

dampf an der furka

März 2005



dampfbahn furka
bergstrecke

Mit Post und Dampf über Berg und See



PostAuto Zentralschweiz – Dampfbahn Furka-Bergstrecke – Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee offerieren am:

Sonntag, 10. Juli 2005
Sonntag, 24. Juli 2005
Sonntag, 31. Juli 2005
Sonntag, 14. August 2005
Sonntag, 28. August 2005

Begleitete Sonderfahrten von Luzern mit modernem Postauto nach Realp – mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke nach Furka DFB und zurück nach Realp – mit Postauto nach Flüelen – romantische Rückfahrt mit einem Raddampfer der SGV nach Luzern

Preise

CHF 52.00 mit GA, 2. Klasse

CHF 74.00 mit Halbtax-Abo 2. Klasse

CHF 97.00 ohne Halbtax-Abo 2. Klasse

Keine weiteren Reduktionen, keine Teilstrecken, keine Gruppentarife. Eigene Kinder bis 16 Jahre fahren gratis mit!

Fahrplan:

Luzern Post	ab	08.15
Realp	an	09.30
Realp DFB	ab	09.50
Furka	an	10.45
Furka	ab	12.00
Realp	an	12.40
Realp Post	ab	12.50
Flüelen	an	14.00
Flüelen SGV	ab	15.03
Luzern	an	18.25

Fakultative Dampfmahlzeit
auf Bergstation Furka CHF 19.–

Auskunft und Reservation:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Reisedienst

Telefon **0 848 000 144**

Fax 055 619 30 39

E-Mail reisedienst@fu-be.ch

Web www.furka-bergstrecke.ch

Die Reservation ist obligatorisch; Anmeldung bis spätestens Donnerstag vor dem Reisetag.

DFB und 75 Jahre Glacier-Express

Verehrte Leserin, geschätzter Leser

Im neuen Dampfbahn-Jahr feiert der Glacier Express sein 75-Jahr-Jubiläum. Der von der RhB und MGB betriebene weltbekannte Zug wird bei einigen historischen Fahrten über die Bergstrecke geführt. Für die DFB bedeutet dies Freude und Verantwortung. Neu sind Fahrten mit Ausgangspunkt Gletsch nach Realp und zurück geplant. Es ist zu hoffen, dass sie ebenso Anklang finden werden wie die vom Marketing ausgearbeiteten Spezialangebote.

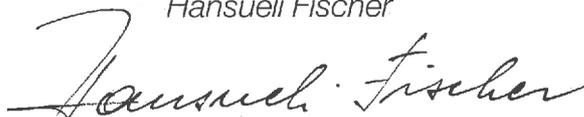
Wichtige Führungspositionen sind neu besetzt worden. In dieser Ausgabe werden Werner Gubler als neuer Betriebs- und Albert Gasser als neuer Finanzchef vorgestellt.

Das grosse Leitthema dieses Heftes ist die Lokomotivwerkstätte in Chur. Die Lok 4, die vor der «Wiedergeburt» steht, wird angesichts der zusätzlichen Fahrten an der Furka sehnlichst erwartet.

Der «Dampf-Redaktor» bittet um frühzeitige Zustellung der Beiträge, spätestens bis zum Redaktionsschluss. Wenn «Spezialfälle» beizeiten gemeldet werden, lässt sich vielleicht Unmögliches möglich machen. Es darf aber einfach nicht sein, dass Berichte zehn Tage nach Redaktionsschluss eintrudeln, die schon drei Wochen früher hätten geliefert werden können. Ich möchte auch bitten, sich kurz zu fassen. Je prägnanter ein Beitrag ist, desto eher wird er gelesen.

