

die
furka bergstrecke

3/97



Verein Furka-Bergstrecke

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Wichtige Adressen

Sekretariat VFB	Postfach 20	CH-3428 Wiler	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	CH-6491 Realp	041 / 887 10 42	
	Bau / Depot	CH-6491 Realp	041 / 887 07 42	

Adressliste Zentralvorstand

Funktion	Name	Adresse	Telefon / Fax
Präsident	Albisser Bruno	Fritz-Buser-Strasse 9 CH-3428 Wiler	P 032 / 665 11 24 Fax 032 / 665 11 24
Vizepräsident	Grünig Peter	Eggweg 20 CH-3065 Bolligen	P 031 / 921 19 42 G 031 / 338 29 64 Fax 031 / 338 39 99
Kassier	Carlyle Christopher GL / DFB	Neufeldstrasse 23 CH-5430 Wettingen	P 056 / 427 00 46 Fax 056 / 427 00 46
Werbung	Abegg Alice	Gotthardstrasse 187 CH-6423 Seewen	P 041 / 811 22 93 Fax 041 / 811 22 93
Neumitglieder	Weber Hans	Birkenweg 12 CH-5603 Staufien	P 062 / 891 15 38
Info CH	Hofmann Hans	Schellenbergstrasse 5 CH-7000 Chur	P 081 / 353 42 68 Fax 081 / 353 42 68
Info D / NL	Hoenigk Isolde	Winfriedstrasse 14 D-80639 München	P 0049 / 89 178 31 51 Fax 0049 / 89 178 31 51
DFB / VR / GL	Albisser Josef	Arisdörferstrasse 12 CH-4410 Liestal	P 061 / 921 53 34 Fax 061 / 921 53 34

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

Ausgabe / Edition 3/97
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
CH-3999 Oberwald

Impressum:

13. Jahrgang Auflage 9 000 Ex.
13. année Tirage 9 000 ex.

4 Ausgaben jährlich / 4 édition par an

Redaktion / Rédaction: Hans Hofmann

Redaktionsadresse / Adresse de la rédaction:

Hans Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen / Traductions:
Paul Braissant, Hiltystrasse, 3000 Bern

Druck / Imprimé par:
Keller Druck AG, 5004 Aarau

Redaktionsschluss für Nr. 4/97:
Clôture de rédaction du no. 4/97:
19. Oktober 1997 / 19. octobre 1997
Erscheinungsdatum: Woche 47
Date de parution: semaine 47

Zum Titelbild:
Der neue Einsteigebahnhof in Realp ist nun
in Betrieb. Foto: A. Heinemann

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

Inhalt / Sommaire

Agenda (termine)	4
Pressekonferenz DFB / FO in Realp	5
EVHAD schont Dampflokom	10
Letzte Nachricht aus Vietnam	11
Schneeräumung 1997...der Spezialfall	13
Hotelübersicht	16
DFB zu Besuch im Kanton Nidwalden	17
Das Schwungrad	19
... wir benötigen mehr Fahrgäste	21
Sektions-Nachrichten	22
... Kurzmeldungen	42
GV 97 der DFB AG in Oberwald	44
Bestellformular für Souvenirs	47
... Letzte Nachrichten / NEWS	51
«Spanische Brötli»	55

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

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

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

Agenda

(hier alle wichtigen Termine eintragen lassen)

23./24.08.97	Trippel-Treffen VR/GL DFB - ZV VFB	Realp
06./08.10.97	Wagen-Putz (Winterschlaf)	Realp
18.10.97	Präsidentenkonferenz	Olten
11.97	Sektions-Vorstand-Treffen	Darmstadt-Kranichstein
02.98	Präsidentenkonferenz	Olten
03.98	GV Verein Furka-Bergstrecke	Ausrichter wird gesucht
04.98	Sektions-Vorstand-Treffen	Darmstadt-Kranichstein
06.98	GV Dampfbahn Furka-Bergstrecke HV Sektion ...	
27.8. -1.9.97	Züri Oberland Messe	Wetzikon
29.8. - 26.10.97	150 Jahre Schweizer Bahnen	Küssnacht a. R.
10.-14.9.97	Mobautech	St. Gallen
11.10.97	Einweihung Wagenwerkstätte Bern	3422 Kirchberg



Das aktuelle Foto: FO-Gleis in Realp mit Dampfzug im neuen Einsteigebahnhof DFB

Pressekonferenz DFB / FO in Realp

Am 12. Juni 1997 fand um 19.00 Uhr die offizielle Einweihung der neuen Einsteiges-tation der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Realp statt.

Anwesend waren neben ca. 20 Pressever-tretern aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich Vertreter der Geschäftsleitung der DFB AG, des Verwaltungsrates der DFB AG, Vertreter des Zentralvorstandes des Vereins Furka-Bergstrecke und für die FO der Verwaltungsrats-Präsident Carlo Dittli.

Nach der Begrüssung durch Beat Schwei-zer und dem neuen Geschäftsleitungsvor-sitzenden der DFB AG, Herrn Karl Cathry, segnete der Pfarrer von Realp, Pater Florin Reichlin, nach dem Gebet den neuen Ein-steigebahnhof. Anschliessend wurde mit dem Durchschneiden des gelb-schwarzen Bandes durch die Herren Alfred Gysin und Carlo Dittli der neue Einsteigebahnhof offi-ziell eingeweiht.

Nach Reichung des Apero fand ab 20.00 Uhr die offizielle Pressekonferenz im Hotel «Des Alpes» statt.

Herr Carlo Dittli dankte den Helfern und Verantwortlichen der Furka-Bergstrecke für ihren Idealismus. Seine Wertschätzung und Anerkennung kommen von Herzen.

Am 2. September 1996 fand schon in Gletsch die 1. Arbeitstagung zwischen FO und DFB AG statt. Beide Bahnen sehen sich als natürliche Partner an der Furka. Bei diesem Treffen wurden die Grundsätze der Zusammenarbeit festgehalten. Eine Zusam-menarbeitsvereinbarung wurde ausgearbei-tet. Diese enthält im wesentlichen folgende Punkte:

- Eigentumsrecht an den Anlagen: Die Bau-ten gingen zu einem symbolischen Preis in das Eigentum der DFB AG über.

- Für einen ebenfalls symbolischen Preis erhielt die DFB AG das neue Einsteige-areal in Realp.

Am 12. Juni 1997 wurde zwischen der FO und der DFB AG folgendes zum Rollmate-rial vereinbart:

- Die FO stellt der DFB AG zur saisonalen Benutzung die Dampflok HG 3/4 Nr. 4 samt 2 alten Personenwagen zur Verfö-gung.
- Die Diesellok HGm 4/4 und der Rettungs-wagen wird für Notfälle ebenfalls zur Ver-fügung gestellt.

Die Anschlussweiche von den Gleisen der FO zu den Gleisen der DFB AG kann tech-nisch geregelt werden. Die Sicherheit der Weiche erhält einen Schlüsselverschluss. Der FO obliegt die Entscheidung der Benutzung. Im Bereich Marketing-Zusammenarbeit und Themenerweiterung rund um die Furka-Bergstrecke: Die Gotthardfestung sollte mit in das Touristikprogramm einbezogen wer-den. Ein Besuch ist dort möglich und sehr interessant. Ferner ist die NEAT in die Zu-sammenarbeit einzubeziehen, denn der Al-pentransit ist für ausländische Gäste von grosser Bedeutung.

Die Zubringerfrage nach Gletsch ist zu prü-fen und technische Lösungen auszuzeigen. Herr Dittli wünscht allen im gemeinsamen Interesse einen guten Start und spricht noch-mals seine Anerkennung und Dank aus. Der Präsident des DFB-Verwaltungsrates, Herr Alfred Gysin, dankte den Medienver-tretern ganz herzlich für ihre guten Berichte über den Wiederaufbau und den Betrieb der Furka-Bergstrecke. Durch diese Berichte konnte das Vorhaben im In- und Ausland einer breiten Öffentlichkeit bekanntgemacht werden.

Herr Gysin freute sich ganz besonders - anlässlich der offiziellen Einweihung des neuen DFB-Einsteigebahnhof, der ohne die Mitwirkung der Furka-Oberalp Bahn (FO) nicht hätte realisiert werden können - alle Anwesenden zur **ersten gemeinsamen** Pressekonferenz mit dem grossen Bahnnachbarn begrüssen zu dürfen.

Die FO ist ein wichtiger und verlässlicher Partner seit der Gründung der DFB AG. In vielen Gesprächen zwischen Fachleuten beider Unternehmen konnten wichtige Anliegen der DFB AG einer guten Lösung zugeführt werden, wie z.B.:

- Die FO verzichtete 1984 aufgrund des Sanierungs- und Wiederaufbaukonzepts auf den Abbruch der Strecke und erlaubte dem Verein VFB die Durchführung von Unterhaltsarbeiten an der Strecke.
- Anfang 1987 entstand eine Absichtserklärung für die weitere Zusammenarbeit zwischen FO und DFB AG.
- Ende 1987 gelangte die DFB AG dank der Baurechts- und Kaufverträge in den Besitz der Anlagen. Für den Abschnitt Gletsch-Oberwald hat die DFB AG nur das Baurecht, die Strecke Realp-Gletsch steht im Eigentum der DFB AG.
- Dank dem Entgegenkommen der FO konnte gebrauchtes Eisenbahnmaterial wie Schienen, Zahnstangen, eine Draisine etc. kostengünstig erworben werden.
- Das erteilte Näher-Baurechts seitens der FO ermöglichte der DFB den Bau der Remise in Realp.
- Auf dem FO-Schienenweg konnte Rollmaterial nach Realp verbracht und mittels einer Kletterweiche auf die DFB-Gleise überführt werden.
- Realisiert wurden Kabelanlagen und auf FO-Gelände errichtet man einen Parkplatz für die motorisierten Gäste der DFB AG.
- Ermöglicht wurde auch die Verbesserung des Hochwasserschutzes an der Reuss.
- Der Reisedienst durfte im FO-Bahnhof

von Realp integriert werden.

Als letztes Beispiel:

- Der Bau des neuen Einsteigebahnhofs der DFB AG in Realp.

1996 wurde eine weitere Systematisierung und Intensivierung der Zusammenarbeit von DFB AG und FO eingeleitet. Nach einer gemeinsamen Besichtigungsfahrt durch den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der DFB AG, zusammen mit der Direktion der FO am 2. September 1996, wurde die Grundlage für den neuen Zusammenarbeitsvertrag erarbeitet und die Einsetzung von gemeinsamen Kommissionen beschlossen. Diese Arbeitsgruppen werden künftig alle Projekte von gemeinsamen Interessen in den Bereichen Rollmaterial, Infrastruktur, PR, Marketing und Reiseverkehr bearbeiten und Lösungsvorschläge an die Entscheidungsorgane vorbereiten. Dazu gehört auch die Wiederherstellung einer Gleisverbindung zwischen FO und DFB AG durch den Einbau einer festen Weiche in Realp.

Dank dieser verstärkten Zusammenarbeit ist es erstmals möglich, dass auf der FO-Strecke Oberwald-Reckingen am 14./15. Juni 1997 öffentliche Dampffahrten durchgeführt werden. Eingesetzt wird die FO Nr. 4 und eine Garnitur von DFB-Wagen. Es wird keine der DFB-Dampfloks zu dieser Festivität in Oberwald eingesetzt. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat für Montag einen Abnahmetermin angesetzt. Aus zeitlichen Gründen ist es nicht möglich, die Loks noch am Sonntag Abend zurück nach Realp FO und anschliessend nach Realp DFB zu überführen.

Zweifelsohne wird die verstärkte Zusammenarbeit in allen Belangen für beide Unternehmen von Nutzen sein - ist doch die DFB AG derzeit eines der wenigen Touristikunternehmen mit wachsenden Besucherzahlen. Wir freuen uns auf den Erfolg unserer gemeinsamen Anstrengungen.

Für den in der Vergangenheit gezeigten Goodwill im Umgang mit dem Unternehmen

DFB AG und für den Willen, diese Zusammenarbeit noch zu verstärken, bedankte sich Fredy Gysin im Namen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der DFB AG bei den Verantwortlichen der FO ganz herzlich. Wir alle freuen uns auf weitere gemeinsame und erfolgreiche Projekte.

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung, Herr Karl Cathry, ist erfreut und erleichtert, dass der neue Einsteigebahnhof «DFB Realp» seiner Zweckbestimmung übergeben wurde. Dieser Akt wird unweigerlich als Meilenstein in die Geschichte der DFB AG eingehen. Herr Cathry gibt einen kurzen Überblick über die Bedeutung der neuen Einsteigestation für die künftige Betriebsabwicklung:

Durch den neuen Bahnhof DFB-Realp konnten die teils recht prekären und engen Raumverhältnisse auf der bisherigen Einsteigestation beim Depot DFB aufgehoben werden. Eine reguläre Betriebsabwicklung auf diesem Provisorium wäre mit den ständig zunehmenden Frequenzen künftig schlicht und einfach nicht mehr möglich gewesen. Herr Cathry bedankte sich bei dem gesamten Personal. Die mehrheitlich freiwilligen Fachleute, die jeweils im Einsatz stehen, haben ihren Dienst so gut versehen, dass Unfälle bisher vermieden werden konnten. Der neue Einsteigebahnhof ist vor allem kundenfreundlicher angelegt, was sich mit Blick auf die demnächst anlaufende Betriebssaison nur positiv auswirken wird.

Durch diese neue Anlage ist die DFB auch näher an den Bahnhof der Furka-Oberalp Bahn gerückt. Die nun parallel nebeneinander verlaufenden Gleise der beiden Bahnunternehmen versinnbildlichen geradezu die zu Beginn dieses Geschäftsjahres angelaufene Zusammenarbeit zwischen FO und DFB AG.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Bedeutung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke für die Tourismusregion Ursern und Goms.

Die DFB AG ist nicht nur ein Lebenswerk

einer grossen Schar von aus- und inländischen Dampfbahnenthusiasten, sondern ohne Zweifel eine Bereicherung der Tourismusgebiete Ursern und Goms. Dem klassischen Wintersportgebiet, der Region Ursern, fehlten bislang für den Sommertourismus gute Angebote. Die DFB AG und der demnächst aufgehende Golfplatz «Gotthard Realp» könnten bei guter Vermarktung zusätzliche Touristen in diese Region ziehen. Es sollte künftig die Aufgabe aller Tourismusanbieter sein (regional und überregional), die zur Verfügung stehenden Einrichtungen und Anlagen (auch die der DFB AG) möglichst gut anzubieten und zu verkaufen. Mit Einzelaktionen wird man künftig kaum mehr grosse Erfolge verbuchen können. Es ist auch für die DFB AG in Zukunft ein Muss, eine stärkere Zusammenarbeit mit der Tourismusbranche anzustreben und noch weiträumiger zu denken.

Rein ortsbezogene Aktivitäten sollten der Vergangenheit angehören, regionales Denken ist Gegenwart, Überregionales aber Zukunft. Um in Zukunft eine nach oben strebende Erfolgskurve aufzuzeigen, ist die Zusammenarbeit mit allen Unternehmen und Betrieben in Ursern und den Nachbarregionen jenseits der Furka, jenseits des Gotthards und jenseits des Oberalp unerlässlich.

Der Chef des Ressorts Bau, Walter Willi, war noch mit Mitarbeitern des Bundesamtes für Verkehr zusammen und konnte seine Stellungnahme nicht persönlich abgeben. Beat Schweizer gab für Walter Willi eine kurze Stellungnahme zum Neubau der Stationsanlage Realp ab:

Die DFB realisiert in Realp, etwa 300 Meter westlich des bestehenden Bahnhofs FO, eine eigene Stationsanlage für den Personenverkehr. Dieser Neubau ersetzt die provisorische Station beim Depot Realp DFB. Nach der Betriebsaufnahme in der Saison 1992 zeigte sich, dass eine weitergehende Betriebsabwicklung im Bereich des Depot

auf Dauer nicht tragbar ist.

Das Provisorium beim Depot hatte folgende Nachteile:

- das Abfahrtsgleis befindet sich in einem Gefälle von 20 Promille
- Umfahrungsmöglichkeit für die Loks bestehen keine
- Zugskreuzung ist nicht möglich, es bedingt umständliche Rangiermanöver
- die freistehende Drehscheibe ist ein grosser Unfallfaktor
- es fehlt die Infrastruktur für das Publikum

Das Neubauprojekt umfasst folgende Bauteile:

- Das 180 m lange Zufahrtsgleis vom Depot zur Station
- zwei neue Stationsgleise mit einer Nutzlänge von je 100 m
- zwei Aussenperrons mit je ca. 80 m Nutzlänge
- zwei Abstellgleise mit 20 m bzw. 50 m Nutzlänge

(Unterlagen über den neuen Einsteigebahnhof erhältlich bei Isolde Hoenigk).

In der gegenwärtigen ersten Phase begnügt man sich mit provisorischen Publikums- und Dienstbauten. In einer zweiten Ausbauphase ist die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes vorgesehen.

Die Bauarbeiten konnten im Juli 1996 beginnen. Vorerst musste eine umfangreiche Geländeabtragung mit grossem Felsanteil und eine Schüttung erfolgen. Bereits Anfang September 1996 konnte die Verlegearbeit für die ersten Weichen beginnen. Die neuen Gleise dienen im vergangenen Winter bereits als ideale Abstellmöglichkeit für das umfangreiche Wagenmaterial. Seit der Schneeschmelze, Ende April dieses Jahres, sind die Bauarbeiten wieder im Gange. Bis zur Inbetriebnahme, die für den 21. Juni 1997 vorgesehen ist, sind noch Werkleitungen, Perronkanten, Fundamente und weitere Kleinarbeiten auszuführen.

Walter Willi erscheint noch rechtzeitig, um

sein Schlusswort zu halten: Der gesamte Aufwand für diese Neuanlage ist mit 1,2 Mio. SFr. veranschlagt. Dank grossen Eigenleistungen und vielen Materialsponsor-Beiträgen kann der finanzielle Aufwand durch die DFB verkraftet werden.

Der Betriebsleiter, Pascal Zenklusen, gibt zum Ressort Reisedienst/Marketing folgenden Überblick:

Partnerschaften: Insgesamt 22 Hotels der Region machen mit den Dampfbahnfreunden und ihren Ideen gemeinsame Sache und bieten spezielle Angebote an: Die dampfbahnfreundlichen Hotels wurden in den neuen Prospekt »Das Dampfbahn-Erlebnis an der Furka« einbezogen.

Auch andere Schweizer Bahnen wie die Furka-Oberalp Bahn und die Rigi-Bahnen haben der Furka-Bergstrecke die Hand zur Partnerschaft gereicht.

Dank dem Sponsor und Provider »Net4u« sind Informationen über »das originellste Bahnunternehmen der Schweiz« auch über Internet (<http://www.net4u.ch/dfbfurka>) abrufbar.

Saison 1997: Diese dauert vom 21. Juni bis und mit 5. Oktober. Jeweils Freitag, Samstag und Sonntag fahren mehrere Dampzüge. In der Hauptferienzeit vom 14. Juli bis und mit 21. August **fahren täglich Züge** zwischen Realp und der Station Furka. Für Hochzeiten, Firmenausflüge und andere gesellige Veranstaltungen kann jederzeit eine der historischen Kompositionen gemietet werden.

Kinder-Dampfparties: Im Juli und August finden wieder Kinder-Dampfparties für Einheimische und Gäste statt. Nähere Informationen sind dem Fahrplan zu entnehmen. 1996 nahmen 460 Kinder und 300 Begleitpersonen an diesen Kinder-Dampfparties teil.

Verkaufsförderung: folgende Aktionen werden 1997 durchgeführt:

- MIGROS-Aktion »Für weniger Geld mehr erleben«

- Sonderangebot für AVIAMAT-Kunden
- Sonderangebot für VISA-Kunden
- Sonderaktion mit den Raiffeisenbanken

Reisedienst: Seit Februar 1997 erledigt der FO Bahnhof Realp sämtliche Aufgaben des Reisedienstes der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Adresse des Reisedienstes: Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Reisedienst, Postfach 35 CH-3999 Oberwald
Telefon 0041/27/973 33 73
Fax 0041/27/973 33 74

Saisonziel 1997: Steigerung der Passagierzahlen um 10%. Das wären 32'000 zufriedene Fahrgäste. Bislang liegen Gruppenreservierungen für etwa 14'200 Personen vor.

Fragen der Pressekonferenzteilnehmer: Gibt es einen direkten offiziellen Weg von der FO-Station zur Einsteigestation DFB? Es gibt zwei Wege: Bahnhofstrasse und dann Furkastrasse oder besser noch Unter-

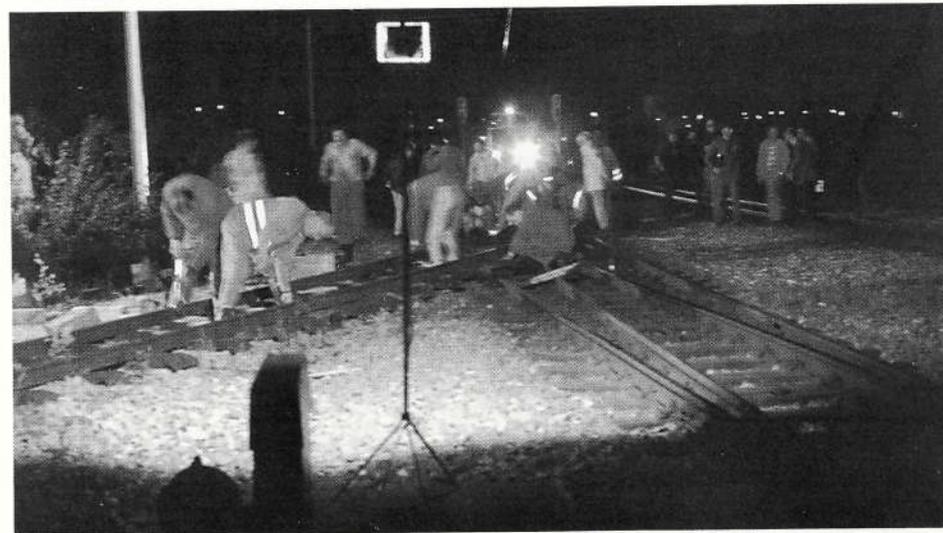
führung bei Perron 3 Richtung Osten, rechts den Weg zum Parkplatz hinauf, anschliessend rechts über die Brücke.

