für 2000 werden leider nur mit 1999 verglichen. Wir haben sie doch im Mitteilungsblatt 4/99 auf Seite 6 ab 1993. Eine komplette Übersicht der Entwicklung der Passagierzahlen als wichtiger Erfolg unserer Arbeit ist für alle Leser interessant.

Nach Seite 12 folgen Hinweise zur neuen Kapitalerhöhung und Souvenir-Weihnachtsangebote. Ich habe schon vor Jahren mitgeteilt, dass ich wiederholt mit der Aktie oder Fahrkartengutscheine Erfolg hatte. Da es dazu von uns vorbereitetes Material nicht gab und gibt, macht die Realisierung Arbeit. Es wären dies Geschenkideen nicht nur für Weihnachten. Ab Seite 12 folgen ähnlich wie früher Mitteilungen der Sektionen. Bin sehr froh darüber, denn wie ich immer sage «Informationen sind das Blut der Idealisten». Wir haben aber in den gelben Mitteilungsblättern immer die genaue Adresse der jeweiligen Sektion mit Ansprechpartner und Telefonnummer angegeben. Sehr praktisch, wenn man mehr wissen wollte bzw. in Sachen Werkstatt zum Beispiel Informationen brauchte.

- «Möchten Sie Lok-Führer auf der DFB werden?» und
- «Koordinationsstelle neu zentral bei der DFB»

In beiden Fällen fehlen die zuständigen

Adressen mit Namen, an die man sich wenden kann. Das ist doch zum Beispiel für neue beziehungsweise an Fronarbeit interessierte Leute wichtig, die uns kaum oder gar nicht kennen. Wer weiss unter den eigenen Leuten «Wer macht was» mit den zuständigen Adressen. Vergessen wurde hier auch auf die Notwendigkeit für weiteres Werkstatt-Personal hinzuweisen. Seite 17 «Mitarbeit an der Furka»: Die Arbeit in den Kiosken – besonders in Gletsch mit den vielen Ausländern – besteht nicht nur aus dem Verkauf von Souvenirartikeln. Man bedenke: Wir hatten 2000 = 59 Betriebstage und an mindestens 90 Tagen musste der Kiosk Gletsch besetzt sein. Hier müssen jede Menge Verkehrsauskünfte sowie DFB-Informationen einschliesslich solcher über das Umfeld gegeben werden können. Dafür braucht es erfahrene und verbal gute Leute – Gletsch möglichst mehrsprachig. Das Kioskpersonal ist im Sommer das Aushängeschild der DFB/VFB. Die Leute müssen auch fähig sein für uns interessante Leute – Journalisten, Reiseveranstalter – zu erkennen und dann geeignete Informationen weitergeben können.

Warum gibt es im neuen Heft keine Informationen zum Fahrplan 2001? Ich helfe mir zurzeit mit beiliegendem Blatt, weil die Leute mit unserem Telefon-Service unzufrieden sind und auch Fragen beantwortet haben wollen. Man hätte doch wenigstens vorab auf die Fahrtage und die Adressen für Auskünfte usw. angeben können. Auch Hinweise, wo man sich wegen Wanderprogrammen melden kann, sind gerade für Ausländer, die zeitlich langfristiger planen, wichtig. Diese wichtigen Adressangaben sollten in Zukunft immer auf der 1. Innenseite zu finden sein. Völlig unverständlich ist für mich auf Seiten 24/25 der Aufsatz «Mit Dampf durch die Fränkische Schweiz». Das passt doch überhaupt nicht in das Heft. Was hätten wir auf diesen beiden Seiten alles für die DFB/VFB noch sagen können, zum Beispiel über die Bauvorgaben 2001. Aus den früher üblichen «News» geht doch klar hervor, was alles wichtig ist und interessiert. Irgendwann sollte auch mal wieder eine Adressliste der Verwaltungsratsmitglieder erscheinen.

Intern macht die neue Informationsschrift natürlich Sinn, wenn sie billiger ist als die gelben Mitteilungsblätter. Würde mich schon interessieren. Dieser Brief sollte im Sinne von positiven Anregungen verstanden werden und nicht als Kritik ohne Aussagen zur Sache.

Wolfgang Schmidt, D-Sigmaringen

*Der versöhnliche Schluss vermag über die gebündelte Ladung Kritik nicht hinwegzutäuschen. Kein Produkt ist vollkommen. Und «dampf an der furka» wird – und sei es von einem Dutzend Profis gemacht – nie allen Geschmäckern entsprechen. Es sei hier festgehalten, dass Peter Spirig mit seiner Initiative den für heutige Verhältnisse richtigen Weg gewiesen hat. Dass in dieser erst zweiten Ausgabe, deren Herstellung erst noch bei einem neuen Drucker stattfand, nicht alles gelungen ist, will niemand bestreiten. Der neue Redaktor nimmt sozusagen eine neutrale Stelle ein. Manches, was Wolfgang Schmidt geschrieben hat, verdient Beachtung. Eben deshalb und zum Zeichen einer generellen Offenheit, die wir in dieser Zeitschrift praktizieren möchten, werden hier sämtliche Punkte seiner Zuschrift abgedruckt. Vielleicht, so hoffe ich es jedenfalls, werden die Zeilen von Wolfgang Schmidt an dieser Stelle eine Diskussion auslösen.*

*Und noch dies: Das Wagnis dieser Zeitschrift kann nur gelingen, wenn viele, möglichst viele ihren regelmässigen Beitrag leisten. Nach dem Motto: Kritik ist gut, Mitarbeit ist besser.* Gerhard Oswald

## Ansprechend!

Liebe Redaktion, als alter Froni, Vereinsmitglied und Aktionär gratuliere ich Ihnen zur neuen Gestaltung unserer Zeitschrift «dampf an der furka». So wie alle technischen und organisatorischen Aufgaben unseres Bahnbetriebes fachkundig angepackt werden, spiegelt der Durchbruch vom handgestrickten Blättli zur ansprechenden Informationszeitschrift die Bemühungen, auf allen Gebieten unserer Unternehmung Qualität zu bieten. Ich freue mich auf die nächste Ausgabe. Hans Rödlach, Brugg

## Sektion Zürich: Rückblick und Ausblick

### GV 2001, 27. März, Kunsthaus Zürich

Der Vorstand erwartet einen Grosseaufmarsch! Im Hinblick auf die Neuorganisation des Vereins wird der Vorstand Zuwahlen in den Vorstand und Delegierte zur Wahl vorschlagen. Im weiteren sind wichtige Funktionen in der neuen Geschäftsführung zu besetzen. Vorschläge aus Mitgliederkreisen sind selbstverständlich sehr willkommen! Empfehlenswert wäre, wenn die Vorgeschlagenen auch persönlich anwesend wären. Anschliessend an die GV findet die Premiere des von 3 «Halbprofis» an unserer Sektionsreise gedrehten Videofilms statt. Eine Kassette davon kann dort auch bestellt werden.

*Der Präsident: Kurt Brügger*

### Sektionsreise mit DFB-Extrazug am 26. August 2000

Wie schon letztes Jahr, hier eine Nachlese über unsere Reise auf die Furka anlässlich der Streckenerweiterung bis Gletsch, dies mit dem Hintergedanken, damit die Reiselust für 2001 etwas anzukurbeln! Die Route führte uns mit dem Zug über Luzern und den Brünig nach Meiringen. Weiter ging es für die Sportlichen unter uns zuerst darum, die Aareschlucht zu durchwandern, bevor der PTT-Extrabus uns wieder erwartete zur Fahrt auf die Grimsel-Passhöhe zum Mittagessen im «Alpenrösli». Es blieb genügend Zeit für den Kaffee auf der Sonnenterrasse und die Besichtigung des Kristallmuseums und des Murmeltierparks. In Gletsch dann erwartete unser Extrazug die 38 Reisetilnehmer zur historischen Fahrt nach Realp. Leider konnten die versprochenen «Scheinanfahrten» wegen der Führung von zwei Zügen hintereinander, aber auch aus Zeitgründen, nicht durchgeführt werden. FO und SBB brachten unsere Gruppe wieder sicher nach Hause. Da es diesmal auch der Wettergott gut mit uns meinte, die Stimmung gut war und alles auch bestens ablief, war dieser «historische» Ausflug ein tolles Erlebnis. Als Reiseleiter möchte ich Ihnen aber zum

Schluss einen Blick hinter die Kulissen dieser Reise nicht vorenthalten.

