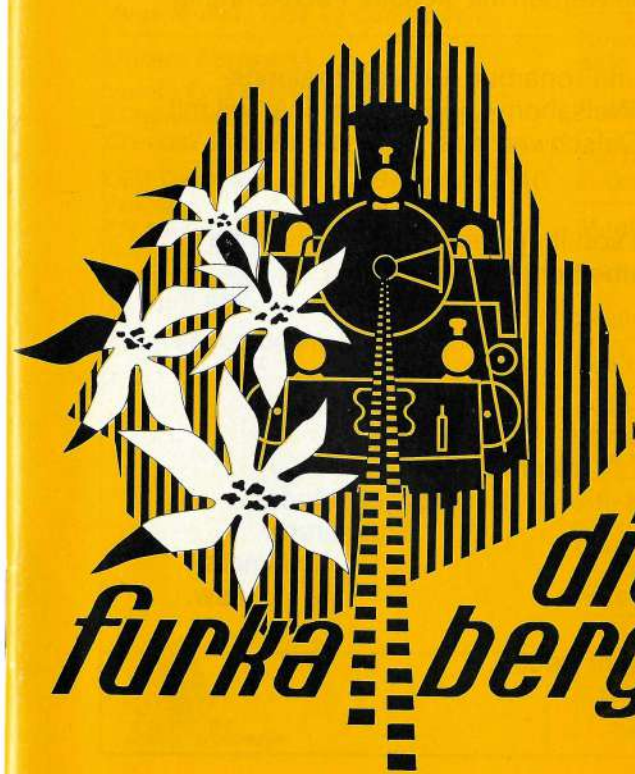




1/90



*die
furka bergstrecke*



Bruno Rütli

**Kunstschlosserei 9204 Andwil SG
Telefon 071 85 38 53**

In meiner kleinen, sehr leistungsfähigen Werkstatt kann ich diverse Kunstschlosseraufträge ausführen.

Arbeiten im Schmieden, Spalten und in jeglichem Handverformen von Eisen werden mit grösster Fachkenntnis bewältigt.

Zur Zeit restaurieren wir in Fronarbeit alle Verschalungs- und Blechteile der Lok «Weisshorn», in Zusammenarbeit mit Mitgliedern der Sektion Ostschweiz des Vereins Furka-Bergstrecke.

Vielleicht dürfen wir bald von Ihnen einen Auftrag für eine schöne Kunstschlosserarbeit entgegennehmen?

Vereinswanderpreise
Aschenbecher
Gitter und Tore
Geländer
Trennwände
Kunstgegenstände
Skulpturen
Grabmale
usw.

Ihr Auftrag würde mich sehr freuen.

Mitteilungsblatt Bulletin
Verein Furka-Bergstrecke
3999 Oberwald

Ausgabe 1/1990
DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
3999 Oberwald

Impressum

7. Jahrgang Auflage 7000 Ex.
7^e année Tirage 7000 ex.

erscheint 4mal pro Jahr
4 éditions par an

Redaktionsteam:

Hans Hofmann, Bruno Albisser,
Georg Seiler, Robert Trachsler

Redaktionsadresse:

H. Hofmann
Schellenbergstrasse 5, 7000 Chur

Übersetzungen/Traductions:

Hans Maurer, 1233 Bernex
Yves Müller, 1093 La Conversion

Unsere Adressen:

Verein Furka-Bergstrecke
Mitgliederdienst, Postfach 3468
CH-4002 Basel

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach
CH-3999 Oberwald

Redaktionsschluss für Nr. 2/90:
10. April 1990

Erscheinungsdatum Woche 21

Inhalt/Sommaire

Editorial	4
Ein Elektromonteur berichtet als Maurer	5
Zum Redaktionswechsel	7
Einladung zur 6. ordentlichen Generalversammlung	8
Invitation à la 6 ^e assemblée générale ordinaire	9
Bauprogramm 1990	11
Neues aus dem Verwaltungsrat	15
Nouvelles du conseil d'administration de la LSF	18
Die Signale stehen auf freier Fahrt	21
Die Dampflokomotive «Weisshorn» auf der Furka-Bergstrecke	23
Mitgliedsbeiträge	24
Wintersaison 1989/90 in Goldau	25
Sektionsnachrichten	26
Regionalgruppen in Deutschland	37
Hymne auf die «Weisshorn»	38
Eisenbahnfreunde aus der DDR	39
Info-Kiosk Gletsch	40
Gleisbaukurs	41
Adressenverzeichnis Verwaltungsrat	42



DFB
DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG
CH-3999 OBERWALD

Editorial

An der Schwelle eines neuen Jahrzehnts scheint es angebracht, Rückblick und Ausblick zu halten. Seit 1983, als der Verein zugunsten der Furka-Bergstrecke aktiv wurde, sind grosse Anstrengungen unternommen worden, die wohl niemand zu prognostizieren gewagt hätte. Was auf Vereinsbasis, mit vielen Freiwilligen erreicht worden ist, steht beispiellos da und verdient lobend erwähnt zu werden. Wenngleich technische Errungenschaften der neuesten Zeit unser Leben begleiten, handelt es sich um Spitzenleistungen bezüglich Qualität, Quantität oder Geschwindigkeit. Unwesentlich ist dabei, ob das Rad, die Druckpresse, die Dampfmaschine oder die drahtlose Nachrichtenübertragung als Beispiel herangezogen wird. In untrennbarer Verbundenheit steht nach wie vor unser ehrgeiziges Ziel, Dampfbetrieb auf der alten Furka-Bergstrecke zu realisieren. Hinsichtlich der Geschwindigkeit werden wir nie mit Superleistungen aufwarten können,

Au début d'une nouvelle année, il est toujours indiqué de jeter un regard sur le passé, pour mieux s'engager sur le chemin de l'avenir. Depuis 1983, époque où l'Association pour la Ligne sommitale de la Furka prit forme et activité, un immense travail a été fait, tel que nul n'aurait osé s'y attendre. Les réalisations acquises par une simple association faisant appel à la collaboration bénévole sont sans précédent et méritent une admirative reconnaissance. La technique de pointe conditionne aujourd'hui la vie, que ce soit par les applications d'une précision tenant de l'absolu, d'une qualité parfaite, de la quantité ou de la vitesse. Peu importe l'agent, roue, presse d'imprimerie, machine à vapeur ou télécommunications. Notre but à nous, c'est de faire fonctionner sur l'ancien tracé du chemin-

und trotzdem, so zeigt es sich unverkennbar, der Reisende sucht solche Attraktionen, und manch gegenwartsmüder Zeitgenosse wird es zu schätzen wissen, sich in die alte Zeit an der Furka zurückversetzen zu lassen.

Das neue Jahrzehnt wird uns aber nicht geringere Anstrengungen, als dies bis anhin der Fall war, abverlangen – und dies allmählich als Bahnprofi. Unsere Unternehmungsform wird auf breiter Basis verbessert, verfeinert und angepasst werden müssen, und dazu bedarf es der Anstrengungen aller Beteiligten. Vorhandene Aversionen, und sind sie noch so klein, müssen abgebaut werden, damit der Dialog von Mensch zu Mensch, auch innerhalb der notwendigen Hierarchie, funktionieren kann. Unter diesen Voraussetzungen, die als Garant zugunsten unserer Sache anzusehen sind, darf optimistisch in die neunziger Jahre geblickt werden, damit es möglichst bald auf den Schienen an der Furka dampfen wird.

H. Hofmann

de-fer de la Furka un train à vapeur. Il ne s'agit donc pas de records, mais d'offrir au public la possibilité d'un retour dans le temps, celui de la mécanique à vapeur à la Furka.

La décennie qui s'ouvre ne demandera cependant pas moins d'efforts que la précédente; ils feront de nous des professionnels du rail. Les assises de notre entreprise doivent toutefois encore être élargies, complétées, perfectionnées. Quelques aversions, si légères soient-elles, restent à aplanir, pour que l'entente entre hommes porte pleinement ses fruits. Toute organisation repose sur une hiérarchie. Ce sont là les prémisses du bon succès de nos efforts dans les années 90, afin que bientôt, on entende haleter sur le tracé de la Furka.

H. Hofmann

Ein Elektromonteur berichtet als Maurer

Mitte Jahr konnte endlich am Bau der Lokremise in Realp begonnen werden. Zuvor waren aber noch einige Hürden zu nehmen.

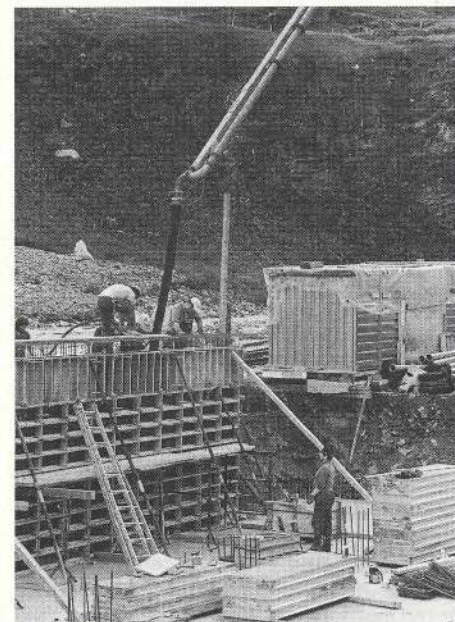
Wir sind im Besitze einer Bahnstrecke, sind aber noch keine Bahngesellschaft. Dann liegt das Bauvorhaben ausserhalb der Bauzone. Mitte Sommer hat es dann doch geklappt, so dass man den Aushub machen konnte. Auch der Bach musste umgeleitet werden, eine Zufahrt war zu erstellen. Da das Bauobjekt in eine Mulde zu liegen kommt, war wenig Aushub nötig. Nach dem Erstellen der Rohplanie für das Fundament konnte der Magerbeton eingebracht werden. Ab diesem Zeitpunkt war das Ausmass der Remise erst richtig ersichtlich.

Einige Tonnen Armierungseisen waren zu verlegen. Das war keine leichte Arbeit, denn es musste genau gemacht werden, damit der Bau nicht zusammenfällt wie ein Kartenhaus. Mittels einer Betonpumpe wurde der Beton eingebracht.

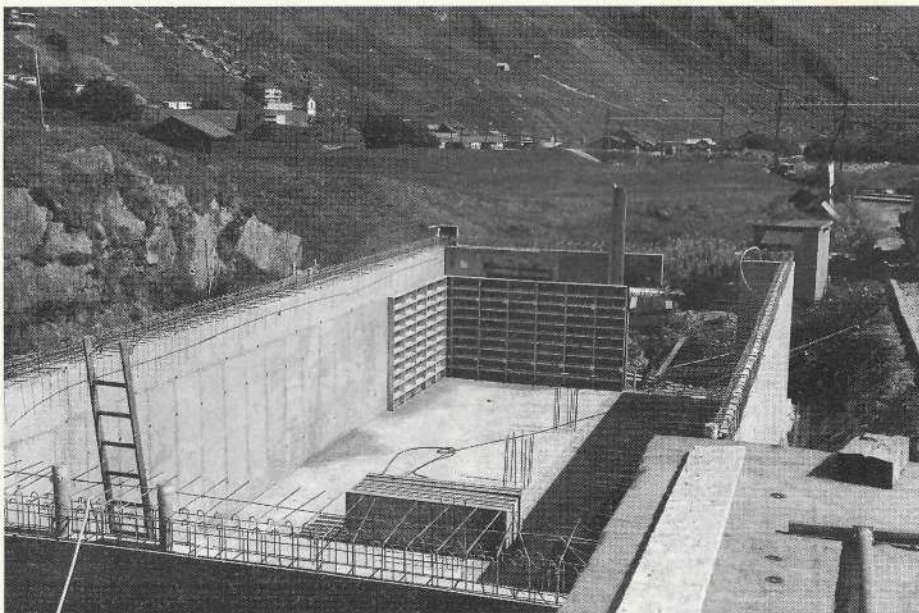
Die Schalungselemente für die Wände wurden aufgestellt, und in drei Etappen wurde betoniert. Als vierte Etappe wurden die vier Deckenstützen gebaut.

Nachher war das ganze Schalungsmaterial zu reinigen. Diese Ehre fiel der Sektion Aargau zu, da einer dabei war, der verschmieren half.

In der letzten Woche August wurde die Untergeschossdecke von Spezialisten aus der Innerschweiz eingeschalt. Auf die Schalung kam die Wärmeisolation zu liegen und darüber die Eisenarmierung. Als Abschluss mussten noch zwei Gleisjoche verlegt und mit der Armie-



Rückblick auf das Baugeschehen 1989 an der Remise Realp



Die Umfassungsmauern sind betoniert, so dass die Schalung für die Decke betoniert werden kann.

rung verbunden werden. Das fehlende dritte wird im nächsten Jahr eingebaut. Am 2. September wurde die Decke betoniert, dazu waren 68 m³ Beton nötig. Der ganze Betonklotz, den man heute sieht, wurde in zwei Monaten erstellt. Dies ist eine Spitzenleistung, wurde doch alles in Fronarbeit geleistet, darunter waren wenig Handwerker (vielleicht werden es nächstes Jahr mehr sein).

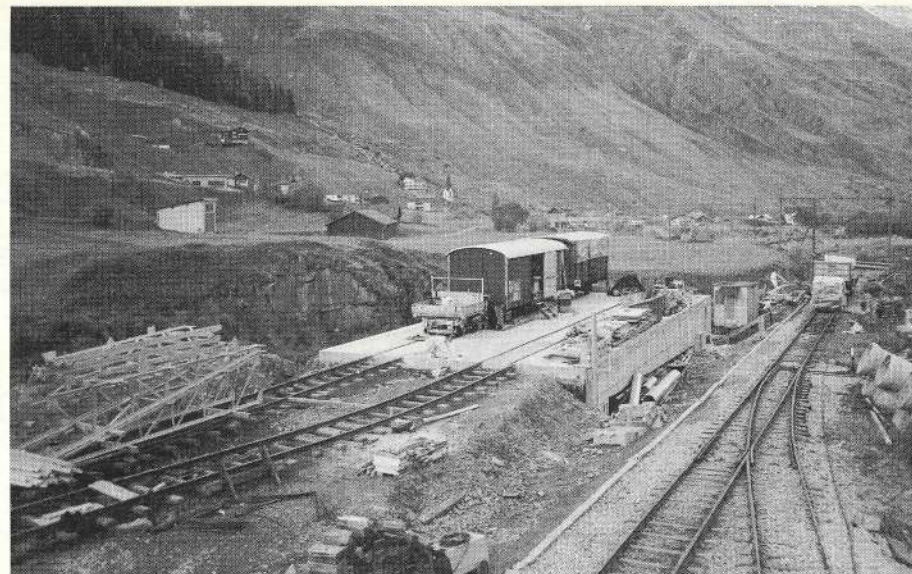
Nach zwei Wochen konnte die Sektion Innerschweiz die Decke ausschalen und im gleichen Arbeitsgang reinigen. Im Oktober rückte eine Militäreinheit ein, um die Adhäsionsstrecke und einen Teil der Zahnstangenstrecke umzubauen. Vorerst mussten die drei Blechmagazine geleert werden. Das Material konnte im Untergeschoss der Remise untergebracht werden. Dort unten wur-

den die Zwischenmauern für die zukünftige Werkstatt und das Ersatzteillager gebaut. Gleichzeitig sind die Innenwände isoliert worden, damit auch im Winter gearbeitet werden kann. Die Lehrlinge der Metall-Union montierten Tor und Werkstattfenster. Um den vorhandenen Platz möglichst rationell auszunützen, bauten sie für uns noch Gestelle.

Als Schlusswort möchte ich die Devise ausgeben:

*Unsere alte Furkabahn
soll sein kein Wahn
die Räder müssen rollen
in der Umgebung, der tollten
immer froh und heiter
nächstes Jahr geht's weiter.*

Reto Brehm, Windisch



Der Ort, wo später Lokomotiven untergebracht werden, dient gegenwärtig als Abstellplatz für Fahrzeuge.

Zum Redaktionswechsel

Die ersten sieben Jahre sind eine kurze Zeit in der Geschichte um die Furka, jedoch eine lange Zeit, wenn man bedenkt, dass sich anfänglich eine kleine Personengruppe mit dem Aufgeben der Furka-Bergstrecke nicht abfinden wollte und sich zu einer Organisation formierte.