Ich danke für die Mitarbeit und freue mich auf weitere gute Begegnungen mit Aktiven und Fans der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 2/2005: 15. Mai

aktuelles

«Wiedergeburt» der Lok HG 3/4 Nummer 4	2
Aufarbeitung von Lokomotiven und Wagen	4
Arbeitskräfte gesucht	5
Förderpreis der Koechlin Stiftung	6
Dampfschiff «Rigi» soll wieder fahren	7
Neue Leitung der Gruppe Steffenbachbrücke	8
Wechsel in der DFB-Führungs-Riege	9
Die DFB hat einen neuen Betriebsleiter	10
Bauprogramm der Jahre 2004 und 2005	11
Zwischenbericht des Verwaltungsrates	13
Der Geschäftsleiter informiert	14
Dampfbahn attraktiver machen	15
Jubiläumsaktivitäten auf der Furka-Bergstrecke	16
75 Jahre Glacier-Express	16
Der neue Finanzchef der DFB AG gibt Auskunft	17
Nachruf Bruno Gwerder	18
Furka Bergstrecke im H0-Format	18
Relikt aus vergangener Zeit gerettet	19
La «renaissance» de la HG 3/4 no. 4	20
Reconstruction de locomotives et de wagons	20
Prix de soutien de la Fondation Koechlin	21
Changement à la direction	21
Le jubilé et la Ligne sommitale	22
Muttbach-Furka en TM 506	22
Nouveau Chef de Service d'Exploitation	23
Nouveau Chef des Finances du DFB informe	23

vereine

Sektion Nürnberg	25
Sektion Aargau	26
Sektion Nordwestschweiz	26
Sektion Rhein-Main	27
Sektion Nordrhein-Westfalen	27
Sektion Bern	28
Sektion Innerschweiz	28
Präsidentenkonferenz Jona	28
Sektion Zürich	28-30
Regionalgruppe Oberbayern	29
Agenda Sektion Aargau	29
Sektion Berlin-Brandenburg	30
Sektion Norddeutschland	31
Sektion Wallis	31
Fahrplan 2005	32

Titelbild

Der Kessel der Lok 4 wird erstmals auf den Rahmen gesetzt. Foto: Hansueli Fischer

Impressum

Redaktionsadresse: Hansueli Fischer-Spühler
Goldenhühlstrasse 130, CH-5463 Wislikofen
Telefon +41 (0) 56 243 13 13
E-Mail: furka.fischer@bluewin.ch

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt

Adressänderungen Vereinsmitglieder:
VFB Verein Furka-Bergstrecke, c/o Simone Hurter
Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a.A.

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

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

Abonnement: sFr. 35.- (Jahr) für Aktionäre

Inserattarife: ¼ Seite sFr. 300.- / ½ Seite sFr. 500.-
1 Seite sw sFr. 900.- / 1 Seite 4farbig sFr. 1200.- /
Rückseite sFr. 1500.-

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

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

Lokomotiv-Werkstatt der DFB

«Wiedergeburt» Lok HG 3/4 Nummer 4

Nach der Aufarbeitung der mechanischen Teile wird die Lokomotive montiert und für die Fahrsaison 2005 betriebsbereit gemacht.

Die dringend benötigte Lokomotive Nr. 4 wird in der Werkstatt Chur in einen nahezu neuwertigen Zustand versetzt. Der nachstehende Bericht darüber und die Fotos sind am 26. November entstanden. Sie sind daher als Momentaufnahme aus dem frühen Montage-Stadium zu verstehen.

Gut geplant ist halb gefertigt

Wie von Chef Dampflokomotiven Jakob Knöpfel zu erfahren war, wurde die Maschine zuerst so zerlegt, wie dies auch bei einer Hauptrevision in einer Bahnwerkstätte gilt. Anschliessend wurden die Einzelteile beurteilt, ob sie nachgearbeitet werden können, oder ob Neuteile im Haus angefertigt oder von auswärts zugekauft