Da nach der Publikation der Reise im gelben Heft die Buchungen nur sehr vereinzelt einsetzten und ich für diese Reise gerade 2 Etappen mit Kosten-Pauschale gebucht hatte, war die Absage der ganzen Sache eine zeitlang eine mögliche Alternative! Als Optimist und angesichts des historischen Moments wollte ich nicht so schnell aufgeben und unternahm alles, um die Situation nicht zu einem Fiasko für unsere Sektionskasse werden zu lassen. So musste ich leider die Kosten für die Teilnehmer gegenüber der Ausschreibung noch erhöhen. Zusätzlich öffnete ich die Ausschreibung auch für andere Sektionen, andererseits schickte ich das Programm an alle ehemaligen Teilnehmer und an Bekannte und Freunde. So liess sich die magere Zahl von 25 Anmeldungen schlussendlich nahezu verdoppeln und mit der Umbuchung der geplanten Reise eines Zürcher Quartiervereins konnte schlussendlich eine fast 75prozentige Auslastung des Zuges erreicht werden! Dank des schönen Wetters und damit dem Umstand, dass der Billettschalter in Gletsch von Leuten fast überrannt wurde, wurde unser Zug dann doch noch praktisch voll. Eine Abstimmung unter den Teilnehmern auf der Rückreise ergab, dass ein allfälliger Überschuss als Spende in die Sektionskasse fliessen soll. Die Endabrechnung mit der DFB ergab schlussendlich einen solchen von fast 900 Franken! Der Vorstand lässt ihnen dafür herzlich danken. Also: «Ende gut, alles gut?» Sicher, sie werden aber auch verstehen, dass ein RL bei einer solchen Überlegung sich Gedanken darüber macht, ob in einer Riesen-Sektion wie der unsrigen dieses Angebot überhaupt gefragt ist? Oder liegt es vielleicht daran, dass nur ganz wenige Mitglieder das Info-Heft aufmerksam lesen? Sei es drum: Ich habe mich entschlossen, 2001 nochmals einen Versuch zu wagen, und zwar unter dem Motto: «Es muss nicht immer Dampf sein». Reservieren Sie sich schon heute das Datum vom 11. August 2001.

*Ihr Reiseleiter: Fritz Schmutz*

### Fronddienst in Bauwochen/ Werkstätten

Unsere Fronis sind sehr aktiv ins neue Jahrtausend gestartet: Bis zum 20. Februar haben wir schon 50 Manntage geleistet (Chur). Dies lässt uns hoffen, dass wir die letztjährige Zahl von 390 weit übertreffen werden! Siehe dazu den Aufruf im Info-Heft Dez./2000, Seite 15. Beim Fronddienst haben wir drei Schwerpunkte:

*Werkstatt Chur:* Mitarbeit bei der Aufarbeitung der Lok FO4 und Überholung und Lok DFB1.

*Remise Realp:* Wie im letzten Jahr werden wir die Neuorganisation der Remise weiter optimieren und auch weiterhin für die Aufrechterhaltung der Ordnung in und um die Remise sorgen. Gruppenleiter für diese Aufgabe, in Absprache mit den Chef ZfW, ist E. Halter.

*Bauwochen:* Unter der Leitung unseres neuen Bauchefs finden dieses Jahr sechs Bauwochen statt. Es sind dies die Kalenderwochen 27, 28, 34, 35, 39 und 40. Es werden somit wohl keine «reinen» Zürcher Bauwochen mehr zustande kommen, dafür sollte jeder, der will, einen passenden Termin für seinen Einsatz finden! Kollegen, die miteinander Fronddienst leisten wollen, koordinieren dies direkt untereinander. Basis der Baueinsätze ist übrigens bis auf weiteres Realp. Wir wiederholen hier unseren Appell an jüngere Mitglieder der Sektion, einmal eine Woche «Aktivferien» in dieser schönen Gegend zu verbringen und dabei in Gesellschaft von Gleichgesinnten, auch von andern Sektionen, mitzuhelfen, unser Projekt zu vollenden.

*Anmeldung für BW* bitte direkt an den Bauchef, an der GV oder mit Post/Fax bis Ende März, unter Angabe von Adresse, Telefonnummer und der Kalenderwoche an Toni Stamm, Ausserdorfstrasse 12, 8195 Wasterkingen, Fax 01/869'48'39.

### Mitgliederwesen

Viele werden es gar nicht wissen: Zu unserer Sektion zählt nicht nur das Kantonsgebiet, sondern auch die angrenzenden Gebiete, insbesondere die Kantone Schaffhausen und Glarus! Anscheinend

hat man damals diesen Kantonen keine grosse Sympathie für unsere Bahn zuge-  
traut. Ein Blick ins Verzeichnis scheint  
dies zu bestätigen (Stand 1999). Wäh-  
rend Schaffhausen immerhin 66 Mitglie-  
der zählt, sind es in Glarus nur gerade 13.  
Zum Vergleich sei hier die Zahl von Thal-  
wil ZH angeführt: 39, also genau dreimal  
mehr! Ich bin aber davon überzeugt,  
dass sich dies mit tatkräftiger Hilfe von  
euch Glarner ändern lässt. Vorschläge  
dazu: Jeder wirbt in seinem Umfeld Neu-  
mitglieder (Verein, Freunde, Nachbarn),  
Standaktionen an einem gut besuchten  
Anlass. Der Sektionsvorstand sichert  
ihnen dabei jede mögliche Unterstützung  
zu, denn er möchte den schönen «Ziger-  
schlitz» nicht länger als Furka-Niemands-  
land sehen.

Auch wenn man gerade kein Anmelde-  
formular hat, genügt ein Zettel, aber bitte  
leserlich, mit den üblichen Angaben, plus  
Telefon, Geburtsdatum, Beruf, Datum,  
Unterschrift, Angabe ob Einzel- oder Fa-  
milienmitglied. Bitte keine Beiträge ein-  
kassieren. (aus administrativen Gründen).  
Ich freue mich auf die zahlreiche Post und  
jeden Teilnehmer an unserer GV aus Gla-  
rus. Das Gesagte dürfen sich natürlich  
auch alle anderen Leser zu Herzen neh-  
men!

Der Zuständige für Werbung und Mitglie-  
derbetreuung:

Fritz Schmutz, Lindenstrasse 37,  
8307 Effretikon, Tel./Fax 052/343'40'31,  
E-Mail: fritzschmutz@bluewin.ch.

Mutationen bitte an unser Sekretariat:

Frau S. Hurter, Steinacherstrasse 62  
8910 Affoltern

E-Mail: simone.hurter@ksc-ag.com.

## Sektion Bern

Wir blicken auf eine ereignisreiche Zeit  
zurück und auch für das angebrochene  
Jahr laufen die Vorbereitungen zu zahlrei-  
chen Anlässen: Sehr eindrücklich war der  
Besuch des SBB-Depots Bern am 4. No-  
vember 2000. Ein Lokführer, der inzwi-  
schen seinen Beruf gewechselt hat, er-  
läuterte uns die Änderungen, Herausfor-  
derungen und Probleme, die sich mit der  
Divisionalisierung der SBB ergeben ha-

ben. Neben den Arbeitsabläufen nahmen  
wir auch Einblick ins Depot, wo neben  
modernsten Fahrzeugen auch ältere Ma-  
schinen abgestellt sind. Sogar eine kurze  
Mitfahrt auf dem Depotgelände im Füh-  
rerstand war möglich. Vielen Dank!

In Ipsach, nahe Biel, war am 9. Dezember  
in der Gemeindeaula eine Modellbahn-  
börse, an der auch die Sektion Bern teil-  
nahm. Neben dem Verteilen von Informa-  
tionsmaterial, dem Werben für die Sek-  
tionsmitgliedschaft, konnten wir auch  
einige Souvenirs verkaufen.