Alfred Gysin spricht noch einmal das Geldproblem der DFB an: Auch 1997 gibt es wieder eine neue Aktienkapitalerhöhung. Es hat sich als erfolgreich erwiesen, den Fahrgästen einen Aktienzeichnungsschein gleich mitzugeben, da zu diesem Zeitpunkt die Erinnerung an das Dampfbahnerlebnis noch frisch ist. Alle werden gebeten, auch weiterhin für Aktien zu werben. Um nach Gletsch zu gelangen, sind mindestens noch 2,4 Mio. SFr. aufzubringen.

Auch für das Ausstatten der FO-Dampflok HG 3/4 Nr. 4 wird dringend Geld benötigt. Es ist allerdings wirtschaftlicher (einheitlicher Loktyp), ein Zahnradtriebwerk in die Nr. 4 einzubauen, als eine der noch vorhandenen ex-Vietnamloks wieder herrichten zu lassen (ca. 800 000 SFr.).

Mit einem Lunch wurde die Pressekonferenz beendet.

Isolde Hoenigk, ZV-Mitglied



Einbau der Kletterweiche in der Nacht 12.6.97, vom FO-Geleise auf den Schienenstrang der DFB zur Überführung des Wagenparks.
Foto: Peter Grünig

EVHAD schont Dampflok

«Mit 5 Mark sind Sie dabei», so lautet ein Werbeslogan für eine Deutsche Lotterie, welche für eine gute Sache wirbt.

Für 25'... bis 40'000.– SFr. sind wir auch dabei, für eine sehr empfehlenswerte, kostensparende gute Sache. Soviel würde eine EVHAD ca. für unsere Dampfloks kosten. Nun aber im Detail und im Klartext.

Die EVHAD ist nichts anderes, als eine **Elektrische VorHeizAnlage** für **Dampfloko**motiven. Entwickelt und hergestellt wird sie von der SLM in Winterthur. Je nach gewünschter Leistung sind Fr. 25'000.– für das Modell 25 kW oder Fr. 40'000.– für die leistungsfähigere 50 kW Anlage aufzubringen.

Die Vorteile dieser Anlage zum Aufheizen einer Dampflok sind verblüffend:

- emissionsloses Aufheizen auch in der Halle (ohne Lärm, Rauch, feuerlos)
- unbeaufsichtigtes Aufheizen (kein Personal, einschaltbar mit Schaltuhr)
- bei EVHAD-Aufheizung sind Rauchabzüge in der Halle entbehrlich
- benötigt nur Wasser- und Stromanschluss (saubere Energie 380 V, 50 kW)
- auch «unter Druck halten» der angeheizten Dampflok möglich bis 10 bar
- die Einsatzbereitschaft der Dampflok wird verbessert und verlängert
- gleichmässiges Erwärmen aller wasserführenden Teile
- Materialspannungen werden im Kesselbereich vermieden

- nachfüllen von Kesselwasser direkt durch das System möglich
- in Sommersaison über Dachregister vorerwärmtes Wasser zuleitenbar
- mobil (Palettroller), handlich, überschaubar, versetzbar z.B. später nach Gletsch

Die Arbeitsweise der EVHAD funktioniert wie ein externer Durchlauferhitzer. Aus dem Lokkessel wird das Wasser über eine Zirkulationspumpe direkt zum elektrischen Durchlauferhitzer geführt und (erwärmt) zurück in den Lokkessel gepumpt.

Diese Zwangszirkulation gestattet ein definiertes, schonendes Erwärmen des Kessels (Thermostat). Per Fernsignal (Telefon) oder Schaltuhr ist die Anlage in Gang zu bringen. Die extremen Temperaturunterschiede beim herkömmlichen Aufheizen entfallen, Feuerbüchse und Rohrsysteme erreichen hohe Temperaturen, gleichzeitig wie Steh- und Langkessel. Die 10 bar Druck sind bei gut isolierten Kesseln (Thermosflaschen) erreichbar. Die Lok benötigen spezielle Leitungskupplungen.

Wäre ein Testversuch mit den nötigen Abklärungen und einer Auswertung nicht sinnvoll? Das EVHAD-System ist umweltfreundlich und materialschonend. Sind die Betriebskosten (Strom) im Verhältnis zur Anschaffung auch ausgewogen?

Peter Grünig

Technische Daten:

Leistung	Kosten	Länge	Breite	Höhe	Gew.	Druck
25 kW	ca. Fr. 25'000.–	1615mm	800mm	1085mm	ca. 220 kg	10 bar
50 kW	ca. Fr. 40'000.–	2515mm	800mm	1085mm	ca. 250 kg	10 bar

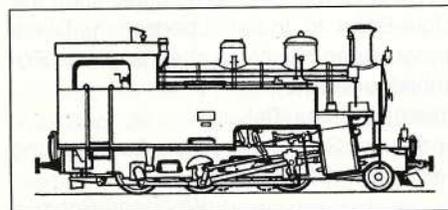
Letzte Nachricht aus Vietnam

Bekanntlich haben wir aus Zeitgründen 1990 die komplette Mechanik der Lok HG 4/4 ex-VHX 40.306 nicht mitverladen können. Es handelt sich dabei um den Lokrahmen mit Radsätzen einschliesslich Zahnradantrieb, diversen Trieb- und Lenkstangen sowie einem Zylinderblock. Mit unserem Einverständnis wurde das Material durch unseren vietnamesischen Geschäftspartner, d.h. der Firma Virasimex, Hanoi bei der Vietnamesischen Staatsbahn im Bahnhofsgelände von Dong Anh, ca. 60 km nordwestlich von Hanoi eingelagert. Diese Teile sind als Ersatzteile vorgesehen für die Aufarbeitung der beiden Loks HG 4/4 ex-VHX 40.304 und 40.308 Baujahr 1924 und 1930, die zu den 1990 zurückgeholten Lokomotiven gehören. Eine Neuanfertigung von Teilen dieser Art wäre zeitaufwendig und mit erheblichen Kosten verbunden.

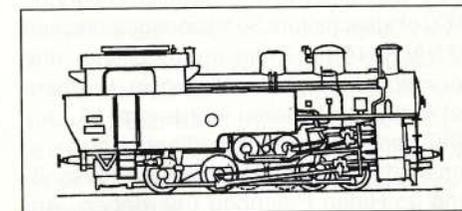
Mit freundlicher Hilfe von Herrn Rechtsanwalt Ekkehard Martin aus Würzburg kamen wir im Herbst 1995 in den Besitz des damaligen Materialübergabeprotokolls vom 12.1.1990, für das in Dong Anh eingelagerte Material. Ausserdem hatte Herr Martin aus Vietnam Fotos, einen Lageplan und andere nützliche Hinweise mitgebracht. An dieser Stelle sei daran erinnert, dass die Loks der Typen HG 4/4 mit einer Serie von 7 Stück von der SLM, Winterthur nach Vietnam geliefert wurden. Vermutlich handelt es sich bei der ex-VHX 40.304 um eine

der beiden Lok's, die von der Maschinenfabrik Esslingen nach SLM-Plänen gebaut wurden. Sie galten als Kriegsreparation Deutschlands an Frankreich. Die HG 4/4 können bei 110 Promille Steigung immerhin noch eine Anhängelast von 75 t transportieren. Das Dienstgewicht beträgt 46 t gegenüber 42 t der HG 3/4 und die Leistung 600 kW/820 PS gegenüber 440 kW/600 PS bei Lok 1 bzw. 2. Eine Betriebsbewilligung seitens des BAV, Bundesamt für Verkehr, Bern gab es bisher nicht bzw. war nicht erforderlich, weil diese Lok's in der Schweiz nicht zum Einsatz kamen. Während unsere Lok's 1 und 2 (Baujahr 1913) über einen Zahnradwagen verfügen, ist bei den Lok's HG 4/4 der komplette Zahnradantrieb fester Bestandteil des Lokrahmens und damit im gefederten System angeordnet. Diese konstruktive Besonderheit kann als Weiterentwicklung des bisher verwendeten Starrantriebes im ungefederten Zahnradwagen angesehen werden. Vorteile dieses Antriebsystems sind Verschleissarmut, ruhiger Lauf und ein Abbau der Auftriebskräfte, die ihrerseits stabilitätserhöhend wirken. Aufgrund des detaillierten Gutachtens unseres langjährigen Freundes und Heizers Dr. Ing. Peter Zeller aus Dresden, dürfte das BAV Umbauten zur Erlangung der Betriebsbewilligung für diese HG 4/4 nicht für erforderlich halten, so dass der Einsatz dieser Maschinen bei der DFB nach

Lok-Typ HG 3/4



Lok-Typ HG 4/4





Lok HG 4/4 40-304 im Hamburger Hafen 1990

Aufarbeitung möglich sein wird. Das war uns eine wichtige Information und zusätzlicher Ansporn alles daranzusetzen, das oben beschriebene Material, das ja unser Eigentum ist, nach Europa zu transportieren. Diese Aktion war eine mühselige Angelegenheit, für die langwierige Genehmigungsverfahren auf Basis von Vertragsergänzungen notwendig waren. An dem jetzt Erreichten, einschliesslich der finanziellen Regelung war massgeblich die schon 1990 eingeschaltete Speditionsgesellschaft PANALPINA, mit ihrem unermüdlichen und umsichtigen Repräsentanten in Vietnam beteiligt. Das Material wurde am 18. Juli 1997 dem regional zuständigen Kooperationspartner von PANALPINA zur Verschiffung ab Hafen Haiphong übergeben. Am

23.7.97 ist das gesamte Material auf das Schiff verladen worden. Über Antwerpen wird es in die Schweiz gelangen. Insgesamt eine bemerkenswerte Gemeinschaftsleistung. Allen Beteiligten herzlichen Dank für die engagierte und nicht erlahmende Mitarbeit über Jahre hinweg. Diese Lok's werden nach Aufarbeitung die grössten betriebsfähigen Zahnrad-Dampflokomotiven in Europa sein. Sie werden nur noch von den mächtigeren Maschinen der Nilgiri-Bahn in Indien übertroffen. Diese formschönen HG 4/4 dürften begehrte Fotoobjekte werden. Unser nächstes Ziel: Finden von Sponsoren für die Aufarbeitung dieser Lokomotiven.

Wolfgang Schmidt

Die Schneeräumung 1997 ... der Spezialfall!

Es ist mir ein Anliegen, allen Beteiligten der Schneeräumungs-Equipe für den Einsatz zu danken. Den Dank und die Gratulationen, die mir von verschiedenen Seiten zugekommen sind, leite ich an Euch weiter. Wer hätte uns dies übel nehmen können, wenn wir die Schneeräumung 1997 gar nicht in Angriff genommen hätten?

Am Tage des Arbeitsbeginnes, 17. Mai, stand kein schienengängiges Triebfahrzeug zur Verfügung. Verbindliche Auskünfte über Einsatztermine konnte nur die Dampfgruppe geben (frühestens Donnerstag, 22. Mai). Der Rangiertraktor Tm 506 war aus Realp verschwunden. Rangierbewegungen mussten mit dem «Habegger-Seilzug» ausgeführt werden. Die Draisine war, obschon versprochen, nicht da.

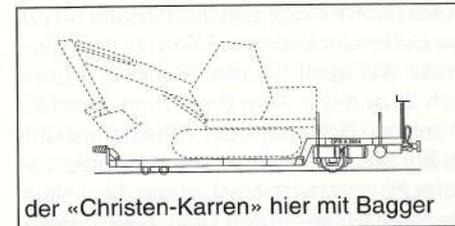
Die Diesellok HGm 2/2, welche speziell zum Schneerräumen eingerichtet ist, stand ohne Zahnradantrieb da. Dieser Antrieb ist am 27. Dezember 1996 zur Reparatur ausgebaut worden.

Der Kleinbagger stand im «Erwerbslosen-Programm» im Einsatz. Vom Pneulader Allis-Chalmer waren nur die Schneeketten da.

Nun waren wir gefordert: Wie kann man die Raupen-Schneefräse «Peter» mit ihren 14,5 t, oder mindest die Schiller-Fräse mit 1,3 t zur Lawine zwischen die Tunnel 2 und 1 bringen? Ausgerechnet in diesem Jahr ist sie besonders mächtig (ca. 15 m über Schienenoberkante SOK). Zudem meldet der Lawinenbericht bis am 21. Mai «erhebliche Lawinengefahr».

Die «Peter-Fräse» musste man vorerst vergessen, bis die «Furkahorn» einsatzbereit war. Doch die «Schiller-Fräse» müsste doch irgendwie hinaufzubringen sein. Unter anderem wurde auch ein Helieinsatz erwogen. Am Ende stand dann die «Schiller» auf

den «Christen-Karren» und wurde von einem Allrad-Dumper über das Gleis zum Tunnel 3 geschoben (eine Tortur, die ins innerste einer Mechaniker-Seele sticht).



der «Christen-Karren» hier mit Bagger

So konnten drei kleinere Lawinen von der Mega-Lawine beseitigt und die Tunnelorte geöffnet werden. Um die Mittagszeit wurde die Arbeit infolge Lawinengefahr eingestellt. Donnertag-Abend, 22. Mai: Die Lok Furkahorn stand unter Dampf! Jakob und seine Leute haben ein Kunststück vollbracht! 24 Stunden zuvor war noch der Kesselinspektor an dieser Lok tätig, nun schob diese den Tiefgänger mit der «Peter-Fräse» zum Einsatzort. Mit 4-tägiger Verspätung konnte am Freitag der Lawine zu Leibe gerückt werden. Da jedoch diese auf der Talseite für den Aufstieg der Fräse zu steil war, musste sie umfahren werden, um dann die Räumung von der Bergseite her in Angriff zu nehmen, was wiederum einen halben Tag kostete.

Inzwischen versuchte man den Verlauf des Gleises unter der Lawine zu ermitteln. Einerseits mit einem elektronischen Ortungsverfahren, das bereits früher auf einem anderen Streckenabschnitt mit Erfolg angewendet wurde, hier aber nur bedingt brauchbar war. Andererseits waren Messdaten vorhanden für die herkömmliche Messmethode. Doch der Fixpunkt für diese Messung war einfach verschwunden, obschon er sich ausserhalb des Lawinenkegels befinden müsste.

Am Mittwoch, 28. Mai war der Einschnitt durch die Lawine so weit, dass das Gleis in greifbarer Tiefe war. Nun stellte man eine bergseitige Abweichung von bis zu einem Meter fest, was Schaufelarbeit und den Einsatz des Kleinbaggers erforderte.

Nun standen wir vor einem neuen Problem: Wie räumen wir den festgepressten Lawenschnee mit den Eiseinschlüssen bis auf die Schienenoberkante? Sowohl die Peter-Fräse wie auch die der «Schiller» eignen sich dazu nicht. Jede Berührung zwischen Fräse und Schienen oder Zahnstange führt zu Schäden an Gleisen und Maschine. Die gemeinsam ersonnene Lösung: Man stelle die Peter-Fräse auf den Tiefgänger, befestige vorn massive, zugespitzte Eisenbleche (aufklappbar) und führe so den Schnee in die laufende Fräse. Das Ganze wird von der «Furkahorn» geschoben. Erfahrungen lagen dafür keine vor, doch es funktionierte. Am Donnerstag, 29. Mai (einem örtlichen Feiertag) war man so weit, dass der Montagebock von der Steffenbachbrücke entfernt werden konnte. Dazu war der Einsatz des Kranwagens erforderlich. Am späten Nachmittag kam die Tiefgänger-Fräse wieder zum Einsatz. Die Strecke «Bärenvoliere-Steinstafel» wurde geräumt. Arbeitsende 23.45 Uhr!

Am Freitag, 30. Mai erreichten wir die Station Furka. Schnee lag zwischen der Siedelenbrücke und Furka, wobei sich unser System bewährte, kurz vor Zahnstangenende mit Schaufel-Unterstützung.

Der Samstag brachte den Abschluss der Schneerräumung. Gleise 1 und 2 räumen, Tunnelleingang freilegen, Tunnel-Tor öffnen, alle Türen zum Stationsgebäude zugänglich machen.

Damit hat ein Akt von beispielhafter Zusammenarbeit ein Ende gefunden, ohne die, die Schneerräumung 1997 zum Scheitern verurteilt gewesen wäre.

Wer hat es schon erlebt, dass das Lokpersonal die Kohlschaufel mit der Schnee-

schaufel vertauscht hat?

Ist es eine Selbstverständlichkeit, dass 20-jährige mit über 60-jährigen am gleichen Strick ziehen?

Ist es üblich, dass uns das Küchenpersonal nach Mitternacht ohne jeglichen Kommentar mit einer währschaften Mahlzeit aufwartet?

Auch die Wettermacher vom Dienst waren auf unserer Seite. Während der ganzen letzten Mai-Woche strahlendes Wetter. Ich kann feststellen, dass unsere Leistung von unseren Vorgesetzten gewürdigt wird. Die Einladung zum Nachessen am vergangenen Freitag ist ein sichtbares Zeichen dafür. Recht herzlichen Dank unsererseits. Euch Mitarbeiter/innen der Schneerräumung 1997 noch einmal meinen besten Dank.

Peter Schär

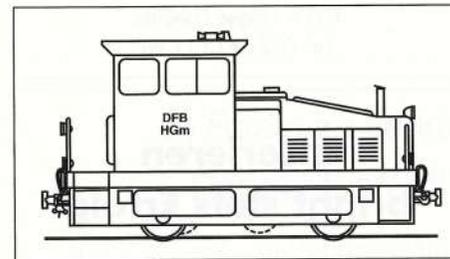
Gedanken zum vorstehenden Bericht (Schneerräumung 1997)

Ob Aktionär, Vereinsmitglied, Mitglied der Geschäftsleitung oder zugleich auch noch FronarbeiterIn, dieser Bericht von Peter Schär kann niemanden unberührt lassen. Die Vermutung liegt nahe, dass nach schlussendlich geglückter Schneerräumung zur Tagesordnung übergegangen wird. Es lohnt sich, einige Gedanken anzustellen.

«Fronis» sind begeisterte Helfer, bringen viele gute Ideen und helfen entscheidend mit, diese Bahn in Betrieb zu halten und auch weitere Teilstrecken in Betrieb zu nehmen. Sie haben ein moralisches Anrecht, die Ihnen übertragenen Aufgaben unter kundiger Instruktion und mit betriebseigenen Maschinen und Geräten auszuführen. Gelegentlich muss und wird improvisiert, das gehört zu dieser Art Arbeit und ist auch weiter nicht von Belang. Das absolute Fehlen von Triebfahrzeugen zu Beginn und

während der Schneerräumung übersteigt jedoch die Improvisationskunst eines «Fronis» bei weitem. Ob es Glück oder Zufall war, dass Armin und seine Nr. 1 die Peter-Fräse an die Grosslawine zwischen Tunnel 2 und 1 fahren konnte, sei dem geneigten Leser überlassen.

Ein bezahltes Nachessen für den selbstlosen Einsatz aller Beteiligten beweist die hohe Wertschätzung seitens der DFB-Leitung, löst aber das Grundproblem nicht. Nämlich: die Einsatzbereitschaft der unabdingbar notwendigen Maschinen und Gerätschaften zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort sicherzustellen. Nachdem bereits im Herbst 1996 der Defekt am Zahnradgetriebe der HGm 2/2 feststand und ein grösserer Eingriff nicht zu umgehen war, hätten für die Reparatur und die Bereitstellung beinahe sechs (6) Monate genügen müssen! Schwerwiegende Probleme bei der Wiederinstandstellung verbunden mit einer Terminverzögerung, wären Peter Schär als Information zusammen mit einem ergänzenden Vorschlag zu unterbreiten gewesen. Statt dessen kursierten in Realp unzählige Gerüchte, deren Wortlaut wohl kaum zur Behebung der Schwierigkeiten vor Ort beigetragen hat.



Nach dem Milizsystem würden die Führungsgremien der DFB und des VFB ihre Aufgabe wahrnehmen und es müssten bei der Verwirklichung Prioritäten gesetzt werden. So zu lesen auf Seite 13 im Mitteilungsblatt 2/97. Wenn schon so «militärisch»

geführt wird, ist im Falle der HGm 2/2 ein Appell an die Disziplin der Verantwortlichen richtig und die militärischen «drei K» sicherlich angebracht:

Kommandieren =	Auftragserteilung
Kontrollieren =	Auftragsfortschritt überwachen
Korrigieren =	notfalls Änderungen verlangen, bei terminlichen Problemen Sofortmassnahmen festlegen

Obwohl der Begriff «Disziplin» und die drei K verpönt sind, hätte deren Anwendung eine termingerechte Bereitstellung der HGm 2/2 sichergestellt, oder es wäre zeitgerecht mit Peter Schär über Alternativen gesprochen worden. So oder so, dieses Vorkommnis grenzt an Führungsschwäche und darf sich nicht mehr wiederholen.

Abschliessend einige persönliche Bemerkungen: Als Vorsitzender der seinerzeitigen Reorganisations-Kommission, als gewählter Tagespräsident - zweimal an der GV des VFB und einmal an der GV der DFB - fühle ich mich gegenüber Aktionären, Vereinsmitgliedern und «Fronis» genau so verantwortlich wie Geschäftsleitung und Vorstand. Der Bericht von Peter Schär zeigt eines deutlich: Ob Fachmann, Fachfrau oder Laie, das Zumutbare für «Fronis» bei der Schneerräumung 1997 wurde überschritten. Der Geschäftsleitung, wenn notwendig unter Beizug des VR, ist eine Standortbestimmung zu wünschen, um Führungs- und Beschaffungsrichtlinien festzulegen und auch durchzusetzen. Hoffen wir mit vielen Aktionären, Mitgliedern und «Fronis» auf eine erfolgreiche Saison 1997. Das Fehlen der HGm 2/2 bei der Schneerräumung 1997 ist damit als einmaliger Ausrutscher zu betrachten. Ich für meinen Teil freue mich, auch im kommenden Jahr unter der Leitung von Peter Schär bei der Schneerräumung mitzuhelfen.

