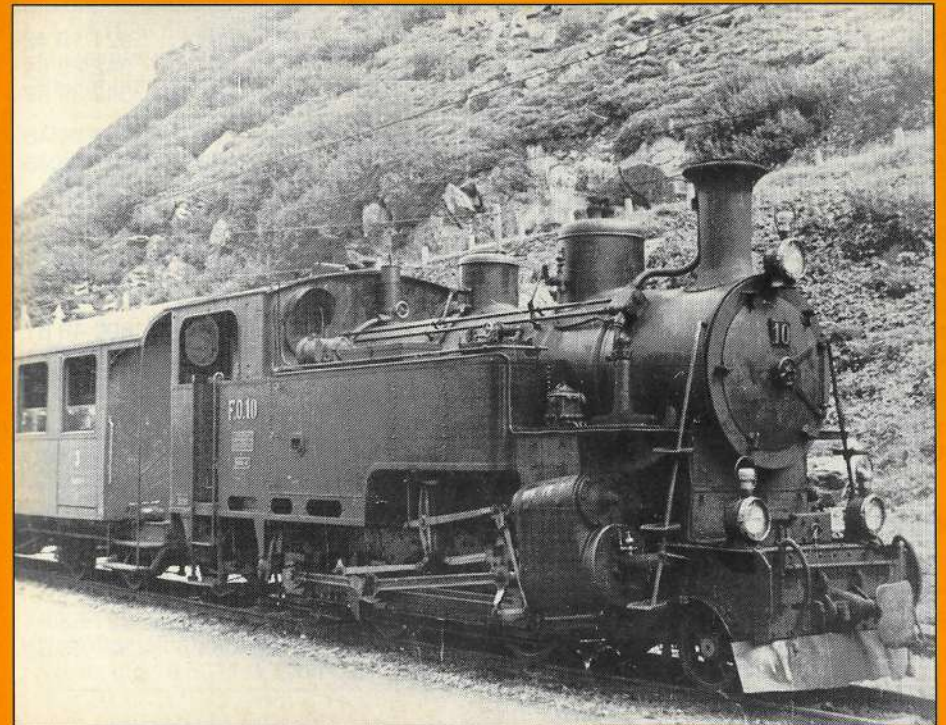




VFB Verein Furka-Bergstrecke
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Association Ligne Sommitale de la Furka
Train Vapeur Ligne Sommitale de la Furka SA



Wichtige Adressen

Sekretariat VFB	Postfach 20	CH-3428 Wiler	P 032 / 665 11 24	
			Fax 032 / 665 11 24	
Reisedienst DFB	Postfach 35	CH-3999 Oberwald	027 / 973 33 73	
			Fax 027 / 973 33 74	
Sekretariat DFB	Postfach 35	CH-3999 Oberwald	027 / 973 33 75	
			Fax 027 / 973 33 76	
Realp DFB	Bahnhof Realp Bau / Depot	CH-6491 Realp CH-6491 Realp	041 / 887 10 42	
			041 / 887 07 42	
Gletsch DFB	Bahnhof Gletsch	CH-3999 Oberwald	027 / 973 22 33	

Adressliste Zentralvorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax	
Präsident	Albisser Bruno AB	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 032 / 665 11 24 Fax 032 / 665 11 24	
Vizepräsident	Grünig Peter GP	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42 G 031 / 342 29 64 Fax 031 / 342 39 99	
Kassier GL / DFB	Carlyle Christopher CC	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen e-mail:carlyle@iname.com	P 056 / 427 00 46 Fax 056 / 427 00 46	
Logistik	Abegg Alice AA	Gotthardstrasse 187 CH-6423 Seewen	P 041 / 811 22 93 Fax 041 / 811 13 84	
Betreuung Neumitglieder	Claire Chopard CD	Au Curson CH-1142 Pampigny	P 021 / 800 48 61 Fax 021 / 800 48 61	
Logistik Gletsch	Haueter Heinz HZ	beim Tor 367 B CH-3856 Brienzwiler	P 033 / 951 13 41	neu
Info D / NL	Fränsing Claudia FC	Hubertusallee 7 D-76135 Karlsruhe	P 0049 / 721/986 34 65	
DFB / VR / GL	Albisser Josef AJ	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P 061 / 921 53 34 Fax 061 / 921 53 34	

Impressum:

16. Jahrgang Auflage 9 200 Ex.
16. Année Tirage 9 200 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 éditions par année

Redaktionsadresse / Adresse de la rédaction:
Verein Furka-Bergstrecke Postfach 20
CH-3428 Wiler b.U. 032 / 665 11 24

Übersetzungen / Traductions:
Claire Chopard, Au Curson, 1142 Pampigny

Red. / Layout: P. Grünig, CH-3065 Bolligen

Druck / Imprimé par:
Keller Druck AG, CH-5004 Aarau

Redaktionsschluss für Nr. 2/99:
Clôture de rédaction du no. 2/99:
5. April 1999 / 5 avril 1999
Erscheinungsdatum: ca. Woche 18
Date de parution: env. semaine 18

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

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

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

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

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

Inhalt / Sommaire

Agenda (Termine)	4
Einladung zur ord. 15. GV 99, Erstfeld	6/7
DFB-NEWS Nr. 22	8
NEWS 20, 21, 22 du DFB SA	13
FO-HGe 4/4 für Olympia Sion 2006	21
Einweihung neues FO-Depot Brig-Glis	23
BOB Bergbahn Oberwald-Gletsch	26
Furka-Classic	28
Sektions-Reise «Rochers de Naye»	29
BW 38/39 in Gletsch	30
AlpTransit	33
Meldung für Info-Stand-Einsätze	34
Churer Werkstatt-Echo	35
Neuer Standort für Wagenkasten C204	40
Bau-Koordinationsstelle Furka 2000	42
Bausaison 99 - Anmeldungen	43/44
Reisen zur Furka-Dampfbahn	45
Sektionsnachrichten / Anmeldungen	46
Publications de la section romande	55

Die Berichte der Autoren geben deren freie Darstellung wieder. Sie müssen nicht mit der Meinung der DFB/VFB übereinstimmen.

Internet: <http://www.net4u.ch/dfbfurka>
e-mail: vfbzk@swissonline.ch
e-mail: carlyle@iname.com

Zum Titelbild / Photo de la couverture:

FO-Lok Nr. 10 in Gletsch, Foto entstanden ca. in der Zeit um 1956 Foto: Peter Grünig

Auch Ihr gutes Foto könnte auf der Titelseite stehen !

Hier alle wichtigen Termine eintragen lassen, bitte ihre Aktivitäten frühzeitig melden!

Sitzungen (provisorisch)

13.02.99	Sa 2. Aktivtreffen Sektionen Rest. Neubühl	Zürich	10...17 Uhr
20.02.99	Sa 1/99 Präsidenten / 2/99 Zentralvorstand	Olten	10...18 Uhr
13.03.99	Sa 3/99 Zentralvorstand	Pampigny	13...18 Uhr
20.03.99	Sa GV Verein Furka-Bergstrecke VFB	Erstfeld	14...17 Uhr
17.04.99	Sa Treffen in Darmstadt-Kranichstein	D	12...18 Uhr
15.05.99	Sa 2/99 Präsidenten / 4/99 Zentralvorstand	Olten	10...18 Uhr
26.06.99	Sa GV Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB ?	?	13...17 Uhr
27.06.99	So 5/99 Zentralvorstand	?	10...16 Uhr
21.08.99	Sa Trippel-Treffen	?	13...18 Uhr
22.08.99	So 6/99 Zentralvorstand	?	10...16 Uhr
11.09.99	Sa 7/99 Zentralvorstand	?	13...18 Uhr
23.10.99	Sa 3/99 Präsidentensitzung	Olten	13...17 Uhr
06.11.99	Sa 8/99 Zentralvorstand	Wiler	12...18 Uhr
13.11.99	Sa Treffen in Darmstadt-Kranichstein	D	12...18 Uhr
11.12.99	Sa 9/99 Zentralvorstand (Reservedatum)	?	13...18 Uhr

Hauptversammlungen 99 der Sektionen

06.03.99	Sa Sektion Ostschweiz	Hotel-Restaurant Freihof	Wil SG
10.03.99	Mi Sektion Zürich	Kunsthau (Heimplatz)	Zürich
12.03.99	Fr Section Romande	L'Hôtel restaurant de la Navigation	Lausanne
13.03.99	Sa Sektion Innerschweiz	Gasthaus zum Rössli	Triengen
14.03.99	So Sektion Norddeutschland	Betr.-Kantine U-Bahn-HW	Hamburg
09.04.99	Fr Sektion Aarau	Bahnhof-Buffer, 1. Stock	Aarau
13.04.99	Di Sektion Solothurn	Restaurant Brauerei	Oensingen
16.04.98	Fr Sektion Bern	Restaurant Tiefenau	Worblaufen
01.05.99	Sa Sektion Wallis	Restaurant Touring	Naters

Fahrsaison 99

19.06.99	Sa Eröffnung Dampf-Saison 1999	Realp
11.07.-22.08.	Hochsaison mit täglichen Fahrten DFB (6 Wochen)	Realp / Furka
03.10.99	So Ende Dampf-Saison 1999	Realp / Gletsch?

Ausstellungen und Messen mit unserer Beteiligung

07.-11.04.99 Ost-CH Frühlings/Freizeit-Ausstellung OFFA St.-Gallen SK Ost-CH

Spezielle Anlässe: z.B. Werkstattbesichtigungen Direkt anfragen / absprechen*

...99	- Uhr	Neubau Personenwagen FO C204	CH-3422 Kirchberg *
...99	- Uhr	ausbessern von Baudienst-Wagen	CH-6474 Amsteg *
...99	- Uhr	Lok DFB 6 HG 2/3, FO 4 HG 3/4	CH-7000 Chur *
...99	- Uhr	ein 4-achsiger Brünigwagen B	CH-5000 Aarau *
...99	- Uhr	Komponenten / Maschinen DFB	CH-6410 Goldau

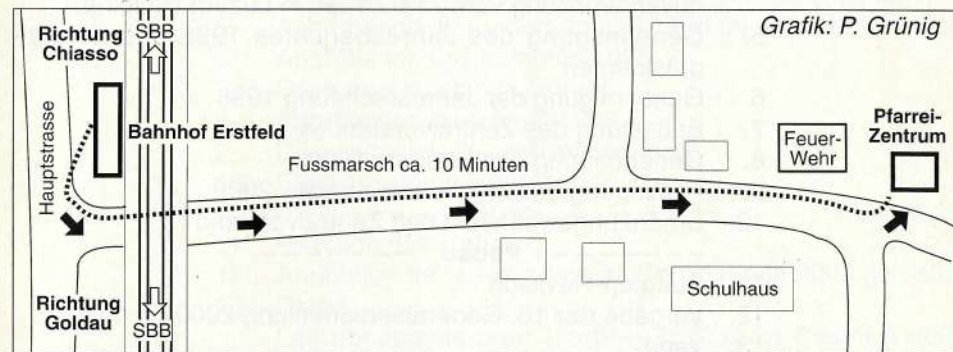
So finden Sie den Weg ...

Zu Fuss: ca. 10 Min. ab Bahnhof Erstfeld. Folgen Sie den Markierungen, gleich unter der Gotthard-Bahn-Unterführung durch...

Mit Privatwagen: Bei Anreise mit dem Auto stehen nur wenige Parkplätze zur Verfügung.

Ihre beste Verbindung ... (ohne Gewähr!)

... ab	Erstfeld an	... ab	Erstfeld an
11.14	Basel / Olten	13.23	9.02 Brig / Andermatt
11.42	Olten	13.23	10.24 Lausanne / Bern
11.02	St. Gallen / Rapp.	13.23	10.24 Bern / Olten
9.57	Chur / Zürich	13.23	12.24 Luzern
12.07	Zürich	13.23	12.50 Andermatt
			11.37 Lugano



Fahrplan

Fahrsaison 19. Juni bis 3. Oktober 1999

Bergfahrt	A	B	A	B
Realp DFB ab:	09:50	11:10	13:10	14:30
Tiefenbach an:	10:10	11:30	13:30	14:50
Furka DFB an:	10:40	12:00	14:00	15:20
Talfahrt	A	B	A	B
Furka DFB ab:	11:15	13:10	14:40	15:50
Tiefenbach an:	11:35	13:30	15:00	16:10
Realp DFB an:	11:55	13:50	15:20	16:30

A **Täglich** vom 12. Juli bis 19. August 1999
Nur Fr, Sa und So vom 19. Juni bis 11. Juli und 20. August bis 3. Oktober 99

B **Täglich** vom 28. Juli bis 12. August 1999
Nur Fr, Sa und So vom 19. Juni bis 25. Juli und 13. August bis 3. Oktober 99

Siehe auch Seite 21

Einladung zur 15. ordentlichen Generalversammlung 99

Samstag, 20. März 1999, 14.00 Uhr

Programm

Ort Pfarrei-Zentrum, Schlossbergstr. 410 Tel. 041 880 16 33
CH-6472 Erstfeld

-
- Traktanden
1. Begrüssung
 2. Wahl der Stimmezähler
 3. Genehmigung der Traktandenliste
 4. Genehmigung des Protokolls der 14. ordentlichen Generalversammlung vom 21.03.1998 in Luzern (Kolping)
 5. Genehmigung des Jahresberichtes 1998 des Zentralpräsidenten
 6. Genehmigung der Jahresrechnung 1998
 7. Entlastung des Zentralvorstandes
 8. Genehmigung des Budgets 1999
 9. Festlegung des Mitgliederbeitrages 2000
 10. Ergänzungswahlen in den Zentralvorstand
 - **Pause** -----
 11. Statuten-Revision
 12. Vergabe der 16. Generalversammlung 2000 (Termin)
 13. Varia
- Die Unterlagen zu den Traktanden 4, 5, 6 und 8 werden an der Generalversammlung aufgelegt.

20. Januar 1999

Mit freundlichen Grüssen
Verein Furka-Bergstrecke
Für den Zentralvorstand:

B. Albisser P. Grünig
Präsident Vize-Präsident

Das vorliegende adressierte Vereinsheft 1/1999 gilt als Stimmrechtsausweis.
Ihre Bahnverbindung nach Erstfeld siehe Seite 5.

Invitation à la 15^{ème} assemblée générale ordinaire 99

Samedi, le 20 mars 1999, 14.00 h

Programme

Lieu Pfarrei-Zentrum, Schlossbergstr. 410 Tel. 041 880 16 33
CH-6472 Erstfeld

-
- Ordre du jour
1. Salutations
 2. Elections des scrutateurs
 3. Ordre du jour
 4. Approbation du procès-verbal de la 14^{ème} assemblée générale ordinaire du 21.03.1998 à Lucerne (Kolping)
 5. Approbation du rapport annuel 1998 du président central
 6. Approbation des comptes 1998
 7. Décharge au comité central
 8. Approbation du budget 1999
 9. Détermination des cotisations 2000
 10. Elections complémentaires
 - **Pause** -----
 11. Révision des statuts
 12. Attribution de la 16^{ème} assemblée générale 2000 (la date)
 13. Divers
- Les documents pour (l'ordre) 4, 5, 6, et 8 sont à votre disposition lors de l'assemblée.

20 janvier 1999

Avec nos meilleures salutations
Association ligne sommitale de la Furka
Pour le comité central:

B. Albisser P. Grünig
Président Viceprésident

Le bulletin 1/1999 avec votre adresse est valable pour la votation.
Votre horaire pour Erstfeld voir page 5.

Geschäftsleitung (GL)

Das OK Gletsch 2000 hat seine ersten Sitzungen bereits abgehalten, um die Festlichkeiten für das Jahr 2000 zu organisieren.

Dank den freiwilligen Mitarbeiter/innen und dem Arbeitslosenprojekt ergaben sich in den letzten Monaten sehr positive Kontakte zu Behörden und möglichen Sponsoren aus der ganzen Schweiz.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke wünscht, dass der Dienstweg eingehalten wird, d.h. dass man z.B. bei Problemen zuerst über den Dienstchef oder Abteilungsleiter der entsprechenden Abteilung geht, damit dieser, falls notwendig, sich an die Geschäftsleitung wenden kann. Wir danken für die Mithilfe.

Der bisherige Pächter des «Hotel Galenstock» und «Hotel Kronen» in Andermatt, Herr Peter Arnold hat eine neue Stelle angetreten. Aus diesem Grund wird der Vertrag zwischen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und der «Restofer» aufgelöst. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke wird sich nun nach einer geeigneten Lösung für das Jahr 1999 umsehen.

Am Samstag, 21. November 1998, führte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Realp zum ersten Mal eine Sitzung mit den ständigen Mitarbeiter/innen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke durch. An dieser Sitzung nahmen auch die Verantwortlichen des AAM-Projektes Furka teil. An dieser effizienten Sitzung hatte jede/r Mitarbeiter/in die Gelegenheit, Fragen an die Geschäftsleitung bzw. die Verantwortlichen des AAM-Projektes Furka zu stellen und es wurde versucht, allfällige Unklarheiten zu beheben. Eine zweite Sitzung mit den ständigen Mitarbeiter/innen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke wird im Frühjahr durchgeführt, dies auch im Sinn einer verbesserten internen Kommuni-

kation. Deshalb werden ab sofort die News auch den ständigen Mitarbeiter/innen zur Verfügung gestellt. Mit vereinten Kräften aller freiwilligen Mitarbeiter/innen DFB und den Mitarbeiter aus dem AAM-Projekt ist es uns möglich, unser Ziel Gletsch im Jahr 2000 zu erreichen.

Abteilung Infrastruktur + Logistik (I+L)

Vor Ende Oktober wurden die beiden Oelabscheider in Realp durch die Fachfirma geleert und der Inhalt entsorgt. Zugleich wurden alle Kanalisationsleitungen in Realp (um die Remise und in der Umgebung der DFB-Station) gespült. Weiter wurde Alteisen (2x ca. 14 t) per Lastwagen abtransportiert und schlussendlich wurden 6 Stück 200 Liter Fässer Altöl korrekt entsorgt.

Leider sind obige Dienstleistungen nicht alle gratis. Deshalb wird es notwendig sein, im Budget 1999 eine gewisse Geldsumme für solche Tätigkeiten vorzusehen, wobei diese vorwiegend nach Abschluss der Fahrsaison ausgeführt werden sollen.

Die Wintermonate werden nun genutzt, um die Dienste der Abteilung Logistik und Infrastruktur genauer zu definieren.

Abteilung Finanzen + Controlling (F+C)

Der Schlussstand der Aktien-Kapitalerhöhung 1998 beträgt CHF 550'000.- (91 %) von erforderlichen CHF 600'000.-. Damit kann seit 1995 das beste Ergebnis einer Aktienkapitalerhöhung verzeichnet werden. Allen, welche eine Aktie gezeichnet haben, besten Dank.

Auch 1999 wird wieder eine Aktien-Kapitalerhöhung durchgeführt. Es werden Namenaktien von CHF 250.- und CHF 400.- zur Zeichnung aufliegen. Bei gleichem Erfolg wie 1998 und einer weiteren Sammelaktion «Ziel Gletsch 2000» sollte die Einfahrt im

Jahr 2000 in Gletsch gesichert sein!

Für die Finanzierung der Verbindungsweiche DFB/FO in Realp sind bis anhin bereits CHF 72'000.- auf das Sammelkonto einbezahlt worden.

Aufgrund des Briefes «Vision Gletsch» sind bis jetzt über CHF 125'000.- einbezahlt worden.

Die Einzahlung auf das Konto der HG 3/4 Nr.4 beträgt zur Zeit CHF 20'500.-

Bei allen werten Spendern möchten wir uns auf diesem Weg nochmals bedanken.

Abteilung ZfW

Planung Werkstätteerweiterung Realp. Es werden Alternativen zur ursprünglich geplanten Remiseerweiterung studiert.

Mit der RhB wurden erneut Kontakte über eine mögliche Nutzung des Depots «Sand» in Chur (ehemalige Arosa-Bahn) aufgenommen.

Abteilung Bau

In Realp wurden die Weichen 54/55 und das Gleis 7 im Herbst durchgehend isoliert und mit Rückleitern versehen. Damit konnten geplante Kriterien der Sicherungsanlage in Betrieb genommen werden.

Die in den News 21 vorgestellten, geplanten Spezialarbeiten im Scheiteltunnel (Tunnelmeter 0-100) wurden programmgemäss ausgeführt. Der Beginn des Winters bereitete den Arbeiten ein Ende. Nach der Einstellung der Sanierungsarbeiten mussten noch umfangreiche Deinstallationen in sehr kurzer Zeit ausgeführt werden. Sofern die Finanzierung gesichert ist, werden die Tunnel-Spezialarbeiten im Frühling 1999 weitergeführt.

Durch eine Spezialfirma wurden in Realp DFB und in der Station Furka im September zirka 40 Schienenschweissungen ausgeführt (elektrisches Verfahren-System «Sécheron»). In erster Linie wurden damit Mängel bei Profilübergängen und in Weichen

beheben und beseitigt.

Zwei der drei Weichen wurden noch Anfangs Oktober von Gletsch nach Muttbach-Belvédère transportiert, wo sie für den Einbau aufgelegt wurden. Die Transporte auf dem Schienenweg zwischen diesen beiden Stationen wurden oft von den in Ausführung begriffenen Strassenbauarbeiten oberhalb des Bahnkörpers behindert.

Für die Wiederinbetriebnahme des Fernmelde-Streckenkabels Muttbach-Belvédère-Gletsch wurden einige Anstrengungen unternommen: Bestehende Kabelstrecken wurden ausgemessen und an Strecken-Kabelverteiler angeschlossen. Noch fehlen für die durchgehende Inbetriebnahme etwa zwei Kilometer, für welche erst noch die Grabarbeiten ausgeführt werden müssen. Durch einen Spezial-Effort aller Beteiligten konnte die Montage der Hauptgleise in Gletsch bis Ende der ersten Oktoberwoche praktisch beendet werden. Ausstehend sind noch Schotter-, Richt- und Stopfarbeiten.