werden müssen. Zu Beginn der Revision wurden Rahmen und Triebwerk mittels Laser vermessen, um Winkligkeit und Parallelität zu prüfen. Bei Nacharbeit und Ersatzanfertigung wurde darauf geachtet, dass die Masse für alle drei Maschinen dieses Typs gleich sind. Mit dieser Vereinheitlichung kann die Austauschbarkeit wichtiger Teile gewährleistet werden, die zuvor nicht bestanden hat. Ausserdem können so sinnvoll Reserveteile hergestellt und in Chur oder Realp für den Reparaturfall an den Loks 1, 4 und 9 bereitgehalten werden. Diese Vereinheitlichung liest sich hier leicht, erfordert aber einen grossen Aufwand. Hier ist auch anzumerken, dass selbst jene Teile, für die Konstruktionspläne vorhanden sind, neu gezeichnet und nach heutigen Gepflogenheiten vermassst werden mussten.

Wichtigste Revisionsarbeiten

Am Triebwerk wurden die Achsen mittels

Ultraschall auf Risse geprüft. Sämtliche Gleitlager wurden erneuert. Ab Lager konnten neue Zahnräder eingebaut werden. Auf die Räder wurden bei der RhB neue Bandagen aufgezogen. Der Zylinderblock wurde ausgebohrt. Deshalb mussten neue Kolbenringe beschafft werden. Diese Ringe sind ein Beispiel dafür, dass einfach aussehende Bauteile oft hohen Ansprüchen genügen müssen und in der Herstellung sehr teuer sind. Die Gleitbahnen sind ersetzt und mittels Laservermessung mit hoher Genauigkeit eingebaut worden. Die Kreuzköpfe wurde nachgearbeitet, damit sie wieder spielfrei laufen.

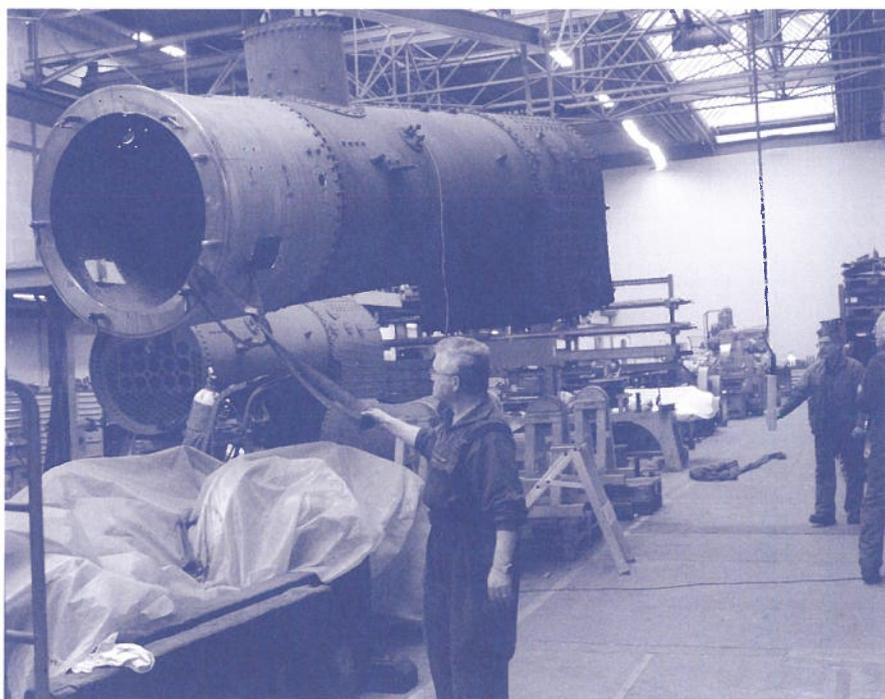
Die Steuerung wurde vollständig revidiert. Der Kessel war 1993 vollständig neu verrohrt worden. In Absprache mit dem Kesselinspektor kann er nach dem Wechseln einzelner Stehbolzen weiterbetrieben werden. Bei der nächsten Revision werden aber alle Deckenanker zu ersetzen sein. Armaturen, Überhitzer und Dampfsammelkasten wurden überholt. Die stark korrodierte Rauchkammer musste ersetzt werden.