Jürg Zahnd, Chur

GASTSTÄTTEN UND HOTELS

wo Fronarbeiter gemütliche Stunden verbringen

Hotel Restaurant Glacier du Rhône 3999 Gletsch

Telefon 027/ 973 15 15
Fax 027/ 973 29 13

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

041/ 887 12 72
Restaurant
zum

Autoverlad
Furka-Oberalp



J. + W. Blöchlinger
6491 Realp

HOTEL-RESTAURANT TANNENHOF

Mit höflicher Empfehlung
Fam. O. Hischier-Hauser, 3999 Oberwald
Telefon 027/973 16 51 Fax 027/973 27 51



Berghotel Galenstock

Ihr Bergerlebnis auf 2000 m Höhe.
14 renovierte Hotelzimmer
100 Restaurationsplätze
Tel. 041/887 00 88 oder 887 17 60
Juni bis Oktober
Fax 041/887 18 38

Hotel Rhonequelle
Das neu renovierte Haus
an der Furkastrasse
Tel. 027/973 11 95



Familie Nanzer Telefon 027/973 11 44 Fax 027/973 25 57

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



Pension Furka ***

Direkt beim Bahnhof Zimmer mit Dusche/WC/TV



sport-hotel ****
SCHWEIZ / SUISSE / SWITZERLAND

Wir sind ein
Paradiesstollen-
Hotel

Familie Elfriede und Erich Hischier-Mutter
CH-3999 Oberwald
Telefon 027 974 25 25 - Telefax 027 974 25 24

sport-hotel das Hotel-Restaurant für Feinschmecker im OBERGOMS

Gletscher-Restaurant Belvédère,

2300 m ü. M. direkt am Rhonegletscher.
Ihr Ausgangspunkt für die Besichtigung der
100 m langen Eishöhle.
Tel: 027/ 973 11 96

**Inserieren
bringt stets Erfolg**

DFB zu Besuch im Kanton Nidwalden

Am Montag, 26. Mai 1997 referierte Hans Leuenberger aus Olten, Mitglied des Vereins Furka-Bergstrecke, mit farbigen Dias über den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke. Der Einladung von Pro Senectute Nidwalden folgten ins Seniorenzentrum «Treffpunkt» in Stans eine interessierte Gruppe von Frauen und Männern im Seniorenalter aus allen Gemeinden des Kantons. Der Referent Hans Leuenberger verstand es mit seiner engagierten und betroffenen Art, die Zuhörerschaft in den Bann zu ziehen. Die prächtigen Landschaftsbilder von der Furka lösten bei vielen der anwesenden Besucher Erinnerungen und Freude an vergangene Zeiten aus. Einiges Erstaunen und zugleich Bewunderung dagegen bei den Dias von der Rückführung der Dampflok aus Vietnam in die Schweiz. Da steckt wirklich sehr viel Idealismus und Arbeit dahinter! Hans Leuenberger verwandelte den Raum mit Fahnen und vielen Literatur- und Souvenirgegenständen zum Thema der Furka-Dampfbahn in eine passende, stimmungsvolle Umgebung. Der spannende, in-

teressante Vortrag zeigte, die immense Arbeit und die Zusammenhänge, welche hinter dem ganzen Projekt zur Rettung der Furka-Bergstrecke stecken. Die Teilnehmerschaft am Vortrag war sich einig, dass sich der Einsatz lohnt. Alle Anwesenden werden ihre bisherige oder neu entstandene Beziehung und Freundschaft zum Furkapass und seiner Dampfbahn auch in Zukunft pflegen. Eine passende Gelegenheit dazu bildet die ebenfalls von Pro Senectute Nidwalden organisierte Exkursion zur Furka. Am Freitag 11. Juli 1997 sind interessierte Frauen und Männer im Seniorenalter aus dem Kanton Nidwalden eingeladen. Die Dampfbahnfahrt von Realp zur Station Furka bildet den Höhepunkt des Tagesausfluges. Selbstverständlich geht die Rückreise zurück in die Zentralschweiz mit dem Bus über den Furkapass. Es besteht die Möglichkeit, in Gletsch an Ort und Stelle den weiteren Streckenabschnitt zu bestaunen! Diese Exkursion wird unter der Leitung Pro Senectute Nidwalden und Hans Leuenberger aus Olten durchgeführt.

**In Realp zu verkaufen an sonniger Lage
Doppel-Einfamilien-Chalet mit Studio**

im Rohbau erstellt, zum selber Ausbauen

Preis Fr. 350 000.- je Einheit

Auskunft: R. Kreienbühl, dipl. Architekt, 6490 Andermatt
Tel. 041 887 10 39



Damit sich unsere Fahrgäste vor den Launen des Wetters schützen könnten, steht neu auf der Station Furka ein Zelt, das ca. 80 Personen Schutz bietet. Foto: Bruno Rütli

NEU «Rollmaterial der DFB» NEU

Das erste Rollmaterialverzeichnis der Furka-Bergstrecke ist neu im Handel erhältlich. Das wissenswerte, für den Bahnfan unentbehrliche Büchlein im Format A6 zeigt auf 56 Seiten 22 s/w-Foto, 13 Zeichnungen und 66 masstäbliche Typenskizzen. Im Eingangstext von Hans Hofmann wird über die Geschichte der Furka-Bergstrecke berichtet, Funktionsweise der Bremse erläutert, Typen- und Nummernschlüssel erklärt. Der

Hauptteil behandelt auf 25 Seiten in der Reihenfolge des Einsatzes auf der Strecke die verschiedenen Fahrzeuge und Wagen. Im Dritten Teil werden die verschiedenen Werkstätten kurz gestreift.

Erhältlich für SFr. 10.– zuzüglich Porto / Verpackung über Souvenirhandel DFB, Postfach 49, 3428 Wiler oder an unseren Verkaufsstellen an der Strecke.

Das Schwungrad

Anlässlich der Generalversammlung der DFB AG in Oberwald hielt Bruno Rütli nach kurzer Vorstellung seiner Person wieder einen seiner mitreissenden Vorträge (zu erinnern ist an «Ohne Kohle kein Dampf» oder «Grosse Steine, kleine Steine»), diesmal mit dem Thema «Das Schwungrad».

Das Schwungrad

Kennen Sie «Barbarossa»? Nein? Dann sollten dies nach holen. Barbarossa ist der meistbeschäftigte Posthalter der Schweiz. Seine Post steht in Wiler bei Utzensdorf. Ich hatte ihn den Winter über immer wieder mit langweiligen Fragen bestürmt und nicht nachgelassen, immer wieder zu schreiben oder anzurufen. Für meine Hartnäckigkeit belohnt wurde ich u.a. damit, dass er mich «**Schwungrad**» nannte. Dies gab mir erneut zu denken. Jetzt habe ich die Lösung gefunden, was «Barbarossa» meinte:

Als kleiner Bub auf dem Lande aufgewachsen, hatte ich viele Erlebnisse, welche ich damals sehr gut aufgenommen und bis heute nicht mehr vergessen habe. So erlebte ich vor unserem Hause auch den Strassenbau. Was mich schon damals in den Bann zog, das war die grosse, alte Strassenwalze. Diese hatte noch ein riesiges Schwungrad an der Seite. Sauber geputzt und glänzend drehte es den ganzen Tag unermüdlich seine Runden. Es drehte sich immer gleich schnell, auch wenn die Walze stillstand. Es drehte sich immer in der gleichen Laufrichtung, auch wenn der Walzenführer rückwärts fuhr. Selbstverständlich mussten wir Knirpse neben der fahrenden Walze herlaufen, um das wuchtige Räderwerk mitanzusehen.

Nun ist ja bekanntlich auch unsere Zeit nicht stillgestanden. Die Strassenwalzen haben heutzutage schallgedämpfte Dieselmotoren, aber walzen tun sie auch heute noch.

Bitte erlauben Sie mir nun einen schönen Vergleich mit der DFB-AG. Diese braucht auch ein riesengrosses Schwungrad, um mit den nicht immer leichten Aufgaben, welche sie hat, niemals stillstehen zu müssen. Wir Aktionäre sorgen dafür, dass das Schwungrad immer in Bewegung ist. Sollte es aber doch einmal langsamer laufen, ja etwa zum Stillstand kommen, so müssen wir frühzeitig wieder für neuen Schub sorgen.

Das Schwungrad ist ein sehr wichtiger Teil des Motors. Es unterstützt mit seinem immerwährenden Drehen das Laufen des Motors. Der Motor gibt seine Arbeit weiter an das Getriebe und dieses, je nach eingeschaltetem Gang, vorwärts oder rückwärts, an die Räder, langsam oder schneller. Dazu braucht es eine gute Schmierung der Lager. Stimmt dann alles zusammen, so kann man sagen: es läuft wie geschmiert.

Bei unserer Dampfbahn ist es aber noch lange nicht soweit. Es läuft zwar einiges, aber immer wieder müssen die Schmierbüchsen nachgefüllt werden. Wir sollten aber ein einheitliches Fett verwenden, nicht an jeder Stelle ein anderes, sogar ein falsches, eines mit Sand drin. Dann geht es nicht mehr weiter. Es kratzt und steht still. Auch unser Motor sollte aus gleichwertigen Teilen zusammengesetzt sein, alle immer vorwärtsdrehend. Das Schwungrad an der Seite wird so weiterhin zur dauernden Unterstützung des Motors beitragen in der Hoffnung, dass auch jederzeit genügend



Der neue Einsteigebahnhof Realp ist seit kurzem in Betrieb und bringt für die Reisenden Vorteile (Parking, kurzer Verbindungsweg).
Foto: Bruno Rütli

gutes Fett zur Schmierung vorhanden sein wird.

Es ist also absolut legal, wenn Sie bei uns kräftig «**Schmiergeld**» bezahlen. Sie werden jetzt und auch später deshalb nicht vor Gericht stehen und sich rechtfertigen müssen. Im Gegenteil: je mehr Sie uns schmieren, desto erfolgreicher sind wir.

Kennen Sie den Unterschied zwischen dem amtierenden Mister Schweiz und mir? Nein? Mister Schweiz muss täglich für seinen Körper und die Schönheit etwas unternehmen. Man wird aber vermutlich in drei bis vier Jahren nicht mehr von ihm reden, aber von mir ?!?

Ich tue jeden Tag etwas für unsere Dampfbahn, und wenn es auch nur ein paar Gedanken sind, mit denen ich mich beschäftige, wie wir noch mehr Geld hereinbringen

können. In drei bis vier Jahren aber, so hoffe ich, werde ich im ersten Zug dabei sein, welcher von Realp über Furka - Gletsch - bis nach Oberwald fahren wird. So glaube ich es wenigstens.

Ich bitte Sie daher alle, die anwesenden Aktionäre, Vereinsmitglieder und Gäste, auch **in Zukunft weiter Werbung für «die Furka-Bergstrecke» zu betreiben**, sei es, um Aktien zu zeichnen, neue Mitglieder zu werben, Gäste zur Fahrt an die Strecke zu bringen, oder Spenden für die Weiterführung der Strecke zu sammeln. Alles dient nur dem einen Zweck: **Wir alle wollen eines (hoffentlich nicht zu fernem) Tages mit dem Dampfzug von Realp nach Oberwald fahren.**

Für Ihre Aufmerksamkeit danke ich Ihnen.

Bruno Rütli

(Überarbeitet: I. Hoenigk)

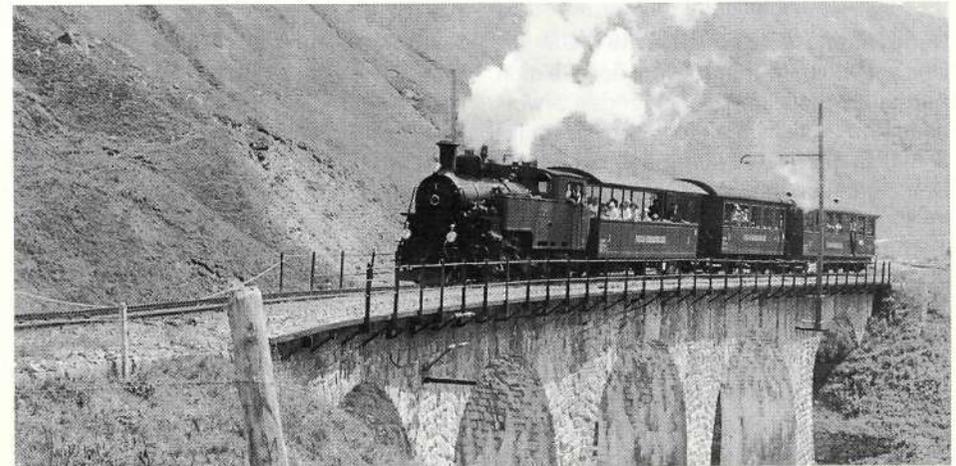
... wir benötigen mehr Fahrgäste

Wiederholt haben wir über Messebeteiligungen berichtet. Fast immer handelt es sich dabei um Werbung für den Individualtourismus, bei dem leider eine Erfolgskontrolle praktisch unmöglich ist.

Als touristische Fachmesse, die sich ausschliesslich an Reiseveranstalter wendet, gilt der «RDA-Workshop» in Köln. Wir waren heuer vom 24./26. Juni dabei und zwar in Standgemeinschaft mit den Hotels «Monopol/Metropol» und «Krone» aus Andermatt, dem «Glacier du Rhone» in Gletsch und dem Hotel «Kristall» in Fiesch. Ein Team, das sich hervorragend ergänzte. Von bisher 68 Reiseveranstalter-Kunden aus Deutschland haben uns 13 am Stand besucht. Von einigen Firmen sowie auch neuen Kunden konnten wir für 1998 bereits vor Ort Reservierungsaufträge entgegennehmen und diese mittels eines Laptop / Drucker sofort schriftlich bestätigen. Insgesamt ergaben sich rund 100 qualifizierte Akquisitionsgespräche auch mit Reiseveranstal-

tern aus Holland, Belgien, Frankreich, Luxemburg, Polen, Tschechien und Ungarn sowie aus der Schweiz, die teilweise mit eigenen Messeständen vertreten waren. In vielen Fällen ergaben sich intensive Beratungen über die Furka-Bergstrecke mit ihrem weiteren Umfeld zwecks Ausarbeitung kompletter Mehrtagesprogramme. Wir erfreuen uns mittlerweile in Westeuropa eines guten Bekanntheitsgrades. Das hat zur Folge, dass wir oft angefragt wurden «Ab wann gibt es Zugverkehr nach Gletsch?» Unsere VHS-Kassette «Die Furka-Bergstrecke» mit dem 3sat-Film vom 14.5.1996 war eine gute Aquisitionshilfe. Einige unserer Kunden berichteten über schleppenden Buchungseingang für Schweizreisen. Andere haben bessere Zahlen als 1996. Unsere Hotelpartner und wir sind mit dem Messeergebnis vollauf zufrieden. Natürlich ist die Messenachbearbeitung eine arbeitsintensive Aufgabe.

Pascal Zenklusen, Wolfgang Schmidt



An Motiven fehlt es an der Furka-Bergstrecke nicht!

Foto: Raffaele Simonetta

Sektions-Nachrichten

Sektion Aargau
Gerard Aellen 062 827 15 43
Juraweidstrasse 26
5023 Biberstein

Wir trauern um ein treues Mitglied!

Am Freitag, den 27. Juni 1997 mussten wir völlig unerwartet die traurige Nachricht vom Hinschied von Thomas Keller, Aktiv-Mitglied unserer Sektion Aargau, entgegennehmen. Thomas war ein Eisenbahnbegeisterter und auch ein aktives Mitglied in unserem Verein mit vielen Ideen. Seine guten Berufskennntnisse als Maurerpolier konnte er an den Bauarbeiten an der Furka-Bergstrecke, wo er auch immer wieder an Bauwochen und eintägigen Baueinsätzen anwesend war, sehr nützlich anwenden. Während 5 Jahren, von April 1988 bis März 1993 war Thomas im Vorstand tätig. Seine ausgeglichene und freundliche Art werden wir sehr vermissen und wir werden Thomas noch lange in bester Erinnerung behalten.

Renovation Lastwagen Berna 5 DM

Der vor einigen Jahren von der Sektion Aargau zu günstigen Bedingungen erworbene Berna Lastwagen mit Kran wurde für den Transport von Baumaterialien für die Dampfbahn an der Furka-Bergstrecke zur Verfügung gestellt. Der äussere Zustand, aber auch der mechanische Teil erforderten nun wieder eine grössere Auffrischung. Ein Gruppe von Spezialisten packte diese anspruchsvolle Aufgabe an und führte die Arbeit, dank der glücklichen Situation, dass die Werkstattmannschaft auch Lastwagen-Fachleute besitzt, mit viel Fachwissen durch. Der Arbeitsaufwand zeigte sich jedoch, nachdem die Zerlegung ziemlich fort-

geschritten war, wie bei der Renovation eines alten Hauses, grösser als zuerst angenommen. Die Sektion Aargau setzt bei ihren Arbeiten in der Werkstatt so gut als möglich voll auf Qualität, statt auf Quantität. Dadurch kam zum Vorschein, dass bei verschiedenen Teilen für Ersatz gesorgt werden musste. Sogar ein passender «neuer» Kotflügel musste gefunden werden, denn der Rost hatte unübersehbare Spuren hinterlassen, wodurch das alte Exemplar ersetzt werden musste. Auch das äussere Aussehen wird ganz überholt. Die Karosserie wurde fachmännisch verspachtelt und fleissig geschliffen, um den Lastwagen auch mit dem beim Rollmaterial üblichen kobaltblauen Farbanstrich zu versehen. Beim Schreiben dieser Zeilen steht nun der Lastwagen kurz vor seiner Auslieferung und wird beim Versand dieses Heftes wieder fleissig im Dienst der DFB im Einsatz stehen.

Werbung für die Dampfbahn

Die Sektion Aargau war an 4 verschiedenen Bahnhoffesten, nämlich in Koblenz, Aarau, Lenzburg und Wohlen mit Werbung tätig. Unser Hauptziel war, möglichst viele neue Fahrgäste für eine Reise von Realp nach der Station Furka zu begeistern. Wir hoffen, mit unseren Bemühungen dem Ziel, für volle Züge zwischen Realp und der Furka zu sorgen, zu ein Stück näher zu kommen.

Wagenkasten NStCM auf Reisen

Unser Werbewagen, der ehemalige Wagenkasten der Nyon- St. Cergue Bahn wird seinen üblichen Standort in der Werkstatt Aarau für eine längere Zeit verlassen und vom 29. August bis 26. Oktober 1997 in Küssnacht am Rigi anzutreffen sein.

Küssnacht wird während dieser Zeit ein Dampfschiff- und Spanisch Brötlibahn-Paradies und dürfte, wir hoffen es sehr, viele Interessenten auch für unsere Bahn bringen. Die Sektion Innerschweiz möchte den Wagen als Werbeposten in dieser Zeit an der Seepromenade in Küssnacht in Betrieb nehmen, um möglichst viele neue Spender, Mitglieder, Aktionäre und Reisegäste für die Dampfbahn an der Furka gewinnen zu können. Wir wünschen der Sektion Innerschweiz für diese anspruchsvolle Aufgabe viel Erfolg und Befriedigung. Interessenten, welche sich für die Betreuung des Werbepostens interessieren und gleichzeitig einen oder auch mehrere Tage Vierwaldstätterseeeluft geniessen möchten, mögen sich bei Lucie Frank, Tel. P 041 855 23 77 melden.

Wagenrenovation

Der Wagen in unserer Werkstatt wächst und wächst, nimmt Formen an. Fleissig wird am Wiederaufbau des Wageninnern gebaut. 15-20 freiwillige Helferinnen und Helfer reffen sich jeden Donnerstagabend zwischen 18.00 und 21.30 Uhr an der Industriestrasse 20, in Aarau. Wir möchten Mitglieder und Interessenten, welche unsere Werkstatt noch nicht besucht haben, aufmuntern, ganz unverbindlich und ohne Verpflichtung einmal eine kleine Werkbesichtigung in unserer Halle vorzunehmen. Wir werden uns über Ihren Besuch freuen und Sie auf einem Rundgang über die laufenden Arbeiten informieren.

Der zweite Wagen

Dieser steht auch schon bald vor der Türe! Am Samstag den 6. September 1997 wird der zweite ehemalige Brünigbahnwagen, der zur Zeit noch in Goldau sehnsüchtig auf seine Aufarbeitung wartet, in Aarau eintreffen. Für Arbeit ist in den nächsten zwei Jahren gesorgt, alle Helfer finden eine interessante und passende Arbeit.

G. Aellen

Sektion Bern
P. Bollinger 032 665 23 25
Blumenweg 18
3315 Bätterkinden

Werkstatteinweihung in Kirchberg BE

Am Samstag 11. Oktober 1997 von 10.00-18.00 Uhr wollen wir die neue Wagenwerkstätte in Kirchberg einweihen. Unsere Wagenwerkstätte befindet sich im Industriequartier Neuhof, hinter dem Gartenzenner «Geissbühler».

Nach der Einweihung möchten wir wieder am Donnerstag Bauabende durchführen. Auch neue Aktivmitglieder sind jederzeit herzlich Willkommen!

Für das Einweihungsfest brauchen wir noch dringend Helfer, damit unser Fest ein grosser Erfolg wird. Anmeldungen an den Präsidenten Fax/Tel. 032 665 23 25 oder Hans-Ruedi Lüdi, Eichenstrasse 2, 3184 Wännwil, Tel 026 496 45 22.

Ab 23. September ist die Familie Bollinger für 3 Wochen in den Ferien. Anrufbeantworter ist aber in Betrieb. Für Auskünfte stehen wir gerne zur Verfügung.

Vereinsreise der Sektion Bern

Liebe Bernervereinsmitglieder, Am 21. September 97 ist es wieder soweit, wir fahren zu einer bekannten Bahn! Wo, wird nicht verraten.

Wir sagen nur: westlich von Bern.

Wir fahren wieder von Bern mit dem Car. Kosten je nach Teilnehmer ca. Fr. 35-40.- Mittagessen je nach Menue ca. Fr. 22-30.- Anmeldung ab sofort bis 13. September, schriftlich oder telefonisch an den Präsidenten Fax/Tel. 032 665 23 25. Postadresse siehe oben.