Organisation steht in engster Verbindung mit Kommunikation, und ohne diese war von Anfang an nicht auszukommen, denn es galt, stets Informationen auszutauschen. Auf diesem Gebiet hat der nun scheidende Redaktor Beat Schweizer gewirkt und sein Bestes gegeben. Es wird zu gerne übersehen, dass Arbeit am Schreibtisch in bezug auf die Leistung und deren Wert weniger gut zu erkennen ist als jene, die vor Ort verrichtet wird und somit sichtbar ist. Seit den Anfängen im Jahr 1983 konnte unser Vorhaben einem breiten Publikum vorgestellt werden, und die

Zuneigung, die der Furka-Bergstrecke entgegengebracht worden ist, darf als das Saatgut des Sektors PR (Public Relations) bezeichnet werden.

Im Namen der Redaktionskommission, die sich nun für die Herausgabe des Mitteilungsblattes ab 1. Januar 1990 bemühen wird, möchten wir die Gelegenheit benützen, um Beat Schweizer für seine geleistete Arbeit herzlich zu danken. Es ist ihm gelungen, aus bescheidenen Anfängen der Vereinsziele eine ansprechende Schrift zu entwickeln, die ihre Daseinsberechtigung zweifellos bewiesen hat und zudem das Sprachrohr zu den Mitgliedern ist.

Wir hoffen gerne, dass es uns gelingen wird, weiterhin Informationen termingerecht zu liefern, wobei wir auch die Schienenwege, die zu uns führen, mit in die Berichterstattung einbeziehen werden.

ho



Einladung zur 6. ordentlichen Generalversammlung

Samstag, 17. März 1990, 14.00 Uhr, Hotel Pullmann,
Neumarktstrasse 40, 2502 Biel

Traktanden:

1. Begrüssung
2. Traktandenliste
3. Wahl der Stimmzähler
4. Genehmigung des Protokolls der 5. ordentlichen Generalversammlung vom 22. April 1989 in Chur
5. Genehmigung des Jahresberichtes 1989 des Zentralpräsidenten
6. Genehmigung der Jahresrechnung 1989
7. Entlastung des Zentralvorstandes
8. Genehmigung des Budgets 1990
9. Festlegung des Mitgliederbeitrages 1991
10. Wahl des Zentralvorstandes
11. Wahl des Zentralpräsidenten
12. Wahl der Kontrollstelle
13. Statutenänderung
14. Vergabe der 7. Generalversammlung 1991
15. Orientierung über das Arbeitsprogramm 1990
16. Varia

Die Unterlagen zu den Traktanden 4, 5, 6, 8 und 13 werden rechtzeitig zugestellt bzw. an der Generalversammlung aufgelegt.

13. Januar 1990

Mit freundlichen Grüssen

Verein Furka-Bergstrecke

Für den Zentralvorstand:

A. Gysin
Präsident

B. Albisser
Sekretär



Invitation à la 6^e assemblée générale ordinaire

Samedi, le 17 mars 1990, à 14.00 heures, Hôtel Pullmann,
40, rue du Marché-Neuf, 2502 Bienne

Ordre du jour:

1. Salutations
2. Ordre du jour
3. Election des scrutateurs
4. Approbation du procès-verbal de la 5^e assemblée générale ordinaire du 22 avril 1989 à Coire
5. Approbation du rapport annuel 1989 du président central
6. Approbation des comptes 1989
7. Décharge du comité central
8. Approbation du budget 1989
9. Détermination des cotisations pour 1991
10. Election du comité central
11. Election du président central
12. Elections des vérificateurs des comptes
13. Modification des statuts
14. Attribution de la 7^e assemblée générale 1991
15. Orientation sur le programme des travaux 1990
16. Divers

Les documents pour les points 4, 5, 6, 8 et 13 seront diffusés voulu, respectivement disponibles à l'assemblée générale.

13 janvier 1990

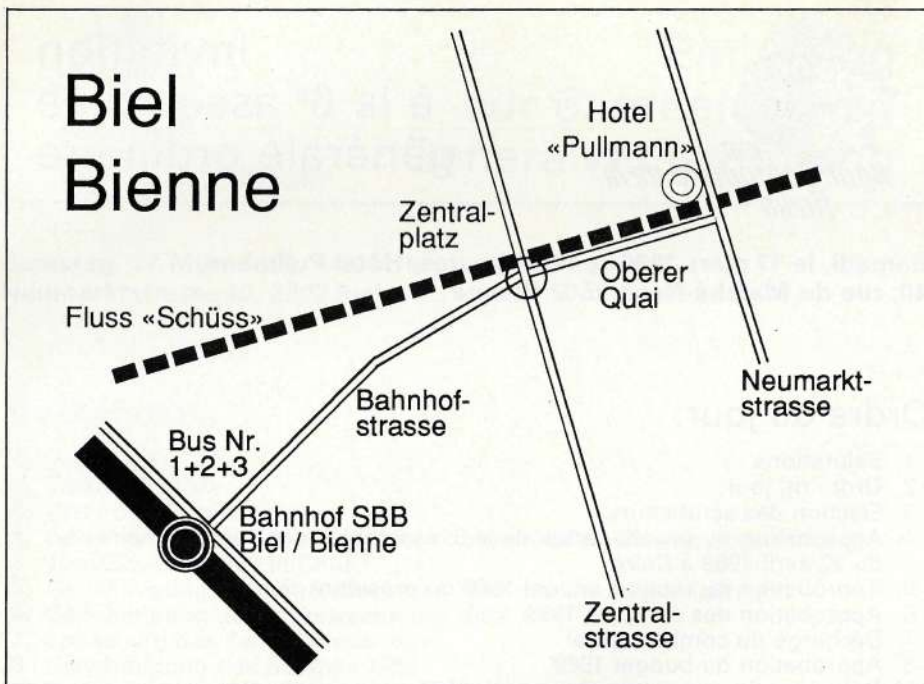
Avec nos meilleures salutations

**Association ligne sommitale
de la Furka**

Pour le comité central:

A. Gysin
Président

B. Albisser
Secrétaire



Erreichbarkeit ab Hauptbahnhof Biel:

- zu Fuss: über Bahnhofstrasse, Zentralplatz, Oberen Quai, etwa 800 m
- mit Trolleybus Linie Nr. 1 oder 2: bis Station «Zentralplatz» und zu Fuss über Oberen Quai, etwa 300 m
- mit Trolleybus Linie Nr. 3: Fahrriktion Mühlebrücke (Madretsch) bis Station «Drahtwerke»

Zugsverbindungen nach Biel/Bienne

Fahrplanfeld Nr. 210		Fahrplanfeld Nr. 230		Fahrplanfeld Nr. 300	
Genève	ab 11.25	Basel	ab 12.22	Brig	ab 11.01
Lausanne	ab 12.12	Laufen	ab 12.42	Spiez	ab 12.08
Yverdon	ab 12.36	Delémont	ab 13.01	Thun	ab 12.19
Neuchâtel	ab 13.01	Moutier	ab 13.12	Bern	ab 12.53
Biel/Bienne	an 13.21	Biel/Bienne	an 13.30	Biel/Bienne	an 13.21
Fahrplanfeld Nr. 600/500		Fahrplanfeld Nr. 650		Fahrplanfeld Nr. 650	
Arth-Goldau	ab 11.14	St. Gallen	ab 10.43	Chur	ab 10.25
Luzern	ab 11.56	Winterthur	ab 11.28	Zürich	an 11.50
Olten	ab 12.47	Zürich	ab 12.07		
Biel/Bienne	an 13.33	Lenzburg	ab 12.26		
Fahrplanfeld Nr. 260/290		Fahrplanfeld Nr. 255/261			
Fribourg	ab 12.20	Aarau	ab 12.35	Fribourg	ab 11.43
Bern	ab 12.53	Olten	ab 12.47	Murten	ab 12.12
Biel/Bienne	an 13.21	Biel/Bienne	an 13.33	Ins	ab 12.48
				Biel/Bienne	an 13.24

Bauprogramm 1990

1. Ausgangslage

Nach unseren gemeinsamen Zielsetzungen soll 1991 der Zugsbetrieb an der Furka-Bergstrecke auf einer ersten Teilstrecke aufgenommen werden. Damit dieses ehrgeizige Ziel erreicht wird, müssen für 1990 alle Kräfte für die noch zu leistenden Bauarbeiten mobilisiert werden.

Ein sehr umfangreiches Bauprogramm an der Strecke ist ab Mitte Mai bis Ende Oktober 1990 zu realisieren.

Die vielfältigen Arbeiten konzentrieren sich vor allem auf den Streckenteil Tiefenbach-Realp.

Auf der Walliser Seite sind punktuelle Arbeiten an drei verschiedenen Objekten vorgesehen und zeitlich auf drei Bauwochen und einige Wochenendeinsätze beschränkt.

Im Mitteilungsblatt 4/89 wurden die allgemeinen Bauziele für 1990 umschrieben, wir verzichten hier darauf, sie nochmals aufzuzählen.

Zur Planung und Ausführung der Arbeiten auf dem Streckenabschnitt Tiefenbach-Realp liegt ein Massnahmenplan vor.

Der Massnahmenplan geht davon aus, dass das Bauprogramm 1990 mit folgenden Voraussetzungen durchgeführt werden kann:

- Bereitstellung der technischen Mittel Bau durch das ressorteigene Personal in Frondienst von Dezember 1989 bis Mai 1990
- Planung und Koordination der Baueinsätze 1990 durch das Ressort Bau unter Einbezug von allen Verantwortlichen im Ressort
- Schaffung von zwei Stellen mit Verantwortlichen für die Aufgabenbereiche Bauleitung und Logistik
- Einsatz von freiwilligen Helfern von der KL-Woche 20-44, mit einem durchschnittlichen Personalbestand von 15-30 Leuten.

- Vergabe von anspruchsvollen Arbeiten im Bereich Tunnelanierungen an Unternehmungen unter Bauleitungsaufsicht der DFB
- Unterstützung der Baueinsätze (inkl. Unternehmerarbeiten) mit den technischen Mitteln durch freiwilliges Personal aus dem Ressort Bau während der gesamten Bausaison 90.

a) Technische Mittel Bau

Das Massnahmenprogramm in bezug auf die Bauarbeiten kann mit den vorhandenen technischen Mitteln des Ressorts Bau bewerkstelligt werden. Bis zum Baubeginn 90 sind jedoch folgende Massnahmen in diesem Bereich notwendig:

- Unterhalt und Bereitstellung aller Geräte, Maschinen, Baufahrzeuge und Werkzeuge
- Ergänzen von Werkzeugen (Neubeschaffung oder aus Liquidationen).

Der jetzige Bestand an Fachleuten in diesem Ressortbereich sollte *im Winter sowie im Sommer 1990 dringend noch durch einige Leute ergänzt werden.*

b) Bauarbeiten (Mai bis Nov. 1990)

Sofern die Vorbereitungen und die technischen Voraussetzungen erfüllt sind, müssen folgende Bauarbeiten im Rahmen des Massnahmenplanes 90 ausgeführt werden:

Gleisoberbau

- Totalumbau Station Tiefenbach, Realisierung der Teiletappe I: Ersatz der talseitigen Weiche, Kleinunterhalt in den Gleisanlagen Tiefenbach
- Sanierung der Gleisabschnitte:
 - km 55,500-56,250 (Tiefenbach-Steffenbach) total 750 m
 - km 56,300-56,600 (Steffenbach-Tunnel I) total 300 m
 - km 56,700-56,950 (Tal-Tunnel III) total 250 m

km 57,200–57,700 (unterhalb Tunnel III–Wileren) total 500 m total 1800 m

- Erneuerung Schotterbett, Wechseln von defekten Oberbaumaterialien, Richten, Krampen
 - Fertigstellung TU km 57,750–58,750 (950 m): Richten, Krampen, Schotterarbeiten
 - Fertigstellung Gleisanlagen Realp
- Voraussetzungen:** Alle bisherigen Fachleute aus dem Gleisbau 1990 wieder im Einsatz, dazu noch zusätzliche Fachleute; rund 80 Prozent der Arbeiten können in Frondienst ausgeführt werden.
- Einkauf von Oberbaumaterial (Occasionen): Schienen SBB V, Stahlschwellen, Befestigungen, Weichen in Profil SBB V.

Trassee und Entwässerungen

Das Schwergewicht in dieser Objektkategorie liegt bei der Realisierung der Entwässerungen längs des Trassees und umfasst folgende Abschnitte:

- Entwässerungsrinnen Wasserfassung bis oberhalb der Steffenbachbrücke total 200 m
- Entwässerungskanäle Tunnel I bis Tunnel II total 100 m
- Sanierung Durchlass Tal (km 56,670)

Voraussetzungen: Diese Arbeiten wurden im Substanzerhaltungsprogramm 89 bereits aufgeführt. Das Material ist teilweise bereits vorhanden. Intensive Bautransporte für diese Objekte. Die Arbeiten können vollständig in Frondienst ausgeführt werden.

Stützmauern

Im Streckenabschnitt Tiefenbach–Realp sind keine grösseren Arbeiten an Stützmauern mehr anstehend. An verschiedenen Objekten muss jedoch noch Kleinunterhalt ausgeführt werden.

Voraussetzungen: Alle anstehenden Arbeiten können vollständig in Frondienst ausgeführt werden. Es sind keine grossen Installationen und Trans-

porte notwendig. Im Substanzerhaltungsprogramm 89 sind alle noch ausstehenden Arbeiten enthalten.

Brücken und Viadukte

Im wesentlichen ist folgendes Objekt zu sanieren:

- Steffenbachbrücke: Reparatur der Sohlenschwelle und Sicherung der Widerlager, Ersatz der Laufstegbohlen, Vorbereitungen für neuen Farb-anstrich.

Voraussetzungen: Die anstehenden Sanierungsarbeiten sind im Substanzerhaltungsprogramm 89 bereits enthalten. Die Arbeiten können unter fachkundiger Anleitung vollständig in Frondienst ausgeführt werden. Es müssen einige technische Hilfsmittel eingesetzt werden (Kran mit Winde usw.).

Tunnels

Der grösste Aufwand zur betriebsbereiten Sanierung der Strecke muss für die Tunnels II und I betrieben werden. Folgende Sanierungsarbeiten stehen noch aus:

- Tunnel II: Ersatz der ostseitigen Portalpartie (Abbruch, Verlängerung, Abdichtung Gewölbe usw.); Sicherung der westseitigen Portalzone (Tunnelwandsicherung, Abdichtung usw.)
- Tunnel I: Fortsetzung der Sicherungsarbeiten im ganzen Tunnelbereich, Verkleidung Tunnelwände, Entwässerungen, Gewölbesanierung usw.

Voraussetzungen:

- Genehmigtes Lichtraumprofil DFB durch BAV (B = 4000 mm)
- Plangenehmigungsverfahren (Tunnel II, Ost)
- Arbeiten an Tunnel I im Substanzerhaltungsprogramm 89 bereits genehmigt
- Projektbearbeitung (Tunnel I und II) durch DFB/TK oder Ingenieurbüro
- Ausführung sämtlicher Arbeiten an den Tunnels unter Zuhilfenahme einer erfahrenen Unternehmung
- Bauleitung durch DFB/Bau möglich

- Beihilfe Frondienst zu max. 20 Prozent möglich
- Massive Unterstützung durch Bautransporte notwendig
- Evtl. zeitweise Sperrung der Strecke unumgänglich.
- Tunnel III: Fertigstellungsarbeiten im Portalbereich Ost (Isolationsarbeiten).

Übrige Anlagen

In dieser Objektkategorie sind folgende Objekte auszuführen:

- Infrastrukturanlagen Tiefenbach: Wasserzuleitungen für Trinkwasser und Lokbetrieb, Entsorgungsanlagen
- Wasserfassung für Lokbetrieb im «Tal» (Reservoir 4000 l)
- Infrastrukturanlagen Realp: Wasserzuleitungen für Trinkwasser und Lokbetrieb, Entsorgungsanlagen, Krananlage 10–20 Tonnen
- Fertigstellung Drehscheibenanlage Realp.