Dass unsere befahrbare Strecke länger geworden ist, zeigten die umfangreichen Rücktransporte, beginnend in Gletsch Richtung Realp. Am Samstag, den 10. Oktober 1998 befuhr der letzte Bauzug der Saison 1998 die Strecke Gletsch-Muttbach.

Kurz vor Saisonende wurde beim westlichen Portal des Scheiteltunnels das neue Tunnelort im bereits im Sommer betonierten kastenförmigen Tunnelteil montiert. Damit lässt sich das Tunnelort zukünftig gegen innen öffnen, was die Schneeräumung bedeutend erleichtert. Bisher musste jedesmal ein grosser Teil des Tor-Schwenkbereichs von Hand geräumt oder eine kleine Schneefräse antransportiert werden.

Nach dem Abschluss der Wintermassnahmen oberhalb der Station Tiefenbach wurde die «Steffenbachbrücke» programmgemäss am 16. Oktober 1998 in die «Winterstellung» gebracht. Obwohl kein Rekordversuch angesagt war (welches aus Sicherheitsüberlegungen niemals ein Thema ist), er-

folgte die Demontage in neuer Bestzeit. In einer privaten Werkstatt ist die Konstruktion und die Verdrahtung der neuen Niederspannungs-Hauptverteilung für das Aufnahmegebäude Gletsch im Bau. Diese Arbeiten werden durch einen bestqualifizierten ehrenamtlichen Mitarbeiter mit Material zum Nulltarif ausgeführt.

In den AAM-Werkstätten Amsteg und Goldau sind zur Zeit Arbeiten für die Elementproduktion (Kabelkanalisation Gletsch) und Schlosser-/Mechaniker-Arbeiten (Unterzugsbleche, Schotterkasten und K-Rippenplatten für C-Profil für die Weichen Gletsch und Muttbach) in Ausführung.

Zusammenfassung Stundenaufwand der Bauabteilung

1998 Mitarbeiter / Gruppen	Mann	Tage	à h	Total h
Geleistete Arbeitsstunden Mitarbeiter				
DFB/Bau	14	14	9,5	1596
VFB/Wocheneinsätze	10	86	8	6800
VFB/Samstageinsätze	8	21	7	1176
Arbeitslosenprojekt AAM Furka	5	236	8	9440
1999 Mitarbeiter / Gruppen	Mann	Tage	à h	Total h
Zu leistende Arbeitsstunden Mitarbeiter				
DFB/Bau	30	15	8	3600
VFB/Wocheneinsätze	9	80	8	5760
VFB/Samstageinsätze	12	22	8	2112
Arbeitslosenprojekt AAM Furka	10	236	8	18880

Aus dieser Zusammenfassung ist ersichtlich, dass es für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke von grösster Wichtigkeit ist, dass wir 1999 auf sämtliche zur Verfügung stehenden Mitarbeiter DFB Bau, VFB und die Mitarbeiter aus dem Arbeitslosenprojekt AAM Furka zählen können, damit wir innerhalb der kurzen Bauzeit von 4 Monaten die gesteckten Ziele erreichen und im Jahre 2000 nach Gletsch/Wallis fahren können.

Die Bauabteilung ist in dieser Zeit durch die grossen Erwartungen grössten Belastungen ausgesetzt. Dringend werden Mitarbeiter gesucht, welche einzelne Ressorts oder Tätigkeiten (auch in kleinsten Tranchen) fest und zuverlässig übernehmen können.

Abteilung Betrieb & Marketing (B+M)

An der letzten Geschäftsleitungssitzung konnte eine erste Fassung des Marketingkonzeptes 1999/2003 der Geschäftsleitung

vorgelegt werden. Das Marketingkonzept wird jetzt in den nächsten Wochen nochmals angepasst, bevor die Abteilung Betrieb & Marketing das definitive Marketing-Konzept der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat zur Absegnung vorlegt. Sobald das Marketing-Konzept 1999/2003 abgesegnet ist, werden wir dieses Konzept den Sektionen des Vereins Furka-Bergstrecke zur Verfügung stellen.

Am Samstag, 14. November 1998, fand in Darmstadt / Kranichstein das traditionelle Treffen der Deutschen Sektionen des Verein Furka-Bergstrecke statt. An diesem Treffen wurde an die Deutschen VFB-Sektionen ein Marketing-Aktivitätenplan abgegeben, welcher auf den dortigen Markt abgestimmt ist, damit in Zukunft die Sektionen selbständig den Deutschen Markt für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke bearbeiten können.

Nachfolgend erhalten Sie die neuen wichtigen Adressen:

Reisedienst Dampfbahn Furka-Bergstrecke Telefon ++41 27 973 33 73
Herrn Martin Lehmann Fax ++41 27 973 33 74
Reisedienst Internet http://www.net4u.ch/dfbfurka
Postfach 35
CH-3999 Oberwald/Wallis

Betrieb & Marketing Dampfbahn Furka-Bergstrecke Telefon ++41 27 973 33 75
Herrn Pascal Zenklusen Fax ++41 27 973 33 76
Betrieb & Marketing
Postfach 35
CH-3999 Oberwald/Wallis

Public Relation Herrn Beat Moser Telefon ++41 27 923 12 80
PR DFB Weriweg 29 Fax ++41 27 923 99 17
CH-3902 Brig-Glis/Wallis

Zentrales Lager zur Bestellung von Prospektmaterial

Neue Anschrift ab 1. Januar 1999 beachten

Dampfbahn Furka-Bergstrecke Telefon 0721 96 85 905 *
Prospektlager Deutschland *(Anrufbeantworter)
c/o Till Pütz Fax 0721 96 85 906
Bertha-von-Suttner Strasse 7a E-Mail dampfbahn@bluewin.de
D-76139 Karlsruhe nur Deutschland intern gebrauchen

Kontaktstelle für die VFB Mitglieder und DFB Aktionäre

Herrn Heinz Fränsing Telefon 0231 734 061
Mitglied Verwaltungsrat DFB Fax 0231 734 061
Gotthelfstrasse 100
D-44229 Dortmund-Kirchhörde nur Deutschland intern gebrauchen

Der Verwaltungsrat der Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat an seiner letzten VR-Sitzung vom 17. Oktober 1998 entschieden, inskünftig auf die Zusammenarbeit mit Herrn Wolfgang Schmidt im Bereich Marketing und Reisedienst zu verzichten. In einem Schreiben wurde dies Herrn Wolfgang Schmidt mitgeteilt und seine unumstrittene tolle Arbeit im Dienste der Dampfbahn Furka-Bergstrecke gewürdigt. In Zukunft werden deshalb wieder die Sektionen von sich aus tätig werden.

1999 werden wir mit einem Partner ein Nostalgie-Angebot zusammen mit den RIGI-Bahnen und der Brienz Rothorn Bahnen gestalten, um mit diesem Angebot zu-

sätzliche Gruppen bzw. Einzelfahrgäste zur Dampfbahn zu bringen.

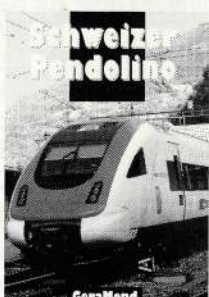
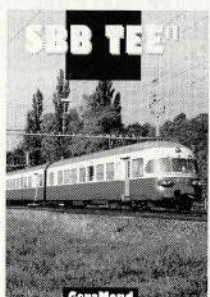
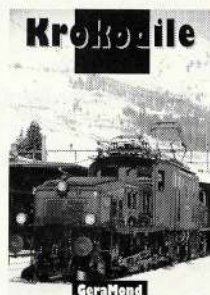
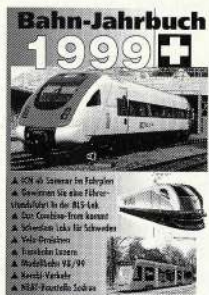
Der Fahrplan / Preisliste wird wie bereits angekündigt zusätzlich in EURO erscheinen, damit für den Touroperator die Möglichkeit besteht, die Rechnung in EURO zu begleichen. Bei der Rechnungsstellung gilt der EURO-Tageskurs.

Jetzt, da wir kurz vor unserem Zwischenziel Gletsch/Wallis stehen, bitte ich Euch alle, nochmals alles daran zu setzen, dass wir auch wirklich im Jahre 2000 in Gletsch/Wallis offiziell mit Dampfzügen einfahren können.!

gl/news22/Pascal Zenklusen

Exklusiv-Angebot

für VFB-Mitglieder und DFB-Aktionäre



Ich bestelle:

- ... Ausflugsführer S-Bahn Bern, Fr. 17,50 statt Fr. 19,80 (ET Januar '99)
- ... Bahn-Jahrbuch 1999, Fr. 16,80 statt 19,80 (ET März '99)
- ... Re 4/4 I, Fr. 33,80 statt 39,80 (ET Juni '99)
- ... Krokodile, Fr. 33,80 statt 39,80 (ET Juni '99)
- ... Handbuch Triebfahrzeuge, Fr. 25,40 statt 29,80 (ET Mai '99)
- ... Schweizer Eisenbahn-Spezialitäten, Fr. 33,80 statt 39,80 (ET November '99)
- ... RAe TEE II, Fr. 33,80 statt 39,80 (ET November '99)
- ... ICN, Fr. 33,80 statt 39,80 (ET Dezember '99)

VFB/DFB offeriert das neue Schweizer Programm von Edition Lan und GeraMond zum Spezialpreis!

Der Subskriptionspreis gilt bis zwei Monate nach Erscheinen dieser VFB/DFB-Ausgabe!

Name

Strasse

PLZ/Ort

Datum/Unterschrift

Ich erhalte die bestellten Bücher direkt bei: DFB-Souvenirhandel, Postfach 49, CH-3428 Wiler

Direction

Enfin nous sommes à Gletsch !

Le jeudi 30 juillet 1998 nous avons posé une pierre de plus à l'édifice de la ligne sommitale de la Furka. Ce jour là, le premier train de chantier officiel a pu circuler de Realp à Gletsch. Après l'achèvement des deux passages à niveau sur la route du col de la Furka, la jonction de Gletsch à Realp est une réalité.

Le conseil d'administration et les responsables de l'entreprise aimeraient remercier tous les travailleurs bénévoles qui ont œuvré sur la ligne par leur superbe engagement, sans eux nous ne serions jamais arrivés le 30 juillet 1998 à Gletsch.

Maintenant que nous sommes tout proche du but, nous vous demandons encore une fois un effort, pour que nous puissions effectivement dans 20 mois (soit l'an 2000) ouvrir la ligne aux premiers passagers de Realp à Gletsch.

Département atelier

Suite à des tuyaux non étanches de la chaudière, les locomotives à vapeur HG 3/4 n° 1 et 2 ont dû être alternativement au repos pour être réparées. Donc pendant quelques jours il n'y avait qu'une seule locomotive en action. Avec un horaire spécial nous avons pu malgré tout acheminer tous les passagers.

La locomotive no 1 a eu une avarie au niveau de la transmission de l'engrenage à la crémaillère «train 156» le 30 juillet 1998, au point kilométrique 55 juste en dessus de Tiefenbach, le train fut arrêté et ne pouvait plus du tout avancer. Après une petite marche jusqu'au chemin, les passagers ont été pris en charge par des voitures et ensuite en bus jusqu'à Realp.

Un peu plus tard, la composition a pu être remorquée par la locomotive HG 3/4 n° 2 jusqu'à Realp. Heureusement que dans les ateliers de Coire nous avons eu de la chance de trouver les pièces de rechange pour la réparation, et ainsi la locomotive n° 1 a pu être remise en état en quelques jours.

Nous avons reçu de la part du FO, les wagons X4911 et X4927. Le wagon X4911 sera transformé à Coire, et quant au X4927 il sera transformé en wagon matériel pour les pièces détachées et sa nouvelle dénomination sera GK2618.

Le RhB nous a livré le wagon auxiliaire X9001. Après le montage des roues dentées il sera le wagon auxiliaire X4902 du DFB.

Le DFB a pu acquérir le wagon EK2919 du BVZ.

Département construction

Gletsch

La vieille superstructure composée de profils B a été démontée, triée et stockée. La totalité des voies de la gare de Gletsch avch ces divers embranchements a été réalisée. Nous avons aussi élaguer les buissons dans le secteur de l'aiguillage n° 11. De la voie 1 nous avons monté env. 75 m avec du profil C. Le montage de l'aiguillage 33 a commencé pour la voie de délestage.

Les travaux de reconstruction de la route du col de la Furka, n'autorisent pas des grands travaux sur la voie dans ce secteur. Les travaux nécessaires ne peuvent être entrepris que les samedis et le soir en dehors des heures de travail du chantier de la route. C'est pour cela qu'il est très important que les programmes des samedis soient massivement suivis. Dans le secteur ou la ligne a été déplacée nous sommes en train de finir le ballaste. Pour des raisons de difficultés de transport, la transformation

des aiguillages à Muttbach n'a pas encore pu commencer.

Tunnel de faîte

Les travaux de restauration dans le tunnel de faîte ont débuté. Les jointures du mur d'entrée Est sont refaites. Les travaux pour la nouvelle niche du portail Ouest sont terminés. Les travaux pour la restauration des jointures dans le tunnel et le déblayage des matériaux venus de la montagne à travers les jointures défectueuses ont commencé. Pour éviter que l'eau continue de s'infiltrer dans le secteur du portail ouest, nous avons canalisé le ruisseau. Les installations électriques sont terminées sur toute la longueur du tunnel.

Ce qui est très important pour les travaux à l'intérieur du tunnel, car nous n'avons plus besoin d'utiliser les agrégats bruyants pour éclairer les personnes qui travaillent dans le tunnel.

Les préparations des travaux spécifiques dans le tunnel de faîte (TM 0-100) ont débuté. Malheureusement nous perdons un temps précieux pendant la saison de travail. Tout le monde sait que l'argent nécessaire pour ces travaux faisait défaut. Les débuts des travaux sont programmés pour la semaine 35.

Station Furka

Le groupe de travail AAM (chômeurs en fin de droit) a entrepris les travaux de finition du bâtiment de la station, travaux qui attendaient depuis longtemps d'être réalisés, ceux-ci ont pu être terminés avec un soin très professionnel. Les travaux d'isolation restants seront exécutés par notre spécialiste M. Trogott Naef. Les prochaines semaines, les divers travaux restants dans le secteur des voies seront terminés.

Travail du samedi

Nous avons absolument besoin de travailleurs bénévoles venant des sections,

pour que les travaux du week-end puissent se faire, car sans ces travaux du samedi nous aurons de la peine à finir tous les travaux prévus.

Responsable Information et logistique

En la personne de M. Roland Keller Ing. Dipl. ETH de Steinberg, nous avons enfin trouvé un responsable pour l'information et la logistique. Nous souhaitons à Roland plein succès et surtout beaucoup de patience dans ses fonctions.

Finances

A ce jour l'augmentation du capitale action 1998 se monte à CHF 428'000.- (71,3%) des CHF 600'000.- nécessaires. Pour les travaux prévus en 1998, la voie Muttbach-Gletsch, la gare de Gletsch et la rénovation de la locomotive FO n° 4, la somme mentionnée ci-dessus est absolument nécessaire.

Pour le financement de l'aiguillage de raccordement DFB/FO à Realp, les dons sont à ce jour de CHF 55'000.-.

La lettre «Vision Gletsch» nous a rapporté CHF 120'000.- de dons, lesquels ont été utilisés pour divers travaux de rénovation. A tous les donateurs nous disons un grand merci !

Nous espérons que nous aurons autant de voyageur que l'année 1997, en tout cas pas moins car une diminution du nombre de passager est immanquablement un manque à gagner.

Exploitation et marketing

Malheureusement nous n'avons pas pu enregistrer un nouveau record de voyageur pour le mois de juillet 98. C'est 3000 passagers de moins qui ont fait le trajet de Realp à Furka aller retour. Ce recul est une réalité, malgré un plus grand effort de marketing, par rapport à l'année précédente.

Les raisons sont certainement les suivantes:

- Renoncement de dernière minute des groupes de touriste (surtout les groupes allemands)
- Pendant plusieurs jours le brouillard nous a gratifié de sa présence
- L'annulation de plusieurs trains à vapeur, suite à des problèmes techniques sur les locomotives HG 3/4 n° 1 et n° 2
- Et surtout par l'annonce de l'ouverture en l'an 2000 pour Gletsch. Beaucoup de voyageurs se sont sûrement dit «nous

avons déjà fait le trajet Realp-Furka, la prochaine fois se sera jusqu'à Gletsch».

Mais nous espérons que malgré tout, nous pourrions atteindre le résultat de 1997.

Maintenant déjà nous avons entrepris diverses opérations de marketing pour 1999, qui nous l'espérons portera ces fruits pour une meilleure fréquentation.

Texte: Pascal Zenklusen
Traduction: Claire Chopard

NEWS 21 du DFB SA

septembre 1998

Direction

A l'hôtel Belvédère sera organisé pendant l'été 1999, une exposition sur l'histoire de la région de la Furka.

Le samedi 22 août 1998 a eu lieu le «Trippel Treffen» (rencontre entre les responsables du DFB et les responsables du VFB) auquel ont participé 12 personnes. Après des explications de tous les secteurs, nous avons fait le voyage jusqu'à la station Furka bien sûr en train vapeur, et là Walter Willi nous a expliqué les divers travaux en cours sur les divers lieux, ensuite de quoi nous avons pris le temps de déguster un excellent Sennenapéro, temps pendant lequel les personnes présentes ont continué de discuter des problèmes futurs.

Depuis la nouvelle place de golf, de temps à autres des balles de golf atterrissent sur la gare de Realp, balles qui à ce jour n'ont heureusement atteint aucune personne, et qui n'a fait qu'une bosse sur le toit d'un véhicule. Nous avons communiqué les faits à la commune de Realp qui va discuter avec les responsables du golf, pour remédier à ce genre d'incident.

Le programme AAM (chômeur en fin de droit) va être reconduit par les cantons d'Uri et Schwyz pour l'année 1999. Les deux cantons et la confédération ont alloué un

budget de CHF 1'700'000.- pour ce projet, grâce auquel nous pourrions réaliser plusieurs travaux de construction et de restauration.

L'avenir du bulletin VFB est incertain, après la scission entre le rédacteur et le VFB. Pendant les recherches d'une nouvelle solution, nous avons pu constater une certaine résistance à une éventuelle collaboration avec des personnes extérieures au VFB.

Ateliers

Nous avons un réel problème dans le secteur atelier. L'infrastructure existante pour l'entretien des locomotives et wagons, ne sont plus adaptées aux exigences de nos jours. Cet état de fait provoque une certaine frustration parmi le personnel responsable. Une amélioration de la situation actuelle est absolument nécessaire. Le conseil d'administration et la direction du DFB ont reçu une demande, afin de mettre à disposition les moyens financiers nécessaires aussi vite que possible, pour réaliser des nouvelles installations. WBK écoliers et écolières, ont nettoyé les 2 wagons GK2605 et GK2618 (destinés pour l'entreposage de pièces détachées) et également le wagon à bord haut X2919, donné une couche de fonds et peint

ceux-ci avec de la peinture offerte par un sponsor. Le DFB AG a trois wagons comme neuf et les écoliers et écolières ont fait un travail remarquable, nous aimerions leur dire un grand merci par l'intermédiaire de ce bulletin. Selon un sondage des passagers, les wagons du DFB seront repeint avec un autre style de lettre avec le nom de Furka-Bergstrecke, ce travail sera possible grâce à un sponsor.

Département construction

L'hébergement au dépôt de Gletsch a occasionné de la part de quelques groupes certaines critiques. Il sera bien claire que nous ne pourrons plus utiliser le dépôt comme dortoir après l'ouverture de la ligne jusqu'à Gletsch, par conséquent nous ne ferons pas d'investissements supplémentaires pour ce dortoir, il faudra jusque là se contenter des infrastructures existantes.

Les travaux spéciaux dans le tunnel de faite TM 0-100 ont débuté. La niche du portail au TM 4 est terminée. Début octobre 98, le nouveau portail protecteur sera monté. Après de nombreux travaux d'installation comme: l'approvisionnement en eau potable, l'électricité, les liaisons télécom, l'éclairage du tunnel, l'assainissement de l'accès à Muttbach, les installations pour le transbordement du béton etc. etc.. Nous avons pu réaliser des travaux de sécurité dans la voûte du tunnel de faite. Les travaux principaux, comme l'injection dans les espaces creux derrière les pierres de la voûte, extraire par étape les murs pourris, consolidation de la montagne, le nouveau drainage à l'arrière du nouveau mur, bétonner les fondations du mur. Ces travaux seront effectués jusqu'au début de l'hiver. Sur le tracé Muttbach-Gletsch nous avons amené fin août pendant 4 jours du ballaste pour la stabilisation de la voie. Le train avec le ballaste est parti de Realp tracté par une locomotive à vapeur HG 3/4 et le wagon ballaste Fad4901. Auparavant à Muttbach

un endroit a été aménagé pour stocker la ballaste. La plus grande partie de ce ballaste a été transporté dans la vallée avec cette composition.

Le remplacement l'installation et l'alignement des voies ont passablement avancé. Trois des six aiguillages sont terminés. Nous pensons avoir terminé toutes les voies de la gare de Gletsch à la fin de la saison 98. Tous les besoins et les détails d'infrastructure seront clarifiés.