Es würde uns sehr freuen, wenn wir viele Vereinsmitglieder aber auch neue Gesichter begrüssen dürften!

Euer Präsident und Frau

Wagen-Unterhalt und Service 97

Vor Saisonbeginn ist alljährlich der Wagenpark (Personen- und Güterwagen) einer gründlichen Kontrolle und einem umfangreichen Unterhalt zu unterziehen. Sobald die Wagen das Dunkel des Scheiteltunnels verlassen haben (Winterparking, die Steffenbachbrücke steht wieder, die Schneeräumung ist erfolgt), ist nach 6-monatiger Abgeschiedenheit der Zugriff auf die Wagen wieder möglich. Die verfügbaren ZfW-Mitarbeiter erledigen die Arbeiten im Bereich Chassis / Fahrwerk / Kupplung. Die Personen-Wagenkasten mit dem «Innenleben» überlassen sie aber gerne den Sektionen, welche ursprünglich beim Neubau, der Revision oder am Umbau beteiligt waren. Diese kennen den Konstruktionsaufbau und die vielen Feinheiten auch ihrer Wagen besser. Das mag Zutreffen. Was aber ist, wenn diese Leute einmal nicht (mehr) kommen können!

Am Montag 9. Juni reisten (per Bahn) Müller Emil, Walter Aegerter und ich (von der Sektion Bern) nach Realp, um die anstehenden Arbeiten innerhalb dieser Woche zu erledigen. Bei einem Blitzbesuch vor Wochenfrist habe ich alle Wagen schnell begutachtet und eine Mängelliste zusammengestellt. Anhand dieser ist das nötige Material vorbereitet und eingekauft worden. Die Material- und Werkzeugauswahl musste sorgfältig getroffen werden, schleppte man doch alles mit der Bahn nach Realp. Hauptziel war der B 2228. Bei diesem Wagen musste die Fensterkonstruktion (abgebrochene Federn) verbessert und die Abteiltüre (mit Einklemmschutz) neu montiert werden. Drei volle Tage beanspruchten uns diese Arbeiten. Wegen den engen Platzverhältnissen (3cm) konnten die Schrauben der gebrochenen Federn nur mit Winkelschraubenzieher gelöst werden. Die ausgebauten Holzfenster bekamen gleichzeitig eine neue Lackierung. In allen Wagen sind die Schrauben nach-

gedreht worden. Defekte Sitzbankleisten ausgebessert, fehlende Schrauben ersetzt, Türstopper montiert. Alle Wagen sind von den lästigen Rückständen der hässlichen Klebefolien befreit worden (einmal gründlich = immer sauber).

Im B 2224 sind viele Schrauben im spröden Holz besser verankert worden (Bohrung aufgefüllt mit Holz/Leim). Die Holzarmlehnen erhielten nach einem Vorschleifen durch Karlheinz Wirz eine neue Lackierung, der sich Zwischendurch zur Mithilfe meldete. Die Pendeltüre in der Wagenmitte konnte nach Korrekturen der Drehpunkte (neu Einpassen, Holzteile ersetzen im Boden und oben in der Trennwand) korrekt montiert werden. Die Alu-Türblatt sind mit Nitro sauber gereinigt worden. Viele Arbeiten / Schäden müssten eigentlich gleich täglich behoben werden und nicht erst nach Monaten oder Jahren! Die geplante Sanierung der Holzböden / Plattformflächen bei verschiedenen Wagen kann erst beurteilt und eventuell ausgeführt werden, wenn sich das Holz den natürlichen sommerlichen klimatischen Bedingungen angepasst hat (Feuchte / Wärme).

Vor jedem Saisonbeginn müssten alle Wagen einer kritischen / strengen Inspektion unterzogen werden, auch betreffend Sauberkeit (Image). Das Saubermachen mit einem feuchten Lappen genügt nur für den täglichen Unterhalt. Einmal pro Saison sind aber die schwarzen Schmutzränder entlang der Fussleisten oder die Verunreinigungen im Fussbereich gründlich von Hand zu entfernen. Auch die verschiedenen Fingerabdrücke (Russ) an allen möglichen Orten im Wagen müssten wenigstens einmal pro Jahr verschwinden. Diese unbeliebte Arbeit kann aber nicht schnell beim Wegstellen des Zuges am Abend verrichtet werden, denn das braucht Zeit und etwas Liebe zum Detail. Mein Vorschlag ist, die einzelnen Wagen einer Sek-

tion oder Gruppe in Obhut zu geben, mit dem Ziel, ein top gepflegter Wagen vorzufinden. Nicht Sauberkeitshysterie, sondern Imagepflege. Auch unsere Wagen kommen ins Alter. Darum sollten wir erst recht am Ball (Schmutz) bleiben.

Übrigens, diese kleinen Servicearbeiten (Imagepflege) verlangen keine speziellen Kenntnisse oder Ausbildung/Schulung und kann von jedermann mit etwas gutem Willen ausgeübt werden. Wohl ist dabei aber keine grosse Publizität zu erwarten, der Fahrgast wird es aber zu schätzen wissen.

Peter Grünig

Werkstatt 3422 Kirchberg

Dank einem Beschäftigungsprogramm für Erwerbslose (BP) konnte die alte Werkstätte auf grösstenteils ausgeliehenen Paletten zusammengepackt (Mega-Aufwand) und in mehreren LKW-Transporten nach Kirchberg überführt werden. Mit der Zügelparte begann man, bevor in Kirchberg die Planung abgeschlossen, geschweige denn die neue Infrastruktur aufgebaut war. In der alten Werkstatt herrschte derart akuter Platzmangel, (ausgeräumte Schränke und Lagergestelle) dass zu dieser Notlösung gegriffen werden musste. Zur Zeit besteht folgende Situation: In Deisswil verblieben sind noch sämtliche Teile vom C 204, Untergestell, Dachbleche und -Gurten, Profile, Holzkonstruktionsmuster, alle Stahlbleche (defekt angerostet), 2 Paletten mit Holzbrettern, sperrige Teile von anderen Wagen wie Sitzbankgarnituren, Hebeböcke mit Traversen, Bau-Container / Baracke sowie die Bürotische und die Bestuhlung. In Kirchberg läuft reduziert wegen mangelnder Arbeitslosen! (keine Schlosser / Mechaniker) seit Anfang Juni mit gestaffeltem Eintritt ein weiteres Beschäftigungsprogramm. Der neue Hallentrakt im Industriezentrum Neuhoof 4B in 3422 Kirchberg hoffen wir bis ende Juli eingerichtet zu haben.

Folgende Probleme bestehen:

Die BP-Materialpacker aus Deisswil sind inzwischen aus dem Programm ausgeschieden (max. 6 Monate Beschäftigungsdauer). Die neuen BP-Leute in Kirchberg sind fremd und kennen weder Paletten-Inhalt noch die Verwendbarkeit. Sie sind auch nicht «Bahn oder Furka-Orientierte» (verständlicherweise).

Mit unserem Mitglied Werner Tschaggelar (90 Lenze!), der Familie Bollinger, Müller Emil und meiner Wenigkeit ist der VFB-Anteil sehr gering am Aufbauwerk «neue Halle». Die Präsenz von den berufstätigen Aktiven kann nur «morgens oder abends» in den Randstunden erfolgen. Die Instruktionen wurden wohl von mir in einer schriftlichen Liste festgehalten und wird laufend ergänzt. Aber viele Fragen und Probleme werden so unnötig vor sich hingeschoben.

Mit Werner und Emil sowie vorerst 2 BP-Leuten konnte der Grundstein (Holzkonstruktion) für den neuen Werkstattraum mit darüberliegendem Aufenthaltsraum gelegt werden. Meinungsverschiedenheiten, Generationsprobleme und unterschiedliche Ansichten zur Arbeit, Arbeitsmoral, Einsatzwille, Toleranz etc. haben Werner das Weitermachen verunmöglicht. Ich danke an dieser Stelle Werner Tschaggelar sowie auch allen anderen, z.B. Sepp Ruckli, Theo Wenger, Gasser Hans und allen Erwerbslosen die sich bisher für unsere Werkstatt in irgend einer Form oder Art verdient gemacht haben. Auch jede noch so kleine Arbeitsleistung die von diesen erbracht wurden, haben uns ein Stück näher an unser Ziel herangebracht. Sobald die elektrischen Leitungen in die Holzkonstruktion verlegt sind, kann der Raum fertig getäfert und eingerichtet werden. Ein Zeichnungsarbeitsplatz für die Erstellung der fehlenden Detailskizzen, ein Platz für einen PC für Schreibaarbeiten sowie eine kleine Kochnische mit passiver Chromstahlablage sol-

len bald installiert sein.

Vom Abbruch Deisswil ist noch sehr viel Konstruktionsholz und einiges an Bretter überzählig. Auch viele Requisite von Wageninneneinrichtungen, Sitze, Gepäckträger, Scheiben, etc. füllen unsere neue Halle und rauben uns den Platz. Mit einer Razzia müssen wir uns den nötigen Platz erst einmal Wiedererkämpfen, damit wir das eigentliche Projekt, das Chassis in der Halle plazieren können!

Wie ich schon Eingangs bemerkte, fehlen uns die wichtigsten qualifizierten Leute wie Mechaniker und Schlosser. Die uns grösstenteils zugewiesenen BP-Leute sind aus fremden Berufszweigen oder haben keine fundierte Berufsausbildung. Das Kontingent von max. 8 BP-Leuten können wir nicht nur mit Hilfspersonal besetzen. In diesem Sektor muss noch wesentliches verbessert werden. Die Idealvorstellung zum Rekrutieren von 3 Berufsleuten und 5 Hilfskräften kann wohl nur Überregional bewerkstelligt werden. Geduld bringt Rosen!

Der weitere Fahrplan sieht wie folgt aus:

1. Einräumen der Materialien im Werkstatt- raum (Werkzeuge, Maschinen, Verbrauchsmaterial, Farben etc.)
Schrauben sortiert nach Grösse, Typ, Art, Werkstoff etc. in der rechten Hälfte des Schubladenkörpus versorgen
2. Schränke, Podeste und Gestelle plazieren, befestigen und einräumen
3. Im Aufenthaltsraum die Infrastruktur (Tische / Sitze / Büro- Werbematerial, PC) wohnlich einrichten
4. Raum schaffen für Chassis C 204, d.h. entrümpeln
5. Zügelte Material C 204 inkl. Chassis und Beginn Demontage am 14. August
6. Schlussräumung in Deisswil: Baracke wohin? / Container / Restmaterial (in Mulde)

Die Vergangenheit hat wieder einmal mehr gezeigt, dass alle Vorgänge und Aktivitä-

ten zeitlich viel zu optimistisch geplant waren. Da unsere Aktiven nur sporadisch verfügbar sind, möchten wir wieder den Donnerstagabend zum festen Bauabend erklären. Am ersten Donnerstag des Monats findet ab sofort in Kirchberg von 17.00 Uhr der traditionelle Höck statt. An diesem Abend sollte auch die Kameradschaft und die Geselligkeit (aber auch der Info-Austausch) wieder vermehrt gepflegt werden.

Letzte Nachrichten:

In der neuen Werkstätte sind inzwischen 5 Beschäftigte tätig. Die Halle und die Installationen haben Formen angenommen. Noch sind aber überzähliges Material vorhanden, wie z.B. alte Holzstanzbänke, solche auch mit Überzug. Auch einzelne Prototypen der SBB sind noch im Sortiment. Alle diese Artikel werden ab sofort gratis abgegeben, als Sitzbank vor dem Haus, zum Aufstellen in der Gartenlaube, zur Ergänzung im Vereinslokal, oder als Sitzgelegenheit auf dem Balkon. Bitte sofort abholen.

Ab Mitte August ist das Untergestell (UG) in Kirchberg zur Bearbeitung. Nun kann ich mit der übernommenen Aufgabe beginnen, obwohl schon 15 arbeitsreiche Monate verstrichen sind.

Zuerst werden wir alle Details des UG fotografisch festhalten und alle Teile vermessen und Skizzen erstellen. Die Linienführung der elektrischen Leitungen und Rohrstränge der Dampfheizung und der Vakuumbremse sind in einen Plan einzutragen.

Der nächste Schritt wird dann die Zerlegung und Demontage sein. Das «nackte» UG wird von den DFB-Spezialisten geprüft und die nötigen Korrekturen festgelegt. Der Rahmen muss gerichtet werden. Die Trittbrettkonstruktion und die Plattformgeländer sind stark beschädigt.

Peter Grünig

Sektion Graubünden
Postfach 48

7005 Chur-Masans

Einsatz 97 in Realp

Am zwei Samstagen im Oktober und November leistet die Sektion Graubünden ihren Einsatz zu Gunsten der DFB. Es handelt sich vornehmlich um Arbeiten zum Schutze von Anlagen und Material während der Winterperiode. Alle Mitglieder sind aufgerufen, die beiden nachfolgend aufgeführten Samstage in ihrem Kalender einzutragen und zu reservieren. Gemäss Beschluss der letzten Hauptversammlung, erhalten alle Fahrer, die an diesen Tagen mit dem eigenen Auto Mitglieder nach Realp fahren, eine Spesenentschädigung. Der Vorstand freut sich auf reges Mitmachen.

Datum: Samstag 26. Oktober 97 und
Samstag 8. November 97

Abfahrt: 05.30 Uhr ab Parkplatz Gasser,
Kasernenstrasse 1, Chur

Rückkehr: ca. 20.00 Uhr in Chur

Am Samstag den 30. August 1997 besteht die Möglichkeit, das Depot Poschiavo anlässlich am «Tage der offenen Tür» zu besichtigen.

Wir versuchen mit einer Gruppe dorthin zu fahren und im Val Poschiavo einen schönen Tag zu erleben.

Anmeldungen an:

G. Saluz, Florentinistrasse, 7000 Chur
Jeder Teilnehmer besorgt seine Fahrkarte selbst.

Bahnhoffest Bergün

Am Sonntag den 7. September findet in Bergün ein Bahnhoffest statt, das wir empfehlen möchten, denn die Albulalinie hat an Faszination nichts eingebüsst und baulich ist in Preda die Gleiserweiterung in vollem Gange.

Bergün **RhB** Albula

Anmeldetalon senden an:

J. Zahnd, Signinastr. 5 7000 Chur

Name:

Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Tel. G:

Tel. P:

Ich bin beim Arbeitseinsatz der Sektion Graubünden dabei:

Samstag, 28. Oktober 97

Samstag, 8. November 97

Ich fahre mit dem eigenen Wagen und habe _____ Plätze frei

Ich wünsche eine Fahrgelegenheit ab Parkplatz Gasser

Ich bin spätestens um 8.00 Uhr im Camp Realp

Sektion Innerschweiz
Postfach 4922

6000 Luzern

Feierlichkeiten «150 Jahre Schweizer Bahnen» in der Innerschweiz

Anlässlich der Feierlichkeiten zum 150-jährigen Jubiläum der Schweizer Bahnen finden im Raume Luzern vom 22. August bis 26. Oktober 97 sehenswerte Anlässe statt: Im Verkehrshaus der Schweiz werden sich verschiedene Replika-Dampflokomotiven aus den Anfängen der europäischen Bahnen ein Stelldichein geben; Gäste aus Frankreich, Italien, Deutschland, England und Holland werden erwartet. Auf der Strecke Verkehrshaus - Küssnacht am Rigi werden in der gleichen Zeit täglich Dampfzüge verkehren, unter anderem die legendäre Spanisch-Brötli-Bahn. Die Rückfahrt von Küssnacht am Rigi zum Verkehrshaus kann man auf einem Raddampfer der Vierwaldstätter Schiffahrtsgesellschaft geniessen. Wer länger in Küssnacht bleiben will und vielleicht einen Ausflug zur legendären Dampf-Zahnradlok Nr. 7 der Vitznau Rigi-Bahn machen möchte, die in diesem Jahr auf der Strecke der Arth-Rigi-Bahn verkehrt, dem stehen in Küssnacht verschiedene gemütliche Hotels zur Verfügung. Vom 4. bis 12. Oktober 97 finden ausserdem im Verkehrshaus die 10. Eisenbahn-Modellbautage statt.

An diesem Grossanlass soll die Furka-Bergstrecke auch nicht fehlen. Deshalb hat die Sektion Innerschweiz einen Bahnwagen von der Sektion Aargau ausgeliehen, der als Souvenir- und Werbeposten an der Seepromenade in Küssnacht vom 28.8. bis 26.10. 97 die Aktivitäten des Vereins Furka-Bergstrecke bekanntmachen wird. Ein solcher Stand nützt aber nur etwas, wenn er betreut wird. Deshalb...

Dringender Aufruf:

Gesucht werden Mitarbeiter/-Innen, die in der Zeit vom 29. August bis 26. Oktober 97 an einem oder mehreren Tagen von 10.00 bis 17.30 Uhr unseren Stand in Küssnacht betreuen helfen.

Rückfragen und Anmeldungen bei:
(wenn möglich mit Ausweichdaten)
Lucie Frank, Schulweg 12, 6425 Arth
Tel. P 041 855 23 77

Sektion Ostschweiz
Christian Ammann
Oberer Moosweg 10
8500 Frauenfeld

Bauwochenende 9. / 10. Mai 97

Kurzfristig wurde am 26. April zwischen Walter Knöpfel und dem Schreibenden vereinbart, dass unsere Sektion eine Maurer- und Schlosserarbeit auf der Ostseite des Depots Realp unter dem depotseitigen Container ausführen könnten. Am Besichtigungstermin mit Walter Knöpfel eine Woche vor Arbeitsbeginn wurde beschlossen, bei dieser Mauer noch ein vorhandenes Fenster einzubauen. Aber oh Schreck, bei diesem Doppelverglasungsfenster fehlte ein Glas und das zweite war sehr locker im Kitt, was heisst, Fenster mitnehmen und frisch verglasen lassen. Kalksandsteine waren zur Genüge vor Ort. Was fehlte war Zementpflaster, also in der Folgeweche Trockenmörtel bestellen.

Am Freitag um 9.00 Uhr trafen sich Jero, Marcel, Matteo und Bruno zum Kaffee im Restaurant Bahnhof Realp. Nach kurzer Stärkung lautete das Motto, auf zum Camp, sich in Arbeitstunne werfen und Baustellenbesichtigung, ob alles Material vorhanden sei. Der Mörtel war da und die durch Manfred Willi auf Mass zugeschnittenen Stahlträger für den Containerunterbau lagen vorbereitet beim Depot.

Nun wurde in die Hände gespuckt. 2 Mann Gerüst erstellen, Steine schichten, Mörtel mischen und Mauern, Mauern... 2 Mann Träger und Stützen messen, Unterlagen erstellen, Träger vor Ort transportieren (um sieben Ecken) und provisorisch Unterbauen. Am Abend nach Arbeitsschluss ab ins Auto und mit dem Autozug nach Oberwald zu Maria und Eugen zum Nachtessen. Freude kam auf, als wir am Samstagmorgen noch die FO 4 vor ihrer Muttertagsfahrt in Oberwald unter Dampf bewundern konnten. Schreck kam auf, als wir aus dem Basistunnel kamen. Es hatte bis Realp geschneit, aber der Schnee konnte unseren Arbeitselan nicht schmälern, es wurde weitergearbeitet. Zum Glück traf am Mittag noch Claudio ein, der wie gewünscht uns den Beton für das Stützfundament richten und mischen konnte. Träger und Stützen zusammenschweissen, Fenster versetzen und die letzten Lagen Steine vermauern, Werkzeug reinigen und am richtigen Ort versorgen, was für uns eine Selbstverständlichkeit ist, hielt uns in Trab bis 18.00 Uhr. Duschen, Umziehen und ab nach Hause. Nach einem Nachtessenstop in Andermatt fuhren wir befriedigt heim, im Wissen, dass wir für die Bergstrecke etwas Sinnvolles tun konnten.

Bedanken möchte ich mich bei meinen Kollegen - wir waren ein Superteam - und bei unserer Sektionskasse, die die «Übernachtung samt Essen, die Fensterreparatur und den Trockenmörtel «übernommen» respektive gesponsert hat.

Freuen wir uns auf unsere zukünftigen Arbeiten. Es wartet immer noch das Material für die 2. Lokstandplatte in Tiefenbach, das eingebaut werden sollte, bevor der Rostfrass an den Armierungseisen zu weit fortgeschritten ist oder andere Hände dies oder das gebrauchen können.

BrunoENZLER

1. Bauwoche vom 22. bis 28. Juni 97

Kurz-Report:

Am Sonntagnachmittag räumen Jero und Marcel den Gleisbauwagen auf und richten das Werkzeug für ihren Arbeitseinsatz. Sie checken die benötigten Maschinen durch. Werner, Paul, Ivo erstellen von Montag bis Mittwoch einen Sicherheitszaun am Böschungsfuss des Perronhanges beim Einsteigebahnhof, mit Bahnschwellen und gedriltem Draht. Humus auflockern mit Bagger (Dienstag abends), Humusplanie, abkrallen und ansähen.

Suchen der Hauptwasserleitung bei der Kletterweiche Nr. 55. Werner, Ivo, Dienstagnachmittag.

Blumentröge leeren, Filterschicht einbauen, neue Erde aufbereiten und einbauen, Tröge aufstellen. Thomas, Paul, Ivo, Mittwoch abends und Donnerstag morgen.

Jäten des Zahnstangenabschnittes zwischen der Einfahrt und Wilerbrücke. Markus, Hans, Werner (14 Stunden bis Mittwoch abends).

Richten von Gleisschrauben für neue einzuziehende Schwellen bei den Schraubencontainern. Marcel, Mittwoch abends bis 22.00 Uhr.

Ausbetonieren der Rauchkammer mit einem kleinen Keil ums Rauchrohr an Lok 1 und 2 mit je 3/4 Schubkarren Mörtel. Paul, Ivo, Donnerstag morgen.

Stellriemen entlang der Rollstuhlrampe zum Perron setzen. Werner, Paul und Ivo, Donnerstag nachmittags.