An die Hand genommen hat der Sek-  
tionsvorstand die Organisation für die  
ordentliche Generalversammlung 2001  
des VFB, von dem er dazu das Mandat  
erhalten hat. Die GV findet am 5. Mai in  
Bätterkinden statt. Wir suchen noch Hel-  
ferinnen und Helfer, damit der Anlass  
auch organisatorisch ein Erfolg wird! Mel-  
den Sie sich bei unserem Präsidenten,  
Peter Bollinger (Telefon 032/665'23'25).  
Die Sektion Bern will heuer bei den  
Streckeneinsätzen mitanpacken. Um den  
Fahrplanbetrieb pünktlich beginnen zu  
können, führen wir im Frühjahr zwei  
Samstags-einsätze (12. Mai, 16. Juni) in  
Realp durch. Im Herbst (2.-8. Septem-  
ber) doppeln wir mit einer Bauwoche  
nach. Melden Sie sich für einen Fron-

dienst beim Sektionspräsidenten (Telefon  
siehe unten).

Aufdatiert wurde schliesslich unsere  
Internetseite. Neben aktuellen Infos,  
Geschichtlichem und Fotogalerien ist neu  
auch ein elektronisches Gästebuch ge-  
schaltet. Die Besucherzahlen sind übri-  
gens sehr erfreulich. Es würde uns  
freuen, wenn auch Sie einmal vorbei-  
schauen würden: [www.vfb-bern.de](http://www.vfb-bern.de).

## Aargauer Werbewagen im Einsatz

Nachdem unser Werbewagen 1997 für  
die grossen Umzüge der historischen  
Baden-Fahrt aufgebaut wurde, war er in  
den Folgejahren und auch im Jahr 2000  
erfolgreich im Einsatz.

## Dampflokkfest Sumiswald

Am 12. und 13. August 2000 verkehrten  
bei schönstem Wetter verschiedene  
Dampfzüge mit vielen Fahrgästen auf den  
landschaftlich sehr schönen Strecken  
rund um Sumiswald. Die Organisation lag  
bei den vereinigten Dampf-Bahnen Em-  
mental und Worblental. Für unsere Bahn  
durften wir im Festführer Werbung ma-  
chen und in unserem Info-Heft wurde ein  
Inserat für dieses Fest abgedruckt. Sou-



Günstiger hätte der Standort beim Dampflokkfest in Sumiswald nicht sein können, rechts aussen neben Europas grösster Dampflok, der 241-A-65.

Foto: Walter Benz

venirverkauf und Werbung waren sehr erfolgreich und von den Organisatoren wurden wir freundlich aufgenommen. Dafür sei nochmals herzlichst gedankt! Dabei ergaben sich auch Kontakte mit der mit einem Dampfextrazug auf Besuch weilenden Eurovapor und daraus ein wahrscheinlich werdender Besuch dieser uns verwandten Dampffreunde auf unserer Bergstrecke in diesem Sommer (200–300 Personen).

### Gewerbeausstellung Sissach

Für diesen Einsatz vom 2.–9. Oktober 2000 wurde unser Wagen der Sektion Nordwestschweiz zur Verfügung gestellt. Deren eigener Berichterstattung über diese Tage möchte ich nicht vorgreifen.

### MAG Aarau

Auch an dieser von uns wiederum besuchten Gewerbeausstellung vom 28. September bis 1. Oktober 2000 nahm unsere Sektion unter dem Einsatzleiter Urs Hasler teil. Mit Erfolg waren unsere Vereinsmitglieder im Souvenirverkauf und der Anwerbung von neuen Mitgliedern im Einsatz.

### Einsatz Embrach

In dieser vorweihnachtlichen Zeit vom 22. November bis 19. Dezember 2000 war unser Werbewagen in Embrach vor einem alten Riegelhaus, umgeben von Weihnachtsbäumen und einer idyllischen Umgebung, im Einsatz. Er wurde vom Gewerbevereinspräsidenten M. Steinmann und seiner Frau betreut und war erstmals als Barwagen mit warmen und kalten Getränken und «Guetzli» im Einsatz. Freundlicherweise wurden auch einige unserer Souvenirs verkauft, Spenden vereinnahmt und sechs Wagen-Sitze unseres Zweiachswagens C-204 (der auf Mitte Jahr fertiggestellt und nach Realp überführt wird) gezeichnet.

Die Bevölkerung von Embrach benutzte rege unseren schmucken, tiefblauen Bahnwagen. Dem Ehepaar Steinemann (das auf mein Inserat in der Tierwelt auf die Furka und unseren Werbewagen aufmerksam wurde) sei ihr Einsatz nochmals herzlichst verdankt.

Leider benutzten wenig Sektionen (Nord-

westschweiz und Aargau) unseren werbewirksamen, schmucken Bahnwagen im Jahre 2000. Nur schon dessen Transport erregt immer allerhand Aufsehen und Bewunderung! Im lokalen Bereich sind Informationen und Beziehungen über Umzüge (zum Beispiel Jodlerumzüge), Ausstellungen und Anlässe rund um die Bahn, aber auch Gewerbeausstellungen (für die der Wagen als Kaffee-/Weinstube gestaltet werden kann) vorhanden. Erste Kontakte mit den Veranstaltern müssen aber eben von Vereinsmitgliedern oder Vorstandsmitgliedern der Sektionen erfolgen und nachher an mich weitergeleitet werden. Der Einsatz unseres Werbewagens hat schon zehntausende von Franken, hunderte von neuen Mitgliedern und X Fahrgäste für die Bergstrecke gebracht – offenbar ist dies noch nicht überall zur Kenntnis genommen worden.

Walter Benz, Propstbergstrasse 10,  
5312 Döttingen  
Tel. 056/245'29'03, Fax 056/245'72'92

## Aus der Sektion Nordrhein-Westfalen

Unser Stammtisch in *Dortmund* findet regulär jeden ersten Freitag im Monat ab 19 Uhr in der Gaststätte «Keglerklaus» in Dortmund Oespel, Oespeler Dorfstrasse 6 (Nähe Einkaufszentrum und Uni, S-Bahn – S1 und S 21 – in Sichtweite) statt. In *Köln* konnte nach längerer Suche ein neues geeignetes Lokal gefunden werden. Die Stammtische finden jetzt im Restaurant «Oster's Rudi», Hartwichstrasse 26–28 in Köln-Nippes statt (S-Bahn S12, Haltepunkt Köln-Nippes, Ecke Escherstrasse/Hartwichstrasse) Treffpunkt auch hier jeder erste Freitag des Monats ab 19 Uhr.

### Bauwochen

Vom 8. bis 15. Juli führte unsere Sektion eine Bauwoche mit Stützpunkt Oberwald/Gletsch durch. Trotz schlechten Wetters wurde bei guter Kameradschaft Erhebliches geleistet, nicht zuletzt aufgrund der kurz bevorstehenden Eröffnung des Teilstücks Furka–Gletsch. Auch die Zu-

sammenarbeit mit Kollegen anderer Sektionen klappte wieder bestens. Vom 9. bis 15. Oktober 2000 fand sich wieder eine kleine Truppe aus NRW zu der bereits bewährten Arbeitsgruppe mit anderen meist Schweizer «Kollegen» zusammen. Nach den Jahresabschlussfahrten bei strahlendem Sonnenschein setzte pünktlich am Montag Dauerregen rund um die Uhr ein, dessen einzige Abwechslung eigentlich nur seine Intensität war. Während der ganzen Woche blieb es schwierig, täglich eine getrocknete Garnitur Arbeitskleidung zur Verfügung zu haben. Aber das Arbeitsklima war sehr gut und so konnten die Einwinterungsarbeiten mit großen Schritten durchgeführt werden. Bereits Mitte der Woche waren die geplanten Arbeiten zur Freude von Manfred Willi weitgehend erledigt, so daß noch etliche Dinge am Stützpunkt Realp getan werden konnten und auch der Abbau der Steffenbachbrücke vorgezogen werden konnte. Das war auch gut so, denn das Wetter verschlechterte sich ständig. Arbeiten in Muttbach fanden bereits bei heftigem Schneefall statt, und als wir Ende der Woche abreisten, traten die ersten bekannten Unwetterschäden im Raum Uri/Wallis auf.