Für das Führerhaus wurden Boden, Kohlekasten und Dach neu angefertigt. Am Wasserkasten war zu schweissen, zu nieten und ein Teil zu ersetzen.

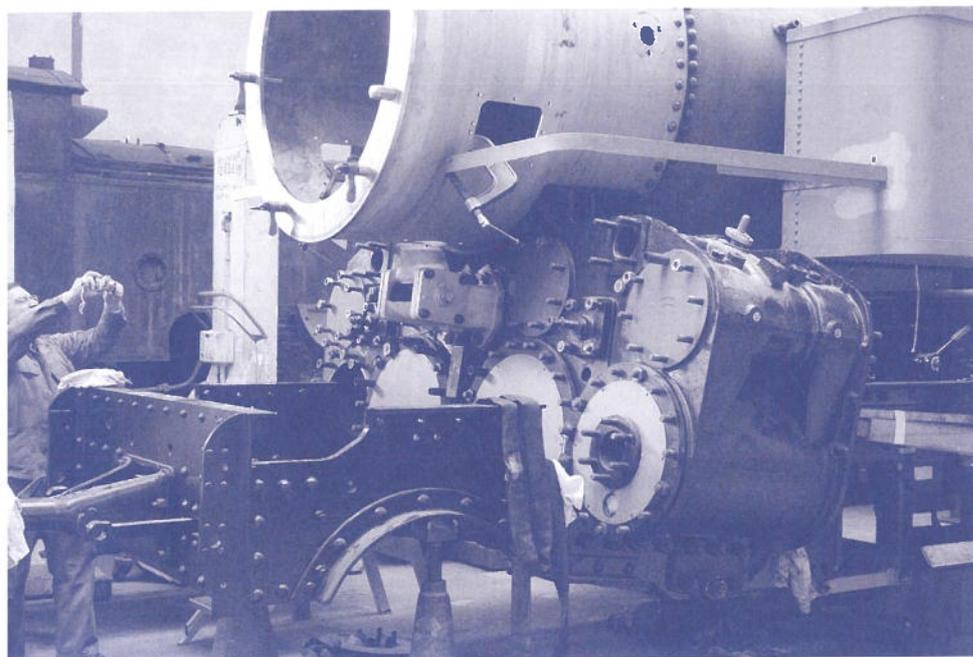
Der Rahmen wurde nach dem Ausmessen gerichtet und hinten eine neue Zug- und Stossvorrichtung eingebaut. Nietverbindungen mussten erneuert werden. Geschweisst wurde nur, wo dies unumgänglich war. Bei Schraubverbindungen waren die Löcher ausgeschlagen. Sie mussten deshalb mit engen Toleranzen nachgebohrt werden. Dadurch waren dickere Passschrauben nötig, welche mit beträchtlichem Zeit- und Kostenaufwand – in der Werkstatt oder auswärts – auf Mass angefertigt werden mussten.

Was jetzt noch ansteht

Ende November konnte mit dem Zusammenbau begonnen werden. Vorab wurde der Kessel probeweise aufgesetzt, um Bohrungen genau anzeichnen zu können. Kesselverschalung und Verrohrung waren noch fertig zu stellen, die Lokomotive auf ihr Triebwerk zu setzen, letzte Bauteile an-



Der Kessel hängt mit einem Spezialjoch am Kran. Damit kann später auch der fertig verschaltete Kessel angehängt werden. Vorn Werner Hillebrand und am Kran Jakob Knöpfel.