Voraussetzungen:

- Bewilligungen für Wasserfassungen und Anschlüsse (Gemeinde, Kanton)
- Zahlreiche Fachleute notwendig
- Die Arbeiten können vollständig in Frondienst ausgeführt werden (ausser Anschlüsse, welche durch den Werkeigentümer angeschlossen werden).

Hochbauten

Die begonnenen Arbeiten an der Remise müssen fortgesetzt werden. Die Fertigstellung des gesamten Objektes soll auf Ende 1990 erfolgen.

Die weiteren Arbeiten am Objekt gliedern sich wie folgt:

- Eisenbeton
- Stahlbaukonstruktion (Material)
- Maurerarbeiten, Fassade
- Dach
- Spenglerarbeiten
- Elektrische Anlagen
- Fertigstellung Untergeschoss
- Entsorgung, Gewässerschutz.

Voraussetzungen:

- Projektierungsarbeiten im Rahmen DFB/TK
- Schaffung einer eigenen Gruppe Verantwortlicher für Bauleitung und Bauführung Objekt Remise
- Einholen der Bewilligungen über Gewässerschutzmassnahmen (DFB/TK)
- Bemühungen um Hilfe Dritter (z.B. Metall-Union, Maurerlehrlinge usw.)
- Sonstige Arbeiten zu 100 Prozent in Frondienst
- Technische Mittel DFB ausreichend.

Kabelarbeiten, Stellwerkanlagen

Der Umfang der Arbeiten in dieser Objektkategorie ist wie folgt:

- Sanierung Streckenkabelabschnitt Tunnel III bis Tiefenbach (rund 2000 Meter)
- Realisierung Kabelzuleitungen im Bereich Installationsplatz Realp
- Bau einer Kabelverteilkabine Realp (Übergang)
- Blinklichtanlage Realp (Übergang Schweigstrasse)
- Stellvorrichtungen an den Weichen Tiefenbach.

Voraussetzungen:

- Die eingespielten Gruppen Kabel und Stellwerk können die anfallenden Arbeiten zu 100 Prozent in Frondienst ausführen.
- Das Material ist zum grossen Teil bereits vorhanden.
- Das BAV muss die Blinklichtanlage Realp bewilligen.

c) Logistik (für Baueinsätze Realp)

Die bisherige Lösung mit externen Unterküften für die einzelnen Helfer hat sich in verschiedener Hinsicht nicht bewährt und soll durch eine DFB-eigene Massnahme ersetzt werden. Die negativen Folgen sind im wesentlichen:

- Langer Anfahrtsweg (hohe Transportkosten)
- Hoher Preis je Mann und Tag
- Schwierigkeiten mit Belegungsreservationen
- Schwierige Koordination
- Probleme mit der Verpflegung der Mannschaft.

Ab 1990 steht uns auf dem Stützpunkt Realp eine eigene Unterkunftsmöglichkeit mit maximal 30 Plätzen zur Verfügung.

Für die zahlreichen Gruppen bzw. Lehrlingeinsätze greifen wir auf die be-

währten Massenunterkünfte im Raum Realp-Andermatt zurück. Ebenso werden alle jene Helferinnen und Helfer, welche auf den Komfort eines Einzelzimmers nicht verzichten wollen, in den Pensionen und Gaststätten von Realp Unterkunft beziehen.

2. Wie können Sie uns helfen?

Durch einen *aktiven Einsatz* in der Bauwerkstätte Goldau (bis Mai 1990) oder auf der Strecke (Mai bis Oktober 1990) können Sie uns mit ihren Fähigkeiten entsprechend helfen.

Unser Ziel ist, während der ganzen Bausaison 90 eine möglichst kontinuierliche Anzahl Helferinnen und Helfer

an der Strecke einzusetzen. Ausserdem suchen wir dringend Fachleute, welche den Ressortleiter und die Hauptverantwortlichen vor Ort entlasten und vor allem die Koordination und Anleitung der Bauarbeiten übernehmen. Nachfolgend versuchen wir, die Anforderungsprofile vorzustellen:

Wir suchen für unsere Baustellenunterkunft in Realp während der Bausaison 1990 einen

verantwortlichen Leiter

Die Aufgaben umfassen:

- Betreuung von je etwa 30 bis 35 Personen ausserhalb der Arbeitszeit
- Begrüssung und Verabschiedung der Helfer nach der Einsatzwoche
- Verantwortlich für die Unterkunftsräumlichkeiten
- Verantwortlich für die Verpflegung der Helfer (ohne Kochen)
- Ausführen der anfallenden administrativen Arbeiten im Bereich Stützpunkt Realp
- Kontakt und Koordination mit den übrigen Verantwortlichen der Baustellen

Die Bausaison 1990 dauert von Mitte Mai bis Ende Oktober 1990. Ein Teileinsatz während einiger Wochen ist möglich. Die Kosten für Unterkunft und Verpflegung werden durch die DFB übernommen.

Wir bitten allfällige Interessenten, sich an folgende Adresse zu wenden:

DFB/Bau, W. Willi, Postfach, 6440 Brunnen, Tel. P 043 31 43 58 (19.30–21 Uhr)

DFB Dampfbahn Furka Bergstrecke, Ressort Bau

Neues aus dem Verwaltungsrat der DFB

An seiner Sitzung vom 9. Dezember 1989 in Olten hat der Verwaltungsrat der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG folgende Geschäfte behandelt:

- Das Aktienregister soll auch in Zukunft geheim bleiben. Ein Antrag, die Adressen der Aktionäre für Werbe- und Informationsaktionen nutzen zu können, wurde abgelehnt.
- Die derzeit verfügbaren Mittel reichen für die Bausaison 1990 und das Ziel, auf einer ersten Etappe den Touristikbetrieb im Sommer 1991 aufzunehmen, nicht aus. Eine weitere Aktienkapitalerhöhung wird vorbereitet. Zuhanden des Staatsrates des Kantons Wallis wird vorgängig ein Gesuch um Kapitalsteuerbefreiung gestellt.
- Für die Personal- und Materialtransporte wird ein neuer VW-Transporter angeschafft.
- Das Angebot von MAN an die DFB, einen neuen Prototyp-Lastwagen zu sehr günstigen Konditionen käuflich zu übernehmen, wird wahrgenommen.
- Dem Ressortchef Rollmaterial, Ralph Schorno, wird die Vollmacht erteilt, alle zur Abwicklung des Vietnam-Geschäftes nötigen Schritte zu unternehmen und über Gelder bis zu einer festgelegten Limite zu verfügen. In dieser Angelegenheit sind auch das EDA und der neue Botschafter der Schweiz in Vietnam miteinbezogen. Kaufs- und Verkaufsabsichten sind bekannt, auch die Kaufsumme ist festgelegt. Das Geschäft wird auf höchster Regierungsebene abgewickelt.
- Das Projektziel «Weisshorn» ist mit zweimonatiger Verspätung erreicht worden. Nach der allseitigen Feststellung von befriedigenden Fahrleistungen wurde die Dampflok DFB Nr. 6 über den Oberalppass via Schienennetz der FO nach Realp überführt. Die harten Einsätze auf

den Zahnstangenabschnitten der DFB haben zu verschiedenen Erkenntnissen und zu folgenden Resultaten geführt: Ein Tachometer (gemäss Vorschrift des BAV) wird eingebaut; der Nachweis der Entgleisungsstabilität (Berechnungen durch SLM) muss erbracht werden; für die externe, elektrische Vorheizanlage werden noch Anpassungen erfolgen; die Bremsverzögerung muss erhöht werden, dies wird durch Einbau von stärkeren Bremszylindern und von grösseren Vakuumbehältern erreicht. Die «Weisshorn» hat den Oberalppass bei ihrer Rückführung nochmals unter Dampf überwunden und die Hauptwerkstätte Landquart mit eigener Kraft erreicht. Die Lok wird in Samstagen nachgerüstet und bereits im Mai für die Abnahmefahrten wieder zur RhB überführt. Die nötigen Kredite wurden gesprochen. Die Aufarbeitung «Weisshorn» ist auf 750 000 Franken zu stehen gekommen. Davon ist rund eine halbe Million von der DFB, der Rest durch Spenden beglichen worden.

- Es sind drei 2-Achs-Wagen, ex RhB, ex AB und ex BVZ, zu restaurieren. Die Untergestelle werden durch die RhB revidiert. Die Wagenkasten werden an dezentralisierten Orten (Sektionen Bern und Nordwestschweiz) angefertigt. Ein gemeinsames Projekt mit Plangenehmigungsverfahren BAV wird vorbereitet, so dass zwei Wagen auf September 1990 einsatzbereit sein sollten.
- Das Bahnhofgebäude Gletsch soll primär vom VFB genutzt werden. Ein Raumnutzungs- und Sanierungskonzept wird die Grundlage zu einem Vertragsabschluss zwischen DFB und VFB sein. Gleiches gilt auch für weitere demnächst verfügbare Gebäude.
- Um externe Unterkunfts-kosten einzusparen, wird auf dem Areal in Realp eine Mobil-Container-Unterkunft

geschaffen. 30 Personen können so untergebracht und gepflegt und lange Anfahrten vermieden werden.

Der Verwaltungsrat der DFB nahm im weiteren Kenntnis von den folgenden Fakten:

- Für die Wiederinbetriebnahme der Streckenkabelanlagen wurden Spezialisten beigezogen. Das Streckenkabel ist von Realp bis zum Tunnel III betriebsfähig.
- 24 Bauwochen fanden von Mitte Mai bis Mitte November statt. Es sind von 852 Personen 5610 Arbeitstage geleistet worden. Das Budget konnte eingehalten werden, wobei es zu verschiedenen Verschiebungen gemäss Bauablauf kam.
- Verhandlungen mit BAV, Kanton, Gemeinden und Korporation für Plangenehmigungen, Durchführungs-, Nutzungs- und Wassernutzungsgenehmigungen sind eingeleitet.
- Die Statikarbeiten betreffend die Stahlbaute für das Depot Realp sind

im Gange. Die Aufrichte soll im Juli 1990 erfolgen.

- Die technische Kommission hat die Projekte Anschlussbauwerke FO sowie die Detailplanung Tunnelsanierung Altsenttum II und I für das Plangenehmigungsverfahren in Arbeit.
- Das Projekt Unterführung Muttbach (Oberalpen Stafel) ist abgeschlossen und eingabereif.
- Im Scheiteltunnel wurden Sondierungen gemacht. Die Felslinie wurde ermittelt, um festzustellen, wie weit das Geleise, zur Kostenverminderung der angestrebten Sanierung, gegebenenfalls abgesenkt werden könnte.
- Die Meienbachbrücke (Notbrücke) wie auch der Bahnübergang beim Blauen Haus werden 1990 neu erstellt.
- Die Piste zum Scheiteltunnel, Seite Muttbach, wird zur befahrbaren Strasse ausgebaut.

Fronddienst-Ausschreibung

Für die Erstellung von Niederspannungs-, Fernmelde- und Sicherungsanlagen suchen wir 2 bis 3

Elektromonteur / Elektromechaniker

zur Übernahme selbständiger Aufgaben bei

- Bereitstellung von Material während der Wintermonate
 - Einbau der Kabelanlage, Montage der Aussenanlage
 - Einbau und Montage der Innenanlage
- ferner zur Mithilfe bei Prüfung und Abnahme sowie für den Unterhalt

Arbeitsort: Goldau, Realp; Arbeitszeit: nach Vereinbarung

Bevorzugt werden Bewerber mit SW-Erfahrung und -Praxis, erworben durch Tätigkeit bei den SBB, einer Privatbahn oder Integra.

Sie sind uns aber auch willkommen, wenn Sie nicht über diese spezielle Branchenerfahrung verfügen. Sie werden in Ihre Aufgabe sorgfältig eingeführt.

Wenn Sie sich durch diesen Aufruf angesprochen fühlen, dann richten Sie bitte Ihre kurze schriftliche Bewerbung an den Verein Furka-Bergstrecke, Sektion Innerschweiz, Postfach 4922, 6002 Luzern.

Wir suchen zur erfolgreichen Realisierung des Bauprogramms 1990 auf der Furka-Bergstrecke in Realp einsatzfreudige Baufachleute für Koordination und Überwachung von folgenden Arbeiten:

Gleisbauarbeiten:

- Instandstellung und Unterhaltsarbeiten am Gleisoberbau

Tiefbauarbeiten:

- Trasseunterhalt, Entwässerungen; Unterhalt und Reparaturen an Stützmauern; Arbeiten an Brücken und Viadukten; Sanierungsarbeiten an Tunnels

Hochbauarbeiten:

- Arbeiten an Baustützpunkt/Remise Realp in folgenden Bausparten: Eisenbeton, Stahlbau, Maurerarbeiten, Dachdeckerarbeiten, Sanitär, Elektroinstallationen, Malerarbeiten

Als Bauleiter führen Sie mit 5 bis 15 einsatzfreudigen Helfern entsprechende Arbeiten aus. Ein allfälliger Einsatz ist von Mitte Mai bis Ende Oktober 1990 möglich. Unser Wunsch ist ein mehrwöchiger Einsatz auf der Baustelle. Die Kosten für Unterkunft und Verpflegung werden durch die DFB übernommen.

Wir bitten allfällige Interessenten, sich an folgende Adresse zu wenden: DFB/Bau, W. Willi, Postfach, 6440 Brunnen, Tel. P 043 31 43 58 (19.30-21 Uhr)

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Ressort Bau

Wie melden Sie sich für einen Einsatz?

- Arbeiten in Bauwerkstätte Goldau: Treff jeden Samstag um 9 Uhr im Bahnhofbuffet Goldau; keine vorherige Anmeldung erforderlich. Fachleute mit oder ohne mechanische Kenntnisse sind willkommen.
- Einsatz an der Bergstrecke während der Saison 1990 von Mai bis Oktober: Anmeldung mit Meldeformular im Mitteilungsblatt 4/89. Meldeformulare können Sie beziehen bei allen Sektionen VFB oder direkt beim Ressortleiter Bau, W. Willi, Postfach, 6440 Brunnen.
- Möchten Sie eine Aufgabe als verantwortlicher Fachmann übernehmen, schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an (Adresse im jeweiligen Anforderungsprofil).

Aus der Optik eines Vereinsmitgliedes ist ein Video-Rückblick entstanden:

Die Furka-Bergstrecke 1987-1989

Er hat das Naturereignis 1987 aufgezeichnet, aber auch Meilensteine der Entwicklung, wie Einsatz der Diesel-Lokomotive, Drehscheibe Pontresina, Revision und Einweihung der «Weisshorn» sowie Überführung nach Realp und zurück, festgehalten. Eine Anzahl Videos, die von einem Super-8-Film hergestellt und vertont worden sind, können für Fr. 130.- per Stück bezogen werden bei:

Xaver Bernet, Gozenbergstrasse 31, 9202 Gossau

Nouvelles du conseil d'administration de la LSF

Dans sa séance du 9 décembre 1989 à Olten, le conseil d'administration de la LSF a traité les affaires et pris les décisions suivantes:

- Le registre des actionnaires restera fermé, comme par le passé. Une proposition visant à mettre l'adresse des actionnaires à disposition à des fins publicitaires et propagandistiques a été repoussée.
- Les moyens financiers à disposition ne suffisent pas pour le programme de constructions établi pour 1990 et pour parachever la première étape de la reprise du service touristique en été 1991. On envisage donc une nouvelle augmentation du capital actions. La demande à introduire à cet effet auprès du Conseil d'Etat du Valais est préparée.
- Achat d'une fourgonnette VW neuve pour le transport de personnes et de matériel.
- L'offre de la maison MAN, de céder à la LSF un camion prototype à des conditions fort avantageuses est acceptée.
- Pleins pouvoirs sont conférés à Ralph Schorno, chef du matériel roulant, pour mener à bien l'affaire vietnamienne; un crédit limite est voté.
- D'autre part, il est prévu de faire appel pour cette affaire au DFAE et à l'ambassade de Suisse au Vietnam. Les promesses d'achat et de vente sont connues, le prix est fixé. L'affaire se déroulera au niveau gouvernemental le plus élevé.
- Le projet «Weisshorn» est réalisé avec deux mois de retard. Les essais de roulage s'étant passés à la satisfaction générale, la locomotive à vapeur DFB N° 6 a été transférée à Realp via le col de l'Oberalp sur la voie du FO. Les dures épreuves exécutées sur les parcours à crémaillère de la LSF ont permis de faire diverses

constatations, qui ont abouti aux décisions suivantes: installation d'un tachomètre (d'après les prescriptions du DFT); la preuve de stabilité en cas de déraillement reste à fournir (calculs à faire par SLM); pour l'installation externe de préchauffe électrique, des adaptations restent à faire; la décélération doit être plus rapide, pour cela, on remplacera les cylindres de frein et le réservoir à vide par de plus grands.