### Sektionstreffen

Am 12. November fand unser alljährliches Herbsttreffen im Thomas Morus-Haus in Neuss statt. Wir waren beeindruckt, 92 Besucher zählen zu können. Bei Kaffee und Kuchen konnten wir über die erfolgreiche Saison und insbesondere über die markante Streckenerweiterung nach Gletsch berichten. Dabei kamen Videofilme aus TV und privater Produktion zur Vorführung. Auf großes Interesse stiess ein Film, der trotz des strengen Arbeitsprogramms während unserer Sommerbauwoche gedreht werden konnte. Er zeigte unter anderen höchst sehenswerte Aufnahmen von den Tunnelbauarbeiten und den Abnahmefahrten des BAV, was selbst für Insider noch Neues bieten konnte.

Als Gäste konnten wir aus der Schweiz die Herren Peter Schwaller, Bruno und Josef Albisser sowie Thomas Eglauf begrüßen. Sie befanden sich auf dem Heimweg von den Jubiläumsfeierlichkeiten der Sektion

Niederlande. Für den Abstecher nach Neuss möchten wir uns vielmals bedanken. Peter Schwaller konnte im Namen des ZV einige persönliche Worte des Dankes und der Motivation zu weiterer Unterstützung an das Publikum richten, was sehr honoriert wurde. Wir nutzen die Veranstaltung aus gegebenem Anlass dazu, die Vorstandswahlen der Sektion NRW abzuhalten und vorbehaltlich der weiteren Entwicklung auch bereits die Delegierten gemäß neuer Vereinsstruktur zu wählen. Alles in allem darf dieser Informationsnachmittag wieder als sehr gelungen bezeichnet werden. Allen den vielen öffentlich oder im Verborgenen arbeitenden Helferinnen und Helfern sei hiermit nochmals unser spezieller Dank ausgesprochen.

### Ausstellungen

Vom 4. bis 8. April findet in den Westfalenhallen Dortmund die INTERMODELLBAU 2001 statt. Wir haben uns für eine Teilnahme beworben und hoffen, bei der Auswahl der Vereine berücksichtigt zu werden. Für den Fall der Zusage, würden wir uns dort über reichlich Besucher freuen.

*Martin Fränsing, Vorstand Sektion NRW*

## Furka-Bergstrecke im Möbelzentrum

(Mitg.) Westlich von Hannover, in 31677 Oberkirchen, unweit der B65, liegt ein neuer Stützpunkt der Furka-Bergstrecke. Im Einrichtungszentrum Holtmann entstand in den letzten Monaten, unterstützt von Freunden der Furka-Bergstrecke, der Mindener Kreisbahn und der Dampfbahn Weser-Bergland auf vorerst 200m<sup>2</sup> eine Modellbahnanlage mit ausschliesslich schweizerischen Motiven. Schwerpunkt bildet die originalgetreue Streckennachbildung der Furka-Bergstrecke mit ihrem Rollmaterial und interessanten Brückenbauwerken. Am 23. Oktober 2000 wurde die Anlage mit einem grossen Fest mit Wettbewerb erstmals der Kundschaft gezeigt. Eine Spur I Modellanlage und seltene Vitrinensexponate bereicherten die Ausstellung. Gewinnen konnte man viele Sachpreise, HO-Start-

set, zwei 8-tägige Reisen-Highlights sowie mit Glück sogar eine Glacier-Express-Reise. Der Anlass stand unter dem Motto: Freizeit und Möbel. Künftig wird bei Holtmann permanent für die Furka-Bergstrecke mit einem Info-Ausstellungsstand für uns geworben.

## Bauwoche der Regionalgruppe Nürnberg

Zur gemeinsamen Bauwoche 37 vom 11. bis 16. September hatte die Regionalgruppe Nürnberg wieder aufgerufen, und viele, darunter wieder einige «altgediente» Furkafreunde, waren diesem Aufruf gefolgt. Und dies sollte vorerst der letzte Baueinsatz mit Basis Gletsch sein; zum letzten Mal die ganze Woche Blick auf den Rhonegletscher, oder was davon noch übrig ist.

Unser Bauziel lautete: Fertigstellen der Drehscheibengrube, betonieren eines Ringankers und verfüllen, des weiteren die Kontrolle und das Festziehen aller Laschen-, Schwellen- und Zahnstangenschrauben auf dem Streckenabschnitt Furkapassstrasse–Gletsch, und wenn noch Zeit bleibt, auf dem Streckenabschnitt Muttbach–Furkapassstrasse.

Mit diesen Bauzielen gingen wir bei herrlichem Bergwetter ans Werk. Nachdem wir alles zum Betonieren des Ringankers an der Drehscheibengrube in Gletsch vorbereitet hatten, wurde der Fertigbeton bestellt, der dann am späten Montagnachmittag eintraf. So war gleich am ersten Tag wieder einmal arbeiten bis zum Abend angesagt, denn der Beton musste ja umgehend verarbeitet werden. Am Morgen des nächsten Tages wurde dann der restliche Fertigbeton angeliefert und sofort verarbeitet. Nach dem Mittag begannen wir mit dem Verfüllen der Drehscheibengrube, zuvor musste noch eine Trockenmauer an der Aussenseite der Drehscheibengrube aus Feldsteinen aufgeschichtet werden. Die Arbeiten gingen so flott voran, dass an diesem Tag ein pünktlicher Feierabend gesichert schien. Doch hatten wir wieder einmal die Rechnung ohne die Technik gemacht. Kurz vor

dem Ende der Arbeiten quittierte der Bonaibagger wegen Überhitzung seinen Dienst. Also, Zwangspause für alle und nach Reparatur abermals wieder arbeiten bis zum Abend.

Am Mittwoch begann die Kontrolle der Gleisschrauben zwischen Furkapassstrasse und Gletsch. Auf Grund der Steigungsverhältnisse hielten wir es für rationeller, von der Passstrasse nach Gletsch zu arbeiten. Und wenn es um eine rationelle Arbeitsweise geht, sind ja Fronis immer erfinderisch. Schnell hatten wir uns eingespielt. Ein Mann ging voran und kontrollierte alle Verschraubungen mit einem Hammerschlag, danach folgten für die jeweils linke und rechte Schiene zwei Mannschaften mit je einer Schwellenschraubmaschine, dann ein Mann für die Schienenlaschen und zum Schluss einer für die Zahnstangenschrauben. Mit dieser Technik hofften wir, den Streckenabschnitt bis zum Donnerstagmittag durchgearbeitet zu haben, um danach noch den Streckenabschnitt Muttbach bearbeiten zu können. Doch es sollte wieder mal anders kommen, und das sehr zum Leidwesen unseres ehrgeizigen Bauleiters. Denn es waren so viele Schrauben festzuziehen, beziehungsweise zu ersetzen, dass die Arbeiten nur langsam voran gingen. Es kam sogar die Frage auf, ob denn der Zugverkehr zuvor sicher durchgeführt wurde.

Am Freitagvormittag dann die Meldung: «Streckenabschnitt durchgearbeitet und befahrbar». Schliesslich am Nachmittag der grosse Moment, auf den wir all die Jahre hingearbeitet haben, einmal wieder mit einem Zug am Rhonegletscher vorbeifahren. Dazu wurde der Pendelzug Gletsch–Muttbach–Gletsch genutzt, für den die DFB ja in dankenswerter Weise eine Gratisfahrt für die Bauwochenteilnehmer spendiert hatte. Mit diesem Motivationsschub wurden dann am Nachmittag die Baustellen aufgeräumt und die Schraubgeräte nach Muttbach befördert. Zum Schluss noch ein paar Worte zu unserer Küche. Da kurz vor der Bauwoche unser bisheriger Koch Henri Perdizat (Pocúse) aus gesundheitlichen Gründen absagen musste, konnte kurzfristig aus

den Reihen der Baugruppe Volker Laubach für diese Aufgabe gewonnen werden. Für seine Arbeit als «Chefkoch» und die seiner Gehilfin sei ihm im Namen der gesamten Baugruppe nochmals herzlich gedankt.