Urgent, le DFB cherche des membres, pour effectuer les travaux de construction pour les samedis, sans ces travailleurs et travailleuses nous aurons de grandes difficultés pour arriver en l'an 2000 à Gletsch. Les personnes intéressées peuvent prendre contact avec J. Fornachon au n° de téléphone 021 800 48 61.

Département logistique et information

Le cahier des charges du nouveau responsable de la logistique M. Roland Keller, comprend aussi l'achat du Diesel, carburant et huiles diverses, graisse, et aussi le recyclage de toutes ces matières selon les normes en vigueur. Le trafic à vapeur donnent des déchets spéciaux, lesquels doivent être correctement recyclés. Pour terminer nous devons à l'avenir ranger et stocker correctement et proprement le matériel nécessaire de travail à l'intérieur et autour du dépôt de Realp. Une action de nettoyage est absolument nécessaire.

Département exploitation et marketing

Le conseil d'administration a décidé que l'horaire 1999 sera adapté de la sorte que matin et soir la correspondance avec le FO soit garantie, mais les correspondances de midi ne seront plus prises en considération. La saison d'exploitation commencera le samedi 19 juin 1999 et fermera le dimanche 3 octobre 1999. La haute saison sera du dimanche 11 juillet 1999 au dimanche 22 août 1999 (pendant ces 6 semaines le train

circulera tous les jours). Nous avons constaté que quelques anciens collaborateurs permanents utilisent toujours leur ancien laissez passer de service, suite à ce fait la direction a commandé de nouveaux laissez passer pour 1999. Par la même occasion les époux et épouses recevront également un laissez passer. Déjà maintenant nous étudions différentes actions de marketing pour 1999, en voici quelques exemples qui

sont déjà panifiés.

- Vapeur-party pour les enfants
- Vapeur-party en collaboration avec Europa-Park
- Vapeur-party avec le Junior-Club des CFF
- Nuit des contes sur la Furka
- Diverses actions de vente
- Des courses publicitaires

Texte: Pascal Zenklusen

Traduction: Claire Chopard

NEWS 22 du DFB SA

novembre 1998

Direction

Le comité OK Gletsch 2000 a déjà eu sa première séance, pour organiser les festivités de l'année 2000.

Les contacts ont été très positifs, grâce aux membres et aux travailleurs du programme des chômeurs en fin de droit, ainsi qu'avec les autorités et les sponsors potentiels.

Le DFB aimerait que toutes les questions et les divers problèmes soient d'abord traitées par le responsable concerné qui suivant les cas en référera à la direction si nécessaire.

Le gérant de l'hôtel Galenstock et de l'hôtel Krone à Andermatt M. Peter Arnold quitte sa fonction de gérant. Pour cette raison le contrat entre le DFB et Restofer est annulé. Le DFB est à la recherche d'une solution idéale pour l'année 1999. (Pour ceux qui ne le savent pas la société Restofer s'occupait de la gestion du restaurant de la station Furka).

Le samedi 21 novembre 1998 a eu lieu pour la première fois une séance entre le DFB AG et les collaborateurs et collaboratrices permanents. A cette séance les responsables du programme des chômeurs en fin de droit étaient aussi présent. Toutes les personnes présentes ont eu la possibilité de poser des questions à la direction et au responsable du programme des chômeurs en fin de droit et ensemble nous avons pu

résoudre les quelques problèmes. Nous avons programmé une deuxième séance au printemps. Nous espérons pour le futur une meilleure communication entre les diverses personnes. C'est pour cette raison que les NEWS seront dès maintenant directement envoyé aux collaborateurs permanents. C'est seulement en unissant nos forces entre les travailleurs bénévoles et les travailleurs en fin de droit de chômage que nous pourrons arriver à Gletsch en l'an 2000.

Secteur infrastructure et logistique

Avant la fin octobre, les deux séparateurs d'huile ont été vidés par une entreprise spécialisée et le contenu écologiquement recyclé. Dans le même temps à Realp, toutes les canalisations ont été nettoyées (autour du dépôt et de la gare). Environ 14 tonnes de vieux fer a été transporté chez un ferrailleur, par la même occasion 6 tonnes de 200 litres d'huile usée. Malheureusement tous ces recyclages ne sont pas gratuits, c'est pour cela qu'il faudra budgétiser un certain montant en 1999 pour ces travaux de recyclage qui seront principalement exécutés en fin de saison.

Durant l'hiver nous essayerons de mieux définir ces services dans la logistique et l'infrastructure.

Secteur finance

Le résultat de l'augmentation du capital action, s'élève à CHF 550'000.- (91%) des CHF 600'000.- prévus. C'est le meilleur résultat depuis 1995, encore un grand merci à tous ceux qui ont acheté des actions 1998.

En 1999 nous lançons une souscription d'actions pour l'augmentation de capital. Nous diffuserons des actions nominatives de CHF 250.- et de CHF 400.-. Avec le même résultat qu'en 98 et une nouvelle action «vision Gletsch 2000» nous espérons pouvoir garantir l'arrivée à Gletsch en l'an 2000.

Pour l'aiguillage de raccordement DFB/FO à Realp à ce jour CHF 72'000.- ont été versés sur le compte de la collecte.

Suite à la lettre «vision Gletsch» nous avons récolté à ce jour CHF 125'000.-.

Les versements sur le compte HG 3/4 se montent à CHF 20'500.-

A tous les généreux donateurs encore un grand merci.

Secteur atelier

Pour le projet d'agrandissement de l'atelier de Realp, nous cherchons des solutions qui étaient initialement prévues.

Nous avons pris des nouveaux contacts avec le RhB pour une éventuelle utilisation du dépôt «Sand» à Coire (Ancien Arosabahn).

Secteur construction

En automne nous avons isolé les aiguillages 54/55 et la voie 7 à Realp y compris les retours d'isolation, ce qui nous permettrait d'exploiter selon les choix planifiés du dispositif de sécurité.

Les travaux spéciaux mentionnés dans les news 21 dans le tunnel de faite (Tunnel mètre 0-100) ont été fait dans les délais. Le début de l'hiver a mis fin aux travaux. Après les travaux d'assainissement nous avons encore du démonter certaines installations

rapidement avant l'hiver. Si les finances le permettent nous continueront les travaux spéciaux dans le tunnel, dès le printemps prochain.

Une entreprise spécialisée a exécuté au mois de septembre environs 40 soudures de rail à Realp et ainsi qu'à la station Furka (Méthode électrique-système Sécheron). Avec ces travaux nous avons remédié en premier lieu à des insuffisances aux profils de transition et aux aiguillages.

Deux des trois aiguillages ont été encore transporté au début octobre de Gletsch à Muttbach-Belvédère et ont été préparé pour la mise en place. Les transports entre Gletsch et Muttbach ont souvent été difficile étant donné les travaux sur la route de la Furka.

Pour la nouvelle exploitation des câbles téléphoniques dans le secteur Muttbach-Belvédère-Gletsch nous avons pu raccorder ceux-ci au répartiteur des câbles de la voie. Pour l'exploitation continue, il nous manque encore une distance de deux kilomètres, nous devons encore creuser des tranchées pour permettre l'installation.

Grâce à l'engagement de tous, le montage de la voie principale à Gletsch a pratiquement pu être terminée juste avant la première semaine d'octobre 98. Il manque encore un peu de ballaste, et faire encore quelques travaux de terrassement.

Les nombreux transports de matériaux entre Gletsch et Realp nous ont montré que le nouveau tracé entre Gletsch et Muttbach était bien utilisable. Le samedi 10 octobre 98, le dernier train de transport de matériaux de la saison a circulé entre Gletsch et Muttbach. Peu avant la fin de saison sur le côté ouest du tunnel de faite, la porte de fermeture du tunnel a pu être montée dans la niche bétonnée qui a été construite pendant l'été 98. Les portes du tunnel peuvent être ouverte vers l'intérieur, ce qui nous facilitera l'enlèvement de la neige au printemps. Jusqu'à maintenant une grande

partie de la neige aux environs de la porte a du être déblayée à la main voir parfois nous avons pu avoir recours à une petite fraiseuse à neige.

Après l'achèvement des préparatifs pour l'hiver au-dessus de la station de Tiefenbach, nous avons pu en tenant notre programme, plier le pont de Steffenbach dans sa position hivernale le 16 octobre 98. Sans avoir cherché un record, les travaux d'avant l'hiver se sont terminés dans les plus courts délais.

Résumé des heures de travail effectués

Heures de construction nécessaire pour 1998				
Collaborateurs / Groupes	Hommes	Jours	à heures	Total d'heures
Collaborateurs DFB/Construction	14	12	9,5	1'596
Collaborateurs VFB/Travaux en semaine	10	86	8	6'800
Collaborateurs VFB/ Travaux du samedi	8	21	7	1'176
Collaborateurs programme chômeurs Furka	5	236	8	9'440

Heures de travail à effectués construction nécessaire pour 1999				
Collaborateurs / Groupes	Hommes	Jours	à heures	Total d'heures
Collaborateurs DFB/Construction	30	15	8	3'600
Collaborateurs VFB/Travaux en semaine	9	80	8	5'760
Collaborateurs VFB/ Travaux du samedi	12	22	8	2'112
Collaborateurs programme chômeurs Furka	10	236	8	18'880

Après lecture de ces tableaux on peut constater que l'on a besoin de beaucoup de membres pour le train à vapeur de la Furka. C'est seulement avec l'aide de tous, que nous aurons la possibilité de pouvoir exécuter les travaux nécessaires pendant la courte durée des 4 mois de construction pour pouvoir atteindre Gletsch en l'an 2000.

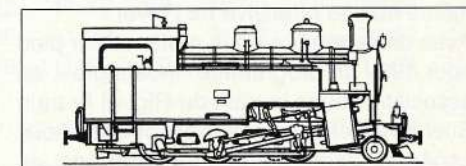
Le département est soumis à de grandes pressions pour atteindre le but de l'an 2000. Nous cherchons absolument des collaborateurs qui peuvent aider dans différents secteurs, même pour de courtes durées, prendre un peu de son temps pour nous aider.

Dans un atelier privé, sont entrepris des travaux de préparation du câble pour le nouveau distributeur principal de la basse tension, destiné au bâtiment de distribution à Gletsch. Ces travaux sont entrepris par une personne bénévole. Le matériel nécessaire est offert.

Dans les dépôts des AAM (travailleurs en fin de droit de chômage) à Amsteg et Goldau, sont en train de produire des éléments pour canaliser des câbles à Gletsch, et font aussi des travaux de serrurerie et de mécanique.

Département Entreprise & Marketing

A la dernière séance de direction nous avons pu présenter un premier concept de marketing, élaboré pour les années 1999-2003. Dès que ce concept sera définitivement accepté par la direction, nous transmettrons un exemplaire à toutes les sections du VFB.



Voici quelques nouvelles adresses importantes:

Service voyageurs Dampfbahn Furka-Bergstrecke Tél. 0041 27 973 33 73
 Monsieur Martin Lehmann Fax 0041 27 973 33 74
 Service voyageur Internet http://www.net4u.ch/dfbfurka
 Case postale 35
 CH-3999 Oberwald/Valais

Entreprise & Marketing Dampfbahn Furka-Bergstrecke Tél. 0041 27 973 33 75
 Monsieur Pascal Zenklusen Fax 0041 27 973 33 74
 Entreprise & Marketing
 Case postale 35
 CH-3999 Oberwald/Valais

Relations publique DFB Monsieur Beat Moser Tél. 0041 27 923 12 80
 Weriweg 29 Fax 0041 27 923 99 17
 CH-3902 Brigue-Glis/Valais

Dans sa dernière séance du 17 octobre 1998, le conseil d'administration du DFB a décidé de renoncer à une collaboration dans le département Marketing et service voyageurs avec M. Wolfgang Schmidt. Nous avons informé par lettre M. Schmidt de cette décision, non sans lui témoigner notre vive reconnaissance pour son extraordinaire dévouement.

Les actions de vente de billet avec divers entreprises n'ont pas rapporté le succès escompté, seul les bons des sociétaires de la Migros ont eu du succès. En 1998 nous n'avons pas pu malheureusement disposer des bons Avia.

Par rapport à l'année 1997 nous avons eu un fléchissement du nombre de voyageurs (1998 = 27'844 / 1997 = 36'791) malgré le double de publicité pendant les mois d'hiver 1997/98. Le temps ne nous a été non plus très favorable pendant les mois de septembre et octobre, par deux fois il y a même eu une offensive de l'hiver.

Avec un partenaire nous mettons sur pied pour 1999 un programme «nostalgie», en association avec le train du Rigi et le train Brienz-Rothorn, avec cette association nous espérons gagner quelques groupes de

voyageurs supplémentaires.

L'horaire et la liste de prix seront imprimé également en Euro, pour que les organisateurs de voyage étranger aient la possibilité de payer en Euro. Le cour du jour de l'Euro sera appliqué.

Nous ne possédons plus de bons et de contremarques de voyages pour offrir, pour cette raison nous devons imprimer une nouvelle série. Nous avons décidé de les faire avec un nouveau look et espérons trouver un sponsor qui y apposera sa publicité au dos.

Maintenant que nous approchons notre but intermédiaire «Gletsch», nous vous demandons à tous, de tout mettre en œuvre, pour que nous puissions arriver officiellement avec des trains à vapeur en l'an 2000 à Gletsch!

Nous vous demandons de ne pas perdre de vue le but: Gletsch, et d'en faire votre priorité, en nous soutenant tous, vous nous permettrez d'atteindre notre rêve fou. Et grâce aux ressources supplémentaires, notre but à tous pourra être atteint plus facilement. Alors courage au travail!

Texte: Pascal Zenklusen

Traduction: Claire Chopard

FO-HGe 4/4 II Nr. 106 für Olympia Sion 2006

Peter Grünig

Die FO-Geschäftsleitung hat sich im April 1998 entschlossen, die Olympia-Kandidatur «Sion 2006 Switzerland» aktiv zu unterstützen. Ihr Beitrag manifestiert sich im Einsatz der FO-Lok HGe 4/4 II Nr. 106 im «Olympia Sion 2006-Look».

Die ausgewählte Lok wurde in der eigenen Werkstatt vom bekannten FO-Rot in ein schlichtes Weiss umgespritzt. In Zusammenarbeit mit einer Grafik-Firma in Visp konnte das Lok-Erscheinungsbild mit dem Olympia-Logo erarbeitet und vom Kandidaten-Komitee Olympia Sion 2006 Switzerland abgesegnet werden.

Die Realisierung - von der Idee / Konzeption / Produkt - zur fertigen Olympia-Lok erfolgte innerhalb kürzester Zeit. Die Einweihung fand dann auch schon am 5. Juni 98



Die Olympia-Lok «Sion 2006» in voller Bemalung
 Foto FO: T. Wyer

im festlich geschmückten, neuen FO-Depot im Glisergrund statt, anschliessend an die GV von «Wallis-Tourismus» von Brig, in Anwesenheit von mehr als 200 Gästen aus Tourismus, Behörde und Politik.

FO-Direktor Herr Rolf Escher meinte in seiner Eröffnungsansprache unter anderem: «Wir sitzen alle im gleichen Boot. Die FO-Olympia-Lok ist ein lebendiges, aktives Zeichen und dokumentiert die Bereitschaft und den Willen zur Durchführung der Spiele Sion 2006. Die FO-Lok Nr. 106 vermittelt die Botschaft Sion 2006 alpentransversal zwischen Disentis und Brig». Herr Mathias Bodenmann, Delegierter des Kandidatur-Komitee Olympia Sion 2006 Switzerland bedankte sich für die grosszügige Unterstützung mit dem kernigen Satz: «Heute sind Innovationen gefordert und erforderlich, um die Vision Sion 2006 herüberzubringen». Unter grossem Applaus vollzogen FO-Direktor Herr Rolf Escher und der Präsident von «Wallis-Tourismus» Herr Jérémie Robyr die Enthüllung der FO-Lok «Olympia Sion 2006». Anschliessend an das von der Stadtgemeinde Brig-Glis offerierte Apéro bestiegen die Gäste den «Olympia-Zug», um nach Brig zu gelangen. Ist zu hoffen, dass im Jahre 2006 viele Olympia-Gäste und Olympia-Athleten auf dem FO-Schienen-Netz zu den Olympia-Stätten befördert werden können.

Fahrpreise

Fahrsaison 19. Juni bis 3. Oktober 1999

Einzelpersonen	2. Kl. ↑		2. Kl. ↑↓		1. Kl. ↑		1. Kl. ↑↓	
	CHF	EURO	CHF	EURO	CHF	EURO	CHF	EURO
Realp DFB – Tiefenbach	14.–	8.54	22.–	13.42	20.–	12.20	32.–	19.52
Realp DFB – Furka DFB	24.–	14.64	36.–	21.98	35.–	21.35	53.–	32.33
Tiefenbach – Furka DFB	13.–	7.93	19.–	11.59	19.–	11.59	28.–	17.08

Reservationen: Die Platzreservation für Gruppen ab 10 Personen ist unerlässlich!

Siehe auch Seite 5

Auch die private Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn unterstützt jetzt aktiv die Olympia-Kandidatur «Sion 2006 Switzerland». Gerade in der Zeit, da die massiven Enthüllungen und Anschuldigungen des Schweizer IOC-Mitgliedes Marc Hodler im Welt-sportgeschehen wegen Bestechungen hohe Wellen schlagen, ist ein weiterer Werbeträger zu Gunsten «Sion 2006» entstanden. An einer kleinen Feier hat am 21. Dezember 98 der Schweizer Bundesrat Adolf

Ogi die BLS-Lok 465-010-7 in Bern-Bümpliz mit dem neuen Olympia-Logo enthüllt. Das Hauptstreckennetz der BLS umfasst die Strecken der Alpentunnels Lötschberg-Simplon sowie die Mittellandlinien mit Zentrum Bern. Die Bahn würde für die olympischen Winter-Spiele Sion 2006 wichtigster Bahn-Zubringer nach Brig aus dem Mittelland sein. Die Lok fährt bis mindestens am 19. Juni (Entscheidung des Austragungsortes) mit dem Sion-2006-Look. Foto: BLS



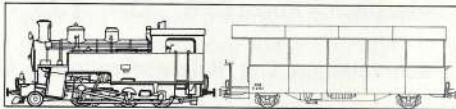
Lichtblick für FO-Gütertransporte

Peter Grünig

Der FO-Gütertransport spielte in den letzten Jahren eine untergeordnete Rolle und war in der Rechnung zu einem Minimum-Posten geschumpft. Eine erfreuliche Trendwende zeichnete sich durch zwei Grossaufträge ab. Die FO kann über mehrere Jahre Transporte für die Baustelle «AlpTransit» in Sedrun auf dem Schienennetz ausführen. Das Volumen liegt bei ca. 350'000 t. Bisher konnte vor allem Installationsmaterial zur Baustelleneinrichtung, Container, Zement und Baustahl transportiert werden.

Der zweite Auftrag kann seit Mai 98 für die Erweiterung der Erdgas-Transitleitung im

Obergoms ausgeführt werden. Die Gasleitung von Italien nach Nordeuropa tangiert auch das Obergoms, in dessen Bereich die Rohrquerschnitte durch grössere Rohre ausgebaut werden. Die neuen Stahlrohre werden von Südtalien per Bahn nach Brig transportiert. Hier übernimmt die FO die Ladungen (740 Rohre von 14 m Länge à 10 t) auf ihre RW und bringt diese mit ca. 80 Extrazügen (Transportvolumen ca. 7000 t) nach Ulrichen.

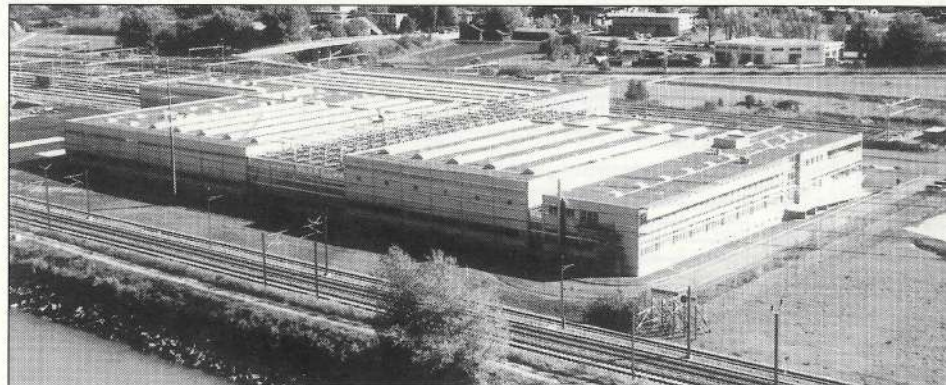


Einweihung neues FO-Depot und Werkstätten

Peter Grünig

Die feierliche Inbetriebnahme der neuen Werkstätten- und Depoträumlichkeiten der Furka-Oberalp-Bahn am Freitag, 11. Dezember 98, im Glisergrund bei Brig schliesst ein wichtiges Kapitel ab in der bewegten Geschichte der FO. Die erste grobe Terrain-Absteckung durch die Gemeinden Brig-Glis und Naters erfolgten schon vor 1984. Nach dieser Zuweisung erarbeitete die grosse Koordinationskommission mit allen interessierten Partnern das Gesamtkonzept «Bahnhof Brig», welches im Juni 1986 genehmigt wurde. Die eigentliche Standort-evaluation erfolgte 1987, und den 45 Eigentümern musste 1990 das Enteignungsverfahren eröffnet werden. Die verschiedenen

Projektgenehmigungen (BAV, FO, Staatsrat Kanton Wallis usw.) konnten im Verlaufe des Jahres 1994 erteilt werden. Im März 95 erzielte man Einigung betreffend Landerwerb, und am 10. Mai gleichen Jahres erfolgte der «Spatenstich». Im April 96 begannen die eigentlichen Baumeisterarbeiten, ein Jahr später der Stahlbau. Im September 97 fand das Richtfest statt (Rohbauvollendung). Anschliessend wurden der Innenausbau und die Betriebseinrichtungen realisiert. Im November 98 war der Umzug in die neuen Räumlichkeiten angesagt, mit der offiziellen Betriebsaufnahme in den Werkstätten und Depots am 23.11.98. Zur feierlichen Einweihung wurde auch die Presse geladen.