La loco «Weisshorn» est retournée par ses propres moyens aux ateliers principaux des RhB en franchissant une nouvelle fois l'Oberalp. Elle sera complétée à Samstagern et, en mai, elle sera ramenée aux ateliers RhB pour les épreuves de la réception officielle. Les crédits nécessaires pour cela sont votés. La révision de la «Weisshorn» a coûté jusqu'à présent 750 000 francs. Un demi-million a été fourni par la LSF et le reste provient de dons.

- Trois voitures à deux essieux attendent d'être restaurées, une ex RhB, une ex AB et une ex BVZ. Les RhB réviseront les châssis. Les carosseries seront refaites en différents endroits (sections de Berne et de Suisse orientale). Un plan d'ensemble à approuver par l'OFT devrait permettre de disposer de ces trois voitures dès septembre 1990.
- Le bâtiment de la gare de Gletsch sera d'abord utilisé par l'ASF. Un plan d'assainissement et d'utilisation des locaux formera le canevas d'un contrat à passer entre la LSF et l'ASF. Idem pour d'autres bâtiments prochainement disponibles.
- Achat d'un mobil-container pour servir de cantonnement à 30 personnes, dans le but d'éviter des frais de logement et pour abrégier les temps de parcours vers les places de travail.

En outre, le conseil d'administration de la LSF a pris connaissance de faits suivants:

- Il a été fait appel à des spécialistes pour remettre en état le câble électrique de service. Entre Realp et le tunnel III il est en ordre.
- 24 semaines de travail ont été fournies entre mai et novembre. 852 personnes ont fourni 5610 journées de travail. Le budget a été respecté. Le plan d'engagement a subi quelques changements suivant la marche des travaux.
- Des pourparlers sont en cours avec l'OFT, le canton, avec des communes et des corporations pour l'approbation de plans, droits de passage, utilisation de terrain, de choses et d'eau.
- La statique du squelette de fer du dépôt à Realp est en cours. La céré-

monie d'érection est prévue pour juillet 1990.

- La commission technique est en train d'élaborer les plans pour le raccordement à la voie du FO, les détails du plan d'assainissement du Tunnel Alt-senntum II et I et pour les procédures d'autorisation officielle.
- Les plans du passage sous-voie de Muttbach (Oberalp Staffel) sont prêts à être soumis.
- Des sondages ont été faits à l'intérieur du tunnel faitier, afin de déterminer le niveau du roc et pour savoir s'il serait possible d'ancrer la voie directement sur le roc, à fin d'économies.
- Le pont de Meienbach (pont de secours) et le passage à niveau près de la maison bleue seront refaits en 1990.
- La piste existant depuis Muttbach jusqu'à l'entrée du tunnel de faite (côté Valais) sera rendue carrossable.

Im Ressort Rollmaterial suchen wir für die laufenden Projektbearbeitungen

Maschinen-Ingenieur HTL

für diverse Engineering-Aufgaben im Lok- und Wagenrevisions-Programm.

Ebenso suchen wir

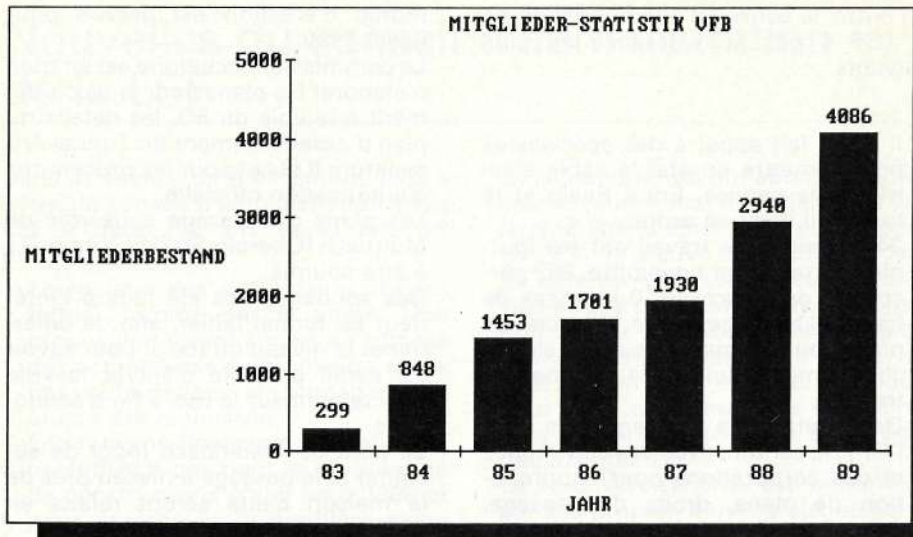
Maschinen-Zeichner

für die Erstellung von Planunterlagen von Lokomotiven und Wagen.

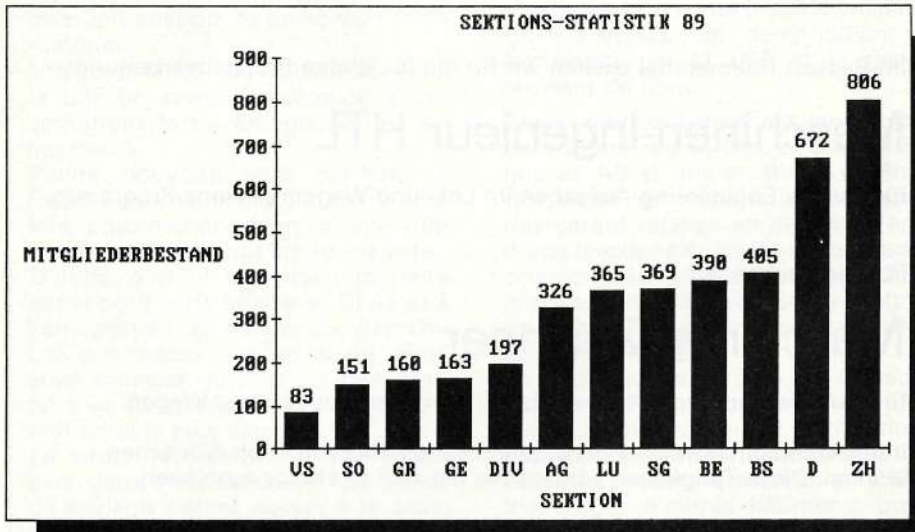
Ihren Arbeitsort sowie die Arbeitszeit können Sie nach Ihren Wünschen wählen. Diese Tätigkeiten können Sie bei sich zu Hause ausführen.

Interessenten melden sich bitte bei:

R. Schorno, Postfach 156, 8021 Zürich



Der Verein Furka-Bergstrecke kann in bezug auf die Mitgliederzahlen auf eine bewegte Vergangenheit zurückblicken. In der abgebildeten Grafik sind die Zahlen vom Gründungsjahr 1983 bis zum heutigen Stand (31.12.89) dargestellt.



Der Verein teilt sich in Sektionen und Regionalgruppen (in Deutschland) auf. Dargestellt sind die Sektionen mit ihren Mitgliederbeständen (Stand 31.12.89). Für die Regionalgruppen liegt die definitive Aufteilung noch nicht vor. Sie wurden unter D (Deutschland) zusammengefasst. In der Sektion DIV (Diverse) sind alle Mitglieder zusammengefasst, die keiner Sektion oder Regionalgruppe angehören.

Die Signale stehen auf freier Fahrt

Auszug aus der Botschaft über die Erteilung einer Konzession für die DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE AG, Oberwald VS (vom 23. August 1989)

gesehene neue Verkehrsangebot den Postautobetrieb über den Furkapass nicht konkurrenziert, sondern ergänzen kann. Die SBB schliesslich sind überzeugt, dass die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke den SBB-Zubringerlinien Mehrverkehr bringen wird.

51 Das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Im Vernehmlassungsverfahren, das wegen zahlreicher Fristerstreckungsgesuche erst im März 1989 abgeschlossen werden konnte, sprachen sich die begrünten Stellen einhellig für die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke aus. Der Stab der Gruppe für Generalstabsdienste des Eidgenössischen Militärdepartements, die damals noch separaten Bundesämter für Umweltschutz beziehungsweise für Forstwesen und Landschaftschutz erhoben keine Einwendungen gegen die beantragte Konzessionserteilung. Nach Ansicht des Bundesamtes für Umweltschutz stellt der Betrieb während vier Sommermonaten mit maximal zwölf Zugsparen pro Betriebstag keine nennenswerte Luft- oder Lärmbelastung dar. Wichtig scheint dem Bundesamt für Umweltschutz die optimale Verknüpfung der DFB mit der FO zu sein, damit die Anreise möglichst schon mit der Bahn erfolgen kann. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Wiederinbetriebnahme der Bahn auf einem unveränderten Trasse mit wenigen Zügen pro Tag sei zudem nicht erforderlich.

Auch die interessierten Transportunternehmen unterstützen das Konzessionsgesuch. Die Furka-Oberalp-Bahn betrachtet den Betrieb auf der Bergstrecke nicht als Konkurrenz, setzt jedoch besondere Vereinbarungen hinsichtlich der Anschlüsse an die FO in Oberwald und Realp voraus. Die PTT-Betriebe vertreten die Auffassung, dass das vor-

6 Der Konzessionsentwurf

Der Konzessionsentwurf entspricht formal weitgehend der Fassung der zuletzt erteilten Eisenbahnkonzessionen. Er trägt jedoch den besonderen Verhältnissen Rechnung, die sich durch die Wiederinbetriebnahme einer stillgelegten Eisenbahnstrecke durch eine neue Gesellschaft ergeben.

In Artikel 3 ist die für Eisenbahnen übliche Konzessionsdauer von 50 Jahren vorgesehen.

Artikel 6 statuiert die bei erstmals erteilten Eisenbahnkonzessionen üblichen Fristen für Planvorlage, Baubeginn und Inbetriebnahme. Die Fristen wurden nach Rücksprache mit der Geschüftlerin festgesetzt. Sie sind mit Rücksicht auf nicht voraussehbare Ereignisse für beide Berggrampen besonders festgelegt worden. Die Konzession erlischt, wenn eine dieser Fristen nicht eingehalten und auch nicht erstreckt wird.

Artikel 7 verpflichtet die Konzessionärin, die erforderlichen Luftreinhalte- und Lärmschutzmassnahmen zu treffen. Artikel 8 legt das Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge und Betriebsanlagen fest.

Artikel 9 enthält mit Rücksicht auf die vorgesehene Betriebsführung Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit. Die Konzessionärin hat gegenüber der Aufsichtsbehörde einen hauptamtlichen technischen Leiter zu bezeichnen. Für den Betrieb darf sie nur fachkundiges und zuverlässiges Personal einsetzen.

Artikel 11 beschränkt die Beförderungspflicht auf den Personenverkehr. Es steht aber der Bahn zu, auch Güter zu befördern, ohne dass dafür eine ausdrückliche Verpflichtung in der Konzession verankert wird.

Die DFB und die Kantone Uri und Wallis haben dem vorliegenden Konzessionsentwurf zugestimmt.

Von einem Vereinsmitglied zu kaufen gesucht

eine Aktie Fr. 100.–

Angebot Fr. 200.–

Interessierte melden sich bei Eugen Gfeller.

PS Es sind auch noch einige Aktien zu Fr. 300.– käuflich.

Notbremsen

Dank der Mithilfe aus Mitgliederkreisen gelang es nochmals einen Posten der in weiten Kreisen beliebten Notbremsen aufzutreiben.

Diese Notbremsen, mit einer Kette versehen, um als Dekoration aufgehängt werden zu können, stellen einen Zapfenzieher dar. Vielen Bestellern musste schon eine Absage erteilt werden, aber nunmehr reicht der vorhandene Bestand aus, um auf einige Zeit hinaus alle Wünsche befriedigen zu können. Bestellungen an die Materialzentrale.

Im Bahnhof Gletsch sind im Verlaufe dieses Sommers die Böden und Wände mehrerer Räume mit Platten zu belegen. Gesucht sind deshalb

Plattenleger

die diese Arbeiten fachmännisch ausführen können.

Anmeldungen bitte an

Walter Willi, Chef Bau/DFB, Postfach 103, 6440 Brunnen

Der Info-Kiosk Gletsch muss noch besetzt werden!

Es stehen derzeit noch die folgenden Wochen zur Verfügung:

24. Juni bis 1. Juli	5. August bis 12. August
15. Juli bis 22. Juli	12. August bis 19. August
22. Juli bis 29. Juli	30. September bis 7. Oktober
29. Juli bis 5. August	7. Oktober bis 14. Oktober

Die Dampflok «Weisshorn» auf der Furka-Bergstrecke

Die Inbetriebnahme der DFB HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn»

Entsprechend den von der DFB-Geschäftsleitung formulierten Zielsetzungen ist die erste Dampflok im Herbst 1989 in Betrieb genommen worden.

Chronologisch lassen sich die Ereignisse wie folgt zusammenfassen:

- 27.08.1989 Offizielle Einweihungsfeier der Dampflokomotive
- 25.09.1989 Verlad der Lokomotive in Samstagern und anschliessender Transport durch die SBB nach Landquart
- 28.09.1989 Die Lok wird im RhB-Depot Landquart das erste Mal angeheizt. Inspektion der gesamten Maschine und Erstellung einer Arbeitsliste
- 07.10.1989 Inbetriebnahme der Kesselanlagen nach erfolgtem Nachwalzen der Rauchrohre im Kessel
- 08.10.1989 Erster Roll-Out der «Weisshorn» im Areal der RhB in Landquart
- 09.10.1989 Erste Bremsversuchsfahrten auf dem Streckennetz der RhB
- 10.10.1989 Die Lok ist auf einer Lastprobefahrt zwischen Landquart und Malans unterwegs.
- 11.10.1989 An diesem Tag hatte die Lok «Weisshorn» ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Fahrt mit Anhängelast von Landquart nach Disentis
- 12.10.1989 Die «Weisshorn» fährt mit eigener Kraft in Begleitung einer FO-Elektrolok von Disentis via Oberalp nach Realp.
- 19.10.1989 Die Lok wird über eine Kletterweiche von den Geleisen der FO auf die Furka-Bergstrecke überführt.
- 21.10.1989 Erste Testfahrten auf der Furka-Bergstrecke
- 22.10.1989 Die Dampflok «Weisshorn» erreicht bei ihrer ersten Bergfahrt die Steffenbachbrücke.
- 29.10.1989 Lastprobefahrt der «Weisshorn» in 110‰ Steigung. Mit einer Zugmasse von 58 Tonnen verkehrte die Komposition bis zur Steffenbachbrücke. Dabei wurde neben der Probe der Maschinenleistung auch der Gegendruckbremsbetrieb in der Zahnstange getestet.
- 02.11.1989 Rückleitung der Lok via Kletterweiche auf die FO
- 03.11.1989 Überführung der Lok von Realp nach Disentis
- 04.11.1989 Überführung der Lok von Disentis nach Landquart und Ausserbetriebnahme

Die gewonnenen Erkenntnisse im Fahrbetrieb der «Weisshorn» werden momentan ausgewertet. Diese haben auch Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt, die zusammen mit einigen Nach- und Ergänzungsarbeiten bei OSS in Samstagern ausgeführt werden. Nach Abschluss dieser Arbeiten ist die «Weisshorn» für die Kollaudation durch das BAV bereit.



Im Oktober 1987 erreichte die HGm 2/2 die Steffenbachbrücke; 1989 war es bereits die «Weisshorn», die dasselbe Ziel schaffte.