Strassenböschung des Perrons humusieren mit Radlader, abkrallen und Ansaat. Entlang der Strasse Schotterstreifen erstellen. Feinschotter aufbringen und «abrechele». Strassenreinigung von Baustellen-LKW's. Alles bei Dauerregen!! Thomas, Werner, Paul, Ivo, Freitag.

Gleitkeile mit Schienenprofil anfertigen, Steg herausschneiden, warm machen und abklopfen zum Keil, dann am Anfang einen «Spitz» schmieden. Die Meisterstücke wur-

den an allen Zwangsschienenkopfen angebracht. Da ging auch mal das Gas aus, weil die «Meininge» ja auch noch was davon brauchten. Manfred Willi hat aber Nachschub gebracht. Diese Gleitkeile wurden vom BAV vorgeschrieben, damit sich hängende Teile nicht festhaken können. Markus, Hans, Montag bis Donnerstag.

Wasserfassung samt Reservoir in Tiefenbach von Geschiebe und Schlamm reinigen. Hans, Markus, Mittwoch nachmittags. Gebrochene Zahnstangensattel, Zahnstangenlamellen, Bolzen der Zahnstange auswechseln. Dabei war soviel «Schub» darauf, dass die rostigen Bolzen abgebrochen sind. Speziell im Gleissenkungsbereich vor der Station Furka musste zuerst das Gleis gehoben werden um neue Bolzen einbringen zu können. Lockere Schrauben kontrollieren und nachziehen auf der ganzen Strecke. Zahnlamellen lösen und Teilungsfehler auf mehrere Stösse verteilen inklusive einbringen von Plättchen als Abstandshalter. Jero, Marcel, Montag bis Freitag.

Diverse Reparaturen von Steckdosen, Maschinen und Werkzeugen. Hans, Markus, Montag bis Freitag.

Bahnübergang mit Schalttafeln beim Einsteigebahnhof als Provisorium erstellen. Alles musste um 11.35 Uhr fertig sein. Wir waren um 11.28 Uhr fertig! Werner, Paul, Ivo, Samstag morgen vor dem 1. Zug.

Spritzschutzstreifen am Betriebscontainer erstellen. Türen am Fahrkartencontainer aushängen und mit Unterlagsscheiben höher einstellen. Türe mit 4 Mann «lupfen»! Unterqueren des Kletterwechengeleises für die Wasserleitung, um diese an die Leitung entlang des Perrons anschliessen zu können. Werner Jero und Ivo, Samstag nachmittags und abends.

Franz und die Küchenbrigade haben uns mit vorzüglichem Essen bewirtet, damit die Stimmung auch bei Regenwetter nicht absinken konnte.

Ivo Gohl

Für die Herbstbauwoche vom 21. bis 27. September 97 werden noch Küchenhelfer gesucht.

Tel. 071 411 77 31, Bruno Enzler, nimmt Anmeldungen gerne entgegen.

Mobautech-Ausstellung in St. Gallen

Diese findet vom 10. bis 14. September statt. Die Sektion Ostschweiz ist auch mit einem Stand vertreten und wird für die Furka-Bergstrecke werben. Wir freuen uns auf Ihren Besuch und hoffen, dass wir auch uns weniger bekannte Mitglieder begrüßen dürfen.

Sektion Nordwestschweiz
Alfred Heinimann 061 603 27 00
Morystrasse 15
4125 Riehen

Die Generalversammlung der Sektion wurde am 21. März in den Räumlichkeiten des Modelleisenbahnclubs Basel abgehalten. Im Vorstand hat sich insofern eine Änderung



An die Mauer neben dem alten Stationsgebäude auf der Furka kommt die Bank zu stehen. Der nachdenkliche Spender freut sich schon auf die schöne Aussicht.

ergeben, als Urs Brechbühl zurückgetreten ist. Ein Nachfolger konnte noch nicht gefunden werden. Wer sich beim Lesen dieser Zeilen zu lockerer Mitarbeit in unserem Vorstand angesprochen fühlt, möge sich bitte mit dem Schreibenden in Verbindung setzen. Wahlen sind an der GV 1998 fällig. Dieses Jahr kommen vermutlich nicht nur Nordwestschweizer Bausamstage an der Furka zustande, sondern auch wieder einmal eine ganze Bauwoche. Vorerst gilt es von einem solchen eintägigen Baueinsatz zu berichten, der am vergangenen 12. Juli stattfand. Anlass war das Geschenk einer hölzernen Sitzbank für die Station Furka durch unser verdientes Mitglied Karlheinz Wirz. Seine Gabe zum 60. Geburtstag wollte er nicht im eigenen Garten aufstellen, sondern als gelegentlicher Stationsvorstand auf der Furka der Allgemeinheit widmen. Eine unternehmungslustige Gruppe - Wolf Hötsch, Andy Schaub, der Spender Mäni Steiner, Patrik Gisin und der Schreibende - traf sich am frühen Samstag morgen, um die Plattform für diese Sitzbank zu betonieren. Mäni hatte zum Glück am Vorabend noch die nötigen Abklärungen und Vorbereitungen getroffen, so dass das Werk zügig voranging. Unter den neugierigen Blicken und aufmunternden Kommentaren der erfreulich zahlreichen Reisenden (es war das



Die Bank wird von den Arbeitern getestet und für gut befunden - vorläufig aber noch in Realp unten, bis der Beton austrocknete.

erste schöne Wochenende seit Saisonbeginn) nahm das Betonfundament Gestalt an. Die Bank selbst konnte noch nicht platziert werden, da der Beton zuerst trocken muss, aber bald wird es müden Wanderern und Fahrgästen möglich sein, die schöne Aussicht auf der Station Furka auf wahrhaftem einheimischen Holz zu genießen. Dem edlen Spender sei Dank. Vielleicht findet sein Werk Nachahmer; zu spenden gäbe es noch etliches! Zu empfehlen ist auch ein solcher Baueinsatz an der frischen Luft, sei es bloss für einen Samstag, sei es für eine ganze Woche. Am Abend herrscht nach getaner Arbeit eine Zufriedenheit, wie sie bei städtischer Büroätigkeit kaum aufkommt. A. Heinimann

Sektion Solothurn
Postfach 155

2544 Bettlach

Kurzbericht zur 10. Generalversammlung

Der Präsident konnte zur Jubiläumsversammlung vom 8. April 1997 total 23 Damen und Herren begrüßen. Gut gelaunte Mitglieder liessen die Traktanden zügig ablaufen.

Der 10. Jahresbericht hat der Präsident in einer etwas unkonventionellen Art abgefasst. Zur weiteren Verbreitung seien hier einige Ausschnitte aufgeführt.

Der Präsident stellt sich die Frage, ob er im Bericht immer wie üblich über die Erfolge, der Aktivitäten und der Finanzen berichten soll?

Ihn drängte es diesmal mehr zum Philosophieren. In Gedanken lässt er die 10 Jahre Revue passieren. Er sieht mit seinem geistigen Auge die vielen Fronstunden an der Strecke, im Wagenbau und nicht zuletzt auch die finanziellen Mittel die immer wieder einfließen.

Mit welcher Motivation werden Anlässe or-

ganisiert, Arbeitseinsätze geplant und durchgeführt? Warum streben wir die Durchfahrt nach Gletsch an? Antworten darauf sind nicht leicht zu finden.

Dann zitiert er ein altes Sprichwort, DFB gerecht angepasst.

«Wenn Du eine Bergbahn bauen willst, so trommle nicht die Leute zusammen, um Werkzeuge, Gleise, Loks und Wagen vorzubereiten, Aufgaben zu verteilen und die Arbeit einzuteilen, sondern erwecke in ihnen die unbändige Sehnsucht nach der schönen, reinen Bergwelt».

Dann dankt der Präsident allen von Herzen für die Motivation, den Einsatz und das Engagement in der Sektion Solothurn für den VFB und die DFB. Einiges zu reden gab das Jahresprogramm 1997. Eigentlich wäre eine kleine Jubiläumsfeier zulasten der Vereinskasse vorgesehen gewesen. Angesichts des grossen Finanzbedarfes der DFB schlug der Vorstand vor, auf den Anlass zu verzichten und Fr. 2000.– als Spende dem VFB zugunsten der DFB AG zu überlassen. Ob schon kein Mitglied des Zentralvorstandes an der GV anwesend war, um den Antrag zu unterstützen, hat die Versammlung mit Begeisterung dem Antrag zugestimmt.

Kamerad Härdi zeigte von ihm aufgenommene und bearbeitete Filme vom Abenteuer Furka-Bergstrecke. Viele Einblendungen von den Loks, der Strecke und der Bergwelt liessen erahnen, warum viele Furkafreaks motiviert sind, mitzuarbeiten.

Nächster Treffpunkt:

Dienstag den 18. November 97 «Chlausenhock» im Restaurant Brauerei in Oensingen.

Bis dann empfehlen wir allen Mitgliedern die Strecke Realp-Furka-Gletsch zu besichtigen und wenn immer möglich mit Freunden eine Dampffahrt mitzumachen.

Paul Kupper

Sektion Zürich	Kurt Brügger
	Industriestrasse 16
Postfach 268	01 935 45 03
8627 Grüningen	

Ein Wort in eigener Sache

Der Vorstand hat beschlossen, die Nr. 3/97 des Züri-Info ausfallen zu lassen (Kostengründe) und die anfallenden Infos probeweise hier zu publizieren. Wir werden prüfen, ob dies für 1998 definitiv eingeführt werden soll. Das Züri-Info Nr. 4/97 wird im Dezember 97 noch wie bisher erscheinen.

Bahnfeste Thalwil und Neuhausen

Unsere Sektion hat an den beiden Anlässen Werbung betrieben mit folgenden Aktivitäten:

- Verkauf Äpler-Makkaronen/Getränke
- Souvenirverkauf
- Spiele für Kinder
- Info-Bus, Mitgliederwerbung

Die sehr zentrale Lage unserer Stände und der grosse Publikumsaufmarsch brachten uns einen überwältigen Erfolg.

- Umsatz Souvenirs:
Der Souvenirverkauf von Paul Feuerstein entwickelte sich sehr gut
- Umsatz Kinderspiele:
Der Stand von Meinrad Keller lief sehr gut
- Spenden: einige hundert Franken
- Äplermakkaronen: ca. 320 Portionen
- 42 Neumitglieder

Mit einer Verlosung von Freikarten DFB konnten aufgrund der ausgefüllten Los-Talons an ca. 300 Interessierte Couverts mit Unterlagen verschickt werden. Davon versprechen wir uns natürlich noch scharenweise neue Mitglieder oder Aktionäre.

Wir bedanken uns bei allen HelferInnen, sowie bei den Herren aus dem Zentralvorstand, der DFB AG, sowie bei allen Kolleginnen und Kollegen aus anderen Sektionen, die uns bei diesen Anlässen besucht haben.

Bahnplakat-Ausstellung

150 Jahre Schweizer Bahnen
im Hauptsitz der CREDIT SUISSE,
Paradeplatz 8, in Zürich, Galerie Le Point,
vom 23.06. - 31.10.97, 08.30 h - 16.30 h.
Ende 1996 erhielten wir davon Kenntnis, dass die Credit Suisse zur 150. Jahrfier der Schweizer Bahnen eine Ausstellung plane. Die Sektion Zürich des VFB hat sich darum beworben, daran teilnehmen zu können. Wir sind mit dem Modellzug 1:87, bestehend aus Dampfloki Furkahorn, grauer Güterwagen, die 2 offenen Aussichtswagen - vertreten. Besonders freuen wir uns über die Titelseite des sehr schönen Ausstellungskataloges «Schweiz von der Rhone zum Rhein, Furka Oberalp Bahn». Farblitho von Daniele Buzzi aus dem Jahr 1926. Als Leihgeber für die Ausstellung sind wir im Katalog erwähnt. Für unsere Mithilfe dürfen wir einen schönen Beitrag für unseren Verein in Rechnung stellen.

Kurzbericht 1. Bauwoche

Das Arbeitsangebot vom 29.06. - 04.07.97 war überwältigend. Es konnte davon einiges erledigt werden.

- WC-Kabinen in Tiefenbach aufgestellt und angeschlossen
- Kabel und -Kanäle sowie Kabelsteine im Scheiteltunnel verlegt. Um diese Arbeiten auszuführen, musste das Tunnelportal auf Seite Muttbach geöffnet und die Zufahrt für PW befahrbar gemacht werden.
- Ab Zahnstangeneinfahrt unterhalb Wilerbrücke wurde das Trasse vom Unkrautwuchs und «Radgras» befreit. Das ist sehr wichtig, wegen der Adhäsion. Für jede Baugruppe ist 1 Tag für diese Arbeiten vorgeschrieben.
- Oberhalb der Wilerbrücke Wasserläufe ein Stück weit gereinigt und weiter oben eine bis an das Trasse reichende Rufe, die durch den Dauerregen ausgelöst wurde, weggeschaufelt.

Die Teilnehmer waren: Esther Bättig, Logi-

stik, Hansruedi Lier, Bernhard Brack, Andreas Müller, Hansruedi Flück, Heiri Reiser, Oskar Greminger, Walter Rüeger, Emil Halter, Edi Schlumpf und Jack Kuster.

Ich danke allen Furkafreunden für ihren Einsatz bei so schlechtem Wetter und den diversen Unzulänglichkeiten.

Edi Schlumpf

Züri Oberland Messe

Die Sektion Zürich ist auch dieses Jahr wieder mit einem Stand an der Züri Oberland Messe vom 27.08. - 01.09.97 in Wetzikon vertreten. Es würde uns freuen, recht viele Furkafreunde dort begrüßen zu dürfen. Unser Stand befindet sich in der Halle 4 B, Stand Nr. 472.

Öffnungszeiten:

27.08.97	Mittwoch	13.30 - 22.00 h
28.08.97	Donnerstag	14.00 - 22.00 h
29.08.97	Freitag	14.00 - 22.00 h
30.08.97	Samstag	13.00 - 22.00 h
31.08.97	Sonntag	10.30 - 20.30 h
01.09.97	Montag	14.00 - 20.00 h

Herbstausflug

Zur Abwechslung besuchen wir einen anderen Verein, der, wie wir, mit viel Idealismus ein einmaliges industriearchäologisches Objekt der Nachwelt erhalten will. Es handelt sich um die PM 1, die mit Abstand älteste Papiermaschine der Schweiz (Baujahr 1927). Sie steht in Bischofszell und ist mittlerweile zum Kulturgut von nationaler Bedeutung erklärt worden. Gleichzeitig werden wir uns den Industrielehrpfad Hauptwil und Umgebung sowie das historische Städtchen Bischofszell ansehen. Wir reisen per Car.

Datum: Samstag, 25.10.97

Treffpunkt: 08.40 h Carparkplatz Sihlquai

oder 09.45 h Bahnhof Hauptwil

Kosten: Fr. 48.-- (ohne Car: Fr. 30.--)

inkl. Mittagessen (ohne Getränke)

Reiseleitung: Fritz Schmutz

Einzahlung auf PC 80-9043-1, VFB, Sektion Zürich, 3999 Oberwald, mit Vermerk

«Herbstausflug», gilt als Anmeldung (bis spätestens 03.10.97).
Es sind auch Angehörige der Sektion Ostschweiz willkommen.

Section romande
Jaques Fornachon 021 800 48 61
Au Curson
1142 Pampigny

Bref Information de la 13^{em} assemblée générale, du 15 mars 1997 à Lausanne

Pour la 13^{em} assemblée générale du VFB, 103 membres ont répondu à la convocation et ainsi que 6 invités. Les salutations de bienvenue ont été prononcées par président J. Fornachon de la section romande en allemand et ensuite en français. C'était la première assemblée générale organisée en Suisse romande, section qui compte actuellement 208 membres.

Bruno Albisser salue et remercie les participants de l'assemblée et aussi la section romande pour l'organisation, il salue aussi la présence du comité central et des administrateurs du DFB AG.

Le président s'excuse du retard du bulletin 1/97 ou figurait la convocation de l'assemblée générale 1997. Mais le lieu et la date avaient déjà été communiqué dans le bulletin 4/96.

L'ordre du jour a été approuvé à l'unanimité. Le protocole de la 12^{em} assemblée générale a aussi été accepté à l'unanimité.

Rapport annuel 1996: Depuis de début de l'année 1997 nous avons un nouveau comité central «ZVA» est une commission du comité central qui examine et liquide les affaires urgentes. Le rapport annuel est approuvé à l'unanimité.

Compte annuel 1996 et rapport des réviseurs. Le caissier Christopher Carlyle lit le rapport annuel des comptes 1996. Les nouveautés de l'année 1997 sont: Les muta-

tions sont de nouveau enregistrées par le PC-central; la vente des actions et ainsi que les anciennes actions du DFB AG a bien commencé. Le rapport annuel de la caisse fait part d'un déficit de Fr. 24'068.25. En 1996 nous avons eu des problèmes avec la caisse Allemande. C. Carlyle espère qu'à l'avenir tout rentrera dans l'ordre avec la nouvelle organisation et les nouvelles répartitions du travail.

C. Carlyle remercie tous ceux qui l'ont aidé et soutenu pendant l'année 96 en l'aidant et le conseillant.

Les réviseurs ont attesté que la comptabilité était en ordre et tenue selon les règles et les lois en vigueur. Les réviseurs ont proposé de donner décharge au comité central. Décharge a été donné au comité central par l'assemblée avec 2 abstentions.

Budget 1997: approuvé à l'unanimité.

Le comité central a proposé de laisser inchanger les cotisations 1998, soit Fr. 50.- par membre et de Fr. 75.- pour les familles. Cette proposition a été approuvée. Bruno Albisser a fait part de la démission de Kurt Maier et de René Schläpfer du comité central. Par leurs démissions il y a deux sièges à repourvoir au comité central. Comme personne ne c'est proposé pour leurs remplacements le comité propose de laisser ces deux sièges vacants pour le moment. L'approbation est donnée par l'assemblée. Le comité a tenu absolument que le 2^{em} siège pour le représentant de l'Allemagne/Hollande soit conservé.

La 14^{em} assemblée générale de la VFB aura lieu le 21.3.1998.

Kurt Maier a reçu une assiette en étain gravée pour son départ du comité central qui l'a remercié pour son engagement et sa bonne collaboration. M. René Schläpfer recevra aussi une assiette après sa sortie de l'hôpital, le président lui souhaite les meilleurs vœux de bonne santé.

Les soucis du DFB AG.

Fredy Gysin président du DFB AG, remer-

cie le VFB pour le soutien. Il est conscient, que le DFB a absolument besoin du soutien du VFB. Le sort financier du DFB n'est pas toujours rose. Fredy Gysin demande à tous les membres et actionnaires le soutien financier pour atteindre le but «arriver à Gletsch»!

La collaboration avec le FO et Mr. Escher se développe favorablement. Fredy Gysin remercie encore une fois tous ceux qui ont permis à l'entreprise Furka de prospérer. Walter Willi c'est retiré de l'administration de la DFB AG. La présidence de la direction des affaires est repris par M. Cathry ancien chef de gare de Realp et conseiller du canton.

Le caissier du DFB Josef Albisser a aussi déploré la mauvaise situation financière du DFB AG. Nous avons transporté 28'500 passagers en 1996, c'est 17% de plus qu'en 1995, mais nous n'avons pas fait plus de recette pour autant, la raison est que nous avons eu beaucoup de groupes de voyage qui apportent moins de recette. J. Albisser demande à tous les membres et sections d'aider à trouver plus de voyageurs individuels. Nous espérons que les pertes pour 1996 seront du même ordre de grandeur que 1995 soit env. Fr. 250'000.-. Les investissements pour l'année 1996 ont été les suivants:

Dispositif de sécurité pour le tunnel de faite, passage à niveau de Muttbach, gare pour voyageur à Realp soit Fr. 1,2 millions investis. L'action pour l'augmentation du capital a malheureusement rapporté environ Fr. 200'000.- soit 1/3 des Fr. 600'000.- prévus. J. Albisser demande aussi à tous les membres et actionnaires de soutenir financièrement le DFB AG. Son nouveau slogan: «sans fric pas de vapeur, sans Cash pas de Gletsch!!»

Le 14 juin 1997 a lieu à Oberwald l'assemblée générale des actionnaires du DFB AG. A ce propos il y aura un programme commun voir le communiqué dans le bulletin 2/

97. La saison 1997 commence le samedi 21. juin 1997 et se terminera le 5 octobre 1997 (si le temps le permet). Les prix des billets resteront les mêmes qu'en 1996. Sont également prévus divers manifestations spéciales (Vapeur partys pour enfants). On peut se renseigner au service voyageur du DFB cp 35 CH-3999 Oberwald Tél. 027 973 33 73 Fax 027 973 33 74, responsable Pascal Zenklusen.

Un grand merci pour Res Abegg, qui c'est occupé de la cantine en utilisant moins d'argent que le budget prévu.

Peu avant la fin de l'assemblée Bruno Rütli (Suisse orientale) a fait un discours sur le thème «La Furka». La dernière action de Bruno Rütli «Les grandes et les petites pierres» a rapporté la somme remarquable de Fr. 25'000.-.

Le président du comité central prend congé des membres et des invités présents avec le slogan suivant, glané dans le rapport annuel d'un président d'une des sections. «Par les temps économiquement difficiles, que nous vivons actuellement, c'est de plus en plus dur de trouver un soutien pour un projet comme la Ligne Sommitale de la Furka». Raison de plus pour avoir un idéal, lequel portera ces fruits avec un engagement soutenu. Le président souhaite un bon retour à tous.

News 8 (12.3.97): Sur l'initiative d'un membre et actionnaire une proposition est arrivé à la direction du DFB et VFB et également dans un cercle restreint d'initiés, une demande de construction d'un club des 1000. Les nombreux opinions reçus à ce sujet sont comme prévu très différents des uns des autres. Les réactions de la direction sont plutôt maigres, mais c'est seulement la dite direction qui peut concrétiser cette idée. La position de la direction: Personne ne veut prendre position, car un concept clair qui pourrait être discuter manque toujours.