Im Jahr 2001 steht nun die Erhaltung des Vorhandenen auf dem Plan. Dazu wird das Baulager wieder in Realep sein. Alle aus der Baugruppe sind wieder zur Bauwoche aufgerufen.

## Hauptversammlung der Sektion Oberbayern

Am 7. Februar 2001 fand die Hauptversammlung der Sektion Oberbayern statt. Nach den Berichten des Präsidenten, des Kassiers sowie des Revisors wurde der Vorstand ohne Gegenstimme entlastet. Der neue Vorstand wurde in folgender Zusammensetzung gewählt:

Präsident: Helmut Mack; Kassier: Manfred Luckmann; Schriftführer: Helmut Kropp; Revisor: Edgar Oswald

Der neue Vorstand dankte Isolde Hoeningk für ihr Engagement. Die Hauptversammlung beschloss, als diesjähriges Spendenprojekt die Aufarbeitung der Lok FO4 mit 1000 DM zu unterstützen.

### Stammtischtermine der Sektion

Wir möchten alle Interessenten zu unseren Treffen einladen. Folgende Termine sind geplant:

4. April: Eisenbahnen in Thailand (neuer Termin)
2. Mai: aktueller Eisenbahnausbau in Bayern
6. Juni: S-Bahn Bau und Betrieb in Hannover und Hamburg
7. Juli: Schienen über das Wasser

Der aktuelle Stand unseres Programmes kann für Internetbenutzer unter unserer Sektionsseite: <http://www.schmalspurbahn.ch/VFB/muc.html> abgerufen werden. Treffpunkt ist ab 18.30 Uhr im Löwenbräukeller, Stiglismayrplatz, München. Den Stiglismayrplatz erreichen Sie mit der U-Bahnlinie U1 und den Straßenbahnlinien 20 und 21. *Helmut Mack*  
*Präsident Sektion Oberbayern*

## Sektion Berlin-Brandenburg

### Die siebente Modellbahnausstellung

Am Wochenende vom 20. und 21. Januar war es wieder soweit: die siebte Modellbahnausstellung der Sektion Berlin-Brandenburg fand statt. Sie hat inzwischen einen Ruf im Raum Berlin. Was klein begonnen hatte, ist zu einem großen Unternehmen geworden. Anlagen aus Kiel, Hamburg, Dresden, Jena und dem Raum Berlin füllen die Räume der Pustebume-Grundschule in Berlin-Hellersdorf, unserem «Sektionslokal». Jedes Jahr gibt es etwas anderes zu bewundern, immer mit Spiel-Anlagen für Kinder.

Modellbahn und Eisenbahn, Modelle nach Schweizer Vorbild sowie Tourismus und Schweiz gehören zusammen. Die sehr gut gemachten und professionell wirkenden Info-Tafeln der Freunde aus Hamburg, mit einer ca. 40 Meter langen Modul-Anlage nach Schweizer Vorbild angereicht, sind oft umlagert und locken die Besucher. Werbung für die Furka-Bergstrecke geht einher mit Werbung für Urlaub in der Schweiz, mit Werbung für die faszinierenden Schweizer Bahnen. Es kommt auf einer solchen Ausstellung allerhand Fachwissen und Landeskunde zusammen, selbstverständlich sind eine Landkarte der Schweiz und ein Kursbuch am Stand vorhanden. Informationsmaterial und Tips gehen an die Besucher, Zielgruppe sind oft interessierte Rentner, die Zeit und Geld haben. Pauschalangebote bieten das meiste für's Geld, lassen aber kaum Zeit für genaueres Hinsehen. Also wird weiter informiert, auch für individuell gestalteten Urlaub wird am Stand beraten.

Für die Sektion ist die Anstrengung lohnend, die Veranstaltung schweisst die Gruppe aus Mitgliedern und Aktiven zusammen, das finanzielle Ergebnis bei 1327 zahlenden Besuchern an zwei Tagen lässt sich sehen. Die Ausstellung ist ein Teil des Vereinslebens hier in Berlin-Brandenburg geworden, 1000 Kilometer von der Furka entfernt. Als Sonntagabend die Ausstellungsräume gefegt sind, montags zieht der Schulalltag wie-

der ein, sind die Akteure, ob mit langen oder kurzen Wegen vor sich, geschafft, aber zufrieden.

Fazit: Eine schöne Ausstellung mit gutem Effekt für den Verein Furka-Bergstrecke.

### Generalversammlung der Sektion

Die diesjährige GV findet am 17. März 2001 um 15 Uhr in der Pustebume-Grundschule (Kastanienallee 118 in 12627 Berlin-Hellersdorf) statt. Die Schule ist mit Tram 6 bis Zossener Strasse/Kastanienallee zu erreichen oder vom U-Bahnhof Hellersdorf aus zu Fuss. Detaillierte Einladungen und Tagesordnung sind den Mitgliedern Ende Februar zugegangen.

*Axel Schiele, Sektion Berlin Brandenburg*

## Sektion Norddeutschland wirbt mit neuem Konzept

Modellbahnausstellungen sind nach den Erfahrungen unserer Sektion die effektivste Möglichkeit, unsere Bahn einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren. Das Publikum bei diesen Veranstaltungen repräsentiert genau unsere Zielgruppe, da die meisten Besucher ebenfalls Eisenbahn-Fans sind. Die Kombination von Modell und Vorbild macht uns auf den Ausstellungen zu einer einzigartigen Attraktion: Wo sich etwas bewegt, drängen sich die Zuschauer – wo Leute stehen bleiben, kann unser geübtes Standteam Kontakte zu den Besuchern aufnehmen. Ausserdem ist für uns die Präsentation auf Ausstellungen eine kostengünstige Möglichkeit, ein grosses Publikum zu erreichen, ohne das finanzielle und organisatorische Risiko einer eigenen Veranstaltung tragen zu müssen. Um immer wieder etwas Neues bieten zu können, sind inzwischen rund 20 Module nach Furka-Norm entstanden, die Vorbildstrecken der DFB, FO und RhB nachempfunden wurden.

Zum Erfolg trägt auch unsere inzwischen fast professionelle Ausstattung des Infostandes mit Infowänden und persönlichen Gesprächen bei.

Auf der Euromodell 2000 in Bremen,

einer der grössten Modellausstellungen Europas, waren wir im November 2000 mit 15 Modulen mit einer Streckenlänge von 27 Metern vertreten. Während der dreitägigen Ausstellung konnten wir unsere Anlage und unseren Infostand über 32'000 Besuchern präsentieren.

In weit kleinerem Rahmen haben wir bei einer von unserer Nachbar-Sektion Berlin-Brandenburg im Januar 2001 in Berlin organisierten Ausstellung unsere bislang grösste Anlage mit 19 Modulen und rund 40 Metern Streckenlänge präsentiert. Insgesamt wurden über 1300 Gäste gezählt.

### Nächste Veranstaltungen

Die *Hauptversammlung der Sektion Norddeutschland* wird mit einem tollen Rahmenprogramm durchgeführt. Neben Berichten aus erster Hand und Vorträgen über Fronarbeit und Modulbau, werden wir die Möglichkeit haben, mit unseren Modulen einen kleinen Vorgeschmack auf zukünftige Ausstellungen zu geben, bevor wir als krönenden Abschluss mit den historischen Triebwagen der Hamburger U-Bahn zu einer Sonderfahrt in die Walddörfer starten. Termin: Sonntag, 18. März 2001, um 11.00 Uhr in der Kantine der Hamburger U-Bahn, Hellbrookstrasse, Hamburg-Barmbek.