Mitgliedsbeiträge:

Lastschriftverfahren der Mitglieder in Deutschland

Liebe Furka-Freunde, wir haben hierzu in unserem Mitteilungsblatt 3/89 (Seite 11) Informationen gegeben. Wir wollen aus Gründen der Arbeitsvereinfachung ab 1.1.90 – auch im Zusammenhang mit der auf über 4000 gestiegenen Zahl der Vereinsmitglieder – auf die uns erteilten «Ermächtigungen zum Einzug von Forderungen mittels Lastschriftverfahren» verzichten. **Alle** Vereinsmitglieder erhalten also ab 1. Januar 1990 jährlich per Brief unsere Zahlungsaufforderung für den jährlichen Mitgliedsbeitrag. – Für Deutschland gilt dafür weiterhin unser Konto 0448 076 bei der Deutschen Bank AG Konstanz (BLZ 690 700 32). Wir danken für die Beachtung dieser Information.

Ihr Eugen Gfeller, Zentralkassier

Wintersaison 1989/90 in Goldau

Den Auftakt der Wintersaison bildete die Fertigstellung der «Halle C», jenes Lokals, das uns unser Gastgeber Hans Müri voll und ganz für unsere Werkstattarbeiten zur Verfügung stellt. Vor zwei Jahren wurde die Bauhülle erstellt (Dach, Wände), jetzt erfolgte der Innenausbau: Abbruch des Asphaltbelages, Aushub der Kofferung, Einbringen des Betonbodens, Montage einer meterspurigen Gleisanlage, Einbringen des Überzuges, Erstellen der elektrischen Installationen und der Heizung, Fertigung und Montage des Falltors und der Kranbahn. Einige Metallbearbeitungsmaschinen werden nach Abschluss dieser Arbeiten neu in dieser Werkstätte plziert.

Ein üppiges und vielseitiges Programm wartet im weiteren auf die Verwirklichung während der nächsten 4 bis 5 Monate:

Die Wohncontainer für die Unterkunft in Realp sind in Goldau stationiert und erhalten den Innenausbau (Einbau einer Küche, elektrische Installationen, Wohnraum für 30 Personen). Handwerker jeder Sparte sind gefragt.

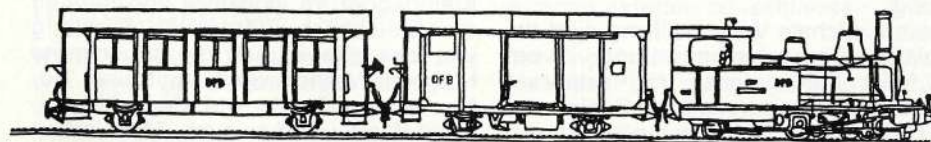
An den Schienenfahrzeugen werden einige Reparaturarbeiten, Verbesserungen und Revisionen ausgeführt: Tiefgänger X64, Kranwagen X56, Draisinen. Auch soll uns ein weiterer RhB-Flachwagen im nächsten Sommer zur Verfügung stehen. Dieser lagert seit einiger Zeit in Goldau und wartet auf

die Reparatur des Aufbaus, auf einen neuen Wagenboden, auf die Achslagerrevision und neue Zug- und Stossvorrichtungen. Die 66-kVA-Notstromgruppe, die im vergangenen Herbst die elektrische Energie für den Betrieb der Schotteraufbereitungsanlage in Realp geliefert hat, erfährt eine kleine Reparatur und Fertigstellungsarbeiten. Der 2-Achs-Strassenanhänger erhält eine Auffahrtsrampe für das bereits darauf montierte Meterspurgleis. An der Pneuladeschaufel sind Unterhalts- und Servicearbeiten fällig. Verschiedene Kleinarbeiten, wie Reparaturen und Verbesserungen von Palettgabeln, Anfertigung von Prellböcken für die Remise Realp, Konstruktion von Doppelhemmschuhen usw., bereichern unser Programm.

Eine weitere Gruppe kümmert sich um die Revision und Aufarbeitung von Stellwerkmaterial und um die Vorbereitung der Bestandteile der Blinklichtanlage für den Niveauübergang Schweigstrasse Realp (siehe Arbeitsausschreibung im Heft 4/89).

Gerne richten wir den Aufruf für aktive Mitarbeit an Sie! Fachleute aller Branchen, aber auch Helfer ohne entsprechende Ausbildung sind jeden Samstag herzlich willkommen. Treffpunkt: jeweils 9 Uhr im Bahnhofbuffet Goldau. Anmeldung nicht erforderlich.

M. W.



Sektionsnachrichten



Sektion Aargau
5000 Aarau

Weil auf das Ende eines Jahres jeweils sehr viele Vereine Chlaushocks durchführen, wollten wir diese Anlässe nicht auch noch durch einen solchen vermehren. Als sicher guten Ersatz «feiern» wir deshalb am 12. Januar 1990 in Rapperswil, wie schon im Heft 4/89 angekündigt, den Anfang des ersten Jahres des letzten Jahrzehnts dieses Jahrtausends.

Der Beginn dieses Jahrzehnts war sicher eine Zusammenkunft wert, weil ja dieses die Wiederaufnahme des Betriebes auf unserer grandiosen Bergbahn bringen wird.

21 Personen versammelten sich im Restaurant Bahnhof. Nach kurzen Orientierungen meinerseits über geschehene und kommende Ereignisse sowie von Reto Brehm über die Lokremise in Realp und weitere Aktivitäten, sahen wir uns die für unsere Info-Abende 1989 gemachte Zusammenstellung von Geschehnissen aus den Jahren 1987, 1988 und 1989 um und für unsere «furka bergstrecke» über ein Video-Gerät an. Weil etwa 90% der Anwesenden diesen Film noch nicht gesehen hatten, war das Wiederholen der Vorführung sicher berechtigt. Schade war nur, dass in dem Film noch keine Aufnahmen der «Weisshorn» in Aktion eingefügt werden konnten. Leider waren bei mir aber noch keine solchen Bilder verfügbar. Ich hoffe, dass ich zukünftig aktuelle Sachen auch verwenden kann. Diesbezügliche Bestrebungen sind im Gang.

Unsere nächste Veranstaltung wird die Sektions-Generalversammlung vom 16. März 1990, wieder im Restaurant Bahnhof in Rapperswil, mit Beginn um 19.30 Uhr sein. Der Vorstand hofft auf eine rechte Beteiligung. H. Weber



Sektion Bern
Postfach 129
3098 Köniz

Ausstellung Shoppyländ Schönbühl

Mit einer 14tägigen Grossausstellung im Migros-Einkaufszentrum in Schönbühl haben wir bereits unseren ersten Grossanlass hinter uns. Der Aufbau und die Betreuung der Ausstellung ist in guter Zusammenarbeit mit mehreren Sektionen durchgeführt worden.

Das Thema der Ausstellung ist auf 16 Informationstafeln dargestellt worden. Hier die Übersicht der Themen: Dampfschienen, Betriebseinstellung und Übernahme, Rückschläge, Sanierungsarbeiten, Brücken, Funktion der Steffenbachbrücke, Rollmaterial Baufahrzeuge, Rollmaterial Bahnbetrieb, Das Bahnerlebnis im Furkagebiet, Rollmaterial der Zukunft, Landschaftserlebnis Wallis, Landschaftserlebnis Uri.

Die Informationstafeln wurden in dankenswerter Weise von der Migros-Dekorationsabteilung für uns erstellt. In den Stand wurde zusätzlich das Diorama in Spur 0m von H. J. Lüddemann aus Deutschland mit Bauzug HG 3/4 integriert.

Als Blickfang in der Haupteingangshalle erstellten wir ein Diorama im Massstab 1:1. Ein Originalgleisstück von der Furka mit 8m Länge wurde aufgebaut und eingeschottert, mitsamt einer Draisine und Hilfswagen. Dazu kam noch ein Gleisstück von 4m Länge mit einem Kleinbagger im «Einsatz» und Puppen als Gleisbauer. Vorderster Blickfang war das alte Signal, die sogenannte Hippsche Wendescheibe mit einer Höhe von rund 4m. Auf dem Ausstellungsstand wurden auch Metallarbeiten für Brückenkonsolen demonstriert.



Bauaktivitäten

Unsere Seeland-Gruppe renoviert zur Zeit den ersten Baucontainer, der als Werkstatt und Werkzeugmagazin ausgebaut wird. Dank Sponsoren wird dieser Container bis Mitte April komplett ausgerüstet fertiggestellt sein. Transportiert werden kann dieser Werkstattcontainer sowohl mit dem Lastwagen als auch auf einem Bahnflachwagen. Eine weitere Baubaracke, ein Einachser, wird anschliessend renoviert und ausgerüstet. Interessenten, die gerne mithelfen möchten, melden sich bitte bei Fritz Affolter, Telefon 032/96 12 26.

Rollmaterial

Beim RhB-Personenwagen ist der Kasten vom Fahrgestell abgehoben worden, und die zwei Teile werden zur Zeit an getrennten Orten revidiert. Es werden nach wie vor Helfer für Arbeiten gesucht, einzelne Arbeiten können auch zu Hause gemacht werden. Helfer melden sich bitte bei Beat Scheuter Telefon P031/81 51 27, abends G 031/51 52 18, oder Fax 031/31 17 40.

Beat Scheuter

Rückblick auf die Bautätigkeiten 1989

Walliser Seite: Wie bereits erwähnt, war unser Schwerpunkt der Lammenviadukt, welcher nun fast fertiggestellt ist. Die beidseitigen Laufstege erhielten teilweise neue Metallkonsolen und

Laufstegeinfassungen. Die Laufstege im Bereich Brückenkopf wurden saniert und mit einem neuen Überzug versehen. Alle Mauerabschlüsse sind vollendet, die Brückengeländer ergänzt sowie neu gestrichen.

Im nächsten Frühjahr möchten wir in einem Grosseinsatz dieses Bauwerk abschliessen. Folgende Arbeiten sind noch auszuführen: Einbau einer Sarnadichtungsfolie beim untersten Brückenbogen und gleichzeitige Einschotterung des Gleises auf den Brückenköpfen.

Bei den unteren Stützmauern sind alle Geländer wiederhergestellt und mit der neuen Farbe «Umweltschutzgrün» gestrichen. Entlang und auf dem Bahnkörper haben wir dieses Jahr erstmals das Unkraut mit einer neuen Methode bekämpft. In einem Versuch haben wir das Kraut mit umweltfreundlichem Butangas abgebrannt. Die Gasflaschen wurden auf dem Rücken mitgetragen. Im Frühjahr wird sich der Erfolg zeigen...

Urner Seite: In unserer Bauwoche haben wir 2 Natursteinmauern neu aufgemauert und mit armiertem Beton verstärkt. Hauptaufgabe war die Unterfahrung einer etwa 7m hohen Natursteinmauer zwischen Tunnel I und II, welche wenige Tage zuvor eingebrochen war. Eine Mauerfläche von rund 20 m² fehlte. Auf dem vorhandenen Felsen wurden Betonstützriegel verankert. Mit einer hochgezogenen Schalung konnte der Mauerausbruch abgefangen werden. Da wir leider nicht jeden Tag den bestellten Bauzug mit Beton erhielten, wurde das Bauwerk nicht ganz fertig. Nebenbei haben wir auch erstmals Geleise ausgeschottert. Die Umgebung der aufgebauten Stützmauern erhielt von uns mit einheimischen Gehölzen und speziellen Saatmischungen die nötige Begrünung, um die Landschaftswunden wieder zu schliessen. Diese Arbeiten verrichteten wir zusammen mit holländischen und deutschen Freunden bei guter Stimmung, trotz Schneefall und Regen bis manchmal 20 Uhr abends, um unser gestecktes Tagesziel zu erreichen.

Programm 1990

Folgende Arbeiten werden in Absprache mit der DFB AG ausgeführt:

Bei der Räterischbachbrücke (oberhalb Dorfteil Oberwald) die angefangenen Revisionsarbeiten beenden sowie ein total neues Geländer beidseits der Brücke anbringen. An der Vorbereitung dieser Metallteile wird jetzt schon gearbeitet. Auch dafür suchen wir weitere Helfer, die solche Arbeiten nach unseren Plänen übernehmen und ausführen könnten. Bei allen übrigen Viadukten und Stützmauern werden die Konsolen und Geländer ergänzt oder, wo diese fehlen, neu erstellt. Auch überprüft man die Mauern; nötigenfalls wird saniert. In der Bauwoche steht ein grösseres Projekt oberhalb Gletsch auf dem Programm.

Info-Telefon

Fax 031/31 17 40

Scheuter Beat P 81 51 27, 51 52 18

Grünig Peter P 58 19 42, 62 29 64



Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

Aufruf um freiwillige Mithilfe

Ob im nächsten Jahr ein erstes Teilstück der Bergstrecke für den kommerziellen Verkehr eröffnet werden kann, hängt in grossem Masse auch davon ab, dass sich genügend freiwillige Helfer für die noch sehr arbeitsintensiven Bau- und Infrastrukturarbeiten zur Verfügung stellen. Dazu muss auch unsere Sektion noch einiges mehr als in den Vorjahren beitragen. Wir appellieren deshalb an alle Mitglieder, ihre Arbeitskraft nach Möglichkeit für die nachstehend aufgeführten Aktivitäten zur Verfügung zu stellen:

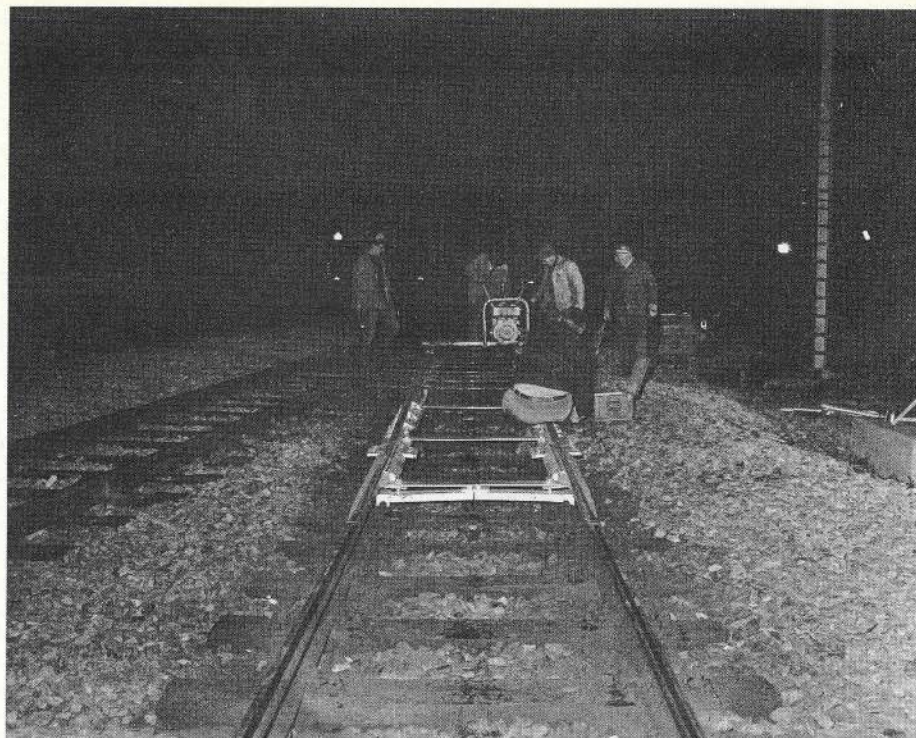
- Teilnahme an den wochenweisen Baueinsätzen von Mitte Mai bis Ende Oktober 1990 gemäss Ausschreibung im Heft 4/89.
- Mitarbeit bei der Baugruppe Goldau jeweils an Samstagen bis etwa Ende Mai. Speziell gesucht sind Leute aus der Metallbearbeitungs- und Elektrobranche, aber auch andere ans Handwerk gewöhnte Leute. Treffpunkt: jeden Samstag um 9 Uhr im Bahnhofbuffet Goldau. Nähere Auskünfte erteilt Manfred Willi, Goldau, Telefon 041 82 25 93, ab 17 Uhr.
- Für den Ausbau Untergeschoss Lokremise in Realp von etwa Ende März bis Ende Mai 1990: Leute aus der Baubranche sowie Hilfskräfte für Maurerarbeiten, Isolations- und Abdichtungsarbeiten, Malerarbeiten usw. Einsatz an Samstagen oder nach Vereinbarung. Nähere Auskünfte durch Reto Brehm, Windisch, Telefon 056 41 30 37.
- Teilnahme an den Sektionsarbeitstagen. Das genaue Programm wird allen Sektionsmitgliedern persönlich zugestellt.