Gesamtübersicht der neuen komplexen Hallen im Glisergrund Foto FO: T. Wyer

Kenndaten:

Flächen und Längen

Areallfläche	48'000m ²
Gebäudefläche	13'770m ²
Gebäudevolumen	141'000m ³
Geleise im Gebäude	1'500 Meter
Geleise im Freien	4'700 Meter
Anzahl Weichen	29
Arbeitsplätze / davon Lehrstellen	70/6
Betonpfähle im Baugrund	800 Stück

Kosten

Gesamtkosten	70,2 Mio. Fr.
Erwerb Grund + Rechte	7,5 Mio. Fr.
Gebäude	35 Mio. Fr.
Einrichtung/Maschinen	9 Mio. Fr.
Gleisanlagen/Bahntechnik	11 Mio. Fr.

Aufgegebene Fläche beim alten Standort Bahnhof 20'000 m²

Die freiwerdende Fläche von 20'000 m² am alten Standort beim Bahnhof wird etappenweise je nach Bedarf abgerissen. Einige Objekte wichen schon neuen Verwendungszwecken (Verkehr). Ein definitives Nutzungskonzept für die gesamte Fläche liegt noch nicht vor. Ideen und Projekte bestehen jedoch.

Der neue Standort

Die neuen Depot- und Werkstätten-Anlagen im Glisergrund besitzen 30 % grössere Raumflächen, die Lager und die Gleislängen sind sogar doppelt so gross wie am alten Standort. Die entlang der Strecke verzettelt abgestellten Fahrzeuge und die verschiedenen Lager können nun neu effizient, zentralisiert bewirtschaftet werden.

Der Neubau

Die Fassadenteile des neuen Gebäudekomplexes sind aussen schlicht aus walzblanken, horizontal verlaufenden Aluminiumelementen gestaltet. Bewusst hat man darauf verzichtet, kurzfristig dem Bau einen bunten modischen Akzent zu geben. Die Farbgestaltung im Innenbereich wird durch die markanten Stahlbauten in Silbergrau gehalten. Durchbrochen wird diese schlichte Farbgebung durch die bunten Fahrzeuge oder die Sicherheitsanstriche von Krananlagen / Absperrgeländern / Hebebühnen usw. Alle Hallenteile werden durch lange, zusammenhängende Oberlichtbänder mit Tageslicht versorgt. Dadurch entstehen helle, freundliche Arbeitsplätze. In Teilbereichen sind zur effizienten Arbeitsverrichtung meh-

rere Arbeitsebenen eingerichtet. So kann unten an den Drehgestellen, in der Mitte am Wagenkasten und oben im Fensterbereich und an den Dachkomponenten gearbeitet werden. Mit neuen Hebeeinrichtungen und Hebebühnen sowie dem Hallenkran lassen sich alle Arbeiten mühelos ausführen. Der Neubau ist weitsichtig konzipiert, bietet grosszügige Platzverhältnisse. Interessanterweise wird der Neubau nicht vollständig genutzt. So ist beispielsweise bei den Büro- und Lagerräumen für 1/3 der Flächen ein gegenwärtiges Nutzungsverbot verordnet! «Vielleicht wird die neue Anlage bald als Gemeinschaftsunternehmung von zwei oder mehreren Schmalspurbahnen gemeinsam betrieben!», so steht die Erklärung betreffend Nutzungsverbot im Walliser Boten.

fahren. Sämtliche Hallentrakte sind unterkellert, mit Ausnahme der Pendelzug- und Schiebebühnenhalle.

Technik

Die neue Anlage weist einige technische interessante Elemente auf, die im folgenden kurz aufgeführt werden sollen.

Schiebebühne

Sie ist das Herzstück der ganzen Anlage. Über sie werden alle Schienenfahrzeuge innerhalb des Lokdepots und der Werkstätten bewegt. Die Zu- und Wegfahrten geschehen über das Einfahrgleis D1. Die Schiebebühne weist eine Nutzlänge von 18 m auf, eine Tragkraft von dynamisch 70 t, bzw. 96 t statisch. Die Fahrbahnlänge beträgt 71 m. Die Fahrgeschwindigkeit ist stufenlos regulierbar zwischen 1...80 m/min. Die Positioniergenauigkeit erreicht +/- 2 mm.

Betriebskonzept

Das Konzept vereinigt die Pendelzughalle, das Lokdepot sowie die Lok- und Wagenwerkstätten zu einem kompakten System. Integriert ins Ganze sind auch die Werkstätten für die Elektrischen Anlagen (EA), den Fahrleitungsbau (FL) und das Bahndienstmagazin (BAU).

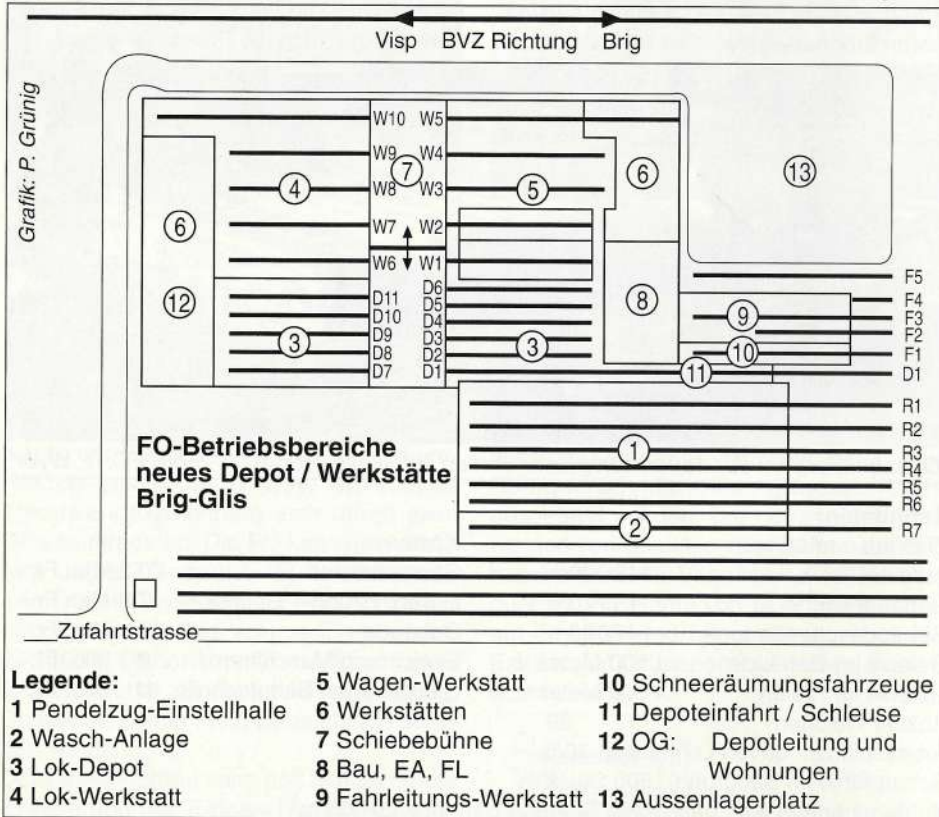
Die Pendelzughalle mit den 7 Gleisen (wovon eines mit einer Zugwasch-Anlage) wird direkt über das Gleisvorfeld erschlossen. Das Lokdepot und die Werkstätten sind über das Depoteinfahrt-Gleis D1 (Schleuse mit Windfang und Abtropfmöglichkeit) verbunden. Ab Gleis D1 werden auch die übrigen Hallenplätze mit der Schiebebühne ange-

Zukunft

Als weitere grosse Herausforderung der FO ist die Realisierung der direkten FO-Ostausfahrt (aufheben des Streckenabschnitts durch Naters) in Bearbeitung.

Eine Option ist die Realisierung eines neuen Bahnhofs für die Privatbahnen BVZ / FO als Hochbahnhof auf Gleisniveau der SBB/ BLS wird der nächsten Generation vorbehalten bleiben.

Besichtigung: bei der Drucklegung noch kein definitives Datum von der FO erhältlich!



87-jährige «Weisshorn» restauriert

Peter Grünig

So stand vor 10 Jahren am 1. Februar 1989 in vielen Schweizer Zeitungen ein Artikel über die Restaurierung der Weisshorn. «Der Verein Furka-Bergstrecke, der die alte Zahnradbahnlinie von Oberwald nach Realp wieder in Betrieb nehmen will, arbeitet nicht nur

an der Strecke, sondern lässt auch bereits das Rollmaterial für die 1990 geplante Betriebsaufnahme restaurieren. Unser Bild: Arbeiten am Kessel der «Weisshorn» in der Werkstatt Samstagern». So stand es in einem Bericht in der Zeitung «Der Bund».

Im «Walliser Boten» vom 28. November 98 ist zu lesen: «Letzter Akt der BOG: Das BOG-Vereinsvermögen in der Hand der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG!».

Kurzer Rückblick: Im September 1982 gründete man in Basel das Komitee «Rettet die Furka-Bergstrecke» für die Wiederinbetriebnahme der aufgegebenen FO-Bergstrecke von Oberwald nach Realp. Sollte aus finanziellen Gründen die ursprüngliche Strecke nicht mehr befahrbar sein, sollte vor allem der reizvollste Streckenteil Oberwald-Gletsch als realisierbar gefördert werden, stand in den Zielsetzungen. Die Initianten waren der festen Überzeugung, innerhalb kürzester Zeit die verwaiste Linie als Touristenbahn wiederzueröffnen.

Eine Bestandesaufnahme und Begehung mit Fachleuten des BAV zeigten aber ein anderes Bild. Die Sanierung des Scheiteltunnels und die neuen Querungen der Passstrassen (Unterführung) verlangten Investitionen in Millionenhöhe. Vor diesem Szenario begann man sofort mit einfachen «substanzhaltenden Massnahmen» vor allem von Seite Realp mit «Notarbeiten». Auf der Walliserseite setzte man als «Zeichen» bei der entfernten Bahnbrücke beim «Lammen» (Durchfahrtsbögen der Verbindungsstrasse Oberwald-Gletsch) eine SBB-Hilfsbrücke ein, zur Schliessung der hässlichen Strecken-Lücke.

Die Walliser-Mitinitianten von Basel sahen ihre Ziele zuwenig unterstützt, bzw. standen dem aktiven Treiben auf der Urnerseite taten- und machtlos gegenüber. Sie waren der Meinung, mit der Gründung eines eigenen Vereins ihre Interessen in der Talschaft besser zu vertreten und das Teil-Vorhaben schneller zu verwirklichen. So entstand ein zweiter Verein, der vor allem Bauaktivitäten auf der Walliserseite begrüsst hätte. Die

Baueinsätze erfolgten aber immer intensiver und zielstrebig auf der Urnerseite. Der Installationsplatz entstand, erste Baufahrzeuge wurden entwickelt. So geriet die Wallisergruppe immer mehr ins Hintertreffen. Der erste offizielle DFB-Bauzug in Gletsch am 30. Juli 98 hat unseren BOG-Freunden im Wallis die Gewissheit gebracht, dass jetzt auch ihr Teilziel erreicht ist und ein Zusammengehen mit der DFB sinnvoll wird. Die BOG-Mitglieder haben sich entschlossen, ihren Verein aufzulösen, das Vereinsvermögen der DFB abzutreten und die Idee der Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke mitzutragen. An einer symbolischen Check-Übergabefeier in Mörel wechselten die Fr. 7000.– an den Vize-Präsidenten der DFB Peter Heinzer. Anwesend waren von Seite der BOG folgende Vertreter: Präsident Erwin Meier, Vize-Präsident Ernst Imstepf, Aktuar Werner Schnyder, Sekretär Karl Nanzer und Caesar Jaeger. Werner Schnyder vertrat auch zugleich den Kanton Wallis, präzise gesagt die Immobilien AG Gletsch. Der Kanton sei an der guten Zusammenarbeit mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke immer interessiert und zeige sich für die Belange der DFB auch stets grosszügig.

Vorstandsmitglied Caesar Jaeger streifte abschliessend das Problem der gelben Alpenpost-Cars, welche leider seiner Meinung nach weder den Bedürfnissen der Reisenden noch denen des Gastgewerbes Rechnung tragen. Peter Heinzer, Vizepräsident DFB, gab sich zum Schluss optimistisch und ist überzeugt, dass von der baldigen Wiederinbetriebnahme der Strecke Realp-Gletsch (-Oberwald) für die ganze Region wichtige touristische und kommunale Impulse ausgehen, die nicht an den Kantonsgrenzen Halt machen werden.

wo Fronarbeiter und Gäste viele gemütliche Stunden verbringen

Hotel Restaurant Glacier du Rhône 3999 Gletsch

Telefon 041 / 887 12 72

Ein Besuch im ehemaligen Grandhotel aus der Gründungszeit der Berghotellerie wird zum Erlebnis

Autoverlad
Furka-Oberwald

041 / 887 12 72
Restaurant
zum

«Bahnhof» 

J. + W. Blöchlinger
6491 Realp

HOTEL-RESTAURANT TANNIENHOF

Mit höflicher Empfehlung

Fam. O. Hischier-Hauser, 3999 Oberwald

Telefon 028 / 973 16 51 Fax 028 / 927 27 51



Hotel Galenstock

Ihre Raststätte
an der Furkapass-Strasse
Telefon 041 / 887 17 60



Familie Nanzer 3999 Oberwald
Telefon 028 / 973 11 44 Fax 028 / 973 25 57

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



Pension Furka

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche / WC, TV

1370 m ü.M.
sport-hotel Telefon
028
973 21 41
SCHWEIZ / SUISSE / SWITZERLAND

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

Gletscher-Restaurant Belvédère

2300 m ü.M. direkt am Rhonegletscher
Ihr Ausgangspunkt für die Besichtigung
der 100 m langen Eishöhle
Telefon 028 / 973 11 96

VFB-Mitglieder-Beitrag 1999

Anlässlich der Generalversammlung 1998 in Luzern wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag 1999 nicht zu verändern. Dieser beträgt weiterhin:

Einzelmitglied SFr. 50.– / DM 60.– / HFL 66.–
Familienmitglied SFr. 75.– / DM 90.– / HFL 99.–

Im Mitteilungsheft 2/98 des VFB und der DFB AG haben wir unser Vorhaben mit den ehemaligen RhB-Speisewagen WR 3813 und WR 3814 vorgestellt. Die 5 Initianten bildeten vom mitgebrachten Umfeld, den beruflichen Fähigkeiten und den Neigungen her grundsätzlich ein ideales Team. Dies durfte erfreulicherweise bei der Aufteilung der verschiedenen anfallenden Aufgaben festgestellt werden. Die Voraussetzungen für ein Gelingen des Projekts «Furka-Classic» waren somit gegeben. Nach der Übernahme der beiden Wagen, Ende Februar 98, von der DFB AG war man mit viel Begeisterung und Elan, aber auch einer gehörigen Portion Euphorie ans Werk gegangen.

Die beiden Wagen wurden in der Klus abgeholt und in Aarau in einer Werkhalle unter Dach abgestellt. Es entstand eine Projektinformation über die beiden Wagen mit den Kapiteln: «Die Geschichte der beiden Wagen» / «Die Restaurierung» / «Der vorgesehene Wiedereinsatz» / «Technisches Wagenkonzept» und «Finanzanalysen». «Furka-Classic» sollte eine eigene AG werden, um damit die Finanzierung für den Wiederaufbau und den späteren Betrieb zu gewährleisten. Die Sitzungen erfolgten periodisch und die Beschlüsse wurden mehrheitlich, wichtige sogar einstimmig gutgeheissen. Das Ziel war, wie in der Projektinformation beschrieben, die beiden Wagen nach erfolgter Restaurierung wieder in einen vollen, ganzjährigen Einsatz zu bringen. Man musste also das Gespräch mit Schmalspurbahnen suchen, die daran interessiert sein konnten. Nach einem Rundschreiben an mögliche interessierte Bahnen schien dies vorerst nur bei der RhB der Fall zu sein.

Noch vor dem abgemachten Treffen in Chur war man sich in der IG aber nicht mehr einig. Sowohl die Projektinformation als auch die

Gesellschaftsform wurden in Frage gestellt, und man wollte abwarten, was uns die RhB für Vorschläge machen würde. Diese stimmten mit ihren kurzfristigen Bedürfnissen, aber nicht mit unserer Projektinformation überein. Die RhB sah sich an dieser Sitzung somit einer ziemlich ratlosen IG gegenüber.

Ohne neue Abstimmung untereinander ging man nach Brig zur nächsten Besprechung mit der FO und der BVZ. Hier stand man unserem Vorhaben positiver gegenüber, signalisierte uns aber, dass man vor einem endgültigen Entscheid die Wagen gerne fertiggestellt sehen würde.

Jetzt wurde immer deutlicher, dass die IG «Furka-Classic» zu unhomogen und zu schwach sein würde, das Projekt noch nach ihren Vorstellungen weiterzuverfolgen.

Ein letzter Rettungsversuch bestand darin, den drei Bahngesellschaften das Heft (die Leitung) in die Hand zu drücken, um damit für sie möglicherweise ein neues Marktsegment zu eröffnen.

Vorgeschlagen wurde eine neue Gesellschaft, in der sämtliches nostalgisches Wagen- und Lokomotivmaterial zusammengefasst sein würde. Damit sollten Erlebnisreisen in verschiedenen Variationen angeboten werden, und dazu würde man dann unbedingt auch die beiden Speisewagen benötigen. Diese Vorstellung wurde vorerst gut aufgenommen, später aber wieder auf die Seite geschoben.

Die Quintessenz aus dieser Geschichte:

Die einen haben viele Visionen, finden keine Einigung, aber auch keinen Mut und die Kraft, etwas durchzusetzen, und den anderen fehlt es an Visionen, oder sie scheuen solche, die das bisher Übliche überschreiten.

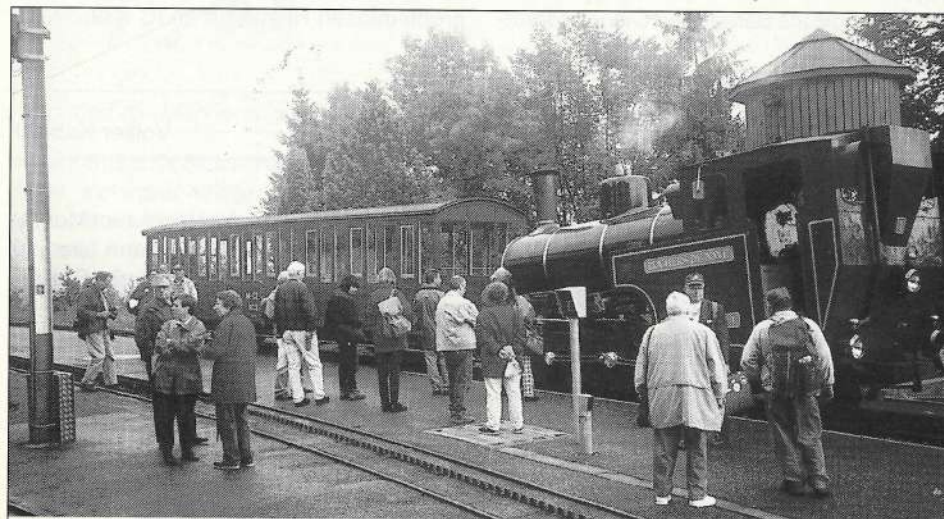
Kontaktadresse: Hans Surber,
Rebenstrasse 1, CH-4653 Obergösgen
Tel. 062 / 295 36 70, Fax 062 / 295 38 22

Aus Platzgründen konnte dieser Bericht im Heft 4/98 nicht erscheinen, soll Ihnen aber nicht vorenthalten werden und, vielleicht, Ihre Lust auf einen Ausflug 1999 bei besserem Wetter wecken.

Am Samstag, 22.8.1998, trafen sich 38 Reisetilnehmer, trotz früher Stunde und eher «durchzogenen» Wetteraussichten, in erwartungsfroher Laune unter der grossen Uhr im HB Zürich. Leider wurde diese schon bald auf die Probe gestellt für diejenigen, die sich auf Kaffee und Gipfel gefreut hatten. Vorne «angehängt», hatte unser Wagen keinen Zugang zum Speisewagen, noch konnte die Minibar bis zu uns vordringen. Zum Glück war in Lausanne genügend Zeit beim Umsteigen. Die Hoffnung auf Wetterbesserung in der Westschweiz erfüllte sich leider nicht, aber immerhin stand unser Dampfzug in Caux trotz Regen für die Abfahrt um Punkt 10.45 h bereit. Doch das im Programm angekündigte wechselhafte Wetter wollte sich auf über 2000 m ü.M.