### Fronis gesucht

Für die Bauwoche der Sektion Norddeutschland in der 31. KW suchen wir noch Fronis aus dem Norden, die zusammen mit unserem bewährten Team an der Strecke arbeiten möchten.

Bitte melden bei Oliver Racine  
Telefon 040-59 80 72

*Oliver Racine, Koordinator Fronarbeit  
Sektion Norddeutschland*



## Jubiläumsfeier der Sektion Niederlande

Dieses Treffen fand am 11. November 2000 im schönen Museum der Stoomstichting Nederland in Rotterdam statt. Besonders geehrt fühlten sich alle durch die Teilnahme der Präsidenten des DFB und des VFB, Peter Schwaller und Bruno Albisser, sowie durch die Anwesenheit von Josef Albisser und Thomas Eglauf. Nach ihrer Präsentation wurde uns ein schönes Litho von «Dornröschen» Nummer 13 überreicht. Diese Zahl entspricht unserer Nummer in der VFG- Administration. Die Sektion Niederlande überreichte den Gästen aus der Schweiz als Andenken einen Holzschuh (System Abt).

Zum informellen Treffen kamen rund 50 Mitglieder der Sektion Niederlande, zudem viele andere Gäste. Auch die Presse zeigte Interesse. Anschliessend wurde zum ersten Mal unser in Eigenregie angefertigtes Video aufgeführt. Dieses Band zeigt Aufnahmen der vergangenen zehn Jahre. Beim Betrachten der einzigartigen Bilder aus der ersten Zeit wurde man sich bewusst, welche grossen Leistungen durch den VFB und die vielen Fronis aus allen Sektionen erbracht wurden.

Nach diesem so gut gelungenen Tag gingen alle neu motiviert an ihren Wohnort zurück. Peter, Bruno, Josef und Thomas: herzlichen Dank im Namen aller Mitglieder für den Besuch in den Niederlanden. Das Bild zeigt von links Peter Schwaller (Präsident DFB), Peter Westmijze und Paul Olijslagers (beide VFB Niederlande), Bruno Albisser (Präsident VFB, Marcel Schuring, Cor Leenders und Rob Janzen (alle VFB Niederlande).

*Text: Rob Janzen*

*Foto: Andreas Westmijze*

## Infostelle DE/NL

**Durch den Wegzug von Claudia Bissig-Fränsing in die Schweiz, ist dieses Amt vorübergehend unbesetzt. Eine Lösung wird erarbeitet und mitgeteilt.**

# Fahrplan 2001

Realp DFB – Furka – Gletsch DFB

Freitag, Samstag und Sonntag vom 30. Juni bis 7. Oktober 2001  
Tägliche Fahrten vom 13. Juli bis 23. August 2001

## Zuganschlüsse der Furka-Oberalp-Bahn nach Realp auf Anfrage.

<b>Realp DFB</b>	<b>ab</b>	<b>10.15</b>	<b>A</b>	<b>11.15</b>	<b>Platzgarantie nur bei Vorreservation</b>	Über Bedingungen für Sonderzüge ausser- halb des Fahrplanes informieren wir Sie gerne auf Anfrage.
<b>Tiefenbach DFB</b>	<b>ab</b>	<b>10.50</b>	•	<b>11.50</b>		
<b>Furka DFB</b>	<b>an</b>	<b>11.10</b>	•	<b>12.10</b>		
<b>Furka DFB</b>	<b>ab</b>	<b>11.25</b>	•	<b>12.25</b>		
<b>Muttbach-Belvédère</b>	<b>an</b>	<b>11.35</b>	•	<b>12.35</b>		
<b>Gletsch DFB</b>	<b>an</b>	<b>12.00</b>	<b>A</b>	<b>13.00</b>		

## Öffentliche Busverbindungen von / nach Gletsch:

Es sind Anschlussfahrten der Reisepost nach Oberwald, Grimselpass–Meiringen  
sowie zum Rhonegletscher / Hotel Belvédère / Furkapass–Andermatt möglich.  
Wir beraten Sie gerne über die Kurs- und Sonderfahrten der lokalen Omnibusunternehmen.

<b>Gletsch DFB</b>	<b>ab</b>	<b>A</b>	<b>14.30</b>	<b>15.00</b>	<b>Platzgarantie nur bei Vorreservation</b>	Über Bedingungen für Sonderzüge ausser- halb des Fahrplanes informieren wir Sie gerne auf Anfrage.
<b>Muttbach-Belvédère</b>	<b>ab</b>	•	<b>15.00</b>	<b>15.30</b>		
<b>Furka DFB</b>	<b>an</b>	•	<b>15.10</b>	<b>15.40</b>		
<b>Furka DFB</b>	<b>ab</b>	•	<b>15.20</b>	<b>15.50</b>		
<b>Tiefenbach DFB</b>	<b>ab</b>	•	<b>15.50</b>	<b>16.20</b>		
<b>Realp DFB</b>	<b>an</b>	<b>A</b>	<b>16.10</b>	<b>16.40</b>		

## Zuganschlüsse der Furka-Oberalp-Bahn ab Realp auf Anfrage.

Über die Möglichkeiten zum Einbezug in Reiseprogramme Glacier-Express beraten wir Sie gerne.

## RHONEGLETSCHER-EXPRESS

## Gletsch – Muttbach-Belvédère – Gletsch

Dieser Zug verkehrt nur bei guter Witterung (für Gruppen bei jedem Wetter)

<b>Gletsch DFB</b>	<b>ab</b>	<b>13.15</b>
<b>Muttbach-Belvédère</b>	<b>an</b>	<b>13.40</b>
<b>Muttbach-Belvédère</b>	<b>ab</b>	<b>13.55</b>
<b>Gletsch DFB</b>	<b>an</b>	<b>14.20</b>

Achtung: Platzzahl ist beschränkt.  
Gruppenreservierungen sind nur für  
die Hin- und Rückfahrt möglich.

**A** Verkehrt nur Freitag, Samstag und Sonntag  
vom 13. Juli bis 26. August 2001.  
Verkehrt auch am 1. und 15. August 2001

Aus Platzgründen empfehlen wir Reiseveranstaltern  
und Fahrgästen, ihre Dampfbahnfahrt (wenn möglich)  
in der Fahrtrichtung Gletsch–Realp zu planen.

## Fahrplanänderungen vorbehalten. Fahrzeitverschiebungen bis 15 Min. möglich.

Die Fahrplan-Eröffnung ist für 30. Juni 2001 geplant. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke behält sich  
aber vor, bei ungünstigen Witterungsverhältnissen oder aus technischen Gründen die Betriebsauf-  
nahme der Strecke Realp–Furka–Gletsch (oder umgekehrt) kurzfristig zu verschieben.

## Auskunft und Reservation

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Reisedienst, Postfach 35  
CH-3999 Oberwald (Wallis)  
Telefon 0848 000 144  
Ausland 0041 / 848 000 144  
Telefax 0848 000 144-12  
Ausland 0041 / 848 000 144-12  
Internet [www.net4u.ch/dfbfurka](http://www.net4u.ch/dfbfurka)  
E-Mail [dfb-reisedienst@goms.ch](mailto:dfb-reisedienst@goms.ch)



**Wir  
heissen  
Sie herzlich  
willkommen !**

## 75 Jahre Vollbetrieb der FO

### Ein erster Rückblick

Ein erster Teilerfolg konnte nach der Gründung (Lausanne 27. Mai 1910) der «Compagnie Suisse du Chemin de fer de la Furka, Brig-Furka-Disentis B.F.D.» mit der Streckeneröffnung Brig-Gletsch am 30. Juni 1914 gefeiert werden. Der Vollausbau sollte bis Disentis führen, wo die RhB den Anschluss ostwärts bis nach Chur und das übrige RhB-Netz ermöglichte. Der erste Weltkrieg mit dem allgemeinen Einbruch der Wirtschaft und insbesondere auch der Tourismusbranche wirkte sich sehr negativ auf die Bahn-Betriebsergebnisse aus. Nach dem Konkurs (2.12.1923) dieser ersten Gesellschaft (mit mehrheitlich französischen Planern, Investoren und Verwaltungsräten) wurde die Bahn für 1,75 Millionen Franken nach einer zweiten, tiefer angesetzten Ausrufung versteigert. Dieser Betrag umfasste die Bahnanlagen, das Rollmaterial und die Liegenschaften (über 40 Millionen Franken bisherige Investitionen). Am 17. April 1925 wurde als neues Unternehmen die «Furka-Oberalp-Bahngesellschaft» mit einem Aktienkapital von 3,3 Millionen Franken ins Handelsregister eingetragen. Nahmhafte Persönlichkeiten aus Bundesbehörden, Kanton und benachbarten Bahnbetrieben vereinigten sich im neuen Verwaltungsrat. Die Fertigstellung der Strecke Gletsch-Disentis wurde dem Erfahrenen RhB-Oberingenieur Erminio Benasconi übertragen. Mit viel Elan, Können und Erfahrung gelang es ihm, in sehr kurzer Zeit, die verschiedenen Streckenabschnitte und Bauwerke (z. B. Scheiteltunnel und klappbare, dreiteilige Steffenbachbrücke, nachdem zuvor in der Bauphase im Winter die erstellten Steinbrücken weggefeigt wurden) zu vollenden.