Scheuen Sie sich nicht, dieses Jahr erstmals einige Stunden oder Tage für eine grossartige Sache zu investieren. Für Fragen allgemeiner Natur steht der Sektionspräsident, Georg Seiler, Kriens, Telefon 041 41 12 86, gerne Red und Antwort.



Sektion Zürich
Postfach
8810 Horgen

Mitglieder der Sektion Zürich treffen sich jeweils am Donnerstag, 22. Februar, 22. März und 19. April, um 19.30 Uhr zu einem geselligen Zusammensein im Bahnhofbuffet 1. Klasse in Bülach. Ausserdem werden wir die Teilnehmer über Neuigkeiten informieren, die im Zusammenhang mit der Bergstrecke stehen. Am 27. Februar 1990 betreuen wir einen Info-Stand am Markt in Bülach.



Baugruppe Goldau: Nachtschicht in Realp anlässlich der Rückführung der «Weisshorn» nach Landquart

Donnerstagabend, 2. November 1989, trafen wir uns, das heisst rund acht «Goldauer», verstärkt durch einige Mitglieder anderer Sektionen, auf dem Installationsplatz. Um 22 Uhr fiel der Startschuss. Unser Ziel: über die Kletterweiche zum Bahnhof Realp. Auf der gut beleuchteten Baustelle beim Trassee der FO wurde nun mit Hilfe des Kranwagens und der HGM 2/2 ein Stück der Kletterweiche nach dem andern verlegt, bis das letzte Stück auf dem Geleise der FO montiert war. Nachdem die Schienen geklotzt und gerichtet waren, fuhren wir mit der HGM 2/2 vorsichtig auf das FO-Territorium. Hinter uns lauerte bereits funkensprühend und vor Aufregung dampfend unsere «Weisshorn». Es war schon ein einmaliges Erlebnis, nachts um 23.30 Uhr zum Bahnhof Realp zu fahren, verfolgt

von unserer Dampflok. Nach einigen Manövern über diverse Weichen, die einmal, ohne abzusteigen und von Hand zu stellen, befahren werden konnten, erfolgte beim Bahnhof Realp noch ein kleines Blitzlichtgewitter und diverse Fassadenklettereien einiger Fotografen. Um 0.15 Uhr hiess es das Kampffeld räumen und die Kletterweiche demontieren. In einer Parforce-Aktion von gut einer Stunde war alles demontiert, deponiert und sämtliches Werkzeug versorgt. Wie um den Abschluss dieser Aktion zu begiessen, öffnete der Himmel in diesem Moment seine Schleusen. Ein Wolkenbruch vertrieb die einen ins Unterland, die wenigen (2), die in Realp blieben, in den Gnagiwagen. «Etwas» später, als der Schreibende und sein Kollege in die Wohnwagen dislozierten, regnete es noch immer

wie aus Kübeln. Nach einer kurzen, aber intensiven Schlafpause überraschten uns am Freitagmorgen um 7 Uhr 30 cm Neuschnee. Den ganzen Freitag und Samstag verbrachten wir mit Einwinterungsarbeiten. Wir hoffen, dass nächsten Herbst mehr Mitglieder den Weg nach Realp finden, um vor Winter einbruch bei den Aufräumarbeiten zu helfen.

Andreas Abegg



Sektion Nordwestschweiz
Postfach 3468
4002 Basel

NEU NEU NEU NEU NEU

Wie bereits im Mitteilungsblatt 4/89 gemeldet, verfügt die Sektion NW-Schweiz seit kurzem über Räumlichkeiten, die uns als Wagenwerkstatt dienen. Die Werkstatt befindet sich auf dem Areal der ehemaligen Firma Prometheus in Liestal.

Kurz vor Weihnachten trafen sich 20 arbeitswillige Mitglieder zu einem ersten Informationsabend. Voller Tatendrang wurden die ersten Tätigkeiten festgelegt und konnten Anfang Januar in Angriff genommen werden. Im Januar wird auch der erste voraussichtlich drei 2-Achs-Wagen in der Werkstatt eintreffen.

Als erste Arbeit gilt es jedoch unsere Werkstatt einzurichten. Dazu fehlen uns noch diverse Holz- und Metallbearbeitungsmaschinen (z.B. Bohr-, Schleifmaschine, Handkreissäge usw.), aber auch diverses Werkzeug wie Hammer, Feilen, Schlüssel oder ähnliches.

Unterstützen Sie uns!!! Haben Sie Werkzeug, das Sie nicht mehr benötigen? Dann nehmen Sie bitte mit uns Kontakt auf. Sie finden uns bis auf weiteres jeden Mittwoch ab etwa 18 Uhr in unserer Werkstatt.

Haben Sie Lust, ebenfalls an der Wagenrevision mitzuwirken, oder sind Sie einfach neugierig?

Besuchen Sie uns!!!

Arbeitstage: nach Lust und Laune von Montag bis Samstag (Sonntag?); Treffpunkt jeweils Mittwoch ab etwa 18 Uhr.

Terminkalender:

Monatsversammlung:

Im Februar findet keine Versammlung statt.

GV: Dienstag, 27. März 1990



Sektion Ostschweiz
Zürcherstrasse 209
8500 Frauenfeld

Am 19. Februar 1990 findet in der Falkenburg in St. Gallen die Generalversammlung der Sektion statt. Wir hoffen auf rege Teilnahme.

Mit unserem Messestand werden wir vom 29. 3. bis 2. 4. 90 in Frauenfeld an der Frühlingsmesse das Anliegen des Vereins Furka-Bergstrecke zur Wiederherstellung der Bahnstrecke wiederum einer grossen Öffentlichkeit präsentieren.

Dabei hoffen wir, dass das Interesse an der Sache weiter wächst. Wir bitten unsere Mitglieder, welche sich zur Betreuung des Standes für einen oder mehrere Tage zur Verfügung stellen wollen, sich bei Karl Welte, Postfach, 9016 St. Gallen, oder bei Eugen Gfeller, Zürcherstrasse 209, 8500 Frauenfeld, zu melden.

Die Sekretärin: E. Bühler



Regionalgruppe
Nordrhein-Westfalen
(NRW)

Am Samstag, dem 19. November 1989, fand im grossen Saal des Gemeindezentrums St. Peter und Paul in Hattlingen das alljährliche Herbsttreffen der Sektion NRW statt.

Etwa 70 Interessenten, Mitglieder und Aktionäre hatten sich wieder auf den Weg dorthin gemacht. Bei Kaffee und Kuchen gab es viel über die Bausaison 1989 zu berichten.

Theo Bruland gab in einem vorzüglichen Diavortrag einen Überblick über die Baufortschritte an der Furka-Bergstrecke. Thomas Würdig, der soeben aus der Schweiz zurückgekehrt war, konnte mit brandaktuellen Dias von der Überführung der «Weisshorn» nach Realp und den ersten Probefahrten auf ihrer neuen Stammstrecke aufwarten. Die Zuschauer im Saal waren begeistert. Nicht weniger interessant waren die Bilder von Günther Botha, der beim Militäreinsatz dabei sein konnte und hiervon spannend berichtete.

In der anschliessenden Diskussion wurden Lob, aber auch konstruktive Kritik über die Arbeit des Vereins geäussert. Insbesondere hatten einige Mitglieder Probleme mit ihren Beitragszahlungen, die wir zu ergründen versuchten.

Zum Abschluss der Veranstaltung gab es einen Videofilm zu sehen, den der Verfasser dieses Berichtes gedreht hatte. Er zeigte noch einmal einige markante Ereignisse des letzten Jahres von der Bergstrecke.

Abschliessend möchten wir uns nochmals herzlich bei all denen bedanken, die uns durch Spenden von Geld und Kuchen, mit dem Kauf von Souvenirs von der Bergstrecke sowie durch ihre Mithilfe unterstützt haben.

Wir wünschen allen Freunden der Furka-Bergstrecke ein gutes Jahr 1990 und hoffen, dass sie uns weiterhin so tatkräftig unterstützen, insbesondere auch durch die Fronarbeit in der Schweiz!

Der nächste Furka-Stammtisch findet übrigens am ersten Freitag im Februar statt. Treffpunkt: 19 Uhr, Hauptbahnhof Essen.

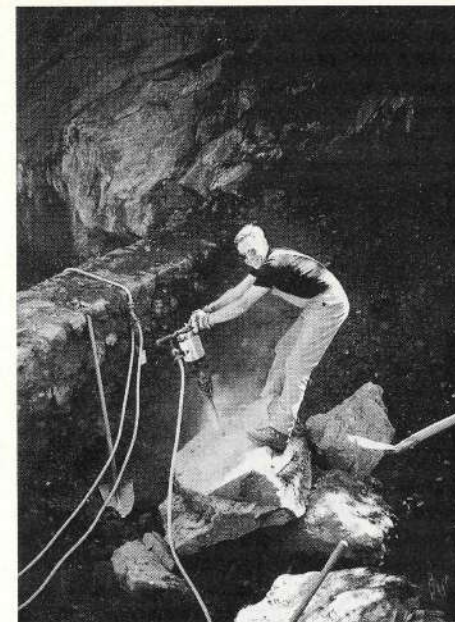
Martin Fränsing



Regionalgruppe
Schwaben

Aktivitäten im Jahr 1989

Mit dem Jahreswechsel 1989/90 haben wir das zweite Jahr seit der Gründung der Regionalgruppe Schwaben erfolg-



Ein Felsbrocken auf dem freigelegten Gewölbe des Tunnels II muss beseitigt werden.

reich abgeschlossen, und es ist wieder an der Zeit, über unsere Aktivitäten Bericht zu erstatten.

Nach einer eingehenden Beratung wurde der Einzugsbereich unserer Regionalgruppe unter dem Aspekt der Gründung einer Regionalgruppe in Stuttgart und dem Entstehen eines «Furka-Stammtisches» im Raum München neu festgelegt. Dieser erstreckt sich nun auf den Bereich innerhalb der Linie Heidenheim – Dillingen – Augsburg – Füssen – Oberstdorf – Lindau – Friedrichshafen – Mengen – Laichingen. Damit sind wir für alle Orte mit folgenden Postleitzahlen zuständig: 7900–7999, 8870–8889, 8900–8999. Die bislang mitbetreuten Gebiete 7420, 7310–7340 gingen zum Ende des Jahres 1989 an die Regionalgruppe Stuttgart über.

Durch diese strukturelle Veränderung sowie zahlreiche Neuzugänge gehören zur Regionalgruppe Schwaben derzeit 145 Vereinsmitglieder, Aktionäre und Interessenten. Der harte Kern zählt der-

zeit 10–15 Personen, Neuzugänge sind jederzeit willkommen.

Im Laufe des Jahres 1989 fielen zahlreiche Termine in bezug auf Öffentlichkeitsarbeit und gemeinsame Unternehmungen an, auf die im folgenden näher eingegangen werden soll.

Gemeinsam mit unseren Freunden der Sektion Ostschweiz, unter der Leitung von deren Präsidenten Eugen Gfeller, unternahmen wir am 7. 1. 89 einen Besuch im SBB-Depot Rorschach, der uns deutschen Eisenbahnfreunden erstmalig einen tiefen Einblick in die Technik der Schweizerischen Bundesbahnen bescherte.

Auf der Ulmer Messe «Leben–Wohnen–Freizeit» vom 11. 3. bis 19. 3. 89 durften wir unsere Ideen und Ziele einem breitgefächerten Publikum präsentieren. Mit dem Ergebnis dürfen wir zufrieden sein. Unser Dank geht an dieser Stelle an die Firma Spielwaren Sindel in Ulm, die uns dies ermöglichte.

Am 8. April waren wir zu Gast bei Oswald-Steam in Samstagern, wo sich unter anderem gerade unsere Lok «Weisshorn» zur Aufarbeitung befand. Daran schloss sich eine Exkursion nach Goldau zu einer Besichtigung der dortigen Örtlichkeiten der DFB an. Zum Abschluss fuhren wir noch nach Andermatt, um im dortigen Bahnhof der FO diesen ereignisreichen Tag abzuschliessen.

Unsere Jahrestagung am 15. April brachte einige neue Informationen und eine Abstimmung des weiteren Vorgehens der Regionalgruppe. Mit Videofilmen wurde auf das Thema Schweizer Schmalspurbahnen eingestimmt.

Ein besonderes Schmankerl war am 10. Juni eine Fahrt mit dem historischen Strassenbahnwagen Nr. 15 durch Ulm mit Vesper und Getränken sowie anschliessendem gemütlichem Beisammensein in einer Gartenwirtschaft in der Ulmer Friedrichsau.

Zusammen mit der Sektion Ostschweiz hatten wir am 17. Juni 1989 Gelegenheit zu einem Besuch der grossen H0-Modellbahnanlage in Wengen/Allgäu, die von der flachen Küstenlandschaft Norddeutschlands bis zu den Berggip-

feln der Alpen einen Querschnitt durch ganz Deutschland im Massstab 1:87 widerspiegelt.

Die Krönung unserer Arbeit war eine gemeinsame Arbeitswoche an der Bergstrecke im Sommer vom 29. 7. bis 5. 8. 89 auf Seite Realp (siehe gesonderten Bericht).

An den Tagen der DB anlässlich des Jubiläums der Bahnstrecke Ulm–Aalen am 16. und 17. September konnten wir unser Anliegen mittels eines Standes auf dem Bahnhofsfest in Heidenheim/Brenz den dort zahlreich anwesenden Eisenbahnfreunden vortragen. Auch hier durften wir mit der Resonanz zufrieden sein.

Relativ kurzfristig zusätzlich in unser Programm aufgenommen wurde eine Studienfahrt zu den Jubiläumsfeierlichkeiten der RhB in das Engadin vom 22. bis 24. 9., zu der wir uns erstmals mit der neuen Regionalgruppe in Stuttgart und dem Furka-Stammtisch in München zusammengeschlossen hatten. In zwei Gruppen reisten wir nach Ulm, von wo aus, nun gemeinsam, über den Bodensee hinweg Chur erreicht wurde. Im Speisewagen der RhB servierte man uns ein ausgezeichnetes Abendessen, und am späten Abend wurde schliesslich Pontresina erreicht. Die meisten Mitreisenden fanden sich am nächsten Morgen zu einer Fahrt über die Bernina nach Tirano zusammen, und am Nachmittag erwanderten wir den «Bahnhistorischen Lehrpfad» von Preda nach Bergün. Am Sonntagvormittag bestand Gelegenheit, die umfangreiche Parade der RhB zwischen Samedan und Scuol-Tarasp mitzuerleben, und am Nachmittag führte uns unsere Fahrt über Chur, Bregenz und Lindau wieder nach Hause.

Mit einem weiteren Informationsstand waren wir auf der Modellbahn-Ausstellung in Bellenberg am 28. und 29. 10. 89 vertreten. Das nasse Wetter und der Termin knapp zwei Monate vor Weihnachten liessen die Halle vor Besuchern nahezu aus den Nähten platzen. Pünktlich zum Beginn des Faschings am 11. 11. unternahmen wir eine Besichtigung des Stellwerkes und des

Bahnbetriebswerkes in Ulm, verbunden mit Führerstandsmitfahrten auf einer Diesellokomotive, die allen Teilnehmern, dank der hervorragenden Betreuung und dem Entgegenkommen der Mitarbeiter der DB in Ulm, einen unvergesslichen Tag bereitete.

Als Neuheit wurde zum Jahresende unser Furka-Treff im November erstmalig zu einem Jahresabschlussessen umfunktioniert – dieses Jahr in Form eines Schweizer Käsefondues; entsprechend hoch war die Stimmung an diesem Abend.