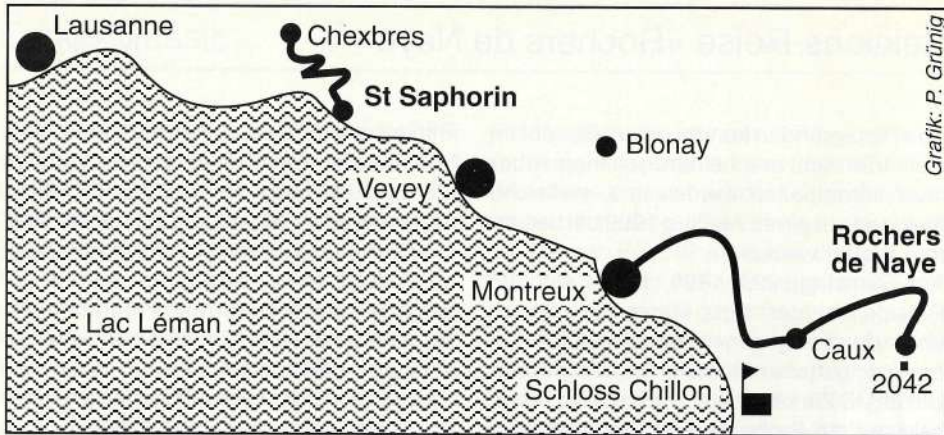
immernoch nicht einstellen. Mit einem Wort: Bei unserer Einfahrt in die Bergstation (2042 m ü.M.) war die Sicht 20 - 30 Meter, dazu nieselte und windete es bei herbstlicher Temperatur. Nach einer kurzen Lagebeurteilung mit unserem Reiseführer für den Alpengarten wurde das Programm kurzerhand umgestellt. Um für einen «Wetterumsturz» gewappnet zu sein, liess man gleich das Mittagessen aufstischen und zwar in 2 Schichten. So konnte auch der Wirt des Restaurants «Plein Roc» seine Flexibilität beweisen. Da auch nach einer Stunde die «Suppe» vor den Panoramafenstern so dick war wie zuvor, verliessen wir diesen Ort, nachdem wir immerhin mit der prachtvollen Dia-Schau entschädigt wurden, 1 Stunde früher als vorgesehen.

Jetzt zeigte das Wetter endlich Einsehen und besserte sich zusehends, so dass die Flexibilität des Reiseleiters nochmals zum Zug kam. Dank Natel konnte er nochmals eine neue Variante organisieren. Da der



Der Dampfzug steht in Caux zur Abfahrt um 10.45 h bereit.

Foto: Fritz Schmutz



Grafik: P. Grünig

Regen aufgehört hatte und sich sogar die Sonne zeitweise blicken liess, wurde eine ausgedehnte Wanderung durch die Weinberge des Lavaux von Chexbres nach St. Saphorin möglich und war dank der kompetenten Führung durch den Syndic persönlich, Herrn Chevalley, ein voller Erfolg. Ziel der lehrreichen Exkursion in die Geheimnisse des Weinbaus (Hr. Chevalley ist selber Winzer) war das «Caveau Communal», wo wir dann die lokalen Gewächse auch degustieren konnten mit dem sympathischen Syndic als Barkeeper. Dieser gemüt-

liche Ausklang des Tages hat wohl die meisten Teilnehmer vergessen lassen, dass der eigentliche Höhepunkt der Reise, die Besichtigung des einmaligen Alpengartens «La Rambertia» mit fast 1000 Pflanzenarten aus der ganzen Welt, dem Wetter zum Opfer fiel. Sicher wird dies eines Tages in privatem Rahmen nachgeholt werden.

Etwas müde nach der 14-stündigen Reise, aber rundum zufrieden, verabschiedete man sich um 20.30 h im HB Zürich nach einer problemlosen Heimfahrt im IC 739.

«Bauwoche BW38 im Schneegestöber»

Volker Kabisch

Jetzt, wo der Winter an der Furka Einzug gehalten hat und grosse Schneemassen die Passstrasse und unsere Strecke unter sich begraben haben, denken wohl auch die Teilnehmer der 38. BW an ihren Baueinsatz zurück.

Denn Schnee, und davon nicht wenig, hat auch unsere Bauwoche zu einer Herausforderung für jeden werden lassen.

Schon die Anreise nach Gletsch am Sonntag war durch die Sperrung einiger Alpenpässe, davon auch der Furka, nicht ein-

fach. Nachdem es in der Nacht zum Montag weiter geschneit hatte, war dann alles zu, Furka, Grimsel, Nufenen und die Strasse von Oberwald nach Gletsch.

So von der Aussenwelt abgeschnitten, begannen wir trotzdem gemäss dem Bauprogramm, den Aufbau des Depotgleises 22. Doch zuerst war erst einmal Schneeräumen angesagt, und das bei weiter anhaltendem Schneefall. Wo sind denn eigentlich die Markierungen für die Gleisachse (bei 20-30 cm Schneehöhe)? So oder ähn-

lich wird wohl mancher gedacht haben. Doch die Arbeiten verliefen zügig, jeder wusste, nur gemeinsam können wir der Witterung trotzen. Und unsere Küche hat jede Pause, bei der wir unsere Kleidung trocknen konnten, zu einer Erholung für Leib und Seele werden lassen.

Auch die folgenden Tage hat Frau Holle ihre weisse Pracht über uns ausgeschüttet. Doch der Aufbau des Depotgleises kam

Fazit: Wenn alle ein Ziel haben und jeder nach seinen Möglichkeiten und Fähigkeiten mitzupackt, schafft man auch die schwierigsten Umstände. Und das gilt nicht nur für unsere Bauwoche. Als Gruppenleiter möchte ich mich bei allen Teilnehmern der BW 38 für ihren Einsatz und ihre Kollegialität bedanken und würde mich freuen, wenn alle im Jahre 1999 beim Endspurt «...Gletsch 2000...» wieder dabei sind.



Wo sind die Markierungen... 15.09.98!

Foto: Volker Kabisch

voran, Stück für Stück. Ab Donnerstag beserte sich das Wetter, auch die Sonne schaute ab und zu mal heraus. Nun verliefen die Arbeiten immer zügiger, und am Freitagmittag war das Bauziel geschafft, das Gleis war aufgebaut und lag nun zum Verschweissen und Einschottern bereit. Auch waren Vorarbeiten für die folgende Bauwoche geleistet worden. Also Feierabend für alle, über den nun wieder befahrbaren Furkapass hinüber nach Realp und mit dem Dampfzug rauf zur Furka, zurück in die Zivilisation, nach der Woche der Entbehrungen.



...nur drei Tage später am 18.09.98

Foto: Volker Kabisch

Bauwoche BW39 Gletsch bei Sonnenschein Wolfgang Petters

Wie in jedem Jahr, nahte die Kalenderwoche 38 als der obligatorische Termin unserer Sektion für die Fronarbeit an der Furka. Aber halt, denn diesmal wurde der Termin ja um eine Woche nach hinten verschoben! Zur Zeit lag die Schneefallgrenze in den Alpen bei ca. 1500 m, und im Verkehrsfunk hört man kurzfristig: «Pässe gesperrt!, Schneeketten empfohlen!». Nun denn, wir haben ja in den letzten mehr als zehn Jahren schon vieles erlebt!

Doch siehe da, am Ende der KW 38 bessert sich die Wetterlage, und diejenigen, die nicht zunftgerecht mit dem Zug anreisen, verzichten auf die Winterreifen, die Schneeketten sind ja im Auto-Kofferraum.

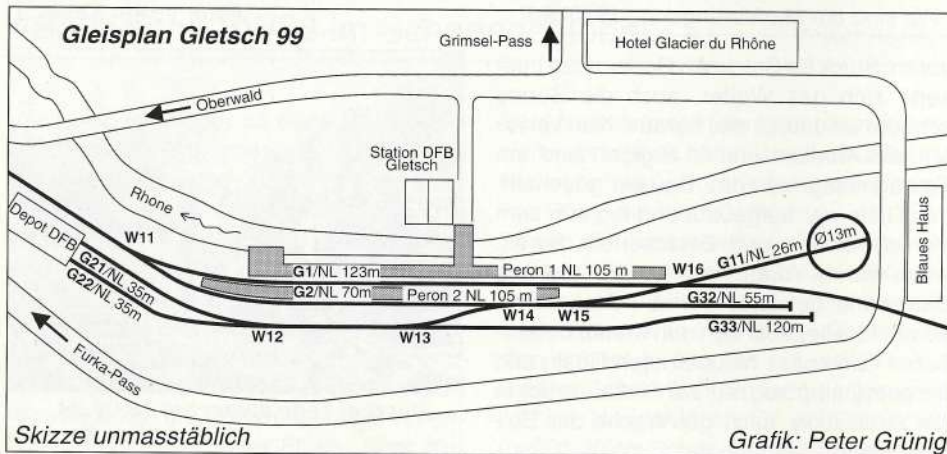
Nach einer flotten Anreise über den Brünig, mit tollen Oldtimern im Gegenstau, erreiche ich gegen 18 Uhr den Lokschuppen Gletsch - geschlossen!? Was ist mit der Info?

Also rüber ins «Glacier du Rhône», dort ist schon ein Grossteil der Gruppe versammelt und begrüsst sich mit grossem Hallo. Im Nu ist nach teilweise «mehnjähriger Trennung» die alte Stimmung wieder da:

...weisst Du noch, ...und damals, und viele Grüsse von ...

Am Montag früh, nach der obligatorischen Stärkung, zubereitet von unserer langjährigen Logistikhelferin Evi aus Darmstadt gehts nun los. Auftrag vom Ressort Bau, Walter Willi: Bereitstellen von Material und Unterstützung der Gruppe Vanoli zur Gleiserneuerung im Bahnhof Gletsch, sowie Schliessen der Verbindung Bergstrecke-Lokschuppen. Ran ans Werk, alte Gleise und Weichen ausbauen, neue Schwellen, Schienen verlegen, Kleinteile, Schrauben organisieren und vor allem erst mal wieder suchen, wo ist welches Material und Werkzeug, wo ist Weiche 13, und Einmessen, wo sie hinkommt, etc. Also «same procedure than every year», aber wir kennen ja unsere Strecke und unser Ziel!

Nach zwei tollen Tagen der Arbeit und Top-Wetter (Gleis 1 ist so gut wie neu), vor allem aber auch bei guter Verpflegung, geht es am Mittwoch etwas schleppend, trotz Unterstützung von weiteren Vanoli- und drei AMM-Kräften. Ausserdem fallen ca. zehn Regentropfen auf Gletsch.



Wahrscheinlich haben wir uns zu euphorisch auf die Arbeit gestürzt und alles Material schon verbaut sowie manche Werkzeuge an den Rand ihrer Leistungsfähigkeit gebracht. Doch die zweite Wochenhälfte klappt wieder, da wir ja nun schon fast blind wissen, wo was zu finden ist und auch das Weichenpuzzle gelöst ist!

Am Freitagnachmittag ist die Erstbefahrung mit Rolli von Gleis 1 bis zum Lokschuppen möglich. Nur die Dampfschneesleuder (RhB Xrotd 9214) ist noch im Lokschuppen gefangen, hier fehlen noch ca. 20m¹ Gleis. Nachdem gegen 16 Uhr feierlich das letzte Originalgleis dem Schotter entrissen wurde, blicken 10 Fronarbeiter zufrieden und erschöpft auf die Bauwoche 1998 zurück. Die Abende im Aufenthaltsraum der Remise waren natürlich immer toll, sowie die Fackelwanderung «entlang der Strecke»,

welche der wilden Horde, die so manchen Autofahrer stutzig gemacht hat, noch lange in Erinnerung bleiben wird, zumal unsere Hotelschläfer noch per Fackel zu Bett gebracht wurden. Ausserdem mussten wir uns für den Rückweg noch im Bahnhof vom Kiosk-Betreuungspaar und von Evi mit Kaffee stärken lassen.

Am Samstag blieb nach dem Frühstück nur noch ein einsamer Schaffer zurück. Wir bedankten uns bei Evi, sie hatte teilweise bis zu 15 hungrige Mäuler zu stopfen, und trennten uns in alle Richtungen nach einer wieder schönen und Gott sei Dank unfallfreien Woche.

Wieder Zuhause wurde beim folgenden Stammtisch (siehe unten) beschlossen, die Verpflegungskosten in Höhe von DM 600.- nicht vom Verein zu fordern, sondern aus unserer Kasse zu spenden.

«AlpTransit»

Martin Fränsing

Der neue Gotthard-Basistunnel

Im Oktober 1998 hatten wir anlässlich eines Einsatzes in Realp am Wochenende die Möglichkeit, in Sedrun die Baustelle für den «Zwischenangriff» des neuen Gotthard-Eisenbahntunnels zu besichtigen.

Der Gotthard-Basistunnel ist das Kernstück des Alp Transit-Projektes. Es hat zum Ziel, den Güterverkehr auf der Schiene zu übernehmen, die Schweiz an das europäische Hochleistungsnetz der Bahnen anzuschliessen, und soll auch die Reisezeiten innerhalb der Schweiz wesentlich verkürzen. Der etwa 57 km lange Tunnel wird bei Erstfeld beginnen und endet vor Biasca. Um das zu unterfahrende Gebirge besser kennenzulernen, werden u.a. in Sedrun seit 1989 umfangreiche Sondierbohrungen vorgenommen. Um die Bauzeit zu verkürzen und den Bau organisatorisch zu vereinfachen,

wird von Sedrun aus ein Zwischenangriff vorgenommen. Anfang 96 konnte hier mit den ersten Arbeiten begonnen werden. Von der Talsohle aus führt ein etwa 990 m langer Zugangsstollen in den Berg hinein bis zum Schachtkopf. Von hier aus wird seit 1998 ein 800 m tiefer Schacht bis auf Tunnelniveau abgeteuft. Gegen Süden schliesst sich ein 250 m langer Entlüftungsstollen an. Geplant ist, ab dem Jahre 2000 vom Schachtfuss aus die zwei Tunnelröhren nach Norden und Süden auszubrechen.

Im Talgrund von Sedrun wurde ein riesiger Installationsplatz eingerichtet. Es gibt hier Flächen und Gebäude für die Lagerung und Aufbereitung des Ausbruchmaterials, die Produktion von Beton, die Anlieferung von Baustoffen, sowie Werkstätten für die Wartung des umfangreichen Baumaschinenparks. Aus ökologischen Gründen wird der

Bauplatz von der Eisenbahn, genauer von der Furka-Oberalp-Bahn, erschlossen. Seit Jahren wurde somit erstmals das Streckennetz der FO um 2,2 km Strecke erweitert. Mit der Schmalspurbahn sollen sowohl die riesigen Mengen von Baustoffen (z.B. Zement und Stahl) angeliefert werden, als auch grosse Teile des Ausbruchmaterials (geschätzte Menge 1,7 Mio. Kubikmeter) abtransportiert werden. Das wird die touristisch orientierte Region im Laufe der Jahre von tausenden LKW-Fahrten entlasten. Das Anschlussgleis zweigt bei Tscheppa, östlich von Sedrun, von der FO-Strecke ab. Es bedingt verschiedene Kunstbauten. So erfordert die Überquerung des Val Bugnei in Sichtweite des fotogenen gemauerten Viaduktes der Stammstrecke eine 210 m lange und etwa 50 m hohe Brücke. Ihre Stützen wurden als Fachwerkmasten in Stahl ausgebildet. Der gewählte Stahl-Brückenüberbau besteht aus einem Durchlaufträger mit Fachwerkstruktur. Ein besonderes Problem stellt die Zahnstange des Gleisrostes dar, da sie bei 50% Neigung keine Bewegungsfuge zulässt. Aufgrund der Länge des

Bauwerkes sind temperaturbedingte Bewegungen infolge Verkürzung bzw. Ausdehnung des Stahls von über 10 cm zu erwarten. Die hier ausgeführte Lösung gilt als Weltneuheit.

Anlässlich des Tages der offenen Tür im Oktober 1998 führte die FO auf dem neuen Streckenstück für interessierte Besucher kostenlose Pendelzugfahrten durch. Dies ermöglichte den Fotografen seltene Schnapshots, denn in den nächsten ca. 10 Jahren werden doch eher Güterzüge zu beobachten sein. Das Gelände um die Brücke herum wird demnächst mit Ausbruchmaterial angefüllt, und nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Zufahrt und die Brücke wieder demontiert. Das ganze Basis-tunnelprojekt wird in einem extra gebauten Informationszentrum in Ortsmitte sehr anschaulich präsentiert. Das Gebäude ist auf der Strasse gut zu erreichen und mit der im Tal gelegenen Baustelle durch eine Standseilbahn verbunden. Ein Besuch lohnt sich unbedingt.

Quellen: diverse Informationsschriften der FO und SBB.

Meldung für Info-Stand-Einsätze

Peter Grünig

*Sehr geehrte Mitglieder,
liebe Sektionsvorstände
der Furka-Bergstrecke!*

Schon laufen die Vorbereitungen für die neue Betriebsaison 99 auf vollen Touren. Gleichzeitig seid Ihr aufgerufen, mit Werbemassnahmen die Basis für eine «gute Saison» zu schaffen. Mit wöchentlichen Info-Anlässen in der ganzen Schweiz möchten wir das Publikum zu einer Reise zur Furka motivieren.

Wenn Ihr einen geeigneten Einkaufsmarkt, ein Einkaufs-Super-Center, eine Laden-

strasse, ein Service-Center oder eine wichtige Passage kennt, welche für einen Werbe-Einsatz geeignet wäre, klärt einen möglichen Einsatz ab (Kontaktperson, Adresse, Tel-Nr.) und bitte meldet diese Standorte der Sektionsleitung in ihrer Region oder an Verein Furka-Bergstrecke, Postfach 20, 3428 Wiler.

Wir benötigen dringend ein sehr gutes Rechnungsergebnis im Jahre 99, damit eine gute Basis für die Aktivitäten im Jahr «Gletsch 2000» erzielt werden kann.

Verein Furka-Bergstrecke, Postfach 20,
CH-3428 Wiler Tel. 032 665 11 24

«Churer Werkstatt-Echo»

Jürg Zahnd

Die Einzahlungen auf das Spendenkonto der Werkstätte Chur für die FO 4 und den CF 271 (ex C 202) erreichten Ende Dezember 98 eine Höhe von Fr. 37'346.85. Der nachfolgende Beitrag soll vor allem ein Bild über die getätigten und die per Ende Dezember 98 voraussehbaren Kosten vermitteln. Bereits sind Fr. 5'010.85 aus dem Konto aufgewendet worden. Zusätzlich bezahlten Sektionen Rechnungen in der Grössenordnung von Fr. 4'326.- und spendeten Fr. 6'000.-!

Dank an die Spender

Einmal mehr wurde das Konto der Werkstätte Chur durch namhafte Beträge geöffnet. Allen Spendern sei für die uneigennützigte Unterstützung herzlich gedankt. Nicht zu vergessen sind all die Gratisleistungen von Firmen oder die direkte Rechnungsübernahme durch Private. Ohne dieses breite Verständnis und die Liebe zur Sache wäre der Start der Werkstätte tatsächlich fraglich geworden.

Kontostand 31. Dezember 1998:		
Schweiz	Fr.	32'336.-
Deutschland	DM	650.-

Spenden sind weiterhin sehr willkommen und können auf folgende Konten einbezahlt werden, wobei der Einzahlungsschein aus der Ausgabe 3/98, trotz anders lautender Konto Nummer, seine Gültigkeit behält.

Raiffeisenbank Urner Oberland
6472 Erstfeld
Postkonto 60-3263-3
Zu Gunsten Konto Nr. 19255.10
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Werkstätte Chur

Für Deutschland:
Postbank Karlsruhe
Konto 335 476 758
Bankleitzahl 660 10 075

Für alle Mitteilungen an die Werkstätte lautet die Adresse wie folgt:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Werkstätte Chur
Pulvermühlestrasse 20
CH-7000 Chur

Werkstattkonto

Die nachstehende Auflistung bezahlter und voraussehbarer Kosten soll den Leserinnen und Lesern, aber auch allen Spendern und Sponsoren Transparenz in die Arbeit der Werkstätte Chur bringen. Stand dieser Auflistung ist der 31. Dezember 1998. Diese Aufstellung der zu erwartenden Kosten ist bei weitem nicht vollständig. Es fehlen einige Arbeiten. Unter anderen die Revision der Kesselanlage der FO 4. Mit dieser summarischen Aufzählung möchte die Werkstätte Chur Leserinnen und Lesern mit den komplexen mechanischen und finanziellen Zusammenhängen vertraut machen. Die Werkstätte Chur ist dringend auf weitere Unterstützung angewiesen und dankt es ihnen, wenn sie deren Bestrebungen weiterhin unterstützen. Sei es mit einem Beitrag oder als Sponsor durch die Übernahme einer bestimmten Reparatur, alle und alles ist willkommen. Sie werden es bemerkt haben, der ursprüngliche Wagen C 202 wird in CF 271 umbenannt und auch in dieser Version neu aufgebaut. Das heisst, er wird wieder ein Gepäckabteil besitzen, wie es von der FO im Jahre 1928 eingebaut wurde.