- Nous examinons si le tracteur Tm 68 (ex

RhB Tm 68) utilisé à la station de Realp, peut être utilisé pour les travaux légers de construction. Un comité d'intérêt (personnes professionnelles) «IG Tm 68» s'occupera de la transformation sur une base privée, sans frais pour le DFB. A la base c'est un travail de diplômé, lequel sera fait par Jürg Bollinger (a Staffelbach AG) à l'école d'ingénieurs de Windisch, et qui a pour but la réalisation et la transformation du véhicule avec un train d'engrenage-électrique. Sitôt obtenus les documents relatifs à l'ordonnance du règlement de composition et à la circulation des trains (OFT), nous pourrions commencer les travaux de calculation par Urs Zürcher (calcul de freinage) et Peter Zeller (calcul de stabilité) pour la demande au BAV. La mise en service devra être encore approuvée par le DFB.

- La locomotive-diesel HGm 2/2, qui a été construite pas à pas par l'atelier de Goldau a été adaptée aux prescriptions de l'ordonnance de l'entreprise de construction, doit être partiellement révisée.
- L'ancien atelier de wagons à Liestal est toujours en service sous une forme réduite. Avec un petit team ils préparent un grand nombre de vis et d'écrous pour les voies et les rails à crémaillères.
- Le Dmh 2/2 No 32 (ex Dmh 3962, SBB Brünig, année de construction 1941) impliqué dans un accident de télescopage la saison passée est bon pour la casse, et sera très probablement après libération de la commission d'enquête, mis à la casse. Un remplacement n'est pas prévu dans l'immédiat.
- L'expédition des souvenirs est définitivement dans ses nouveaux locaux, il sera géré par le comité central du VFB, mais sous les ordres du DFB. La nouvelle adresse est: DFB Souvenirs, Postfach 49, CH-3428 Wiler b.U.
- L'administration du DFB à la suite de manque d'autofinancement, étudie diffé-

rents scénarios concernant la prolongation de la ligne depuis la Furka jusqu'à Gletsch pour sa mise en service. La possibilité de repousser la mise en service au passage du nouveau siècle. (Entre temps lors de l'assemblée du DFB du 14 juin 1997 il a été décidé que l'ouverture se ferait en septembre 1999).

- La réorganisation des trains, provoquée par la nouvelle législation ferroviaire. Une gare du FO, qui ne sera pas pleinement utilisée pendant l'été, aura la possibilité d'être utilisée comme centre d'adaptation du service des voyageurs du DFB après les accords de collaboration DFB/FO. Le service des voyageurs peut être atteint par le numéro de téléphone suivant: 027 937 33 73 Fax 027 937 33 74. L'adresse est la suivante: Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Reisedienst, Postfach 35, CH-3999 Oberwald.
- Le service voyageur a enregistré à ce jour environ 12'000 réservations, c'est un nombre réjouissant. Malheureusement nous n'avons pas encore des réservations des différentes sections, pour des excursions sur la ligne sommitale de la Furka.
- Depuis le 1er mai 1997, après 20 ans d'absence, le FO est de nouveau englobé dans l'abonnement général et les cartes journalières des CFF. Mais d'après les dires de Rolf Escher, directeur FO, un supplément de Fr. 10.- sera perdu pendant la haute saison.

News 9 (8.4.97): Comme nouveau chef de direction du DFB, nous avons le plaisir de vous annoncer la venue de chef de gare de la station Realp FO (en retraite anticipée) secrétaire communal de Realp et conseiller au grand conseil du canton d'Uri M. Karl Cathry. Il prend ses fonctions au milieu du mois d'avril 1997. Nous lui souhaitons la bienvenue.

- Le DFB a investi en 1997 pour Fr. 1,2 millions, Fr. 425'000.- soit 36,6% sont le

produit des cotisations et des actions. Fr. 230'000.- sont le fruit du sponsoring du matériel.

- Les 28'500 passagers transportés pendant la saison 1996 sont: Suisse 56%, Allemand 38%, Hollandais 2%, le reste des 4% sont de divers pays.
- Les divers hôtes sont pour 41% arrivés en train via FO, 52% en voiture et 7% sont venus en bus, moto ou en vélo.
- Du comité central se sont retirés les membres suivants: René Schläpfer (pour raison de santé) et Kurt Maier (pour raison de surcharge de travail). Ils ne sont pas remplacés dans l'immédiat, selon résolution, car l'année prochaine il est prévu des élections complètes.
- La 14^{em} assemblée générale aura lieu le 21 mars 1998. Faute d'inscriptions pour l'organisation par une section, le comité central organisera la dite assemblée. Le lieu n'est pas encore choisi.
- Le VFB compte 6'913 membres au 31.12.96, les membres de l'étranger sont de 1'309, dont 1'135 membres allemand. Ateliers:
- Deisswil/Kirchberg: A Deisswil tout est démonté et prêt pour le déménagement dans le nouvel atelier à Kirchberg pour ensuite installer la nouvelle infrastructure. Fin mai on pourra avec un nouvel élan commencer les nouvelles tâches.
- Aarau: Du wagon de marchandise en wagon pour transport de passager ABD 4540 (ex Brünig BC4 454) on a fini la révision de la caisse. Les travaux sont concentrés sur la décoration intérieure. Les Bogies sont arrivés pour l'essai de la crémaillère. On va aussi tester la conduite du chauffage à vapeur. Les travaux seront probablement terminés en automne de cette année, et le wagon sera prêt pour la saison 98.
- Le B 4240 (ex Brünig BC4 453) est déjà à Aarau.
- Le camion Saurer 5DM est à la carrosse-

rie en préparation.

- Prochaine manifestations: 30 août 1997, 150^{ème} anniversaire des chemins de fer Suisse, Jubilé 97, gare de Cossonay.
- 17, 18, 19 octobre 1997 «Rail Expo Nyon» avec Bus-Info combiné avec le 150^{em} anniversaire des chemins de fer Suisse.

Sektion NRW	
Marin Fränsing	0231 / 734 061
Gotthelfstrasse 100	
D-44229 Dortmund	

Ausstellungen:

Auf der «Inter-Modellbau» in Dortmund vom 9.-13.4.1997 konnte die Sektion NRW wieder mit einem etwa 80 m² grossen Informationsstand vertreten sein. Erstmals war die neu gebaute Westfalenhalle 8 einbezogen. Daher mussten wir unsere traditionelle Ecke in Halle 6 verlassen, was weitgehend neues Standkonzept erforderte. Einerseits ermöglichte uns dieses, unsere Modellbahnanlage (Furka-Module) um einige Meter zu verlängern, was sich auf die Attraktivität positiv auswirkte. Andererseits wird das Betreiben der Modellbahn aber auch arbeits- und personalintensiver, weshalb wir schon jetzt Interessenten für Standdienst auf der Inter-Modellbau 1998 (1.-5. April) um Unterstützung bitten möchten (vorbehaltlich Teilnahmemöglichkeit).

1997 präsentierten sich auf 43'000 m² 438 Aussteller. Mit 10'916! Besuchern erreichte die Messe ihr zweitbestes Ergebnis ihres 19-jährigen Bestehens. An dieser Zahl lässt sich die Arbeit in unserem «Furka-Reisebüro» erahnen. Sie machte wieder einmal den Hauptteil der Aktivitäten aus und wird sich hoffentlich in steigenden Fahrgastzahlen auf der Furka-Bergstrecke niederschlagen. An dieser Stelle möchten wir uns nochmals für Ihre Unterstützung bedanken bei: Schweiz-Tourismus in Frankfurt, Zentral-schweiz-Tourismus in Luzern, Railtour-Suisse, die uns mit aktuellen Prospektmaterial

versorgten und bei der Firma BEMO, die uns sehenswerte Eisenbahnmodelle zur Verfügung stellte. Zum Ende der Messe konnten wir etliche neue Adresse von Interessenten und einige Mitglieder feststellen.

Sektionstreffen:

Am Sonntag 20. April 1997 fand im Pfarrheim St. Peter und Paul in Hattingen unser traditionelles Frühjahrstreffen statt. Zu Kaffee und selbstgebackenem Kuchen fanden sich etwas über 60 Personen ein, um Neuigkeiten von der Furka-Bergstrecke zu erfahren. Bei dieser Gelegenheit möchten wir uns nochmals bei den Hobbybäckern bedanken und hoffen, dass sie uns auch bei unserem nächsten Treffen in Neuss am 16.11.1997 wieder unterstützen werden. Wir hätten uns gerne noch einige Besucher mehr gewünscht, mussten aber leider mit dem ersten schönen Sonntags-Ausflugswetter und einer Grossveranstaltung zum 20-jährigen Bestehen des Eisenbahnmuseums konkurrenzieren.

Im Winter ist es zwangsläufig etwas schwieriger, mit vielen Neuheiten aufzuwarten, aber es ist uns dennoch gelungen, interessante Informationen zusammenzu tragen. Daneben gab es noch Dias und Videofilme zu sehen, die sich neben der Bergstrecke mit unseren Aktivitäten auf der «Inter-modellbau» in Dortmund, der Aufarbeitung einer Dampflok im ehemaligen «RAW» Meinigen und dem Durchstich des Vereinatunnels beschäftigten, bei dem unser RhB-Spezialist Wolfgang Laske im rechten Moment vor Ort sein konnte.

Wir möchten uns auch noch bei all denjenigen bedanken, die uns nicht in Hattingen besuchen konnten, sich aber schriftlich oder telefonisch gemeldet haben oder sich durch eine Spende auf unser Sektionskonto (111 118 550 bei der Kreissparkasse Siegburg, BLZ 386 500 00) erkenntlich zeigten. Unsere diesjährige Sammelaktion dient u.a. der Erneuerung des westlichen Tores des Scheiteltunnels.

GV der DFB, Oberwald 14.6.1997:

An der Aktionärsversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG konnten der komplette Vorstand der Sektion NRW und einige Begleiter teilnehmen. Wir danken allen, die uns ihre Vollmacht für das Stimmrecht übertragen haben. Über den Verlauf der GV lesen Sie an anderer Stelle. Im Anschluss fand im Hotel Furka ein Workshop für die Sektionsvorstände aus der Schweiz und dem Ausland statt. Dieser diente dem besseren Kennenlernen und war ansonsten sehr produktiv. Eine Wiederholung wäre sehr wünschenswert!

Bauwoche:

Die Sommerbauwoche der Sektion NRW ist komplett. Für die BW vom 6.-11.10.97 sind noch Plätze frei. Interessenten bewerben sich bei Martin Fränsing, Tel. /Fax 0231 734 061.

Stammtische:

Die nächsten Furka-Stammtische finden wie folgt statt.

Dortmund: 1. Freitag im Monat ab 19.00 Uhr, Gaststätte «Keglerklause» Oespeler Dorfstrasse 6, Dortmund-Oespel (Nähe Universität und Einkaufszentrum) am 1.8., 5.9., 10.10, 7.11. und 5.12 1997.

Köln: 2. Freitag im Monat ab 18.45 Uhr, «Brauhaus Sion», Deutzer Freiheit / Ecke Düppelstrasse, Köln-Deutz am: 8.8, 12.9., 14.11., und 12.12. 1997.

Touristik:

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie von Köln nach Minden brach im Oktober 1847 für das Land zwischen Rhein und Weser eine neue Zeit an. Die beiden preussischen Provinzen Rheinland und Westfalen wurden durch eine gemeinsame Verkehrsachse für das seinerzeit modernste Verkehrsmittel, die fahrende Dampfmaschine, verbunden. Damit entstand eine schnelle Verbindung zu den grossen europäischen Zentren und der Aufbruch in die Moderne begann. Anlässlich des Jubiläums «150 Jahre Köln-Minder Eisenbahn» werden an ver-

schiedenen Stationen der Strecke Bahnhofste durchgeföhrt. Dies war auch im Hauptbahnhof Dortmund am 21./22. Juni der Fall. Die Deutsche Bahn AG bot ein interessantes Rahmenprogramm mit vielen top-aktuellen und historischen Fahrzeugen, wie zum Beispiel zwei Dampfloks.

Die Werbung für diese Veranstaltung war leider sehr spärlich, so dass wir erst kurz vorher darauf aufmerksam wurden. Dies tat dem Zulauf aber keinen Abbruch. Mit erstaunen mussten wir feststellen, dass die Ameropa Dortmund in der Bahnhofshalle einen Informationsstand mit dem Thema Schweizer Bahnen aufgebaut hatte, auf dem ein riesiges Glacier-Express Foto gezeigt wurde. Zwar soll man nicht auf fahrende Züge aufspringen, aber im übertragenen Sinn taten wir dies nun trotzdem. Freundlicherweise gestattete man uns, dort unsere Furka-Prospekte ebenfalls auszulegen. Am Sonntagmorgen lieferten wir Nachschub und so gingen an beiden Tagen etwa 350 DFB-Prospekte mit einem Zeichnungsschein und Vereinsbeilage über die Theke, die hoffentlich ihre Wirkung zeigen. Den Damen und Herren von Ameropa an dieser Stelle nochmals herzlichen Dank für ihre Gastfreundschaft. Für die Zukunft ist ein interessante Kontakte hergestellt.

Modellbahn:

Für die Freunde von Modelleisenbahnen der Meterspur im Massstab H0m steht seit der «Inter-Modellbau 1997» unsere völlig überarbeitet «Furka-Modulnorm» zu Verfügung. Diese 43-seitige Bauanleitung beschreibt alle Arbeitsschritte vom «Kopfstück» über die Elektrik bis zur Landschaftsgestaltung, so dass am Ende möglicherweise Ihre DFB, FO oder RhB im Kleinen vor Ihnen steht.

Die Furka-Modulnorm ist erhältlich bei unseren Freunden Heinz u. Frank Waffel, Auf der Kluse 20A, D-44263 Dortmund (Tel. 0231/430042) gegen Voraberstattung der Unkosten inklusive Versand (in Deutsch-

land DM 10.– in Banknote oder Briefmarken, europäischen Ausland DM 19.– mit internationalem Postantwortschein). Wir freuen uns auf Ihre Reaktionen!

Nachruf:

Am 31. Mai 1997 verstarb unser langjähriges Mitglied Franz Josef Schelter aus Hamm im Alter von 50 Jahren. Die Nachricht machte uns alle sehr betroffen.

Franz war stets ein fröhlicher Kollege und immer für uns ansprechbar. Mit grossem Engagement beteiligte er sich sei Jahren aktiv an unseren Ausstellungen, insbesondere an der «Inter-Modellbau», sei es im Standdienst oder beim Transport des umfangreichen Materials. Seine Begeisterung für die Furka-Bergstrecke war gross, seine soziale Art bei allen beliebt. Wir werden ihn sehr vermissen und ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Die Kameraden der Sektion NRW

Martin Fränsing

Sektion Norddeutschland
R. Hamman
Trazingerstr. 20
D-22043 Hamburg

Bauwoche vom 14.7 bis 19.7 1997

Auch dieses Jahr wieder hat sich eine Gruppe Nordlichter und Freunde aus ganz Deutschland (Evi und 11 Mann) auf den langen Weg (über 1000 km) an die Furka gemacht, um zum Gelingen unseres gemeinsamen Projektes beizutragen.

Nach der sehr informativen Einweisung am Sonntagabend durch Walter Willi teilten wir uns in zwei Gruppen, die fast die gesamte Woche an ihren Projekten arbeiteten.

Von der FO mehrere 100 Meter günstig übernommene Zahnstangen-Gleisjoche wurden von einer Gruppe in Oberwald demontiert, sortiert und transportgerecht gestapelt. Die Tagesleistung betrug über 12

Joche! Einige Joche wurden an die bergseitige Strecke Muttbach Bahnübergang transportiert.

Die zweite Gruppe hat Gleis 86 im Depot vor der Drehscheibe zur Remise ausgegraben, die Schwellen durch Gleisankeiler ersetzt und einen Wasserablauf eingebaut. Dabei wurde auch die Gleisanlage korrigiert. Am Freitag wurde dann das Gleis mit 15 Kubikmeter Beton betoniert. Diese Massnahme dient vor allem dem Umweltschutz, da auf dem Gleis häufig Triebfahrzeuge abgestellt und gewartet werden.

Eine weitere wichtige Aktion die dieses Jahr während der gesamten Bausaison durchgeführt wird, ist die Entfernung von Unkraut aus dem Streckenabschnitt Realp-Furka. Diese manuelle Arbeit wurde von unserem «Jäti»-Trupp erledigt, der etwa 300 Meter Gleis von der grünen Pracht befreit hat.

Daneben gab es natürlich viele kleinere «Hau-Ruck»-Aktionen, die Bauwochen immer wieder interessant machen.

Leider hat eine kleine Grippeperiode und das fast durchgehend regnerische Wetter den Einsatz ein wenig gebremst, aber auf das Ergebnis dieser Bauwoche können wir sicherlich stolz sein.

Ganz besonders möchte ich unsere Küche loben, wo Evi und zwei Mitarbeiter aus dem Arbeitslosen-Programm die Gruppe mit 4-Sterne-Service verwöhnt haben. Ebenfalls hervorragend - wie jedes Jahr - war die Zusammenarbeit mit den ständigen Mitarbeitern Bau, die mit viel Spass und Sachverstand unsere Arbeiten geleitet und unterstützt haben.

Wir werden natürlich auch nächstes Jahr wieder dabei sein, hoffentlich gesund, bei gutem Wetter und auf der meist sonnigen Walliserseite.

Oliver Racine

Jahresbericht 1996

12 Stammtische in Liermann's Eck, hier trafen sich durchschnittlich 10-15 VFB-Mitglieder, Fronarbeiter und Gäste, die an der

Strecke waren, sie berichtete in Wort und Bild.

Dreimal Besuch der Reisesmesse Hamburg durch zwei Vorstandsmitglieder zwecks Werbung bei Busreise-Veranstaltern für die Furka-Bergstrecke. Erfolg: 3 norddeutsche Reiseunternehmen fahren 1997 mit der DFB, eines bietet die Fahrt als Option an. Zwei Firmen strichen die Fahrt aus ihrem Programm, da die Schweiz-Reisen allgemein zu wenig gebucht wurden, aber auch von Mitreisenden moniert wurde, dass an der Furka zu wenig landschaftliche Eindrücke geboten werden. Diese Feststellung, die wir immer wieder hören, muss ein besonderer Ansporn sein, möglichst bis Gletsch zu fahren, um den Gästen den Blick auf den Rhonegletscher zu bieten. Die Aquisition für DFB-Reisen ist eine zeitaufwendige, mühsame Arbeit, die zu mässigen Erfolgen führt, da von Norddeutschland aus keine Reise bei einer Dauer von 6 bis 9 Tagen unter 1500 DM angeboten werden kann.

Teilnahme am Nordlichtertreffen in Bad Segeberg am 23.3.96. Dieses Treffen von Eisenbahn-Vereinen besuchen wir fast regelmässig: die Mitglieder sind als potentielle Fahrgäste unserer Bahn anzusehen.

Teilnahme am Sektionsvorstands-Treffen in Darmstadt-Kranichstein am 20.4.96. Drei Vorstandsmitglieder und Kassenprüfer; Themen waren wie eigentlich immer der Informationsfluss aus der Schweiz und in die Schweiz, Führung der Mitgliederlisten und Abrechnung und Zahlung der Beitragsanteile an die Sektionen. Unmittelbar vor diesem Treffen fand auf Einladung von Wolfgang Schmidt ein Erfahrungsaustausch der Furka-Freunde statt, die sich bei der Werbung für unsere Bahn engagieren.

Sektionsausflug zur 1. Deutschen Museumseisenbahn nach Bruchhausen-Vilsen, am 23.6.96.

Bauwoche der Sektion 22. bis 27.7.96, mit 6 Teilnehmern aus Norddeutschland und drei Teilnehmern aus anderen Sektionen.

Darüber wurde im Heft 4/96 berichtet.

Ausstellung im Reinbecker Schloss «150 Jahre Berlin-Hamburger Eisenbahn», gestaltet u.a. von zwei Furka-Freunden, im August und September 1996.

Von unserem Vorstandsmitglied aus Hannover organisierte Bahnreise an die Furka vom 7. bis 14.10. musste wegen zu geringer Beteiligung abgesagt werden.

Diavortrag über die Eindrücke unserer Fronarbeiter beim Info-Abend der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen im Casino der Hamburgischen Electricitätswerke am 8.11.96.

Treffen der Modulbauer unserer Sektion im Ausbildungszentrum der DB in Hamburg-Wilhelmsburg am 9.11.96. In erster Linie ging es darum, die fertigen und im Bau befindlichen Module in der Praxis anzugleichen. Im Herbst besuchten ausserdem zwei Modulbauer unserer Sektion Herrn Hubert Holtmann in Obernkirchen, um dessen hervorragende Furka-Module zu sehen und Erfahrungen mit professionellen Modellbau-Fachleuten auszutauschen.

Teilnahme am Sektionsvorstand-Treffen in Darmstadt-Kranichstein, am 23.11.96, zwei Teilnehmer. Die Reise nach Darmstadt auf eigene Kosten der Teilnehmer bedeutet immer Start von zu Hause morgens vor 6 Uhr, Rückkehr nach Mitternacht.

Teilnahme an der Wiedereröffnung der Modellbahn-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte am 6.12.96. Zweck war auch die Vorbereitung der Jahreshauptversammlung im März 1997 in den Räumen des Museums.

Jahresausklang mit dem traditionellen Weihnachtsessen im VFB-Stammlokal Liermann's Eck.

Ausblick auf 1997: Der Stammtisch soll jeden 3. Freitag des Monats stattfinden, um auch auswärts tätigen Furka-Freunden die Teilnahme zu ermöglichen.

Es sind Bemühungen im Gange, einen Stammtisch in Hannover zu etablieren.

Beim Besuch der Reisesmesse ist neben der Werbung für Fahrten mit der DFB auch Gelegenheit geboten, den Kontakt zu Tourismus-Organisationen der Schweiz zu erhalten, da das Verkehrsbüro der Schweiz in Hamburg leider geschlossen wurde.

Sektionsbauwoche war vom 14. bis 19. Juli. Bereits angemeldet ist unsere Teilnahme bei den 3. Hamburger Modellbautagen vom 21. bis 23.11. mit VFB-Infostand und erstmaliger öffentlicher Vorführung der DFB-Modulanlage in H0m gemeinsam mit Modellbauern «Schweizer Schmalspurbahnen».