Unser regulärer Furka-Treff findet regelmässig jeweils am letzten Donnerstag im Monat um 20 Uhr in Ulm statt, jedoch haben wir seit 1. Januar 1990 ein neues Lokal bezogen. Wir sind zu finden in der

Gaststätte «Zum roten Löwen»
Ulmer Gasse (Ecke Walfischgasse)
7900 Ulm/Donau

Auskunft und Informationen zu unserer Arbeit und zur Regionalgruppe Schwaben erhalten Sie unter folgender Adresse:

Verein Furka-Bergstrecke
Regionalgruppe SCHWABEN
Hauptstrasse 50, 7906 Blaustein 3
Telefon 07304/22 49

Ausblick auf 1990

Nach ersten Überlegungen zu den Aktivitäten 1990 wurden bislang die folgenden Veranstaltungen ins Auge gefasst: Ende März wird voraussichtlich die diesjährige Versammlung der Regionalgruppe Schwaben stattfinden, gefolgt von der Teilnahme an der Ausstellung Leben–Wohnen–Freizeit in Ulm Anfang April. Im Mai wollen wir ein in der näheren Umgebung liegendes Eisenbahnmuseum bzw. eine Museums-eisenbahn besuchen und vom 22. bis 28. Juli wiederum gemeinsam zu einer Bauwoche an die Bergstrecke fahren. Anmeldungen zur Bauwoche aus dem Bereich unserer Regionalgruppe werden ab sofort unter der oben angeführten Anschrift entgegengenommen.

Über eine rege Teilnahme würden wir uns sehr freuen. Aufgrund dessen wird der *Furka-Treff im Monat Juli ausnahmsweise um eine Woche auf den 19. Juli 1990 vorverlegt.*

Weiter möchten wir dem im Herbst stattfindenden 10-Jahr-Jubiläumsfest der 5-Zoll-Eisenbahn in Aalen-Ebnat einen Besuch abstatten. Der nächste grosse Schwerpunkt wird dann im November sein, in dem neben der Modellbahn-Ausstellung in Burgrieden eine Besichtigung der DB-Neubaustrecke Stuttgart–Mannheim, verbunden mit einem Besuch des Stellwerkes im Stuttgarter Hauptbahnhof, und auch unser Jahresabschlussessen stattfinden werden.

Ganz sicherlich wird sich in diesem Programm noch die eine oder andere Änderung ergeben. Über die genauen Termine der geplanten Veranstaltungen werden wir Sie jedoch wie gewohnt wieder rechtzeitig informieren.

Arbeitswoche 1989

Im Sommer 1989 war die Regionalgruppe Schwaben mit einer Gruppe von neun Fronarbeitern eine Woche lang an der Bergstrecke tätig, und zwar in der Zeit vom 29. Juli bis zum 5. August.

Anreisetag war Samstag, der 29. Juli. Bereits früh um 7 Uhr wurden wir mit einem Kleinbus, den eines unserer Mitglieder für die Arbeitswoche organisiert hatte, zu Hause abgeholt. Und schon ging die Fahrt los, durch Oberschwaben zum Grenzübergang Lindau-Autobahn und weiter durch den Pfändertunnel, Österreich und auch Liechtenstein nach Chur. Von hier aus führte uns die Fahrt über Ilanz nach Disentis, wo wir im Bahnhof einen ersten Kontakt zur RhB und zur Furka-Oberalp-Bahn aufnahmen. Ab hier nahm uns das Hobby Eisenbahn voll und ganz in Beschlag, und entlang der Oberalppass-Strasse wurde an besonders schön gelegenen Stellen ein ums andere Mal angehalten, um die roten Züge der FO auf die Platte zu bannen. Gegen

15 Uhr erreichten wir schliesslich Realp, wo unser erster Weg uns zum Installationsplatz führte. Hier erhielten wir erste Instruktionen. Danach bezogen wir unser Quartier in einer Pension in Realp unmittelbar am Bahnhof.

Zur Akklimatisierung unternahmen wir am Sonntag eine umfangreiche Rundreise, diesmal natürlich mit der Bahn, die uns mit der FO nach Brig, durch den Simplontunnel nach Domodossola und weiter mit der Centovalli-Bahn bis nach Locarno führte. Von hier aus ging es dann über Bellinzona und durch den St.-Gotthard-Tunnel zurück nach Göschenen, von wo aus wir den letzten Rest der Fahrt wiederum mit der FO nach Realp zurücklegten.

Um 18 Uhr wurde dann am Installationsplatz eine grosse Einsatzbesprechung für die bevorstehende Arbeitswoche abgehalten, und den Gruppen wurden ihre Aufgaben zugeteilt. Ursprünglich war geplant, dass wir eine unterspülte Stützmauer zwischen Wilerbrücke und Tunnel III instand setzen sollten. Als wir dann jedoch am Montagmorgen unsere Aufgabe angehen wollten, bekamen wir eine Arbeit am talseitigen Portal des Altseentum-Stafel-Tunnels II zugewiesen. Dieses war durch den darauf lastenden Bergdruck regelrecht von der eigentlichen Tunnelröhre abgesprengt worden. Wir sollten nun das darüber lagernde Erdreich und Geröll abtragen und damit die Tunnelröhre von aussen freilegen. Mit der Draisine wurden wir also vor Ort gefahren, doch als wir beim Tunnel anlangten, begann es prompt zu regnen. Trotzdem begannen wir fröhlich und guter Dinge, und als irgendwann der Regen aufgehört hatte, ging es gleich nochmals so gut. Meter für Meter trugen wir den Boden ab, wuchteten wir Steine und Felsbrocken heraus und schafften sie über eine Böschung in das Bett der rauschenden Furkareuss. Wasserführende Schichten mussten trockengelegt und ein dort oben fliessendes Bächlein immer wieder umgeleitet werden. Ein Schubkarren nach dem anderen rollte über verlegte Bohlen mit dem Abraum weg. Irgendwann an die-

sem Tag kam Zentralpräsident Alfred Gysin während seiner Besichtigung der einzelnen Baustellen bei uns vorbei, und auch das Mittagessen wurde mit der Draisine pünktlich angeliefert. Am Abend konnten wir zufrieden auf ein grosses Loch im Erdreich blicken. Parallel hierzu hatten wir damit begonnen, das Tunnelgewölbe von innen mit Stempeln aus alten Fahrleitungsmasten, die wir mit der Kettensäge auf die notwendige Länge sägten, und mit halbrunden Stahlprofilen abzustützen. So ging es Tag für Tag, den Dienstag ausgenommen. Schon am Morgen zeigte das Thermometer Temperaturen um null Grad, und über Nacht hatte es bis weit hinunter geschneit. Schneereg fiel, und so beschlossen wir, da zudem der 1. August, also der schweizerische Nationalfeiertag, war, vor dem Winter mit der Bahn nach Lugano in den Süden zu fliehen, wo wir dann bei über dreissig Grad gehörig schwitzten. Am Abend feierten wir den Nationalfeiertag bei einem hervorragenden Käsefondue in Andermatt, und später bewunderten wir, im Nieselregen stehend, von der Oberalppass-Strasse aus das Feuerwerk im Urserental. Nachdem sich das Wetter über Nacht wieder gebessert hatte, ging es am Mittwoch erneut ans Werk. Wie schon am Montag, hackten wir mit Pickel und Spitzhacke den Boden auf, verfrachteten ihn mit Schaufel und Spaten in die Schubkarren und fuhren ihn weg. Am nächsten Tag liessen wir uns einen Kompressor herbeifahren und aufstellen, um mit Presslufthammer bzw. -bohrer die ganz grossen Felsbrocken zu zerlegen, die sich von Hand nicht bewegen liessen. Bis Freitagabend hatten wir auf diese Weise unser Etappenziel erreicht: Die Decke der Tunnelröhre war freigelegt, und nun zeigte sich der ganze Schaden. Grosse Risse zogen sich kreuz und quer über das Tunnelgewölbe hin.

Als wir am Freitagabend die Baustelle übergeben hatten, lag eine ereignisreiche Woche hinter uns. So verabschiedeten wir uns am Samstagvormittag von der Bauleitung um Walter Willi und

Fritz Jurt und traten mit dem festen Entschluss, im nächsten Jahr wiederzukommen, den Heimweg an.



Regionalgruppe
Rhein-Neckar

Fronarbeitswoche 16.–23. September 1989

Im vergangenen Jahr fand erstmals eine Fronarbeitswoche der Regionalgruppe Rhein-Neckar an der Furka-Bergstrecke statt, an der 11 Mitglieder der Regionalgruppe Rhein-Neckar teilnahmen.

Treffpunkt für alle Teilnehmer war das Hotel Tiefenbach, wo wir untergebracht waren und auch bestens gepflegt wurden.

Nachdem der Sonntag noch zur freien Verfügung gestanden hatte und von einigen Teilnehmern zu einer Fahrt mit der FO auf den Oberalppass mit anschließender Wanderung nach Andermatt genutzt wurde, wurde es am Montagmorgen ernst.

Pünktlich um 8 Uhr versammelte sich unsere Gruppe auf dem Installations-

platz in Realp, wo noch weitere 7 Fronarbeiter zu uns stiessen.

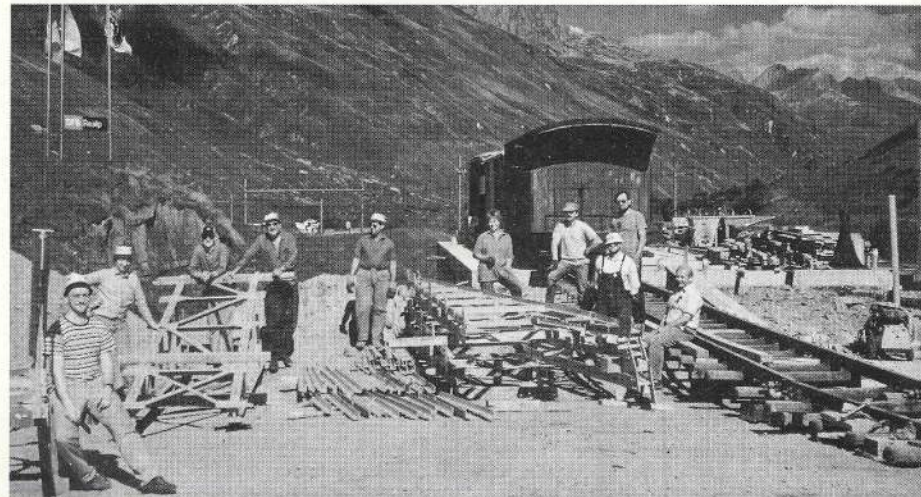
Im Laufe dieser Bauwoche wurden durch uns folgende Arbeiten geleistet:

- Bau eines provisorischen Gleisanschlusses an die neu erstellte Remise
- Entrosten und Streichen der Drehscheibe ex Pontresina
- Bau eines Wasserdurchlasses zwischen der Station Tiefenbach und der Station Furka
- Herrichten des Installationsplatzes für den Einsatz des Militärs.

Nach 5 Tagen herrlichem Herbstwetter und einem Gruppenbild vor den frisch gestrichenen Drehscheibenteilen konnten wir als Resümee dieser Bauwoche feststellen, dass es allen Beteiligten viel Spass gemacht hatte und auch alle im kommenden Jahr wiederkommen werden, auch wenn es im vergangenen Jahr einige Probleme seitens der Logistik gab.

Für die nächste Bauwoche der Regionalgruppe Rhein-Neckar, die vom 16. bis 22. September 1990 stattfinden wird, liegen bereits heute 16 Anmeldungen vor. Weitere Interessenten, die gerne an dieser Bauwoche teilnehmen wollen, möchten sich bitte mit der Regionalgruppe Rhein-Neckar in Verbindung setzen.

Alexander Ehrhard



Eine deutsche Mannschaft, die sich der Drehscheibe angenommen hat



Regionalgruppe
Stuttgart

Die Vorweihnachtszeit war in unserer Regionalgruppe durch die Vorbereitung und Durchführung unserer Präsentation auf der 7. Internationalen Modelleisenbahn-Ausstellung bestimmt. Diese Ausstellung fand diesmal zusammen mit der jährlichen Haushaltsfachausstellung «Hafa» auf dem Stuttgarter Messegelände Killesberg statt. Die Möglichkeit zur Teilnahme an der Ausstellung eröffnete uns die Firma Bemo-Modelleisenbahnen mit der Überlassung einer Teilfläche ihres Ausstellungsstands. Unsere Gegenleistung dafür bestand in der Überwachung der H0m-Modellbahnanlage, deren Thema – eine eingleisige Alpenbahn mit RhB- und FO-Fahrzeugen – hervorragend mit unserem Stand harmonierte. Gelegentlich konnte die Standbesetzung hier ihre Umsicht unter Beweis stellen, wenn im Bahnhofsvorfeld ein Zugteil eines Güterzuges entgleiste und noch vor dem nachfolgenden Personenzug zu bergen war, um eine 1:87-Katastrophe zu vermeiden.

Das Ziel, die Aktivitäten des Vereins einem breiten Publikum vorzustellen, es dafür zu interessieren und gleichzeitig zur Unterstützung des Wiederaufbaus der Furka-Bergstrecke zu bewegen, konnte weit über dem Mass erreicht werden, das wir uns in der Vorbereitungsphase erhofft hatten.

In zahllosen Einzelgesprächen und mit Hilfe einer Fotowand, die Bilder aus der Bausaison 1989 zeigte, gelang es weitgehend, das in vielen Diskussionen hervorgetretene Informationsdefizit über unsere Arbeit bei den Besuchern abzubauen.

Das ausgelegte Prospektmaterial – Informationsbroschüren, Mitteilungshäfte, Kopien von Zeitungsartikeln und Zeichnungsprospekte für Namenaktien – konnte in grosser Anzahl an die Inter-



essenten übergeben werden; viele hinterliessen ihre Anschrift, um Informationen über Aktienkauf, Vereinsbeitrag oder auch über die Arbeit der Regionalgruppen zu erhalten.

An den neun Messtagen war oftmals das Interesse der Kinder das ausschlaggebende Moment für die Eltern, die Messe zu besuchen. Viele kamen nur wegen der Modelleisenbahn-Ausstellung, die Hafa selbst war für sie nur Beiwerk.

Insgesamt 21 Regionalgruppenmitglieder betreuten in der Zeit vom 17. bis 25. November in zwei Schichten unseren Stand, wofür allen an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön gesagt sei. Diese erste grosse Aktion der Regionalgruppe Stuttgart hinterliess bei allen Beteiligten einen sehr positiven Eindruck und wird deshalb bestimmt ein Auftakt für zukünftige Veranstaltungen sein.

Regionalgruppen in Deutschland

Im Mitteilungsblatt 3/89 findet sich eine Übersicht der in der Bundesrepublik bestehenden Regionalgruppen des Vereins Furka-Bergstrecke. Neu hinzugekommen ist seitdem Hannover. Gedacht ist noch an Regionalgruppen im Gebiet Nürnberg und in Berlin.

Zum ersten Mal haben sich die Aktiven dieser Regionalgruppen am 11. November 1989 in Mannheim getroffen. Anwesend waren unser Präsident Alfred Gysin zusammen mit den Schweizer Freunden Eugen Gfeller, Knut Nielsen und Bruno Albisser, aus Holland als Gäste die Herren de Jong und Lion-Tokkie sowie 27 Freunde aus der Bundesrepublik. Leider war Walter Willi kurzfristig aus zwingenden beruflichen Gründen an der Teilnahme verhindert. Ziel dieses Treffens war

- besseres Kennenlernen untereinander, insbesondere mit unseren Schweizer Freunden
- Vereinsleben in Deutschland auf Basis von Regionalgruppen und deren Aufgaben
- praktische Hilfe der Regionalgruppen für die weitere Arbeit an der Bergstrecke.

Alle Anwesenden waren sich darüber einig, dass bis auf weiteres in der Bundesrepublik keine Sektionen nach Schweizer Vorbild gegründet werden sollen. Die Regionalgruppen sind dem Verein Furka-Bergstrecke angeschlossen; dies bedeutet, dass das Programm des Vereins von den Regionalgruppen übernommen wird und dem Zentralvorstand über die durchgeführten Aktionen und Veranstaltungen zu berichten ist.