Bezahlte und zur Bezahlung freigegebene Rechnungen

1. <i>Werbekampagne</i> (FO 4 / CF 271); Hänger in Wagen, Stellplakate, Beihefter im Mitteilungsblatt 3/98 und separate EZ-Prospekte bezahlt durch Sektion GR Restbetrag (Mitheften im Vereinsorgan)	Fr. 2'520.40 Fr. 2'120.40	Fr. 400.-
2. <i>Wagenhebegeschirr</i> (Werkstatt); inkl. Kettengehänge, Hebegurten, Massbleche, Schrauben und Lastböcke bezahlt durch Sektion Ostschweiz	Fr. 2'205.60 Fr. 2'205.60	Fr. --
3. <i>Wasserstandsanzeiger</i> (FO 4 / Reserve); Wasserstandsanzeiger inklusive Reservegläser (20 % Lieferantenrabatt)		Fr. 969.-
4. <i>Bronzerundstangen</i> (FO 4 / Reserve); zur Herstellung von Injektoren und Lager (ca. 30 % Lieferantenrabatt)		Fr. 2'468.95
5. <i>Edel- und Einsatzstahl</i> (FO 4 / Reserve); zur Herstellung von Lagerbolzen (ca. 50 % Lieferantenrabatt)		Fr. 524.85
6. <i>Kugellager</i> (Werkstatt); Revision der 4 Hebeböcke (ca. 20 % Lieferantenrabatt)		Fr. 908.90
7. <i>Ersatzteile</i> (Werkstatt); Revision der geschenkten Bohrer-Schleifmaschine		Fr. 534.-
8. <i>Werkzeuge</i> (Werkstatt); Spezialwerkzeug inklusive Schnittplättchen		Fr. 280.95
9. <i>Werkstattpresse</i> (Werkstatt); Ein- und Auspressen von Lagern (ca. 37 % Lieferantenrabatt)		Fr. 5'271.25
10. <i>Konstruktions-Pläne</i> (HG 4/4); Kauf ehemals bei der SLM, da Archiv evtl. geschlossen wird		Fr. 2'800.-
Total		Fr. 14'157.90

Voraussehbare Rechnungen + approximative Kosten

1. <i>Gussflansche</i> (Werkstatt); zu Drehbank für spezielle Halterung	ca.	Fr. 600.-
2. <i>Ergänzungen</i> (Werkstatt); zu Fräsmaschine	ca.	Fr. 1'000.-
3. <i>Messgerät</i> (Werkstatt); Temperaturmesser für Achslager-Kontrolle	ca.	Fr. 600.-

4. <i>Reibahlen</i> (Werkstatt); zur Herstellung konischer Öffnungen an Injektoren		Fr. 1'000.- bis 2'000.-
5. <i>Batterie</i> (Werkstatt); neue Batterie zu geschenktem Gabelstapler (ca. 34 % Lieferantenrabatt)		Fr. 2'900.-
6. <i>Doppelschleifer</i> (Werkstatt); Schleifmaschine mit 2 Polierstangen (Offerten ausstehend)		ca. Fr. 5'000.-
7. <i>Traglager</i> (FO 4 / Reserve); für Zahnradwagen der Lokomotiven 1, 2, und 4 (Offerte ausstehend)		Betrag unsicher, sicher 5-stellig
8. <i>Speiseventile</i> (FO 4 / Reserve); komplette Überarbeitung durch Spezialfirma (Offerte ausstehend)		Betrag unsicher
9. <i>Zylinderblock</i> (FO 4); Ausdrehen der Zylinderöffnungen und komplette Überarbeitung (Offertstellung erst nach Ausbau möglich)		Betrag unsicher, sicher 5-stellig
10. <i>Radsatzaufarbeitung</i> (FO 4); Rissprüfung mit Protokoll, Hub und Winkel überprüfen, Gleitlagerstellen aufarbeiten, neubandagieren etc. an 3 Kuppelachsen (Offertstellung erst nach Ausbau möglich)		Betrag unsicher, sicher 5-stellig
11. <i>Rahmen aufbereiten</i> (CF 271); sandstrahlen, rissprüfen, grundieren und spritzen (Offertstellung in Kürze möglich)		Betrag unsicher
12. <i>Rahmen ausmessen</i> (FO 4); ausmessen und rissprüfen des Rahmens und der Triebachsenlager (Offertstellung erst nach Ausbau möglich)		Betrag unsicher
Total		6-stelliger Betrag

Die Churer Werkstatt der DFB AG

Kurt Brügger

Die Transporte von Maschinen, Mobiliar und Werkzeugen sind abgeschlossen. Mit total 4 schweren Lastwagen lieferten wir mehr als 20 Tonnen Material nach Chur.

Geliefert wurde folgendes Material:

1 kleine und 1 grosse Drehbank, 1 Tisch- und 1 Säulenbohrmaschine, 1 Elektro-Schweissmaschine, 1 Hubstapler, 1 Rolli,

5 m Palettengestelle, 10 m Blechgestelle, 4 abschliessbare Metallkasten, 1 Sandstrahl-anlage, 1 grosse Richtplatte, 5 m Werkbänke mit Schubladenstock, diverse Messwerkzeuge, Fräse, ca. 70 Plastikbehälter, Handwerkzeuge, Pult usw. bis zum Putzlappenbehälter alles.

Zusätzlich lieferten wir eine Lastwagen-Ladung mit Mobiliar nach Amsteg für das AAM-

Team und einen Lastwagen voll ebenfalls mit Mobiliar für das Einrichten eines Wagens für die Stromsicherungs- und Telecomeinrichtungen. Der Wert des gelieferten Materials beträgt ca. CHF 38'000.–

Die Transporte wurden von Mitgliedern der Sektion organisiert und ausgeführt. Die Kosten wurden zur Hälfte von der Firma Eberle in Gossau ZH gesponsert, den Rest übernahm die Sektion Zürich.

Eindrücke von der Werkstatt Chur

Emil Halter

Im Zusammenhang mit dem Vermitteln von Mobiliar, Maschinen und Werkzeugen führte ich Gespräche mit den verantwortlichen Mitarbeitern. Dabei erfuhr ich die Wünsche und Vorstellungen über die Werkstätte, die Aufgaben und Arbeitsweise. In diesem Bericht will ich meine persönlichen Eindrücke über die neue Werkstatt in Chur schildern. Vom Beruf her kenne ich mich in der Mechanik aus, daher werde ich mich hauptsächlich auf diesen Bereich beschränken.

Einrichtungen

Die Werkstatt ist nun annähernd vollständig eingerichtet und erlaubt, sehr viele mechanische Arbeiten in Eigenregie auszuführen. Paletten-Gestelle, abschliessbare Metallkasten und offene Gestelle sind für das geordnete Einlagern von all dem Werkzeug und Material vorhanden. Laufkran und Gabelstapler und die grossen motorgetriebenen Hebeböcke erlauben das Verschieben von schweren Lasten und das Abheben der Lok resp. des Wagenkastens. Stabile Werkbänke mit Schraubstock, Schubladenstock, mit sinnvoll einsortiertem Handwerkzeug sind ebenfalls vorhanden.

Maschinen und Werkzeug

Um sich eine Vorstellung zu machen, welche Arbeiten in Eigenregie erledigt werden können, liste ich diese kurz auf:

- drei verschieden grosse Drehbänke, (Spitzenhöhe bis max. 550 mm)
- Grosse Fräsmaschine

- mittelgrosses Bohrwerk
- Tisch- und Säulenbohrmaschine
- Elektrische und autogene Schweissanlage mit grosser Richtplatte (1,5 x 2 m)
- Reinigungs- und Entfettungsanlage
- Sandstrahlanlage
- Werkzeugschleifmaschine
- kleiner Schleifbock
- diverse Kleinwerkzeuge

Für all diese Maschinen ist das benötigte Zubehör grösstenteils vorhanden (Zusatzwünsche siehe Berichte von Jürg Zahnd).

Kosten für die Werkstatteinrichtung

Berechnet man den Wert der gesamten Werkstatteinrichtung, beläuft sich dieser über mehrere 10'000.– Franken. Dank dem Einsatz von verschiedenen Vereinsmitgliedern, konnte der allergrösste Teil von Firmen gratis übernommen werden. Es musste nur sehr wenig zugekauft werden. Vielen Dank allen Spendern und Lieferanten.

Fronarbeiten

Regelmässig wird an Einsatztagen gearbeitet. Die Dampflok-Revision und der Wagenneuaufbau sind technisch anspruchsvoll und sehr aufwendig. Mit Sicherheit werden mehrere tausend Arbeitsstunden in der Freizeit in diese Projekte freiwillig investiert. Im Frühjahr 2000, in gut einem Jahr, sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Die Fronarbeiter übernehmen zusätzlich zu dieser grossen Arbeit die Reisespesen und die Kosten für die Verpflegung. Ein Sponsor übernimmt für

mehrtägige Einsätze die Kosten der Halbpension. Vielen Dank dafür dem Landgasthaus NUSSBAUM in Zizers.

LANDGASTHAUS NUSSBAUM

7205 Zizers Tel. 081 / 322 13 84

- RESTAURANT
- GARTEN
- ZIMMER

Magdalena Philipp

Dienstag Ruhetag



Projektunterstützung

Trotz der sehr gut eingerichteten Werkstatt müssen spezielle Arbeiten auswärts vergeben werden. Verschiedenes Material und spezielle Werkzeuge müssen gekauft werden (z.B. für Kesselrevision). Unsere Fronarbeiter (ich sah auch eine Frau, bravo) verdienen unsere grosszügige Unterstützung. Wie wäre es, wenn Einzelne, Firmen oder Sektionen einen Teil der Lok oder des Wagens symbolisch kaufen würden? Noch lange könnte man den Enkeln und Verwandten davon erzählen. Eine gute Sache, meinen Sie nicht auch!, dann nehmen Sie

Nachtrag in letzter Minute...

Der Chef Wagenbau / Wagen-Unterhalt, Armin Brüngger, hat einen Werbeprospekt über die Renovierung von weiteren Wagen erstellt. Mit farbigen Bildern, dazu passendem Text und einer Kostenzusammenstellung wird für weitere Sponsoren geworben.

Es ist vorgesehen, weitere ähnliche Prospekte für einen Teil der Dampflok-Revision der HG 3/4 Nr. 4 zu erstellen. Diese könnten sich auch nur auf folgende Teilbereiche beziehen:

bitte mit uns Kontakt auf oder machen Sie uns ein Angebot.

Finanzierung und Kontrolle

Eine strikte Ausgabenkontrolle ist eingeführt. Für die Spendengelder ist ein spezielles Konto eröffnet, über welches die ganze Abrechnung erfolgt. Das Geld wird gut verwaltet und sparsam ausgegeben. Ihre Spenden werden für eine gute Sache eingesetzt. Sie ermöglichen den Fronarbeitern, ihr grosses Projekt, die Revision von Lok und Wagen zielstrebig auszuführen. Möchten Sie Prospekte oder wünschen Sie weitere Auskünfte? Wenden Sie sich an untenstehende Adresse oder direkt an mich.

Emil Halter, Tel. P: 01 362 16 64

Adresse für Mitteilungen

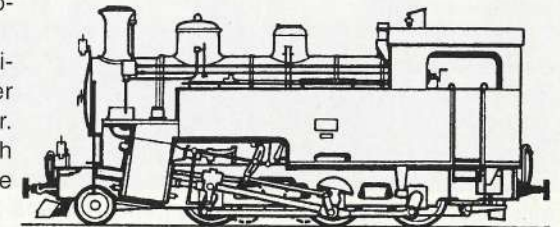
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Pulvermühlestrasse 20, CH-7000 Chur

Einzahlungen bitte auf folgendes Konto:

Raiffeisenbank Urner Oberland
Postkonto 60-3263-3
zugunsten Konto-Nr. 19255.10
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Werkstätte Chur

- Zylinder-Block
- Kessel-Revision

Emil Halter (Telefon 01 362 16 64) ist gerne bereit, diese Unterlagen an Interessierte zu vermitteln.



Der Umzug

Am 19. November 98 war Zügeltag angesagt. Ein nicht normaler, sondern ein ganz spezieller. Die Rede ist vom Verschieben des neuen Wagenkastens C 204 von der Werkstätte in Pieterlen nach Aarau. Der 8,9 m lange, 2,7 m breite und 3,3 m hohe Holzkasten verlangte nach einem besonderen Transportgerät. Zu viele Stunden der Fronarbeit und mehrere 10'000.– Franken an Aufwand für externe Zulieferungen waren gefährdet; nun sollte zum Schluss nicht das Ganze leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden.

Herr Gasser hat den Transport mit dem ihm bekannten Bauunternehmen Reifler & Guggisberg Bau AG Pieterlen arrangiert, wo sie auch Gastrecht geniessen durften, zum Vollenden der Wagenkonstruktion.

Der Transport mit einem 4-achsigen Brummer, mit eigenem Ladekran (8 t auf 1,5 m Ausladung), Schwenkbereich bis 7,5 m sollte keine grossen Probleme bieten. Das Gewicht des Wagen-Holzkasten schätzten wir auf ca. 2,8 t.

Die Leute vom Service-Klub Kiwanis hatten Tage zuvor den Wagen perfekt gereinigt, alles Nötige im Innern verstaut und transportbereit gemacht.

Die Ankunftszeit in Aarau vereinbarte man auf 16.30 Uhr. Am selben Tag meldeten die Meteorologen Schneefall bis in die Niederungen. Tiefe, dunkle Wolken hingen dem Jura entlang. Der Transport konnte wegen Überbreite (3,45 m) und den verschiedenen Baustellen auf dem Autobahn-Netz nur teilweise über die Autobahn geführt werden. Die Überbreite entstand durch das gleichzeitige Mitführen der aus mächtigen IP-Trägern zusammengestellte Bauplattform.

In Aarau stand uns der Hallenkran der Werkstatt zum Abladen zur Verfügung. Vor Ort stellte sich das Problem, dass die beiden Hallentore nur je um 90° geöffnet werden konnten.

Der Lastwagen traf pünktlich bei der Werkstatt ein, und die Anwesenden loteten den LKW auf eine ideale Position vom dem Hallentor. Nach dem Ausfahren der LKW-Stützen war die Durchfahrt für die Areal-



**Reifler & Guggisberg
Bau AG
Freidorfweg 3
CH-2542 Pieterlen
032 377 12 58**



Der starke, mächtige Lastwagen der Firma Reifler & Guggisberg Bau AG aus Pieterlen mit der kostbaren Fracht vor dem Aargauer Werkstattgelände. Foto Peter Grünig

benützer erschwert oder sogar zeitweise verunmöglicht. Das trübe Wetter und das abendliche Eindunkeln erschwerten die Aufgabe zusätzlich wie auch die Unfallgefahr. Der Umsetzvorgang sah vor, den LKW parallel zum Gebäude zu stellen, so dass der Wagenkasten direkt zum Hallentor «hereingereicht» werden konnte. Das Tragjoch mit den Gurten konnte so positioniert werden, dass der Wagenkasten in der 1. Phase bis zur Hälfte in die Toröffnung reichte. Nach dieser Aktion setzte man auf der Aussen-seite zwei Palettenroller als Hilfsfahrwerke ein. Innerhalb der Halle wurde mit den Traggurten und dem Hallenkran vorsichtig angehoben und langsam Richtung Hallenmitte gezogen. Nach diesem 2. Manöver stand der Wagenkasten vollständig in der Halle. Inzwischen waren mehrere Mitarbeiter der Aargauer Gruppe eingetroffen, übernahmen das Zepter und plazierten den Wagenkasten mühelos mit dem Hallenkran am vorgesehenen Platz. Eine weitere kleine Aktion erforderte das Abladen und Auseinanderschrauben der Bauplattform. Die schweren Träger mussten in einer weiteren «Übung» nach Chur in die DFB-Werkstätte transportiert werden.

Die Zukunft

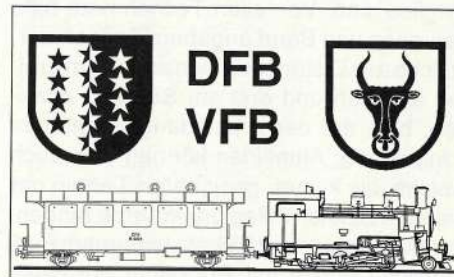
Die Gruppe Kiwanis wird ihren Part in Aarau mit letzten Arbeiten abschliessen. Diese umfasst noch Verkabelungsarbeiten der Lampenstellen und Lautsprecher, Montage derselben sowie einige Verfeinerungen an den Holzarbeiten. Die Platzierung der Gepäckablagen, Fenster-Rahmen und Tischchen sind, sobald diese Teile angefertigt sind, noch anzubringen.

Eine Gruppe aus der Sektion Zürich hat sich bereit erklärt, sich in Aarau am Weiterausbau mit den Blecharbeiten zu befassen. Ein erster Augenschein vor Ort und eine Arbeitsbesprechung hat mit diesen Leuten stattgefunden. Bestehendes Material wird aus Kirchberg angeliefert. Die Materialbe-

schaffung ist eingeleitet. Ab Mitte Februar werden zwei Teams am Freitag und Samstag ganztägig arbeiten. Vorgängig sind viele Vorbereitungsarbeiten zu leisten. Die Sektion Aargau hat ihre Unterstützung in der Logistik zugesichert. Allen Beteiligten vielen Dank!

Das Berner-Team in Kirchberg bereitet verschiedene Komponenten vor, zum Einbau in Aarau. So sind z.Z. die Sonnenstoren in Arbeit (zerlegen, reinigen, reparieren, Führungsseile ersetzen, Holzseitenführungen auffrischen etc.). Zu diesem Thema müsste bald der definitive Entscheid fallen, welche Farbe der Wagen aussen tragen wird. Die Farbgebung hat auch Einfluss auf die Farbgestaltung der Sonnenstoren und die Grundierungsfarbe.

Für das Chassis müssen die meisten Bolzen neu angefertigt werden. Die zeichnerische Erfassung ist eingeleitet. Einige Arbeiten können einem externen Erwerbslosenprojekt zu günstigen Konditionen vergeben werden. Dies umfasst den Batteriekasten, Lampenadapter, Sonnenstoren-Seitenführungen, Transportkisten für Info-Stand. Weitere Arbeiten sind in Vorbereitung, z.B. Bolzen, Federlaschen, sobald das Roh-Material geliefert ist und die Zeichnungen erstellt sind. Viele unspektakuläre Kleinarbeiten stehen an. Alles muss geplant und in entsprechender Qualität gefertigt / ausgeführt werden. Schlampige Arbeiten rächen sich bei den nächsten, folgenden Arbeitsschritten! Schritt für Schritt streben wir dem Ziel entgegen.



Neue Anschrift

Verein Furka-Bergstrecke
 Koordinationsstelle Bau und Kiosk
 Postfach 881
 CH-9201 Gossau

Fritz Pfändler - de Sousa,
 Schwalbenstr. 26b CH-9202 Gossau
 Tel. 0041 / 71 / 385 58 40 (abends)

Gletsch 2000!

Im Jahre 2000 wollen wir den Betrieb zwischen Furka und Gletsch aufnehmen. Damit das Vorhaben auch Wirklichkeit wird, sind wir auf die Mitarbeit jedes Mitgliedes angewiesen. Denn nur mit Ihrer gütigen Mithilfe können wir dieses Ziel erreichen. Wir suchen freiwillige Mitarbeiter für einen Einsatz an der Furka, Seite Gletsch und Realp. Der Bauchef stützt sich darauf, dass alle Bauwochen und Samstage lückenlos belegt sind. **Folgende Bauwochen sind noch frei: Wochen 18 - 23 und Wochen 39 - 42. Diese finden in Realp statt. An Samstagen in den Wochen 18 - 44 ist noch jede Menge frei!** Anmeldeunterlagen befinden sich im Infoheft 4/98 und 1/99, dort finden Sie auch die Adresse der Koordinationsstelle.

Für Samstags-Einsätze dürfen auch Kollegen mitgebracht werden, die (noch) nicht Mitglied sind. Von allen Teilnehmern bitte Jahrgang und Beruf angeben. Teilnehmer, welche aus Distanzgründen schon am Freitag anreisen und erst am Sonntag abreisen, bitte auf der Anmeldung vermerken (Unterkunft). Anmelden können sich auch welche, die keinen geeigneten Termin der eigenen Sektion / Regionalgruppe fanden, oder keinen solchen Einsatz vorsehen. Eine Zuteilung erfolgt mit Rücksicht auf diese

Wünsche durch die Koordinationsstelle. Dasselbe gilt auch für Anmeldungen für den Kiosk Gletsch, Kiosk- und Barwagen Realp, wo auch noch Freiwillige gesucht werden. Auch diese Anmeldungen an die Koordinationsstelle Bau.

Durch die Anmeldungen hoffen wir, Bauwochen und Samstags-Einsätze voll auszulasten. Nur so können wir die Voraussetzungen schaffen, im nächsten Jahr den Betrieb nach Gletsch aufzunehmen. Das steigert die Passagierzahlen und die Einnahmen.

Darum greift gleich zum Schreibzeug und meldet Euch sofort an, damit Ihr zwischen Mai und November ein paar schöne Tage oder Stunden unter Gleichgesinnten an der Furka verbringen könnt.

Für die rasche, vollständige Anmeldung und den Einsatz an der Furka danken wir Euch im voraus.

Mit freundlichen Grüßen
 Koordinationsstelle / Bau und Kiosk

P.S. Präsidenten, rührt die Werbetrommel an der Mitgliederversammlung. Unterstützt diesen Aufruf, damit ein grosser Erfolg resultiert.

Neuigkeiten 99 Gletsch

Neue Informationen betreffend Bau / Logistik Gletsch werden den zuständigen Baugruppen-Leitern oder Interessierten anfangs Mai 99 mit den üblichen Unterlagen zugestellt.