Bereits am 18. Oktober 1925 fuhr ein erster, inoffizieller Zug von Brig nach Disentis, über die nun vollständig ausgebaute, zusammenhängende Bergstrecke. Am 3.

Juli 1926 fand dann die offizielle Einweihung der Strecke Brig-Disentis mit vielen Vertretern aus Kirche, Behörden, Organisationen, Festbesuchern und der regionalen Bevölkerung statt. Der 4. Juli war der offizielle, fahrplanmässige Betriebsbeginn mit 4 Dampf-Zugsparen, davon 2 Schnellzugspaare über die gesamte Streckenlänge. Damit hatte ein wichtiges nationales Verkehrswerk, die West-Ost Verbindung ein positives Ende gefunden. Die DFB kann demnach auch in diesem Jahr auf dem Streckenabschnitt Gletsch-Realp jubilieren und mit interessanten Aktivitäten zum Tourismusschwerpunkt Gletsch/Furka einen wichtigen positiven Beitrag leisten. *Peter Grünig*

*P.S. In den nächsten drei Ausgaben berichtet «dampf an der furka» ausführlich über die Geschichte der FO und unserer Bergstrecke.*

### Festaktivitäten im Juli

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke möchte das 75-Jahr-Jubiläum der FO zum Anlass nehmen, um in schlichter Feier der Fertigstellung der Bahnverbindung über den Furkapass zu gedenken. Statt grosser Reden möchten wir die Freunde dieser aussergewöhnlichen Eisenbahn zu einer unvergesslichen Sonderfahrt einladen. Diese gemeinsam mit der FO organisierte Jubiläumsreise beginnt am Dienstag, 3. Juli in Disentis. An den Haken einer historischen Ellok HGe 4/4 I (Baujahr 1941) fährt ein mit DFB-Rollmaterial geführter Nostalgiezug über den Oberalppass nach Andermatt. Dort startet die Dampflok HG 3/4 Nr. 1 ihre Erlebnisfahrt nach Realp und über die neue Verbindungsweiche in Richtung Furka-Bergstrecke. Vor dem bis 110 Promille steilen Aufstieg besteht im DFB-Bahnhof Realp Gelegenheit, einen währschaften Dampfbahn-Imbiss einzunehmen. An-

schliessend wird der Jubiläumszug gegen den Furkapass hochklettern und unterwegs Fotohalte einlegen. In der Station Furka (2160 m ü.M.) werden die Fahrgäste mit einem Glas Sekt begrüsst. Dann wird die geschmückte Festkomposition ihre Fahrt nach Gletsch fortsetzen, wo die offiziellen Dampfbahn-Festivitäten mit einem überraschenden Schlusspunkt vor der zauberhaften Kulisse des Rhonegletschers ihren Abschluss finden. Sonderbusse werden die Fahrgäste nach Oberwald zu den Anschlusszügen in Richtung Brig und Andermatt/Göschenen/Disentis bringen. Bei einer Abendfahrt wird der Dampfzug von Gletsch nach Realp zurückkehren.

Vielleicht finden Sie ja Zeit, um in einem gemütlichen Hotel der Region zu übernachten. Denn am Mittwoch, 4. Juli startet eine Foto-Dampfbahn ab Realp zur Station Furka (2160 m ü.M.), wo die Fahrgäste bei einem Unterwegshalt zusammentreffen und symbolisch gemeinsam die Korken knallen lassen. Mit diesem fröhlichen Anlass wird das Jubiläum «75 Jahre Eisenbahn über die Furka» gefeiert. Dann fährt der Dampfzug nach Gletsch und wird am Nachmittag wieder nach Realp zurückkehren.

Mit diesen exklusiven Sonderfahrten gedenken wir auch der Persönlichkeiten, die den Endausbau der im Dornröschenschlaf darniederliegenden Furka-Oberalp-Bahn gegen alle Zweifel im wirtschaftlich schwierigen Jahr 1925 erwirkt haben. Es sind dies stellvertretend die Herren Auguste Marguerat (Direktor BVZ), Gustav Bener (Direktor RhB) und Nationalrat Joseph Escher (Brig). Ohne ihre touristisch kluge Initiative gäbe es heute keine Bahn an Furka und Oberalp und damit auch keinen Glacier-Express. Die Buchungsunterlagen sind ab sofort beim DFB-Reisedienst erhältlich. Informationen sind auch im Internet ([www.furka-bergstrecke.ch](http://www.furka-bergstrecke.ch)) zu finden. Teilnehmerzahl beschränkt, bitte sofort buchen! Reisedienst DFB, Postfach 35, CH-3999 Oberwald, Telefon (0041) 0848 000 144, Telefax (0041) 0848 000 144-12, E-Mail [dfb-reisedienst@goms.ch](mailto:dfb-reisedienst@goms.ch)

## Neues von der Werbefront

### Volldampf zum Rhonegletscher

Von Juli bis September 2001 finden wieder die beliebten Rhonegletscher-Wanderungen mit Übernachtungen im Berghotel Belvédère statt. Der detaillierte Angebotsprospekt mit Terminen und Preisen ist beim DFB-Reisedienst erhältlich.

### Unsere Prospekte

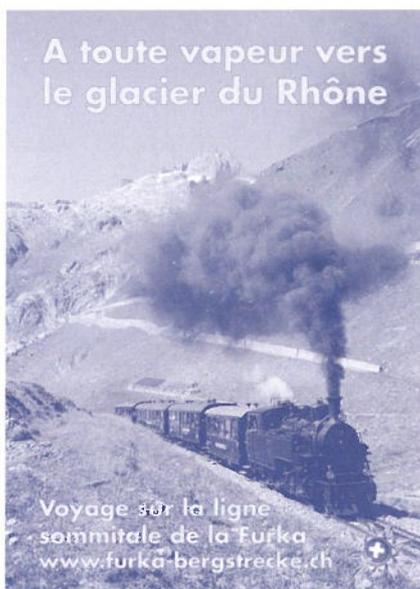
Der aktualisierte Farb-Basisprospekt ist ab sofort in den Sprachen Deutsch und Französisch erhältlich. Dazu kann ein Einlageblatt bestellt werden, das die wesentlichen Informationen des Farbprospektes in englischer Sprache erläutert. Gleichzeitig wurden die Faltprospekte «Info 2001» mit Fahrplan, Fahrpreisen und Buchungsangaben in einer Voraufgabe veröffentlicht. Sie können in den Sprachausgaben Deutsch, Französisch und Englisch bezogen werden. Sobald die Fahrzeiten der Postautokurse definitiv feststehen, wird dann die Grossauflage dieser wichtigsten DFB-Publikation in Druck gegeben und rechtzeitig vor Saisonbeginn an alle Werbestellen verteilt.