Die Arbeitsgebiete konzentrieren sich auf:

- Werbung von Vereinsmitgliedern, Aktionären und Fronarbeiten sowie Sponsoren
- Organisation von regionalen Fronarbeitergruppen

- Information über den Verein und die AG durch Öffentlichkeitsarbeit (Presseveröffentlichungen, Messe- und Ausstellungsbeiträge)
- Schaffung von Vereinsleben durch regelmässige Treffen mit aktuellen Informationen
- Verwaltung der regionalen Anschriften
- Vertrieb von Informationsmaterial
- Führung einer Kasse beziehungsweise eines Kassen- oder Ausgabenbuches
- Tätigkeitsbericht mindestens 1× jährlich an den ZV mit Kopie des Kassenbuches
- Teilnahme an zentralen Veranstaltungen von Verein und AG
- Textbeiträge für das Mitteilungsblatt
- Benennung der Verantwortlichen der jeweiligen Regionalgruppen an den ZV.

Stammtisch jetzt auch in Köln

Nachdem das Treffen der Regionalgruppe NRW im Essener Hauptbahnhof an jedem ersten Freitag im Monat (Treffpunkt: Reisezentrum, 19 Uhr) ein voller Erfolg geworden ist, haben wir uns entschlossen, auch für die südlichen NRWler ein Treffen in Köln anzubieten.

Das erste Treffen fand am Freitag, dem 24. November 1989, in der Gaststätte «Alt Köln», Trankgasse 7, statt. Wir konnten über 50 Gäste, Fronarbeiter, Vereinsmitglieder, Aktionäre und Interessenten begrüßen. Unter ihnen war auch ein Mitglied des VDEI. Dieser Bundesbahningenieur wurde noch am selben Abend als Vereinsmitglied geworben und wird demnächst noch Aktien zeichnen. Wichtig für die Furka-Bergstrecke erscheinen uns die Mitglieder des VDEI, weil wir hoffen, aus deren

Reihen pensionierte Ingenieure als Kapos für längere Zeit an der Bergstrecke werben zu können. Wer solche Personen kennt, sollte versuchen, deren Interesse für unsere Sache zu wecken. Bei dem Treffen am 24. November konnten wir Wolfgang Schmidt als unseren Ehrengast begrüßen. Er präsentierte uns einen interessanten Diavortrag und beantwortete anschliessend die Fragen der Anwesenden. Bei den anschliessenden Gesprächen einigte

man sich, dieses Treffen regelmässig stattfinden zu lassen. Es wurde beschlossen, den zweiten Freitag im Monat zu nehmen. Das zweite Treffen fand somit am 12. Januar 1990 um 19.30 Uhr statt. Im April findet das Treffen ausnahmsweise, wegen Karfreitag, am 20. statt. Treffpunkt ist die Gaststätte «Alt Köln», die sich in der Trankgasse 7, gleich gegenüber dem Kölner Hauptbahnhof, befindet.

Uwe Bodenstein

Hymne auf die «Weisshorn»

*Es stand eine Dampfloch in Chur in der Schweiz,
da gab's ein paar Männer, die sagten: jetzt reicht's.
So rostete die «Weisshorn» und war bald zerstört,
bis endlich die DFB von ihr gehört.*

*Empor zog man sie dann in luftige Höh'n,
auf dass sie nie wieder auf einem Schulhof muss stehn.
Mit Autokran – Blaulicht – so rund um die Uhr,
nun steht sie jetzt stückweis beim Oswald zur Kur.*

*An Achsen und Rahmen, Zylinder und Stangen,
so wurde in der Halle erst angefangen.
Selbst Rohre, Ventile, Schrauben und Kessel,
sie wurden befreit von der rostigen Fessel.*

*Der Regler, die Pumpen und Führerstand,
sie wurden wie aus der ersten Hand.
Auch Farben und Lacke, gleich kilowise,
verschönten die Lok auf ihre Weise.*

*Ein End' hat jetzt die lange Tortur,
so ist sie nun fertig mit ihrer Kur.
Nun wünsch' ich der «Weisshorn» viel Glück und Gottes Segen,
sie möge sich endlich im Gebirge bewegen!*

*So kam sie vom «Unterland» nach Realp hierher,
um zu übernehmen den Dampfbahn-Verkehr.
Sie fährt nun fleissig und munter,
die Furka bergauf und bergunter.*

*Durch Tunnels und gerade Strecken;
wird sie nicht am End' noch die Murmel erschrecken?*

*Die Lok, die wird fahren durch den Scheitel, juchhe,
denn im Wallis, da wartet der Rhone-Glacier!*

*Und in Gletsch, da wird stehen ein schönes Hotel,
dort macht man eine Pause, aber bitte nicht schnell.*

*Als Gast liebt man dann die Gemütlichkeit sehr,
a guat's Menü und ein Kaffee hinterher...
Auch ist dann dabei das Örgeli
mit schönem Gesang und viel Melodie!*

*Und auch die Lok braucht dann mal ihr «Futter»,
sie bekommt Kohle und Wasser, dann ist alles in Butter.*

*Alsdann bringt der Meister die Gäste gar bald
von der Furka über Gletsch bis nach Oberwald.
Von rechts und von links, von beiderseits,
grüssen die herrlichen Berge der Schweiz.*

*Denn die «Weisshorn» will vorstellen im Wallis sich auch,
dort braucht sie noch mal Wasser und Kohle im Bauch.
Und so könnt's dann weitergehen über Brig nach Zermatt.
Um unsre Lok beneidet man uns dann wohl glatt.*

*So sollst du, stolze «Weisshorn» wohl fahren in Frieden,
ein frohes «zusammen Schaffen» sei uns beschieden.*

Eisenbahnfreunde aus der DDR

Bisher war es ein kleiner Kreis, der hin und wieder Informationen über unseren Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke haben wollte. Angeregt durch die neue Reiseregelung und die Reportage unseres Freundes Peter Gerisch, Oberursel, «Lok-Fans ackern für die Alpenbahn» in der *Berliner Morgenpost* vom 30.12.89, kommen jetzt laufend von Eisenbahnfreunden aus der DDR Anfragen, ob sie auch als Fronarbeiter an die Furka kommen können. Warum nicht? Ausser einem Einreisevisum sind zusätzliche Formalitäten zu beachten, und wir hoffen, dass hierfür in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen praktikable Regelungen möglich sind. Trotzdem: Das Währungsproblem bleibt. Die Furka-Freunde aus der Bundesrepublik haben deshalb die Idee, aus Spenden den Eisenbahnfreunden aus der DDR zusätzlich zur üblichen kostenlosen Verpflegung und kostenlosen Unterbringung in Sammelunterkünften ein Taschengeld zur Verfügung zu stellen. Das Spendenkonto lautet:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Kto. 847 830 bei der Hohenzollerischen Landesbank Sigmaringen (Bankleitzahl

653 510 50), mit dem Kennwort «Eisenbahnfreunde DDR».

Erste Zahlungseingänge sind schon da. Den Spendern herzlichen Dank. Es ist doch sicher eine schöne Sache, wenn wir auf diese Weise helfen, dass mancher Reiseplan realisiert werden kann. Wir brauchen nicht nur 1990, sondern auch in den folgenden Jahren noch viele fleissige Hände, und da jetzt die Chance besteht, dass sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in den osteuropäischen Ländern verbessern, sollte es sich auch dort so nach und nach rumsprechen, dass man ab 1991 bei uns «Fahrkarten kaufen kann». In Verbindung mit der Frühjahrsmesse in Leipzig vom 11. bis 17. 3. 90 werden wir am Samstag, dem 10. 3. 90 einen ersten Diavortrag «Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke» organisieren. Ausserdem hatten wir für den gleichen Vortrag am 27. 1. 90 im Vortragssaal des Museums für Verkehr und Technik, Trebbinerstrasse 9, D-1000 Berlin 61, Eisenbahnfreunde aus Ostberlin sowie die Redakteure der DDR-Fachzeitschriften *Der Modelleisenbahner* und *Fahrt frei* (DDR-Pendant zu *Blickpunkt der DB*) eingeladen.

Die Auslandspresse berichtet

Je ausführlicher eine Reportage sich mit unserer Arbeit an der Bergstrecke befasst, um so besser ist das Leserecho. Folgende Veröffentlichungen in der Bundesrepublik wurden uns seit Erscheinen des letzten Mitteilungsblattes bekannt:

- «Lok-Einweihung in Realp» in *MIBA-Miniaturbahnen*, Heft 11/89
- «Bahnfreunde greifen zur Schaufel» von Armin Ganser, München, in *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 18.11.89

- «Die Zahnrad-Dampflokomotive Weissshorn» in *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 21.11.89
- «Profis für die schönste Eisenbahnbaustelle der Welt gesucht» in *Der Eisenbahningenieur*, Heft 12/89
- «Lok-Fans ackern für die Alpenbahn» in *Berliner Morgenpost*, 30.12.89
- «Wieder Dampf auf der Furka-Bergstrecke» in *Bahn & Modell*, Heft 1/90

Angekündigt wurden uns Veröffentlichungen im *Eisenbahn-Journal*, Heft 2/90, und im *Südkurier*, Konstanz, im Februar/März 1990.

Info-Kiosk Gletsch

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Wir stehen am Anfang eines neuen Jahres, und zurückblickend dürfen wir feststellen, dass dank Eurer Mithilfe das Jahr 1989 als erfolgreich betrachtet werden darf. So war es doch möglich, Euch im Bahnhof selbst eine gemütliche Unterkunft zu geben, wobei ich heute schon weiss, dass der Aufenthalt heuer noch schöner sein wird.

Wie fast alle von Euch wissen, haben wir 1990 einen freundlicheren Info-Kiosk zur Verfügung, und um so mehr Spass wird es bereiten, die Besucher über unser Vorhaben zu orientieren.

Ich danke Euch allen für Eure Mitarbeit recht herzlich und hoffe gerne, dass sich manche erneut zur Verfügung stellen werden. Zum neuen Jahr entbiete ich Euch meine besten Wünsche, welche auch allen meinen Freunden und Kollegen gelten sollen.

Da ich bereits ziemlich weit in der Vorbereitung der Saison 1990 bin, bitte ich um baldige Anmeldung mit nachstehendem Talon.

Anmeldung zur Mitarbeit im Info-Kiosk in Gletsch

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Gewünschter
Einsatztermin: _____ Telefon: _____

Bitte diese Anmeldung direkt an mich senden.

Euer Zentralkassier:
Eugen Gfeller, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld, Telefon 054 21 25 28

Gleisbaukurs

An der Furka-Bergstrecke «Station Tiefenbach», Sonntag, 22., bis Dienstag, 24. Juli 1990

Im Anschluss an ein zweiwöchiges Praktikum von rund 20 SBB-Gleisbaulehrlingen (ALBD Bau 3 vom Rangierbahnhof Limmattal) haben die Sektionen Zürich, Graubünden und Bern einen «Gleisbaukurs» vorgesehen. Die durch die Lehrlinge eingesetzten Werkzeuge und Maschinen stehen auch für unseren Kurs zur Verfügung.

Ziel des zweitägigen Kurses ist die Einführung in die Grundlagen des Gleisbaues, Kennenlernen der eingesetzten Werkzeuge, Maschinen und Arbeitsmethoden sowie Ausführen praktischer Gleisbauarbeiten unter fachkundiger Anleitung. Die Teilnehmer sollten über eine gute körperliche Kondition verfügen.

Einsatzort ist der Bahnhof «Tiefenbach». Die Gleisanlage wird erneuert und zusätzlich ein Weichenpaar eingebaut.

Als Unterkunft steht uns das Barackenlager «Sand» in Oberwald zur Verfügung. Die Verpflegung erfolgt ebenfalls in/ab Oberwald. Angereist wird am Samstagabend (Information, Gruppeneinteilung usw.), abgereist im Verlaufe des Dienstagmorgens.

Den Teilnehmern werden vorgängig die Kursunterlagen mit einem Namenverzeichnis zur Bildung von Fahrgemeinschaften zugestellt. Die Teilnehmerzahl ist auf 40 Personen beschränkt.

Anmelden bitte bis 15. April 1990 an:
**Georg Eggli, Rousseaustrasse 101
8037 Zürich**

Für Rückfragen: Telefon 01 363 36 62.

Wir freuen uns, Dich im «Gleisbaukurs» begrüßen zu dürfen, und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen
Verein Furka-Bergstrecke
Sektion Bern

Anmeldung für «Gleisbaukurs» vom 22.–24. Juli 1990

Name/Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Tel.: G _____ P _____

Beruf: _____ Jg.: _____

Anreise mit: Pw Bahn

Sektion: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Adressenverzeichnis Verwaltungsrat

Präsident*	Gysin Alfred	Im Lutereich 44 4411 Seltisberg	P 061/96 99 25 G 061/46 36 46 Fax 061/46 90 90
Vizepräsident*	Contratto Aldo	Gütschweg 4 6410 Goldau	P 041/82 31 88 G 041/82 11 93
Protokollführer	Albisser Bruno	In der Haselmatte 5 4153 Reinach BL	P 061/711 50 24
Ingenieurwesen*	Müller Fritz	Rufflisbergstrasse 26 6006 Luzern	P 041/36 23 00
Rollmaterial*	Schorno Ralph	Postfach 156 8021 Zürich	P 01/242 95 54 G 01/495 54 85 Fax 01/495 50 50
Presse/Werbung	Schweizer Beat	Bielgasse 35 4425 Titterten	P 061/96 20 32 G 061/99 44 19 Fax 061/97 95 09
Bauchef*	Willi Walter	Postfach 103 6440 Brunnen	P 043/31 43 58 G 041/81 46 46
Beisitzer	Schletti Jürg	Blumenbergstr. 50 3013 Bern	P 031/42 77 20 G 031/23 89 69
Beisitzer	Schmidt Wolfgang	Sonnenhalde 23 D-7480 Sigmaringen	P 0049/7571/5 20 30 G 0049/7571/7 03 20 F 0049/7571/7 06 02
Beisitzer	Schneider Erich	CP 882, Palettes 7 1212 Grand-Lancy	P 022/794 00 72
Beisitzer	Seiler Georg	Bergstrasse 42 6010 Kriens	P 041/41 12 86
Beisitzer	Wespi Hans	Postfach 19 3925 Grächen	P 028/56 24 02 G 028/56 13 00

* Mitglieder des VR-Ausschusses

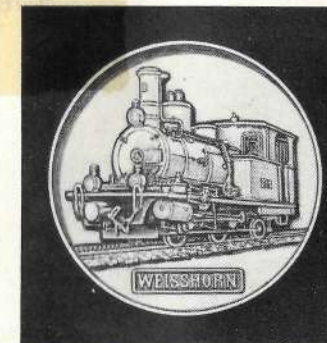
Kassier**	Bischoff Werner	Feldblumenstrasse 2 8134 Adliswil	P 01/710 63 66 G 01/495 51 33 Fax 01/495 50 50
Aktien- registerführer**	Trachsler Robert	Meisenweg 10 8600 Dübendorf	P 01/821 95 07

** Nichtmitglieder VR

Meldungen im Zusammenhang mit dem Aktienregister und den Mutationen des Vereins bitte an folgende Adresse:

Verein Furka-Bergstrecke, Mitgliederamt, Postfach 3468, 4002 Basel

Die Welt um die Furka-Bergstrecke auf Medaillen



Die Dampflok «WEISSHORN» ziert seit kurzer Zeit den Rollmaterialbestand der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG. Man ist sich einig: Diese Lok ist ein Schmuckstück.

Dieses Schmuckstück ist auch das Vorbild für die erste Furka-Bergstrecke-Medaille. Die erste Medaille aus einer Serie mit Themen um diese Bahnlinie. Die Serie wird jeweils zu einem aktuellen Anlass (z.B. Eröffnung des ersten Teilstücks oder Inbetriebnahme einer Lokomotive) durch eine entsprechende Medaille ergänzt.

Die Medaillen sind in Silber oder Silber vergoldet erhältlich. Sie haben einen Durchmesser von 36 mm und enthalten 18 g Silber 925/1000.

Die Auslieferung erfolgt ab Februar/März 1990 mit Rechnung zuzüglich Porto und Verpackung.

Bestelltalon für Furka-Bergstrecke-Medaille

_____ Medaille «WEISSHORN» in Silber	à Fr. 50.-
_____ Medaille «WEISSHORN» in Silber vergoldet	à Fr. 80.-
_____ Luxusetui	à Fr. 10.-

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Einsenden an:
Verein Furka-Bergstrecke, Materialstelle, Zürcherstrasse 209, CH-8500 Frauenfeld