Woche	Datum	VFB-Sektion / Tel.	Verantwortlicher	komplett = X
20R	17.05.–22.05.			
21R	24.05.–29.05. <small>24.5. Pfingst-Montag</small>			
22R	31.05.–05.06.			
23R	07.06.–12.06.			
24	14.06.–19.06.	Rhein-Main 06021 / 266 53	Ralf Kaufmann, Schwabstrasse 5 D-63739 Aschaffenburg	
25	21.06.–26.06.	Nordwestschweiz 0041 / 61 / 461 2758	Schaub Andreas, Hölenbachweg 36 CH-4132 Muttenz	
26	28.06.–03.07.	Ostschweiz 0041 / 71 / 411 7731	Bruno Enzler, Zielweg 5 CH-8580 Amriswil	
27	05.07.–10.07.	Nordrhein-Westfalen 0049 / 231 / 73 4061	Martin Fränsing, Gotthelfstr. 100 D-44229 Dortmund	
28	12.07.–17.07.	Aargau 056 624 17 57	Ernst Brunschweiler, Tannenweg 3 CH-5605 Dottikon	
29	19.07.–24.07.	Berlin-Brandenburg 03303 / 404 769	Axel Schiele, Thälmannstr. 2 D-16556 Borgsdorf	
30	26.07.–31.07.	Ungarn 0036 1 3673 008	Gusztav Gulyas, Apatutca 6. H-1033 Pudapest	
31	02.08.–07.08. <small>So 01.08. Feiertag</small>	Norddeutschland 0040 / 598 072	Oliver Racine, Am Hasenberge 37 D-22335 Hamburg	
32	09.08.–14.08.	Schwaben / Ulm 08282 / 5668	Bernd Hillemeyr, Galgenberg 22 D-86381 Krumbach	
33	16.08.–21.08. <small>So 15. Mariahimmelf.</small>	Stuttgart 07121 / 321 085	Wolfgang Hackel, Sickenhäuserstr. 103 D-72760 Reutlingen	
34	23.08.–28.08.	Holland 0031 / 343 745 722	Robert Janzen, In de West 20 NL 3958 GC Amerongen	
35	30.08.–04.09.	Holland 0031 / 343 745 722	Robert Janzen, In de West 20 NL 3958 GC Amerongen	
36	06.09.–11.09.	Sektion Bern 032 / 665 23 25	Bollinger Peter Blumenweg 18, CH-3315 Bätterkinden	
37	13.09.–18.09.	Nürnberg 0911 / 814 7425	Volker Kabisch, Neptunweg 9 D-90471 Nürnberg	
38	20.09.–25.09. <small>So 19.9. Eidg. Bettag</small>	Rhein-Neckar 06221 / 168 333	Alexander Ehrhard, Eisenlohrstr. 8 D-69115 Heidelberg	
39	27.09.–02.10.			
40R	04.10.–09.10.			
41R	11.10.–16.10.			
42R	18.10.–23.10.			
43R	25.10.–30.10.			
44R	01.11.–06.11. <small>Mo 01.11 Allerheiligen</small>			

R = Einsatzort Realp!
 Beachte: Sehr wichtig ist, dass auch die Samstageinsätze (Tageseinsatz) voll belegt werden!

Anmeldeformular freiwilliger Einsatz Saison 99 P. Grünig

Name Vorname

Strasse PLZ / Ort

Tel. / Fax Beruf / Tätigkeit

Jahrgang Pkw-Führerschein ja nein

Anmeldung für folgende Aufgabenbereiche: (Gewünschtes bitte ankreuzen)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Informations-Kiosk Realp ¹⁾ | <input type="checkbox"/> 4 Informations-Kiosk Gletsch ³⁾ |
| <input type="checkbox"/> 2 Barwagen Realp ¹⁾ | <input type="checkbox"/> 5 Logistik Gletsch Depot ⁴⁾ |
| <input type="checkbox"/> 3 Samstag-Einsatz Realp ²⁾ TnTE | <input type="checkbox"/> 6 Samstag-Einsatz Gletsch ⁴⁾ TnTE |
| TnTE = Teilnehmer Tages-Einsatz | |
| <input type="checkbox"/> 7 Bauwoche Wallis ⁴⁾ (Einzelmeldung) | |

Termin: Woche-Nr. vom . bis . 99

Alternative: Woche-Nr. vom . bis . 99

Unterkunft / Verpflegung: (Gewünschtes bitte ankreuzen)

Privat (ohne Kostenfolge für VFB/DFB ¹⁾ ²⁾	Unterkunft:	Verpflegung:
Stationsgebäude Gletsch ³⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Depot Gletsch (Massenunterkunft), Sektionen VFB ⁴⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bisherige geleistete Baueinsätze / Jahr:

Ort / Datum: Unterschrift:

Für den gleichen Termin ist Frau / Herr aus angemeldet für Einsatz im Kiosk Realp [] / Barwagen Realp [] / Kiosk Gletsch []

Bitte Bedingungen, Hinweise und Gewässerschutzmerkblatt für 1999 beachten!
Anmeldungen laufend an folgende Adresse:

Für die Schweiz / Deutschland / Niederlande:

Position 1 - 7

Herr Pfändler Fritz Tel. 0041 / 71 / 385 58 40 (abends)

Koordinationsstelle Bau und Kiosk
Postfach 881
CH-9202 Gossau

Teilnehmer, welche eine Privatunterkunft buchen (Camper / Hotel etc. zu eigenen Lasten), bezeichnen die Anmeldung mit einem grossen P!

Reisen zur Furka-Dampfbahn 1999

Bruno Rütli

Organisierte und begleitete Reisen

Auch im 6. Jahr nach der Streckeneröffnung bis zur Station Furka organisiere ich Ausflüge zur Dampfbahn ab der Region Ostschweiz. Leider ist der Ausbau bis Gletsch in diesem Jahr noch nicht ganz fertig, die Gründe sind uns ja bestens bekannt. Deshalb brauchen wir auch diese Saison nochmals viele Fahrgäste und möglichst volle Züge, damit auch finanziell unseren Ausbauwünschen geholfen werden kann.

Ich lade Sie herzlich ein, an einem der Ausflüge teilzunehmen und bei mir die Detailunterlagen anzufordern.

Sonntag, 18. Juli 99

Die Alpenrosen sind offen
Carausflug mit Kobler-Reisen, Gossau

Freitag, 30. Juli 99

Carausflug
mit Rüttimann-Reisen, Niederbühren
Rückfahrt über den Oberalppass - Chur - Rheintal.

Samstag + Sonntag, 14. /15. August 99

Bahnausflug zur Furka

Aufstieg zur Passhöhe (ca. 3/4 h)
Postautofahrt nach dem Rhonegletscher, Gletsch und Oberwald. Übernachtung im Hotel Furka. Am Samstag Fahrt bis Fiesch. Mit der Luftseilbahn zum Eggishorn, Mittagessen und Aufenthalt. Rückfahrt bis Fiesch und weiter nach Brig. Mit der BLS durch den Lötschberg über Thun nach Bern, weiter zurück über Zürich in die Ostschweiz.

Sonntag, 5. September 99

Tagesausflug per Bahn nach Realp, mit der Dampfbahn zur Furka
Weil wir sozusagen alle mit der Bahn zu tun

haben, sind auch andere Ziele der Bahn einen Ausflug wert.

Samstag, 5. Juni 99

Tagesausflug Gruppenreise zur NEAT-Baustelle in Sedrun

Wir fahren ab St.- Gallen über Zürich - Göschenen - Andermatt nach Sedrun.

Dort werden wir, begleitet durch die Bau-fachleute, nebst viel Information auch durch den Stollen zur Schachtbaustelle im Berg begleitet. Dieser sehr interessante Ausflug führt uns wieder über Disentis - Ilanz - Chur - Rheintal nach St.- Gallen zurück.

Ich hoffe, dass sich für alle 5 Ausflüge genügend Personen anmelden werden, damit wir diese auch preisgünstig durchführen können.

Anmeldung:

Bruno Rütli, Wilerstrasse 192
CH-9230 Flawil
Tel. 071 /393 68 68 abends anrufen

CD über unsere Dampfbahn

Zwei Songs, sowie eine Karaoke-Version über die Furka-Bergstrecke befindet sich auf der CD. Für jede verkaufte CD erhalten wir einen Beitrag für unsere Furka-Bergstrecke. Bezug bei:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke,
Souvenirhandel,
Postfach 49,
CH-3428 Wiler



SFr. 10.-

Art.-Nr S 2212

Sektionsnachrichten

Damit nicht für jede Sektion ein eigener Meldetalon publiziert werden muss, möchte der nachstehende Talon für alle angewendet werden. Danke. (KW = Kalender-Woche)

Anmeldeformular für Anlässe und Arbeiten:

- Bauwoche an der Furka KW _____
- Samstagseinsatz an der Furka KW _____
- Koch / Köchin in Gletsch KW _____
- Mitfahrgelegenheit von _____ KW _____
- Besichtigung vom _____ Datum _____
- Treffen vom _____ Datum _____
- Mitarbeit / Heimarbeit (Werkstatt) _____ in _____
- Mitarbeit für Info-Stand-Einsätze _____ in _____
- Mitarbeit für PR-Arbeiten
- Reiseleiter/in / Hilfsleiter/in
- Werkstatt-Einsatz (Wagenbau) Datum _____
- Sektions-Reise vom _____ nach _____

Anlass _____
der Sektion _____

Mitteilung _____

Name _____ Vorname _____ Jahrgang _____

Strasse _____ PLZ/Ort _____

Tel-Nr. P _____ Tel-Nr. G _____

Sektion Aargau Tel.
Aellen Gérard 062 827 15 43
Juraweidstrasse 26
CH-5023 Biberstein

Bericht Sektions-Aktivitäten

Die Renovation des zweiten ehemaligen Reparaturwagens der Brünigbahn ist in vollem Gange. Der Wagen ist (Mitte Januar 1999) komplett zerlegt, und die Revision der einzelnen Komponenten wurde in Angriff genommen. Die Schreinergruppe ist aktiv mit der Rekonstruktion der fehlenden Sitzbänke beschäftigt. Fleissig sind an der Band-

oder Kreissäge die Gestelle für die Bankgarnituren geschnitten worden und werden nun zurechtgefeilt und mit Schleifpapier geschliffen und poliert. Bis anfangs Juni des Jahres 2000 soll der Wagen vom Bundesamt für Verkehr abgenommen werden und in den Dampfzügen zwischen Realp und Gletsch unseren ersten Wagen, den ABD 4554, begleiten können. Es bleibt noch recht viel Arbeit, denn bekanntlich liegt gegen Ende «der Teufel im Detail». **Ganz erfreulich ist der konstante Zuwachs unserer Werkstattemannschaft.** Immer wieder dürfen wir zu unserer grossen Freude neue Mitglieder, welche oft kurz vor ihrer Pensionier-

ung stehen, in unserer Werkstätte begrüßen. Als Abwechslung zur Modellbahn besteht das Interesse, sich auch einmal mit «Modellbahnbau im Massstab 1:1» beschäftigen zu können. Es haben sich je nach Neigung und Fähigkeiten, grössere und kleinere Spezialistengruppen gebildet, welche sich für ein besonderes Fachgebiet besonders engagieren. So gibt es Gruppen, welche sich um den Ausbau der Drehgestelle bemühen, wie Einbau von neuen Bremszahnradern und eines Alternators (zur Stromerzeugung für die Ladung der Wagenbatterie), oder mit dem Einbau der Dampfheizung für die Wagenheizung beschäftigt sind. Die Revision der Messing-Fensterrahmen und der dazugehörenden Fensterscheren ist schon ziemlich fortgeschritten, doch der Zustand der tragenden Holzkonstruktion und des Daches sind leider in einem schlechteren Zustand als beim ersten Wagen. Der erforderliche Arbeits- und Materialaufwand, bevor mit dem Aufbau des Wagens wieder begonnen werden kann, dürfte einiges grösser werden. **Mitglieder von Nachbarsektionen bieten ihre Mithilfe in der Werkstatt Aarau an.** Eine ganz erfreuliche Wendung beginnt sich in der Werkstatätätigkeit anzubahnen. Der neukonstruierte Wagenkasten für den ehemaligen Wagen C 204 der Furka-Oberalp-Bahn, welcher mit viel Einsatz und Aufwand durch den Kiwanis-Service-Club Biel unter der entschlossenen Leitung von Herrn Siegfried Gasser erstellt wurde, musste die Halle in Pieterlen aus Platzgründen verlassen. Nun steht der Kasten in der Halle in Aarau. Auch dieser Wagen sollte sobald als möglich wieder auf der Furka-Bergstrecke in Einsatz kommen. Um dieses Projekt aktivieren zu können, hat sich in sehr verdankenswerter Weise eine Initialgruppe der Sektion Zürich zusammengefunden, welche sich für die Fortsetzung der Wiederaufbauarbeiten am C 204 bereit erklärt hat. Die Aufgabe ist anfangs für eine neue Mannschaft nicht sehr einfach. Auch

für erfahrene Holz und Metall verarbeitende Spezialisten ist der Neubau eines Eisenbahnwagens völliges Neuland. Vor den gleichen Problemen standen vor 3 Jahren auch die Mitarbeiter der Wagenwerkstatt in Aarau, als es galt, den ersten Brünigbahnwagen zu zerlegen und wieder neuwertig zu renovieren. Doch die Kenntnisse und die Erfahrungen wachsen stetig mit dem Fortschreiten der Arbeiten, wodurch die gesammelten Erkenntnisse der Aarauer auch den Zürcher Kollegen eine wertvolle Hilfe sein können. Besonders Peter Grünig als «Vater des Wagens C 204», er hat unter stetem Zeitdruck den vollständigen Satz der Pläne für den Wagen erstellt, kennt die Einzelheiten dieser Konstruktion bestens und wird bei Notwendigkeit zusätzlich sein erworbenes Fachwissen den anfänglich noch ein wenig verunsicherten «Wagenbauneulingen» zur Verfügung stellen können. Bereits hat am Donnerstag, dem 7. Januar 1999, vor Ort mit allen Beteiligten eine erste Beratung stattgefunden, wo die ersten anfallenden Arbeiten in allen Einzelheiten besprochen wurden. Wir hoffen sehr, dass die interessanten und vielfältigen Arbeiten und die hoffentlich noch zahlreichen bevorstehenden Erfolgserlebnisse im Wagenbau die neu formierte Baugruppe die gleiche Begeisterung und Motivation erleben lassen wird, wie die Wagenbauer aus Aarau. **Wir freuen uns über jeden Besucher.** Interessenten sind zu einem unverbindlichen Besuch unserer Werkstätte ganz herzlich eingeladen. Unsere Halle hat sich zu einer richtigen Wagenbauhalle entwickelt. 2 Original Nostalgie Speisewagen von der Rhätischen Bahn stehen vor Regen und Vandalismus geschützt im Halleninnern. Wir arbeiten in der Werkstätte an der Industriestrasse 20 in Aarau, Halle hinter dem Hochhaus der Firma Rockwell Automation, (früher Sprecher + Schuh) gegenüber dem Restaurant zur Gais, jeden Dienstagabend ab 18.00 Uhr. Wir werden Sie gerne über unsere vielfältigen

Arbeiten informieren und Ihre Fragen beantworten.

Vereins-Generalversammlung AG

Achtung: Lokalwechsel! Die Generalversammlung 1999 wird im **Bahnhof-Buffer**, 1. Stock in Aarau am Freitag, dem 9. April 1999, stattfinden (nicht im Café Bank!)

Sektion Bern	Tel. / Fax
Bollinger Peter	032 665 23 25
Blumenweg 18	Werkstatt Tel.
3315 Bätterkinden	034 665 99 69

Einladung Sektion Bern

14. Hauptversammlung

Freitag, 16. April 1999, 19.30 Uhr
Restaurant Tiefenau, Grosser Saal, 1. Stock,
3048 Worblaufen
Fahrplan:

Ab Hauptbahnhof Bern mit RBS bis Station
Worblaufen mit den Linien W, J oder Z,
gemäss öffentlichem Fahrplan alle 10 min.

Traktanden:

1. Begrüssung
2. Protokoll der letzten HV
3. Jahresberichte
4. Bereinigen des Geschäfts- und Rechnungsberichtes
5. Genehmigung des Geschäfts-, Rechnungs- und Revisorenberichtes
- 5a. Dechargeerteilung an den Vorstand
6. Budget 1999
7. Wahlen
8. Anträge
(Sie müssen bis am 24. 3. 1999 schriftlich an den Präsidenten eingereicht werden)
9. Jahresprogramm 1999
10. Verschiedenes

Wir bitten um zahlreiches und pünktliches Erscheinen mit dem Vereinsinfo, in dem die Traktandenliste der GV '99 vorliegt, und grüssen freundlichst

der Vorstand der Sektion Bern

• 6. Lokdepot-Filmmacht in Biel: Veranstaltet durch LPV und VSLF. Film- und Videovorführungen am 6. März ab 16.00-23.00 h im SBB-Lokdepot «Biel-Madretsch» mit Lok-Ausstellung. Anmeldung nicht erforderlich. Alle Mitglieder des VFB sind speziell eingeladen. Nähere Auskünfte gibt es beim Präsidenten.

• Besuch des neuen FO-Depots Brig. Im Frühsommer führt die Furka-Oberalp-Bahn einen Tag der offenen Tür des neuen Depots in Brig durch. Der genaue Termin lag bei «Redaktionsschluss» noch nicht vor. Interessierte können sich bei uns melden. Weitere Infos folgen.

• Bauwoche vom Montag, dem 6. September, bis Samstag, dem 11. September 1999 führt die Sektion Bern in Gletsch eine Bauwoche durch. Melden Sie sich möglichst bald bei unserem Präsidenten, da die Platzzahl beschränkt ist.

• Werkstatt Kirchberg

Jeden Donnerstag ab 18 Uhr arbeiten wir in der Werkstatt Kirchberg am C 204. Künftig werden wir auch am Samstag (nach Absprache) arbeiten.

Sektion Solothurn	Tel.
Kupper Paul	032 645 29 70
Markusstrasse 7	
2544 Bettlach	

Die Generalversammlung 99 findet Dienstag, dem 13. April 1999, um 20.00 Uhr im Restaurant Brauerei in Oensingen statt.
Der Aktuar

Sektion Solothurn
Postfach
2544 Bettlach

*Ihr Jahresbeitrag 99 hilft uns
Gletsch erreichen! Merci*

Sektion Ostschweiz	Tel.
Ammann Christian	052 722 24 61
Oberer Moosweg 10	
8500 Frauenfeld	

Mitarbeit in der Werkstätte Chur

Vom Juli bis Dezember 1998 hat unsere Sektion an 20 Arbeitstagen total 670 Stunden in der Werkstätte Chur gearbeitet. Vielen herzlichen Dank an die Mitarbeiter unter der Leitung von Jakob Knöpfel und Armin Brüngger. Es waren am Werk: Walter Bretscher, Daniel und Reto Burri, Flurin Fausch, Ivo Gohl, Hans und Werner Huber, Federico Rossi, Markus Staubli, Ernst Valotti, Martin Zwahlen und der Schreibende. Die Werkstätte ist praktisch eingerichtet, und die Arbeit wartet nur auf uns. Der C 202 (neu CF 271) ist zerlegt. Die Aufarbeitung des Untergestells hat begonnen. Für den Kastenaufbau werden Schreiner gesucht. Wir sind ein aufgestelltes Team und freuen uns alle auf zusätzliche Kollegen. Bitte meldet Euch. Vielen herzlichen Dank. Siehe auch «Churer Werkstatt» in Heft 4/98 und in diesem Heft.

Bauwoche 26: 28.06. - 03.07.99

Weitere Mitarbeiter der Sektion sind herzlich willkommen. Unsere Bauwochen sind immer eine kameradschaftliche Arbeitswoche mit sehr spontanen Ausflügen in der näheren Umgebung unserer Bergstrecke. Dringend wird ein/e Koch/Köchin gesucht, weil unsere liebe Therese ihre kranke Mutter pflegt. Anmeldungen nimmt gerne entgegen: Bruno Enzler Tel. 071 411 77 31 oder Fax 071 / 411 77 02.

Bruno Enzler

Einladung Sektion Ostschweiz

12. Hauptversammlung

Samstag, 6. März 1999 um 14.15 Uhr
Hotel-Restaurant Freihof, Wil SG
(ca. 5 Gehminuten vom Bahnhof Wil)

Traktanden

1. Begrüssung
 2. Wahl der Stimmenzähler
 3. Protokoll der HV vom 7. März 1998
 4. Jahresbericht des Präsidenten
 5. a) Jahresrechnung
b) Revisorenbericht
c) Genehmigung
 6. Entlastung des Vorstandes
 7. Budget 1999
 8. Wahlen
 9. Jahresprogramm
 10. Anträge (Diese müssen schriftlich bis spätestens 20. Februar 1999 beim Präsidenten eingereicht werden)
 11. Varia
- Vorgesehener Versammlungsschluss:
17 Uhr. Wir freuen uns auf ein zahlreiches Erscheinen

Der Vorstand

Um den Weiterbestand unserer Sektion zu gewährleisten, stellt sich der Vorstand mit Ausnahme des aus beruflichen Gründen zurücktretenden Beisitzers Walter Steinemann nochmals zur Wiederwahl. Dringend suchen wir aber Nachwuchskräfte für den Vorstand.

Wer ist bereit, als Beisitzer mitzumachen oder zu schnuppern?

Auskunft beim Präsidenten. Danke

Sektion NW-Schweiz	Tel.
Heinimann Alfred	061 603 27 00
Moristrasse 15	Fax
4125 Riehen	061 603 27 02

Bauwoche 99 in Gletsch

(21.6.99 - 26.6.99)

Auch dieses Jahr führen wir von der Sektion Nordwestschweiz die beliebte Bauwoche durch. Sie findet wiederum auf der Walliser-Seite in Gletsch statt. Jung und Alt sind herzlich eingeladen, sich in einem aufgestellten Team, beim Wiederaufbau unserer

Dampfbahn zu beteiligen. Zögern Sie nicht und senden Sie den ausgefüllten Anmeldebogen umgehend an unten stehende Adresse. Wir freuen uns auf ihre Anmeldung.