### Neues Werbeplakat

Auf vielseitigen Wunsch haben wir ein Interesse weckendes Werbeplakat im Format 685 mm (Höhe) und 480 mm (Breite) drucken lassen. Das vor allem von Ausenstehenden positiv beurteilte Sujet wurde uns von Fotograf Urs Jossi gratis zur Verfügung gestellt. Es zeigt die Dampflok HG 3/4 Nr. 1 in voller Aktion im Aufstieg vom Muttbach-Strassenübergang zur gleichnamigen Kreuzungsstelle. Für Werbezwecke werden die sowohl mit deutsch- wie französischsprachiger Aufschrift erhältlichen Plakate gratis abgegeben.

Beim Postversand ist zu beachten, dass als Verpackung keine Plakatrollen mehr verwendet werden dürfen. Der DFB-Souvenirhandel hat eine postkonforme

Spezialverpackung beschafft. Wir empfehlen den Sektionen, die Plakate allfälligen Ausstellern (wenn immer möglich) persönlich zu übergeben oder den Versandauftrag an den Souvenirhandel oder an den DFB-Reisedienst zu übermitteln. Die Werbeplakate sind auch ins Souvenir-Sortiment aufgenommen worden.



Die neuen Werbeplakate in deutscher und französischer Sprache mit dem Bild des Fotografen Urs Jossi.

### Internet-Auftritt wird optimiert

Die DFB-Homepage braucht dringend ein attraktiveres Outfit. Wichtiger als aufwändige Grafik-Neukonzeptionen scheint uns die aktuelle Betreuung der Seiten und das Anbieten aller wesentlichen Informationen und Angebote in Deutsch, Französisch und Englisch. Raschmöglichst soll auch der Souvenirverkauf über Internet möglich sein.

Die DFB-Informationen können ab sofort unter den beiden Adressen [www.furka-bergstrecke.ch](http://www.furka-bergstrecke.ch) und [www.net4u.ch/dfbfurka](http://www.net4u.ch/dfbfurka) abgerufen werden.

Mehr Informationen zum Internet-Auftritt können der nächsten Ausgabe entnommen werden.

### Messen und Ausstellungen

Die Dampfbahn war zu Jahresbeginn 2001 am Stand von Zentralschweiz-Tourismus und in Zusammenarbeit mit VFB-Sektionen an den Ferienmessen in Basel, Zürich, St.Gallen, Essen und Stuttgart präsent.

### Rail Away

Auf Beschluss der Geschäftsleitung wird für die Saison 2001 kein Vertrag mehr mit den SBB für Angebote Rail Away abgeschlossen. Der erhöhte Werbebeitrag könnte mit den voraussichtlich realisierbaren Fahrkarteneinnahmen (grosse Ermässigungen) nicht amortisiert werden.

### Bezugsadresse

Sämtliche kommerziellen Anfragen sowie Bestellungen für Werbeunterlagen sind an den DFB-Reisedienst zu richten (Adresse und E-Mail siehe Seite 18).

## Souscription

Important appel à nos amis du train vapeur de la Furka de langue française. Pour que le livre puisse être édité, il nous faut absolument un grand nombre de souscription. Les intéressés doivent se manifester rapidement.

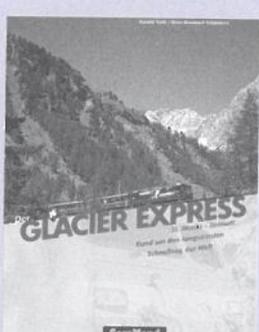
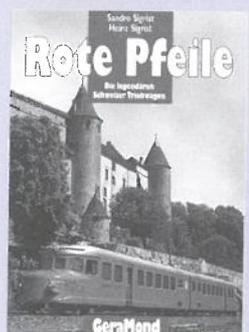
Livre: **Chemin de fer à vapeur de la Furka**  
 Auteur: Johannes von Arx  
 Format: 235 x 175 mm  
 Contenu: 144 pages, plus de 50 photos couleurs et 60 photos noir blanc et ainsi que 18 tableaux et plans  
 Sortie: prévue juin 2001

**Prix de souscription CHF 42.-** (+ Frais de port et d'emballage)  
 Le prix de souscription est valable jusqu'au 30 avril 2001.

Adresse de commande:  
 Association ligne sommitale de la Furka,  
 Section romande, au Curson, CH-1142 Pampigny  
 Téléphone et télécopie: 021/800 48 61  
 E-Mail: jfornachon@bluewin.ch



## Bücher für Ihr Hobby



Seien es Lok-Porträts, Bildbände oder Reiseführer. Die Bücher der Edition Lan mit dem „GeraMond“-Label sind attraktive Sammelwerke für den Bahnfreund! Detaillierte Infos zu unseren Büchern auch unter [www.editionlan.com](http://www.editionlan.com)

**BESTELLSCHEIN**

### Ich bestelle:

- ... Bahn-Jahrbuch 2001, Fr. 22,80
- ... Bahn-Jahrbuch 2000, Fr. 22,80
- ... Bahn-Reiseführer Schweiz, Fr. 29,80
- ... Video Furka-Bergstrecke, Fr. 39,80
- ... Bildband Glacier-Express, Fr. 46,00
- ... Bildband Steile Schienen, Fr. 46,00
- ... BLS Triebfahrzeuge, Fr. 39,80
- ... Trams in der Schweiz, Fr. 39,80
- ... Rote Pfeile, Fr. 39,80
- ... Krokodile, Fr. 39,80
- ... Re 4/4 I, Fr. 39,80
- ... Re 4/4 II+III, Fr. 39,80
- ... RhB-Wanderführer, Fr. 24,90
- ... Bahn-Wunderland Schweiz, Fr. 39,80
- ... InterCity Neigezug, Fr. 39,80

### Alle Titel sind lieferbar!

Name \_\_\_\_\_

Strasse \_\_\_\_\_

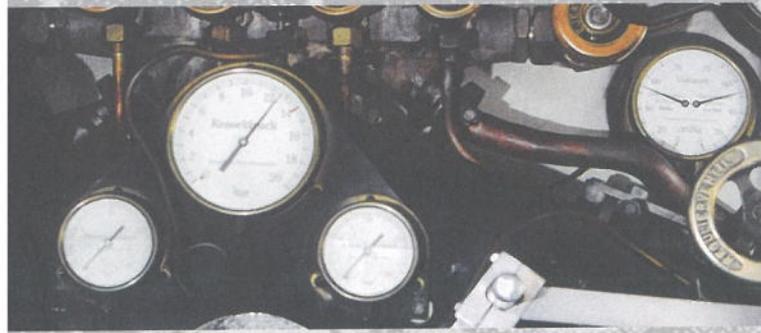
PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_

Bestellen bei: DFB-Souvenirhandel, Postfach 49, CH-3428 Wiler, Fax 032 / 665 11 24 oder E-Mail [dfb.souvenir@fu-be.ch](mailto:dfb.souvenir@fu-be.ch)

# Wir setzen Dampf auf



Gute Ideen gibt es jede Menge. Ideen jedoch, die reifen, sodann umgesetzt und erfolgreich

zum Ziel geführt werden, sind äusserst dünn gesät. Da braucht es viel Enthusiasmus, noch mehr Ausdauer und ein grosses Stück Arbeit gibt es auch. Das war und ist bei der DFB so und ist bei uns nicht anders. Das Motto «Rauch erzeugt nur, wer Dampf aufsetzt» hat auch für unsere grafische Unternehmung seine Gültigkeit. Mit überragenden Leistungen, verbunden mit einem ausgewogenen Dienstleistungsangebot, rufen wir unseren «Passagieren» zu: **Einsteigen bitte!**

Hier ein paar Beispiele aus unserem «Fahrplan»:

- Geschäftsdrucksachen
- Handbücher und Kataloge
- Prospekte und Broschüren
- Zeitschriften und Bücher
- Geschäftsberichte usw.



ea Druck und Verlag AG  
Zürichstrasse 57  
8840 Einsiedeln  
Telefon 055 418 82 82  
Fax 055 418 82 84  
[www.eadruck.ch](http://www.eadruck.ch)

Verlag  
Electronic Publishig  
Offsetdruck