Wer von Messen, Ausstellungen u.a. erfährt, bei denen es lohnend erscheint, mit vertretbarem Aufwand einen Furka-Info-Stand zu präsentieren - bitte Mitteilung an den Sektionsvorstand! Es dürfen allerdings keine oder nur ganz geringe Standgebühren anfallen.



*GV in Hamburg mit Schweizer Delegation
Foto: Kukemüller*

Regionalgruppe 089 178 31 51
München/Oberbayern
I. Hoening, Winfriedstr. 14
D-80639 München

Am Samstag, den 27. September 1997 gibt es in München, im Löwenbräukeller am Stiglmaierplatz (U-Bahn Linie 1 Richtung Rotkreuzplatz oder Tramlinie 20 Richtung Moosach) um 15.30 Uhr eine grosse Infor-

mationsveranstaltung. Ihr Erscheinen zugesagt haben seitens der DFB AG der Präsident Alfred Gysin und Josef Albisser (zuständig für Finanzen und Controlling); für den Verein Furka Bergstrecke Bruno Albisser und Isolde Hoenigk sowie die Vorstände der Regionalgruppe München. Für Auskünfte jeglicher Art, stehe ich gerne ab ca. 21.00 Uhr telefonisch zur Verfügung. Ausser den neuesten Informationen gibt es

auch einen Dia-Rückblick über das bisher Geleistete und auch einen Ausblick was «Die Furka-Bergstrecke» so alles vor hat. Über zahlreiche Gäste im Löwenbräukeller freuen wir uns. Der Eintritt ist selbstverständlich frei. Spenden für die Weiterführung der Strecke nach Oberwald werden gerne entgegengenommen.

Am 1.10.1997 fällt der Stammtisch am Mittwoch aus.
Isolde Hoenigk

... Kurzmeldungen

Bild für Bild Geld in die Zentralkasse!

Der Verein Furka-Bergstrecke wird, wenn es um Fotos geht mit der Firma «Fototeam AG» zusammenarbeiten.

Unser Partner verpflichtet sich, Ihre persönlichen Fotos und Dias

- kostengünstig,
- schnell
- und in Topqualität

zu entwickeln und zu kopieren - zu Ihrem Vorteil erhalten Sie gratis den Fotoindex.

Zum Vorteil des Vereins leistet die Firma «Fototeam AG» an unsere Zentralkasse für jedes Bild einen Beitrag. Machen Sie mit, und kaufen Sie Ihre Fotoservice-Dienstleistungen auf diesem Wege ein. Durch die Zusammenarbeit mit der Firma «Fototeam AG» fliesst 20% des Umsatzes an die Zentralkasse zurück. Sie helfen auf diese Art mit, Gletsch rascher zu erreichen. Wir freuen uns auf Ihre Unterstützung bei einer nicht alltäglichen Idee. Profitieren Sie von diesem Service. Mit Ihrer partnerschaftlichen Aktion tragen Sie entscheidend dazu bei, dem Verein weitere Mittel zuzuführen und das Ziel «Gletsch» schneller zu erreichen.

So einfach geht das: Absender eintragen, Filme einstecken, gut verschliessen und ab die Post. Kurze Zeit später können Sie Ihre persönlichen Fotos mit Rechnung in Ihrem Briefkasten in Empfang nehmen. Gleichzeitig erhalten Sie eine neu Foto-tasche für einen nächsten Auftrag.

Kontaktadresse:

Lilian und Peter Bollinger
Blumenweg 18, 3315 Bätterkinden
Tel / Fax: 032 665 23 25

Erklärung des ZVA:

Diese Aktion ist kurz vor den Sommerferien an uns herangetragen worden und fand ohne grössere Abklärung unsere Zustimmung. Nur die Schweizerischen Mitgliedern sind mit der Sendung bedient worden. Eine Adressen-Daten-Transaktion fand nicht statt. Unsere Mitglieder-Etiketten sind auf das Kuvert mit dem «Fototeam AG-Inhalt» geklebt worden. Der Datenschutz ist gewährleistet. Unsere Mitglieder-daten werden nicht «gehandelt».

Peter Grünig

Wo blieben die Budgetvorschläge ...

Im Festjahr «150 Jahre CH-Bahnen» wurden viele Anlässe von VFB-Sektionen aktiv besucht mit Marktständen. Auch der INFO-Bus beteiligte sich erfreulicherweise mehrmals an Einsätzen. Im Vorfeld orientierte wir an Präsidentenkonferenzen oder in Einzelgesprächen Vorstandsmitglieder oder Initianten über die mögliche finanzielle Unterstützung durch den ZV. Diese Hilfe wurde aber an die Bedingung geknüpft, vorgängig mit einem klaren Konzept inkl. Budget an den ZV heranzutreten. Einzig die Sektion Aargau hat dieses «Angebot» beanspruchen wollen und angefragt, dabei leider einen abschlägigen Bescheid bekommen. Die Informationen lagen aber nur mündlich vor, bei der telefonischen Umfrage im ZV verwässerten sich die Fakten derart, dass ein «nein» resultierte. Hätte ein schriftliches Konzept / Budget / Berechnung mit allen Fakten vorgelegen (Fax), bin ich überzeugt, wäre ein positiver Beschluss gefällt worden! Also, soll ihr Projekt Aussicht auf Erfolg haben, ist auch die gründliche, schriftliche Aufstellung schon ein kleiner Garant auf Erfolg. *Peter Grünig*

Dampffahrten auf FO-Strecke

(Peter Grünig)

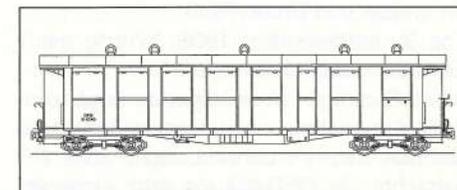
Am Wochenende vom 14./15. Juni 97 verkehrte erstmals öffentlich DFB-Rollmaterial gezogen von der FO-Dampflok HG 3/4 Nr.4 auf der FO-Strecke zwischen Oberwald und Reckingen. Gedacht als Höhepunkt für die am Samstag in Oberwald stattgefundene Aktionärsversammlung hielt sich der Zustrom in Grenzen. War's am Samstag das regnerische Wetter und am Sonntag die grosse Lokparade in Lausanne anlässlich «150 Jahre CH-Bahnen» oder mangelnde Publizität/Interesse. Am Sonntagmittag liess sich aber der FO-Chef die Gelegenheit nicht nehmen, den Dampfzug im Lokführerstand auf der Fahrt zu begleiten. Bei strahlendem Wetter ein idealer Ausflugstag. Dieser warme Tag zeigte

aber auch eine Gefahr auf: der mögliche Funkenwurf einer Dampflok. Vor dem Endpunkt Reckingen war am Morgen ein Landstück etwas entfernt vom Bahnkörper in Brand geraten, so dass die Feuerwehr ausrückte. Die Ursache ist mir nicht bekannt. Funkenwurf oder Zigarettenstummel? Beides ist möglich. *Peter Grünig*

Initianten unterstützen

Gemeinsam sind wir stark und könn(ten) Berge versetzen. Es sind aber auch viele Einzelkämpfer für die Furka tätig. Ohne grosse Lobby, aber mit viel Witz und Kreativität gelingt es Ihnen immer wieder, neue Leute zu begeistern und mit ihnen die Furka zu bereisen. Sie finanzieren ihre Tätigkeit aus der eigenen Tasche oder rechnen die Aktivitäten nachträglich mit der Sektion ab. Viele Einsätze geschehen ohne vorgängig entsprechende «Dienststellen» zu informieren oder partnerschaftliche Hilfe in Anspruch zu nehmen. Daraus können später ungewollte Spannungen entstehen oder neidige Kritiker treten auf den Plan. Das muss und soll nicht sein. Wir wollen unsere Kräfte gezielt für die Furka einsetzen. Alle Initiativen «Furkaler/-Innen» möchten die Gruppe / Sektion / ZV / DFB vorgängig von ihren Absichten hinreichend orientieren. Dadurch kann vielleicht auch eine Doppelspurigkeit vermieden oder sogar eine Aktion ausgebaut und kräftig unterstützt werden. An dieser Stelle sei stellvertretend für Alle, die irgend welche Aktivitäten durchführten Leuenberger Hans und Rütli Bruno gedankt.

Peter Grünig



GV 97 der DFB AG in Oberwald

An der 11. ordentlichen Generalversammlung in Oberwald/VS waren 271 stimmberechtigte Personen und 16 Gäste anwesend. Insgesamt waren 16'497 Aktienstimmen vertreten, davon 4'538 durch anwesende Aktionäre, 10'887 durch den Verwaltungsrat und 1'072 durch den unabhängigen Stimmrechtsvertreter.

Der Präsident der Gemeinde Oberwald, Herr Kreuzer, stellte in seiner Ansprache kurz die wirtschaftliche Bedeutung der Gemeinde Oberwald vor.

Vom Verwaltungsrat fehlte entschuldigt Walter Willi.

Nach der Begrüssung der Anwesenden durch den Präsidenten, Alfred Gysin, wurde in einer Schweigeminute der im letzten Jahr Verstorbenen gedacht.

Die Einladung zu dieser Generalversammlung erfolgte 20 Tage vor dem Termin an die im Aktienregister bekannte Adresse. Leider sind auch dieses Jahr wieder etliche Einladungen als unbekannt oder unbekannt verzogen zurückgekommen. Daher die grosse Bitte des Aktienregisterführers, ihm bei Umzug die aktuelle Adresse mitzuteilen. Das Aktienregister der DFB AG hat folgende Adresse:

Postfach 3468, CH-4002 Basel

Tel. 0041/61/332 18 18

Fax 0041/61/332 16 00

Es wurde mit 2 Enthaltungen beschlossen, die Abstimmung per Handzeichen durchzuführen (d.h. jede anwesende Person hat 1 Stimme).

Top 2: Wahl der Stimmzähler: Beat Schweizer und Bruno Rütli

Top 3: Jahresbericht 1996: Wurde mit 1 Enthaltung angenommen.

Alfred Gysin gibt noch folgende ergänzende Stellungnahme zum Jahresbericht 1996 ab: Der Satz im Jahresbericht «Die FO betrachtet die DFB AG als sehr wichtigen

Partner für die Zukunft, erwartet aber Offenheit und Ehrlichkeit» wurde auf Wunsch von Herr Escher (Furka-Oberalp-Bahn) aufgenommen. Nach Aussage von Alfred Gysin ist nichts vorgefallen, er sieht die Offenheit und Ehrlichkeit als selbstverständlich an. Am 12. Juni 1997 fand die 1. gemeinsame Pressekonferenz von FO und DFB AG in Realp anlässlich der Einweihung des neuen DFB-Einsteigebahnhofs Realp statt. Es wurde offiziell bekannt gegeben, dass die Dampflokomotive FO 4 im Sommer der DFB AG zur Verfügung gestellt wird. Die FO 4 bleibt aber im Eigentum der Furka-Oberalp-Bahn. Die DFB AG übernimmt die Kosten für den Umbau und die Abnahme der Lok im Zahnstangenbetrieb (bislang ist die FO 4 nur für den Adhäsionsbetrieb abgenommen).

Die Anschlussweiche von den Gleisen der FO zu den Gleisen der DFB AG muss geregelt werden. Die Sicherheit der Weiche hat absolute Priorität. Die Weiche erhält einen Schlüsselverschluss. Der FO obliegt die Entscheidung der Benutzung.

Die Sonderfahrt auf der Walliserseite (Oberwald-Reckingen) am 14. und 15. Juni 1997 wurde mit der FO 4 und Wagenmaterial der DFB AG durchgeführt. Der Grund, weshalb keine der DFB-Loks im Wallis eingesetzt wurde, liegt daran, dass die Überführung der Loks aufgrund deren hohen Gewichts auf der Kletterweiche sehr risikoreich ist und für Montag, den 16. Juni 1997 bereits die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr ansteht.

Es gibt nun einen neuen Vorsitzenden der Geschäftsleitung der DFB AG, Herrn Cathy, der vorher als Stationsvorstand im FO-Bahnhof Realp tätig war.

Top 4: Jahresrechnung 1996

Top 4.1: Jahresrechnung 1996: Wurde mit 1 Gegenstimme und 8 Enthaltungen genehmigt.

Der Leiter der Abteilung Finanzen/Controlling, Josef Albisser, erläuterte kurz die Jahresrechnung 1996:

Die Eigenleistungen (Arbeitsleistungen der Fronarbeiter) wurden erstmals in der Jahresrechnung 1996 aus steuerlichen Gründen nicht mehr aufgerechnet (wird die Leistung der Fronarbeiter geldwert in die Bilanz eingerechnet, macht die DFB AG Gewinn und muss dafür auch Steuern bezahlen!). Auch in Zukunft wird darauf verzichtet. Die Leistungen der Fronarbeiter werden jedoch seitens der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates voll anerkannt und gewürdigt, denn ohne den Einsatz der Fronarbeiter wäre die Furka-Bergstrecke heute nicht das, was sie ist.

1996 gab es zwar 17% mehr Gäste, aber weniger Einnahmen, da hauptsächlich Gruppenreisende befördert wurden, die aber erhebliche Rabatte gegenüber den Einzelreisenden-Tarifen erhielten. 1996 wurden 28'491 Fahrgäste befördert, davon 12'930 Gruppenreisende (Vorjahr: gesamt 24'392 und 8'215 Gruppenreisende). 1996 konnte pro Person ein Kostendeckungsgrad von 94,98% erzielt werden, 1995 waren es erst 87,4%.

Sponsoring: als grösster Sponsor ist 1996 wieder der Verein Furka-Bergstrecke zu nennen. Als weitere Spenden/Sponsoring wurden nur diejenigen verbucht, die Geld spendeten, aber nicht «Materialsponsoren», da es zahlenmässig kaum möglich ist, Materialspenden einzuordnen.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG dankt allen Sponsoren und hofft natürlich auch in Zukunft auf weitere, egal ob Geld- oder Materialspenden!

Zur Nachfrage von Herrn Knorr (Sektion Stuttgart) stellt Josef Albisser klar, dass weder der Verwaltungsrat noch die Geschäftsleitung irgendein Honorar erhalten. «Wir alle arbeiten für Gotteslohn, das heisst 60 Minuten pro Stunde». Diese ehrenamtliche Tätigkeit spielt leider in der Bilanz keine Rolle, jedoch sollten auch alle Aussenste-

henden ein wenig Respekt vor der Arbeit aller zum Wohle der Furka-Bergstrecke haben und auch ein wenig Nachsicht üben, wenn die Beantwortung von Anfragen etwas länger dauert.

Top 4.2: Bericht der Revisionsstelle:

Die Buchhaltung wurde geprüft und hat die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Die Bilanz wurde geprüft und genehmigt. Die Revisionsstelle (Revisuisse) gab folgende Anmerkung hierzu: Neue Anschaffungen dürfen nur dann durchgeführt werden, wenn das dafür benötigte Geld auch vorhanden ist. Die Revisionsstelle geht jedoch davon aus, dass die Betreiber der Furka-Bergstrecke daran interessiert sind, das Unternehmen «Furka-Bergstrecke» fortzuführen. Die Finanzierung muss auch in Zukunft sichergestellt sein, andernfalls müsste der Verwaltungsrat zur Verantwortung gezogen werden.

Top 4.3: Vortrag des Verlustvortrages:

Der Verlustvortrag wird mit 3 Gegenstimmen und 5 Enthaltungen genehmigt.

Top 5: Entlastung der Organe: Dem aktiven Vorstand des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung wird einstimmig Decharge erteilt.

Top 6: Wiederwahl der Revisionsstelle:

Die Revisuisse Price Waterhouse AG wird auf eine weitere Amtsperiode von drei Jahren einstimmig wiedergewählt.

Top 7: Varia

Es wurde angefragt, was die Herstellung einer neuen Dampflokomotive kostet: ca. 800'000 bis 1 Mio. SFr. Dieser Betrag steht derzeit bei der DFB AG nicht zur Verfügung.

Um nach Gletsch zu gelangen, sind 2,4 Mio. SFr. nötig. Davon entfallen auf das Rollmaterial 1,2 Mio. und auf die Streckenanie- rung ebenfalls 1,2 Mio SFr.! Ohne diese Beträge sieht es leider für die Zukunft recht schlecht aus, aber: mit Hilfe der Aktionäre und Vereinsmitglieder kann das Ziel hoffentlich bald erreicht werden.

Alfred Gysin gibt zum Erreichen von Gletsch folgende Stellungnahme ab:

Die Kantone Uri und Wallis haben leider ihre Zusage zur Auszahlung von Krediten bislang hinausgezögert. Dadurch ist das Ziel, Gletsch bereits 1998 zu erreichen, unerreichbar geworden (oder gibt es noch einen **unbekannten Sponsor?**). Die erste Tranche des Walliser-Investitionshilfekredits (IHG) ist im Juni (!) 1997 ausbezahlt worden. Das Problem ist, wie soll weiteres Kapital beschafft werden? Die Aktienkapitalerhöhungen der letzten Jahre waren leider nicht mehr so erfolgreich wie zu Beginn des Projekts. Wie kann man Sponsoren (auch Aktienzeichnern) das Vorhaben noch schmackhaft machen? Der Scheiteltunnel wird in diesem Sommer instandgesetzt. Das ist erst seit dem 12. Juni 1997 amtlich. Ohne Geld geht auch diese Renovierungsmassnahme nicht.

Um Gletsch zu erreichen, ist auch noch eine weitere Lokomotive nötig. Aber woher einen Sponsoren nehmen? Hier hat uns die Furka-Oberalp-Bahn (FO) einen sehr grossen Hilfsdienst erwiesen: die Dampflokomotive FO 4 wird während der Saison kostenlos mit zwei Altbauwagen der DFB AG zur Verfügung gestellt. Aber die FO 4 ist bislang nur für den Adhäsionsbetrieb (Talstrecke) abgenommen; die Umrüstung auf Zahnstange (und die Abnahme durch das BAV) übernimmt die DFB AG. Dies ist immer noch günstiger, als eine vollkommen neue Dampflokomotive anzuschaffen.

Es wird immer wieder die Frage aufgeworfen, warum wir nicht schon 1998 in Gletsch einfahren? Ganz einfach: das nötige Geld fehlt dazu. Wenn sich ein Sponsor findet, der das nötige Kleingeld beibringt, wäre das gar kein Problem. Haben Sie vielleicht hierzu eine gute Idee?

Wolfgang Schmidt, Sigmaringen, Mitglied des Verwaltungsrates der DFB AG, stellt seine Neuauflage der «Gäste-Info» vor. Dank dieser überaus informativen Broschüre konnte unser Vorhaben auch den Reisebüros, die Gruppenreisen anbieten, nähergebracht werden. Die Gäste-Info ist bei Wolfgang Schmidt in Sigmaringen, Sonnenhalde 22, D-72499 Sigmaringen, erhältlich. Auch Wolfgang Schmidt ist, wie wir alle, auf persönliche Kontakte angewiesen. Also die grosse Bitte an alle Freunde der Furka-Bergstrecke:

Macht Werbung für uns!

Bruno Rütli, der Verfasser von «Ohne Kohle kein Dampf» oder «Grosse Steine - kleine Steine» hielt wieder einen sehr unter die Haut gehenden Vortrag, der diesmal als Thema «Das Schwungrad» hatte. Auch diesmal brachten seine Bemühungen gutes «Schmiergeld» in die Kasse der DFB AG. An dieser Stelle sei Bruno Rütli, auch von Seiten des Vereins Furka-Bergstrecke, ein ganz herzliches Dankeschön ausgesprochen.