Anmeldebogen Seite 46 für die Bauwoche 99 in Gletsch

Montag, 21. Juni bis

Samstag, 26. Juni 1999 (K-Woche 25)

Bitte den Anmeldebogen an folgende Adresse senden:

Andreas Schaub, Höhlebachweg 36,
CH-4132 Muttenz

Anmeldeschluss: 15. März 1999

Sektion Zürich	Tel. / Fax
Kurt Brügger	01 935 45 03
Industriestrasse 16	
CH-8627 Grüningen	Postfach 268

Ankündigung: Bauwochen 99

Auch in diesem Sommer führen wir wieder 2 Bauwochen durch. Vorgesehen sind Arbeiten im Kabelbau für Fernmelde- und Niederspannungsanlagen. Beteiligen auch Sie sich mit einer Aktiv-Ferienwoche in den Bergen für den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke. Weitere Auskunft durch unseren Bauchef:

Edi Schlumpf, Grossackerstr. 61,
CH-8041 Zürich

Tel. / FAX: 01 / 482 64 37

Die Bauwochen finden statt:

1. Bauwoche, KW 26, 27.06. - 02.07.99

2. Bauwoche, KW 33, 15.08. - 20.08.99

Werkstattbesuch in Chur

Falls Sie für eine Besichtigung «unserer» Werkstatt (siehe Bericht im Heft 4/98) Interesse haben, kreuzen Sie bitte das entsprechende Feld im Talon an. Leider kann zum jetzigen Zeitpunkt noch kein Datum festgelegt werden. Sie werden eine Einladung mit definitivem Anmeldetalon für die Gruppen-

reise nach Chur erhalten.

Selbstverständlich sind auch Nicht-Mitglieder willkommen.

Der Reiseleiter, Fritz Schmutz, freut sich auf eine Rekordbeteiligung.

Anmeldetalon für Bauwochen und Werkstattbesichtigung in Chur siehe Seite 46:

Talon einsenden bis 26. März 1999 an:

Sekretariat VFB, Sektion Zürich,
Simone Hurter, Steinacherstr. 6,
CH-8910 Affoltern a/A

(nur für Bauwochen) Detailprogramme werden Ihnen zu gegebener Zeit zugestellt.

Internet

Seit Ende November 1998 haben wir im Internet unter der Adresse:

<http://www.net4u.ch/vfb/zh>

einen «Sektion Zürich Shop», wo unsere schönen Geschenkartikel bestellt werden können. Bitte geben Sie die Internetadresse auch an weitere interessierte Personen weiter.

Winterthurer-Messe 1998

50'000 Besucher zählte diese Messe in 10 Tagen, bevor sie am 6.12.1998 ihre Tore schloss. Nach 2-jähriger Pause waren wir mit unserem 3x3 Meter grossen, als Furka-Tunnelportal gestalteten Stand präsent. Das erzielte Resultat ist, trotz guter Lage in der neuen Halle 3, leider etwas mager ausgefallen (Rezession, Vorweihnachten). Vor allem die Ausbeute an Neumitgliedern bleibt mit 31 hinter unseren Erwartungen zurück. Auch beim Souvenir-Umsatz und den Spenden mit Fr. 2144.- resp. Fr. 420.- kann angesichts der Standkosten von ca. Fr. 2200.- nicht von einem «Riesengeschäft» gesprochen werden. Immerhin, es bleibt die Hoffnung, dass unsere 10-tägige Anwesenheit und Informationsarbeit Früchte tragen wird. Für den Einsatz, den meine Helfer, trotz zeitweise leichtem Frust, unermüdlich leisteten, danke ich herzlich.

Fritz Schmutz, Standchef

Sektionsreise 1999

Datum, Samstag 28.08.1999

Ziel: Bahn-Lehrpfad «Albula»

Interessierte reservieren sich dieses Datum, Ausschreibung folgt in Nr. 2/99

Werbung 1999

Wir alle wollen mithelfen, das Ziel «Gletsch 2000» mit vereinten Kräften zu erreichen. Der Vorstand appelliert an alle Sektionsmitglieder, ihren Teil beizutragen.

Neben den hier angebotenen Möglichkeiten der aktiven Mitarbeit im Bau oder in den Werkstätten, haben wir im Sektor Werbung für das Jahr 1999, als Ersatz für die leider sehr kostenintensiven Messen, folgende Aktivitäten vorgesehen:

1. Präsenz an Samstagen an guten Passantenlagen bei Einkaufszentren mit unserem Info-Stand.
2. Eine Schaufensterauslage an guter Lage (gratis) hat 1998 einen Monat lang grosse Beachtung gefunden. Wir wollen diese Werbeart so gut wie möglich weiterhin nutzen.
3. Wer meldet sich für die Realisierung eines neuen Werbevideos für unsere Furka-Bahn?

Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie uns entsprechende Standorte, Adressen mitteilen, ebenso brauchen wir für diese aufwendigen Projekte genügend begeisterte und einsatzwillige Aktivmitglieder (auch aus dem angrenzenden CH-Ausland Mitstreiter willkommen!).

Anmeldung an Werbechef:

Fritz Schmutz, Lindenstrasse 37

CH-8307 Effretikon

Tel./FAX: 052 343 40 31

Der Vollständigkeit halber sei noch angefügt, dass die Werbung von Neumitgliedern und die Propagierung von Ausflügen auf die Furka im privaten oder geschäftlichen Umfeld für jedes Mitglied zur Daueraufgabe gehören sollte. Anmeldeformulare und

Unterlagen sind bei der Sektionsadresse erhältlich.

Generalversammlung Sektion Zürich

10. März 1999, 19.00 Uhr, Kunsthaus Zürich (Einladung siehe Heft Nr. 4/98)

Sektion Stuttgart Knorr Johannes-Georg Vogelsangstrasse 49 D-73614 Schorndorf
--

«Zur Furka, ins Wallis und ins sonnige Tesin» lautete das Motto des Sektionsausfluges 98. Die viertägige Busfahrt vom 11.-14. September 98 war von Ulf Weidle optimal vorbereitet worden, H.J. Wasserthaler führte die 43 Teilnehmer durch die Zentralschweiz. Die Reise führte am ersten Tag über Zürich - Zugersee - Wassen - Sustenpass - Grimselpass zum Standquartier ins gute Sporthotel Oberwald.

Der erwartete Goldene Herbst lässt uns im Stich. Keine Sicht auf dem Susten, dafür auf der Passhöhe holländische Touristen in Shorts auf der Flucht in ihren warmen Reise-Bus! In der Nacht sinkt das Thermometer bedenklich, Neuschnee bis auf 1800 m Höhe! Am Morgen rollt der Bus nach einem Einkaufsstop in Brig über den Simplonpass und durch die grandiose Gondoschlucht über Domodossola an den Lago Maggiore. In Stresa empfängt uns südländisches Treiben, strahlender Sonnenschein und ein voller Parkplatz. Der See hat Wellen, bei der Motorboot-Überfahrt zur Isola dei Pescatori verstummen einige Mitfahrer.

Zurück geht die Fahrt entlang dem See über Locarno - Bellinzona - Airolo. Beim Anstieg zum Nufenenpass durch das Val Bedretto wird das Wetter immer schlechter und auf der Passhöhe empfängt uns ein Schneesturm, das Bordthermometer zeigt noch +1° C, und auf der Nordseite hängen zwei Schweizer PKW quer. Mit viel Fahrer-

Gefühl gelingt die Abfahrt nach Ulrichen in unser Quartier.

Ein Blick aus dem Hotelfenster zeigt am nächsten Morgen bis auf 1300 m herab weisse Tannen (Lärchen). Der Tag gehört der Furka-Dampfbahn. Nach der Basis-Tunneldurchfahrt mit der FO empfängt uns in Realp der Geschäftsführer der DFB AG, Herr Cathry. Er begleitet uns bis zum Scheiteltunnel und zurück und beantwortet zahlreiche Fragen. Die Rückfahrt ab Realp wird mit einem Sonderbus der PTT absolviert, weil unser Bus für den Furkapass zu gross ist. Auf der Passhöhe liegen inzwischen 20 cm Neuschnee, die Lust zu dem geplanten Abstecher in die «Eisgrotte» am Rhonegletscher ist auf Null gesunken, und so wird die im Hotel Belvédère geplante Kaffeepause nach Gletsch verlegt.

Am Morgen unserer Rückreise sind alle drei Pässe geschlossen. Also bleibt uns nur die «Flucht» hinunter durchs Rhonetal (Umweg), zum Genfersee, über Bern - Aarau - Waldshut nach Stuttgart. Eine Fahrt mit vielen schönen Eindrücken geht zu Ende. Manche Furka-Fans werden auch im nächsten Jahr wieder dabei sein.

H.J. Wasseroth

Sektion Nord-Rhein-Westfalen (NRW)
Martin Fränsing Tel. Fax
Gothelfstr. 100 0049/ 231 / 73 40 61
D-44229 Dortmund

Stammtische 1999

Dortmund, Gaststätte «Keglerklause», Oespeler Dorfstrasse 6, Dortmund-Oespel (Nähe Uni / Einkaufszentrum) ab 19.00 Uhr am 5.2./ 5.3./ 9.4./ 7.5./ 4.6./ 2.7./ 6.8./ 3.9./ 1.10./ 5.11. und 3.12.99

Köln, «Brauhaus Sion», Deutzer Freiheit/ Ecke Düppelstrasse, Köln-Deutz (Nähe Hauptbahnhof) ab 18.45 Uhr am 19.2./ 12.3./ 9.4./ 14.5./ 11.6./ 9.7./ 13.8./ 10.9./ 8.10./ 12.11. und 10.12.1999

Herbsttreffen in Neuss

Am 15.11.98 fand unser traditionelles grosses Treffen im Thomas-Morus-Haus in Neuss statt. Es freute uns sehr, auf unserer Anwesenheitsliste 95 Besucher zählen zu können. Unsere Gäste steuerten wieder selbstgebackenen Kuchen bei, wofür wir uns auf diesem Wege nochmals herzlich bedanken möchten. Mit aktuellen Video- und Filmbeiträgen konnten wir von der «Intermodellbau» in Dortmund, von den Bauaktivitäten an der Furka-Bergstrecke und vom Fahrbetrieb berichten. In den Bildern von der letzten Arbeitswoche im Oktober konnte man die enormen Baufortschritte, z.B. in Gletsch, bewundern. Unser Souvenir- und Infokiosk erfreute sich, wie immer, grossen Zuspruchs. Daneben konnten wir eine Sponsoringaktion unserer Sektion in Form von Werkzeug und Spezialglasscheiben für unsere Dampflokso vermelden. Als Neumitglied im Verwaltungsrat der DFB konnte sich der seit vielen Jahren von unseren Veranstaltungen und Messen bekannte Heinz Fränsing aus Dortmund den Anwesenden persönlich vorstellen. Er ist zukünftig für die allgemeinen deutschen Belange der AG zuständig. Etwas Befremden war im Vorfeld aufgrund des Ausscheidens von Wolfgang Schmidt aus dem Verwaltungsrat entstanden, insbesondere dadurch, dass dieser an diverse Freunde in Deutschland Teile von Korrespondenzen zur Kenntnis gegeben hatte, die ein nicht objektives Bild der Umstände wiedergaben. Im Saal waren sich alle über die unbestrittenen grossen Leistungen von Wolfgang für die Furka-Bergstrecke einig. Besonders wurden die Aufbauarbeit in Deutschland und die enormen Bemühungen für den Reisedienst hervorgehoben. Einige der Anwesenden machten den Vorschlag, nochmals in einem gesonderten Brief an Wolfgang Schmidt den Dank aus NRW zum Ausdruck zu bringen. Dies dürfte inzwischen geschehen sein.

Abschliessend möchten wir es nicht ver-säumen, uns bei allen, die wieder zum guten Gelingen unseres Treffens beigetragen haben, herzlich zu bedanken.

Nachruf

Am 14.8.98 verstarb plötzlich und unerwartet unser aktiver Mitstreiter und Aktionär **Klaus Heimann**. Nach seiner Pensionierung setzte er sich mit grosser Begeisterung für unsere Bergstrecke ein. Am 22.8.98 starb im blühenden Alter von 17 Jahren auf tragische Weise unser Freund **Christian Mertgens**. Mit Freunden und Familie engagierte er sich auf unseren Treffen und in den Bauwochen mit grossem Einsatz. Wir werden den beiden ein ehrendes Andenken bewahren.

Reise im Salonwagen 29.7.-1.8.1999

Aufgrund des Erfolges vom letzten Jahr veranstaltet die Sektion NRW auch 1999 wieder eine Reise im historischen Salonwagen zur Furka-Bergstrecke. Unser Partner ist das Deutsche Reisebüro (DER) in Frankfurt/Main.

Die Höhepunkte sind:

Hin- und Rückreise Köln - Brig im Salonwagen «SalPresse 4ü-37» (gebaut 1937 bei Wegmann) der Historischen Eisenbahn Frankfurt.

Aussergewöhnliche ganztägige Tour über vier Alpenpässe, Fahrt mit der Ritom-Bahn und Besuch des Informationszentrums «Alp Transit» in Sedrun (Gotthard-Basistunnel). Ein ganzer Tag zur eigenen Verfügung mit Dampfbahn pur an der Furka-Bergstrecke (Realp-Furka).

Die Unterkunft erfolgt im *** Sporthotel in Oberwald / Wallis. Die Mindestteilnehmerzahl ist 35 Personen. Zustieg von anderen Regionen gegen Zuschlag/Nachlass möglich.

Als Alternative verweisen wir auf die Salonwagen-Tour der Sektion Rhein-Main

vom 12.-15.8.99 mit anderer Programmvariante. Wir würden uns über eine rege Teilnahme freuen. Bitte machen Sie auch bei Verwandten, Bekannten und Arbeitskollegen u.s.w. Werbung für diese Fahrt. Eine detaillierte Reisebeschreibung mit Anmeldeformular bitten wir anzufordern. Informationen bei:

Verein Furka-Bergstrecke Sektion NRW
c/o Uwe Bodenstein
Im Hagen 35 53773 Hennef
Tel. 02242/3511 (abends)

Messe INTERMODELLBAU, 21.-25.4.98 in Dortmund

Deutsches Reisebüro
z.Hd. Herrn Heydecke, Im Hauptbahnhof
60329 Frankfurt/M.
Tel. 069/23 48 89+23 09 11
Fax 069/23 50 09

Die Sektion NRW hat sich erneut zur Teilnahme an dieser Veranstaltung beworben. Wir würden uns über zahlreichen Besuch an unserem Stand in der Westfalenhalle freuen !

Stammtisch München/Oberbayern
Helmut Mack
Dachauer Strasse 108 Tel.
D-80636 München 089 / 121 632 59

Stammtisch München / Oberbayern

Am 4. November 98 fand im Löwenbräukeller die ausserordentliche Mitgliederversammlung statt. Wie bereits im Rundschreiben 1/98 mitgeteilt, stellten der Präsident Peter-Michael Hübner und der Schriftführer Horst Hoenigk anlässlich der Mitgliederversammlung vom 04.03.98 ihre Ämter zur Verfügung. Bis zum 04.11.98 wurden diese noch kommissarisch fortgeführt, um neuen Leuten die Gelegenheit zu geben, sich für diese Ämter zu melden.

An der Versammlung am 4.11.98 stellte sich unser Kassier Manfred Luckmann zur Wiederwahl und als Präsident neu Helmut Mack. Für den benötigten 3. Amtsposten konnte leider keine weitere Person gefunden werden, womit wir gezwungen waren, die Regionalgruppe München / Oberbayern aufzulösen.

Herr Helmut Mack erklärte sich bereit, den Stammtisch München in seiner bisherigen Form weiterzuführen. Nächste Termine:

03.02.99 Eisenbahnverlegung Bahnhof Ingolstadt

03.03.99 Borkum und seine Inselbahnen
07.04.99

05.05.99 Englands Privatbahnen Teil 1

02.06.99 Englands Privatbahnen Teil 2

07.07.99, 04.08.99, 01.09.99, 06.10.99,

03.11.99, 01.12.99

Sektion Norddeutschland

Ralf Hamann

Tratziger Strasse 16 Tel.
D-22043 Hamburg 0049 40 656 2173

Die Sektion Norddeutschland lädt ein zur 4. ordentlichen Mitgliederversammlung am Sonntag, 14.3.1999, 11.00 Uhr.

Die Versammlung findet statt in der Betriebskantine der U-Bahn-Hauptwerkstatt, Hellbrookstrasse 6, D-22305 Hamburg.

Der Haupteingang liegt nordwestlich vom U- u. S-Bahnhof BARMBEK, und ist für mit der Bahn Anreisende am günstigsten vom U-Bahnhof SAARLANDSTRASSE (Linie U3) zu erreichen; ca. 500 m Fussweg.

Für die Wahlabstimmung bitte die Mitglieder ausweise mitbringen!

Gäste sind natürlich auch willkommen.

Als «Bonbon» wird es eine Fahrt auf der gesamten Ringstrecke der U-Bahn geben. Entweder mit einem 4-teiligen DT4 der neuesten Generation, oder mit den «Oldies», die in ihren Ursprungszustand «zurückrenoviert» wurden. Hans Kukemüller

Wie gewohnt, treffen wir uns weiterhin jeden ersten Mittwoch im Monat im Löwenbräukeller am Stiglmaierplatz ab ca. 18.30 Uhr. Für die noch freien Termine werden noch dringend Dia-Vorträge gesucht. Wer uns mit einem Dia-Vortrag behilflich sein kann, möge sich bitte melden bei dem neuen Ansprechpartner für alle

Anfragen zum Stammtisch:

Helmut Mack, Dachauer Strasse 108

D-80636 München

Tel.: 089 / 121 632 59 oder

Fax: 089 / 121 632 60

e-mail: mack-booms@t-online.de

Das alte Regionalgruppen-Team + der neue Stammtisch-Organisator würden sich freuen, auch in 1999 zahlreiche «Furka-Freunde» am Stammtisch begrüßen zu dürfen.

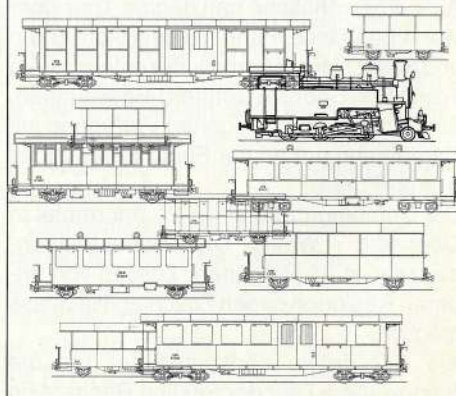
Das Rollmaterialverzeichnis der DFB ist ein ideales Nachschlagwerk für alle Furka-Interessierte. Es enthält alles Wissenswerte über das Rollmaterial und deren Herkunft.

Art.-Nr S 2005 Fr. 10.–
Rollmaterialverzeichnis der DFB

Bezug bei:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke,
Souvenirhandel, Postfach 49,
CH-3428 Wiler b. U.

(Tel. / Fax 032 / 665 11 24)



Section romande Tel. / Fax
Fornachon Jaques 021 800 48 61
Au Curson
CH-1142 Pampigny

Nouvelles de la section romande

Nous nous excusons du retard que nous avons eu jusqu'à ce jour avec les New du mois d'août 98 et septembre 98, car nous recevons toujours ces New en allemand juste avant la clôture de la rédaction. Et la traduction ne se fait pas toute seule.

Maintenant nous sommes à jour en espérant qu'entre temps les New de décembre 98 nous arrive.

Pour la première fois la ligne sommitale de la Furka participera à une manifestation ferroviaire en France soit à Pont à Marcq près de Lille. Manifestation qui s'appelle «Festirail 99» et qui sera du 30 au 31 janvier 99. Pour cette occasion nous aurons deux nouveaux prospectus pour faire la promotion de la ligne et ainsi que nous l'espérons faire de nouveaux membres en France.

Comme vous pourrez le constater nous essaierons d'avoir toujours environ 8 pages dans le bulletin en français! Ce qui n'est pas toujours facile, car parfois il nous manque de la matière. Nos amis suisse allemand sont moins avares que les romands pour écrire des articles dans le bulletin. Alors pourquoi pas vous?

Vous avez fait une magnifique excursion dans la région de la Furka, il vous est arrivé une aventure à la Furka, vous avez découvert quelque chose que les autres n'ont pas vu sur la ligne de la Furka et que vous aimeriez faire connaître aux membres de la section, alors faites-le-nous connaître en nous envoyons votre papier au président de la section.

Quelques dates à retenir

30-31 janvier 99 Festirail 99 à Pont à Marcq (France)

13 février 99 Bourse de Peseux

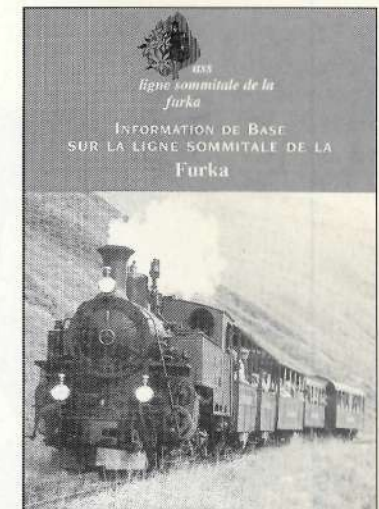
27 février 99 Bourse de Payerne
27 mars 99 Bourse de Confignon
22-23-24 mai 99 Grande Bourse nationale de Beaulieu à Lausanne
5 juin 99 Bourse d'Yverdon
18-19-20 juin 99 Festival Vapeur au Bouveret

Assemblée Générale Section romande
Le vendredi 12 mars 99 à 20H00, à l'Hôtel de la Navigation Ouchy/Lausanne

Association suisse

Le samedi 20 mars 99, Lieu: Erstfeld, Local: Pfarrei-Zentrum Heure: 14.00 h

Le président J. Fornachon, Pampigny



Brochures «base information»

Brochure qui est disponible pour la modeste somme de Fr. 6.– + Fr. 1,90 frais de port.

Les commandes peuvent se faire au moyen d'un paiement à:

Ligne sommitale de la Furka,
Section romande LSFR,
CH-1000 Lausanne
CCP 10-2441-9.