Isolde Hoenigk, ZV-Mitglied

Stempel-Aktion Billettbezug über Fr. 30.–

Im Jubiläumsjahr der Schweizerbahnen hat in der Schweiz der Käufer eines Fahrausweises, der über Fr. 30.– kostete, auf einer Sammelkarte diese durch einen Stempel quittieren lassen können (befristet bis 30. Juni). Wenn die Karte mit 10 Stempeln gefüllt war, bekam man eine Gutschrift von Fr. 20.– beim nächsten Billettbezug (Frist

bis Jahresende 97). Wer von unsern Mitgliedern hat nicht vollständig gefüllte Karten? Bitte senden Sie diese sofort an das VFB Sekretariat, Postfach 20, 3428 Wiler. Wir werden diese für nächste Fahrgelegenheiten nutzen (z. B. Sitzungen in Olten/Realp/Bern) und die Zentral-Kasse damit weniger strapazieren! Merci. gp

Bestellformular für Souvenirs

Anzahl	Artikel-Nr.	Bezeichnung		Preis SFr.
.....	S 2009	Feuerzeug, blau, Logo und Schriftzug	NEU	2.50
.....	S 2045	Wanduhr DFB, gross		19.90
.....	S 2090	Loki-Wecker		65.–
.....	S 2100	Jutetasche		4.–
.....	S 2103	Kravatte weinrot, Signet silber		32.–
.....	S 2104	Kravatte bordeauxrot, gestreift		29.–
.....	S 2105	Designkravatte smaragdgrün		54.90
.....	S 2106	Rucksack DFB		15.–
.....	S 2108	Stoffsignet DFB		8.–
.....	S 2200	Briefbeschwerer (Schienenstück) geätzt		15.–
.....	S 2207	Weingläser DFB-Signet blau		8.–
.....	S 2209	Notbremse rot (Korkenzieher)	(A)	4.–
.....	S 2212	Holzzügli mit DFB-Beschriftung		8.–
.....	S 2213	Schlüsselanhänger blau, DFB-Signet gelb		2.50
.....	S 2214	Modellbahnwagen C 251, H0m		250.–
.....	S 2220	Fahne blau, mit DFB-Signet		125.–
.....	S 2221	Fahne rot, mit VFB-Signet		125.–
.....	S 2222	Regenschirm rot/weiss, mit VFB-Signet	(A)	18.–
.....	S 2223	Regenschirm blau/weiss, mit VFB-Signet	(A)	18.–
.....	S 2225	Schlüsselanhänger, mit Münze		3.50
.....	S 2227	Taschenmesser blau, mit Logo und Schriftzug	NEU	17.90
.....	S 2228	Schildmütze rot, mit VFB-Logo weiss	NEU	5.–
.....	S 2229	Schildmütze blau, mit VFB-Logo gelb	NEU	5.–
.....	S 2440	Jogging-Anzug, Grösse S, Farbe rot		94.–
.....	S 2441	Jogging-Anzug, Grösse S, Farbe gelb		95.–
.....	S 2442	Jogging-Anzug, Grösse S, Farbe marine		95.–
.....	S 2443	Jogging-Anzug, Grösse S, Farbe marine/gelb		35.–
.....	S 2444	Jogging-Anzug, Grösse M, Farbe marine/gelb		35.–
.....	S 2445	Jogging-Anzug, Grösse L, Farbe marine/gelb		35.–
.....	S 2446	Jogging-Anzug, Grösse XL, Farbe marine/gelb		35.–
.....	S 2447	Jogging-Anzug, Grösse S, Farbe marine		35.–
.....	S 2448	Jogging-Hose, Grösse M, Farbe rot		35.–
.....	S 2449	Jogging-Hose, Grösse M, Farbe marine		35.–
.....	S 2450	Jogging-Hose, Grösse M, Farbe gelb		35.–
.....	S 2451	Jogging-Hose, Grösse L, Farbe rot		35.–
.....	S 2452	Jogging-Hose, Grösse L, Farbe marine		35.–
.....	S 2453	Jogging-Hose, Grösse L, Farbe gelb		35.–
.....	S 2454	Jogging-Hose, Grösse XL, Farbe rot		35.–
.....	S 2455	Jogging-Hose, Grösse XL, Farbe marine		35.–
.....	S 2456	Jogging-Hose, Grösse XL, Farbe gelb		35.–
.....	S 2457	Sommerhüte, blau, «der Schlappe»		5.–

Anzahl	Artikel-Nr.	Bezeichnung		Preis SFr.
.....	S 2701	T-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. 4 Jahre	NEU	18.-
.....	S 2702	T-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. 6 Jahre	NEU	18.-
.....	S 2703	T-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. 10 Jahre	NEU	18.-
.....	S 2704	T-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. S	NEU	20.-
.....	S 2705	T-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. L	NEU	20.-
.....	S 2706	T-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. M	NEU	20.-
.....	S 2707	T-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. XL	NEU	20.-
.....	S 2708	T-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. XXL	NEU	20.-
.....	S 2710	T-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. 4 Jahre	NEU	18.-
.....	S 2711	T-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. 6 Jahre	NEU	18.-
.....	S 2712	T-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. 10. Jahre	NEU	18.-
.....	S 2713	T-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. S	NEU	20.-
.....	S 2714	T-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. M	NEU	20.-
.....	S 2715	T-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. L	NEU	20.-
.....	S 2716	T-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. XL	NEU	20.-
.....	S 2717	T-Shirt blau, mit Logo gelb, XXL	NEU	20.-
.....	S 2720	Sweat-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. 4 Jahre	NEU	32.-
.....	S 2721	Sweat-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. 6 Jahre	NEU	32.-
.....	S 2722	Sweat-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. 10 Jahre	NEU	32.-
.....	S 2723	Sweat-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. S	NEU	35.-
.....	S 2724	Sweat-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. M	NEU	35.-
.....	S 2725	Sweat-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. L	NEU	35.-
.....	S 2726	Sweat-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. XL	NEU	35.-
.....	S 2727	Sweat-Shirt weiss, mit Logo rot, Gr. XXL	NEU	35.-
.....	S 2730	Sweat-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. 4 Jahre	NEU	32.-
.....	S 2731	Sweat-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. 6 Jahre	NEU	32.-
.....	S 2732	Sweat-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. 10 Jahre	NEU	32.-
.....	S 2733	Sweat-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. S	NEU	35.-
.....	S 2734	Sweat-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. M	NEU	35.-
.....	S 2735	Sweat-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. L	NEU	35.-
.....	S 2736	Sweat-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. XL	NEU	35.-
.....	S 2737	Sweat-Shirt blau, mit Logo gelb, Gr. XXL	NEU	35.-

Name: Vorname:

Adresse: PLZ/Ort:

Datum: Unterschrift:

Bestellungen einsenden an:

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

Anzahl	Artikel-Nr.	Bezeichnung		Preis SFr.
.....	S 2050	Elektrische Strassenbahn Stansstaad-Stans		30.-
.....	S 2051	Elektrische Zahnradbahn Leuk-Leukerbad		45.-
.....	S 2052	Die Hochgebirgstrams der Schweiz		32.-
.....	S 2053	Elektrische Strassenbahn St. Moritz		32.-
.....	S 2054	Elektrische Strassenbahn Brunnen-Morschach		40.-
.....	S 2055	Spiezer Verbindungs-Bahn		32.-
.....	S 2060	Die Aufarbeitung der Loks HG 3/4 der DFB		39.-
.....	S 2061	Konzessionsgesuch		22.-
.....	S 2062	HG 3/4 Broschüre		10.-
.....	S 2063	Sonderheft: Die FO Teil 1, Die Furka-Oberalp-Bahn, heute und morgen, EJ-Spezial 9/92		19.80
.....	S 2065	Sonderheft Glacier Express		19.80
.....	S 2070	Die Furka-Bergstrecke (1991)		16.-
.....	S 2072	Geschichte des Landes um die Furka		27.50
.....	S 2073	Goms, Land der jungen Rhone		59.-
.....	S 2074	Goms, eine Bergregion behauptet sich		49.-
.....	S 2075	Das Salondampfschiff Blüemlisalp		47.20
.....	S 2076	Furka-Bergstrecke (Schorno)		39.-
.....	S 2077	Bahnsaga Schweiz, Jubiläumsbuch (D)		98.-
.....	1998	Kalender VFB '98		12.-
.....	2001	Bahnjahrbuch		16.80
.....	2003	Basisinformation über die Furka-Bergstrecke		5.-
.....	2005	Rollmaterial der DFB (Verzeichnis)	NEU	10.-
.....	2006	Die Geschichte der Lokomotiven 1...10		22.-
.....	S 2011	B01: Installationsplatz Realp		8.-
.....	S 2012	B02: Wilerbrücke		8.-
.....	S 2013	B03: Alt Senntum-Staffel-Tunnels		8.-
.....	S 2014	B04: Steffenbachbrücke		8.-
.....	S 2014.1	B4.1 Anleitung Steffenbachbrücke (Montage)		8.-
.....	S 2014.2	B4.0 mit B 4.1 Steffenbachbrücke mit Anleitung		18.-
.....	S 2015	B05: Station Tiefenbach		8.-
.....	S 2016	B06: Furkareuss- und Siedelenbachbrücke		8.-
.....	S 2017	B07: Station Furka		8.-
.....	S 2018	B08: Scheiteltunnel 1874 m		8.-
.....	S 2019	B09: Station Muttbach Belvédère		8.-
.....	S 2020	B10: Muttbach Unterführung		8.-
.....	S 2021	B11: Die Bahnanlage Gletsch		8.-
.....	S 2022	B12: Rhoneviadukt, Kehrtunnel, Notbrücke		8.-
.....	S 2023	B13: Lammenviadukt		8.-
.....	S 2024	B14: Oberwald Installationsplatz		8.-
.....	S 2030	B1... 8: Serie Uri		52.-
.....	S 2031	B9...14: Serie Wallis		40.-
.....	S 2046	Broschüre: Pässefahrt		8.50
.....	S 2047	Broschüre: Glacier-Express		10.-
.....	S 2081	Gästeinformation		2.-

Anzahl	Artikel-Nr.	Bezeichnung	Preis SFr.
.....	S 2211	Sammelmappe für Infoheft	15.-
.....	S 2040	Poster (diverse)	5.-
.....	S 2041	Postkarten (diverse)	(A) -80
.....	S 2042	Kleber diverse	(A) 1.-
.....	S 2044	Lithografie «Weisshorn», Format A3	25.-
.....	S 2233	Appenzeller Hund, 19 cm	NEU 19.90
.....	S 2235	Kuh, 20 cm, stehend	NEU 26.90
.....	S 2236	Kuh, Swiss-Edelweiss,	NEU 14.-
.....	S 2237	Gemsbock, stehend, 22 cm	NEU 19.90
.....	S 2239	Murmeltier, 31 cm, braun/beige,	NEU 27.90
.....	S 2500	Murmeltier 22 cm	19.80
.....	S 2501	Walliser Schwarzhalsziege, 23 cm	19.80
.....	S 2502	Walliser Schwarznasenschaf, 21 cm	19.80
.....	S 2503	Gemse, 20 cm	19.80
.....	S 2504	Bernhardiner mit Fass, 13 cm	9.80
.....	S 2505	Bernhardiner mit Fass, 21 cm	19.80
.....	S 2506	Bernhardinerhund sitzend, 19 cm	NEU 19.90
.....	S 2507	Bernhardinerhund sitzend, 13 cm	NEU 9.90
.....	S 2210	Musikkassette von Michel Villa	12.-
.....	S 6001	Video 1: Back to Switzerland	68.-
.....	S 6003	Video 3: Führerstandfahrt HG 3/4	28.-
.....	S 6004	Video 4: Mit Dampf ab Realp (Koller)	40.-
.....	S 6005	Video 5: Eigentlich war's nur Schrott	49.-

A = Auslauf-Artikel, wird geliefert solange Vorrat!

Pins: Bitte fordern Sie die aktuellen Preis- und Lagerlisten an.

Medaillen: Vietnam, Steffenbachbrücke, Wilerbrücke, Weisshorn

Preise: Ausgabe Silber Fr. 20.-
Ausgabe Gold Fr. 25.-
Etui : Zuschlag Fr. 5.-

Verkaufs- und Lieferbedingungen:

Alle Preise inkl. 6,5 % MWSt. Die Auslieferung erfolgt gegen Rechnung zuzüglich Porto und Verpackungskosten. Alle Artikel nur solange Vorrat. Terminversand kann nicht gewährleistet werden.

Name: Vorname:

Adresse: PLZ/Ort:

Datum: Unterschrift:

Bestellungen einsenden an:

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

... Letzte Nachrichten

NEWS

News 11 (12.06.97)

- An einer zweiteiligen Sitzung ist einerseits über die Reorganisation des Infowesens mittels Mitteilungsblatt und anderen geeigneten Mitteln (Internet) diskutiert worden. Primär ging es dabei um die Neugestaltung der Informationsbeschaffung, deren Aufbereitung und Wiedergabe. Lösungen sind in Sicht und werden sich hoffentlich in der Arbeit der neuen Redaktionsteams und der Korrespondenten niederschlagen. Andererseits ging es um den Souvenirhandel, insbesondere um die Kontinuität bei der Beschaffung, Bewirtschaftung und Auslieferung von Souvenirs, und nicht zuletzt um die Neuausrichtung des Sortimentes.

- Dem Einbau einer Verbindungsweiche von der DFB zum FO-Schiennetz in Realp steht technisch nichts mehr im Wege. Vorerst wäre diese Einrichtung jedoch rein zu Überführungszwecken nutzbar (als Dienstanschluss), da die betrieblichen Voraussetzungen zu weiteren Zielen fehlen. Der Ausführung stehen nur noch finanzielle Hindernisse entgegen.

- Durch die gemeinsame Pressekonferenz von DFB und FO vom 12. Juni 1997 in Realp, wurde die bereits bestens eingespielte Zusammenarbeit nach Aussen eindrücklich demonstriert.



DFB-Rollmaterial anlässlich der Sonderfahrten im Bahnhof von Oberwald am Sonntag 15. Juni 97. Gezogen wurde der Zug von der FO-HG 3/4 Nr. 4 Foto: Peter Grüning

- Gleichentags ist die neue Einsteigestation Realp DFB offiziell an die Betriebsabteilung übergeben worden. In knapp fünf Monaten reiner Bauzeit sind 230 Meter Betriebsgeleise und zwei kurze Abstellgeleise sowie vier Weichen eingebaut worden. Grosser Geländeabtrag und Schüttungen waren notwendig. Voraussetzung für die Bewilligung zum Bau war unter anderem auch eine Studie über die Lärmverträglichkeit der Dampfloks!
- Die Diesellok ist, entgegen den ursprünglichen Plänen, nicht fertig revidiert und steht Bau und Betrieb nicht zur Verfügung. Die gesamte Schneeräumung musste mit Dampftraktion bewältigt werden. Zuvor musste jedoch die Lok-Equipe eine Parforceleistung erbringen, um die laufende Revision der entsprechenden Dampflokomotive eiligst abzuschliessen.
- Mit der Schneeräumung wurde ernsthaft am 17. Mai begonnen. Bereits am 24. Mai konnte die Steffenbachbrücke in Betriebsstellung gebracht werden. Infolge eines späten Lawinenniederganges zwischen den Tunnels Senntumstafel I und II, liegen dort noch 15 Meter Schnee! Beschädigungen an Brücken und Trasse durch Schnee- und Wassereinwirkungen mussten nicht registriert werden. Die Räumung der Trasse konnte am 29. Mai grösstenteils abgeschlossen werden. Tags darauf wurde die Freilegung des Scheiteltunnel-Portals und der Zugang zum Gebäude bewerkstelligt sowie bereits erstes Rollmaterial aus dem Scheiteltunnel zur Basis Realp gebracht. Der Eröffnung des Fahrbetriebs zur Saison

'97 auf der DFB-Strecke Realp bis Furka am 21. Juni steht nichts mehr im Wege.

Verfasser: Beat H. Schweizer (bhs)
Freigabe: GL/VR DFB 10.06.97

News 12 (23.06.97)

- Die Furka-Oberalp Bahn (FO) überlässt der DFB das Areal der neuen Einsteigestation Realp DFB für einen symbolischen Baurechtszins.
- Gemäss einer öffentlichen Aussage des Verwaltungsrastvorsitzenden der FO, Carlo Dittli, überlässt die FO der DFB die Dampflok HG 3/4 Nr. 4 und zwei alte Personenwagen zur saisonalen Nutzung. Dazu muss sie zahnstangentauglich gemacht werden. Die DFB wird die dazu nötige Instandstellung ausführen. Die gegenseitigen Leistungen sollen angemessen verrechnet werden.
- Gemäss den oben erwähnten Aussagen hat die FO im Sinn, die gesamte Furka-Bergstrecke, von Realp bis Oberwald, mit allen Bauten und Gebäuden inklusive der bestehenden Infrastruktur der DFB zu überlassen. Bisher war entsprechend der bestehenden Verträge für die Strecke Gletsch bis Oberwald ein Eigentumsvorbehalt einbedungen und die Anlagen nur im Baurecht an die DFB vergeben worden.
- Das Sicherheitsdispositiv der DFB erhält klarere Konturen: Die FO stellt die HGm 4/4 inklusive Rettungs- und Hilfswagen

zur Verfügung. Voraussetzung ist der Einbau der entsprechenden Verbindungsweiche zwischen DFB und FO.

- Ergänzung zu entsprechender Meldung in NEWS 11: Die FO ist bereit, auf Kosten der DFB, im Bereiche des Bahnhofs Realp und später des Bahnhofs Oberwald, Dienstanschlüsse (Weichen mit Schlüsselverschluss) zu installieren.
- Die Finanzen sind im gegenwärtigen wirtschaftlichen Umfeld ein Hauptproblem. Um die vorgesehene Instandstellung der alten Furka-Bergstrecke für die Betriebsaufnahme nach Gletsch innert kürzester

Frist zu erreichen, sind gesamthaft (inklusive Einsteigestation Realp und Bahnhof Gletsch) SFr. 4,2 Mio für den baulichen Teil veranschlagt.

- Die Ankurbelung des Geldflusses ist durch die Möglichkeit des Beizugs des Investitions-Hilfe-Gesetzes (IHG) nicht einfacher, aber möglicher geworden. Die beizusteuern den Leistungen verlangen ein Eigenkapital der DFB von mindestens SFr. 1,4 Mio, sowie Frondienstleistungen im gleichen Ausmass. Der Anteil von SFr. 1,4 Mio ist mittels Fremdfinanzierung (Bankkredite) aufzubringen, wobei hiefür seitens des Bundes und der



Ex FO-Draisine 4961 und Dieseltraktor HGm 2/2 in neuem Gewand vor der Betriebseröffnung im Juni 97
Foto: Peter Grünig

beteiligten Kantone Zinskostenbeiträge zugesichert worden sind.

– Die vorgesehene Fremdfinanzierung seitens der Banken wird im Sinne der Risikobetrachtung und der hohen Ansprüche von hiezu bankseitig unverhältnismässig erhöhten Sicherheitsgarantien erschwert. Es ist der DFB jedoch trotzdem gelungen, eine entsprechende Bankenunterstützung zu erhalten.

– Die Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 ist zwischenzeitlich mit 17 defekten Rauchgasrohren stillgestanden. In Meiningen (Thüringen BRD) wurden 25 Rohre hergestellt und dann von den Spezialisten dieses Werkes nach Realp gebracht und dort eingebaut. Die Anstrengungen der Schneeräumung waren wohl der Ausschlag für den «durchschlagenden» Erfolg der Korrosion des heiklen, geschweissten Kessels.

Geldmangel hin oder her, die Installation der bereits seit mehreren Jahren beredeten externen Aufheizanlage (Vorheizanlage) wird nun vordringlich (siehe auch Beitrag des Chef ZfW des Geschäftsberichtes 1996).

– Die Lok HG 3/4 Nr. 2 ist in Realp überholt und neu lackiert worden.

– Die Diesellokomotive ist wieder beschränkt verfügbar, jedoch nur im Adhäsionsbetrieb. Der Zahnradantrieb ist am 27.12.96 zur Revision ausgebaut worden (siehe News Nr. 8 vom 12.03.97).

– Die Dampfzüge im Goms übers Wochen-

ende vom 14./15. Juni 1997, mit GV DFB und Publikumsfahrten, haben nebst einer Hochzeitsgesellschaft auch andere Gruppen befördert und waren ein voller Erfolg.

Verfasser: Beat H. Schweizer (bhs)
Freigabe: GL/VR DFB, 19.06.97

News-Intern:

Der Versand an die RG und Sektionen in Deutschland erfolgt ausnahmsweise wieder einmal direkt von der News-Zentrale aus. In der Hoffnung, dass alle Adressen stimmen mögen (Korrekturen bitte umgehend melden). Soll doch damit Isolde Hoenigk nicht abgehalten werden, ihren Spanien-Urlaub zu geniessen.

Die nächsten News erscheinen, so nichts gravierend Wichtiges zu berichten ist, erst im August 1997. Eventueller Nachschlag «zwischen» über Internet. Es sind bereits begeisterte Kommentare eingegangen! Martin C. Zwahlen, der Macher im «net4u», und bhs danken herzlich.

Die News 11 und 12 (und weitere) sind bereits seit dem 20. Juni 1997 über Internet <http://www.net4u.ch/dfbfurka>

abzurufen. Den Link zu anderen Bahnen (USA, GB, D, F, CH usw.) gedenkt man dauernd auszubauen. Die Kontaktierung der «dfbfurka»-Seiten zeigt steigende Tendenz, bereits sind durchschnittlich 10 Abrufe pro Tag registriert worden. Diese kostengünstigste Variante von Werbung kann zwar ins Uferlose gesteigert werden, aber wie gross sind doch die Ozeane ...

Bauarbeiten Furka-Scheiteltunnel 1997

Das Bauprogramm sieht vor, im Sommer 1997 mit den Arbeiten im Furka Scheiteltunnel fortzufahren. Für die Inbetriebnahme der Sicherungsanlage (Streckenblock) sind noch umfangreiche Kabel- und Apparatemontearbeiten auszuführen. Ebenfalls sind vor der Inbetriebnahme dieser Anlage zwei Gleisabschnitte im Rahmen einer Sanierung isoliert zu verlegen, davon betroffen sind 70 m³ auf der Walliser- und 145 m³ auf der Urnerseite. Als Ersatz werden Holzschwellen und ein schwereres Schienenprofil (SBB V) verlegt. Der Einbau von einigen Isolierstössen und der Rückleiterverbindungen bilden ebenfalls Voraussetzungen für die Inbetriebnahme der Streckenblockanlage. In der Station Muttbach-Belvedere ist der Austausch der bestehenden Weichen geplant. Die bereits im Besitz der DFB stehenden

Ersatzweichen entsprechen ebenfalls einer schwereren Bauart (VST-C). Die damit zum Einsatz gelangenden Gelenk-Spitzenverschlüsse «Jüdel» werden einen sicheren Bahnbetrieb auch in der Station Muttbach-Belvedere ermöglichen. Im Rahmen des AAM-Projekts sind Reinigungs-, Fugen- und Sanierungsarbeiten am Tunnelgewölbe geplant, wobei für die Ausführung auch unsere Fronarbeiter einzelner Bauwochen zum Einsatz gelangen werden. Tiefgreifende Sanierungsarbeiten in kurzen Tunnelabschnitten sind zudem noch für die Bausaison 1998 vorgesehen. Die Komplexität und der Schwierigkeitsgrad dieser Arbeiten verlangt den Beizug einer Spezialfirma. Im Verlauf des Sommers 1998 wird dann die Strecke Furka-Muttbach-Belvedere zur amtlichen Kollaudation bereitstehen und anschliessend dem Betrieb übergeben werden können.

Manfred Willi

«Spanische Brötli»

Kennen Sie das Gebäck, das die wohlhabenden Zürcher vor 150 Jahren von der Limmatstadt nicht nur wegen dem «Badevergnügen» nach Baden fahren liess? Der Badeort Baden und die umliegenden Orte mit den warmen Wasserquellen hatten noch mehr zu bieten. Das «Spanische Brötchen». Nur in Baden war die Köstlichkeit zu bekommen. Obwohl dieses Gebäck «nur» aus einem rechteckigen, ca. 5 cm dicken Stück Blätterteig (10x6 cm) bestand, war es damals «in». Durch dieses spezielle

Gebäck erhielt die Dampfzugverbindung zwischen Zürich und Baden den Übernamen «Spanisch Brötli-Bahn».

Im heutigen Jubiläumsjahr haben die Bäckereibetriebe in der Region Baden das «alte Gebäck» wiederentdeckt. Sie bieten die Köstlichkeit in verschiedenen Varianten an. Unterschiede sind sowohl in der Teigmasse wie auch bei den Überzügen feststellbar. Auch äusserlich sind vielfältige Formen möglich. Wird das Gebäck die Feierlichkeiten überdauern? gp