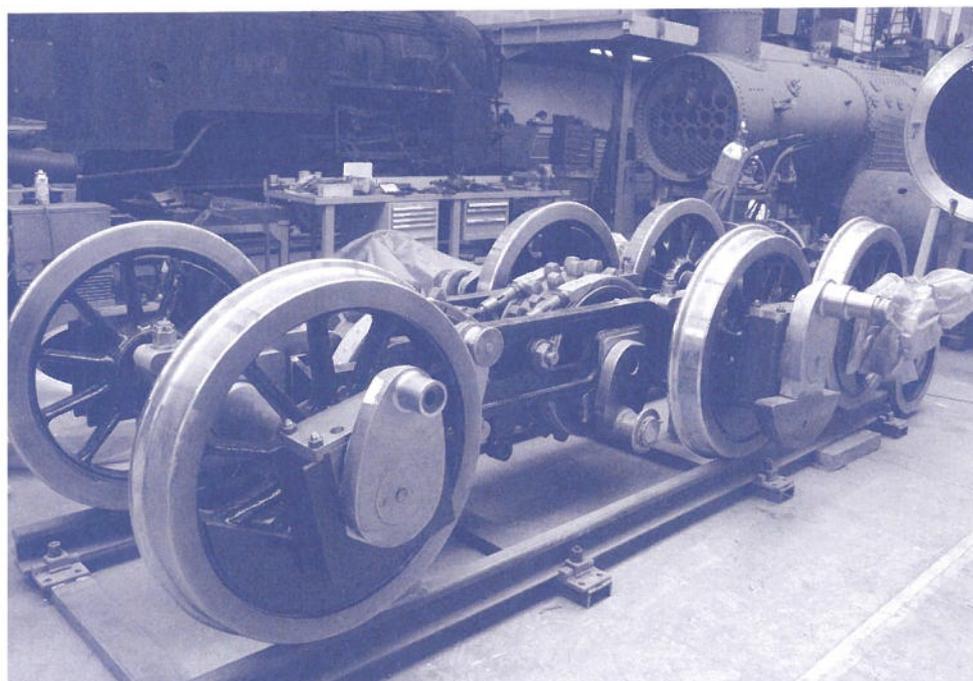
Der Kessel ist ausgerichtet auf dem Zylinderblock. Die Löcher sind angezeichnet und die einzelnen Arbeitsschritte werden dokumentiert.
Jakob Knöpfel

zubringen und das ganze gegen Korrosion zu schützen. Schliesslich standen Farbanstrich und Beschriftung auf dem Programm. Wie weit die Arbeiten bis zum Erscheinen dieses Heftes gediehen sind, wird sich Mitte März zeigen.

Beabsichtigt ist, wie von Anton Westreicher, Chef ZfW, zu erfahren war, die Lok

4 im Lauf der Saison 2005 nach Realp zu transportieren und sie in Betrieb zu setzen. Weil aber noch viele Unwägbarkeiten bestehen, kann kein genauer Termin genannt werden. Nach der Überführung werden sich aber in Realp die Platzverhältnisse verschärfen.

Hansueli Fischer



Die Radsätze mit dem fertig zusammengebauten Zahnradantrieb.

Technische Daten der Lok 4

Die Lokomotiven 1 bis 4 gehörten zur ersten und die Lokomotiven mit den Nummern 5 bis 10 zur zweiten Serie mit Antriebssystem Abt und Verbund-Wirkung (Adhäsion mit Hochdruck und Zahnrad mit Niederdruck angetrieben).

Länge über Puffer	8754 mm
Leergewicht	34 t
Dienstgewicht	42 t
Adhäsionsgewicht	36 t
Vmax. Adhäsion	45 km/h
Vmax. Zahnrad	20 km/h
Anhängelast	60 t

Kesseldaten

Dampfdruck	14 bar
Rostfläche	1,4 m ²
Heizfläche	66,61 m ²
Überhitzer	17,20 m ²
Totale Heizfläche	83,81 m ²

Antrieb Adhäsion

Steuerung Walschaerts	
Kolbenschieber	
Zylinderdurchmesser	420 mm
Kolbenhub	480 mm
Triebbraddurchmesser	910 mm
Laufbraddurchmesser	600 mm
Totaler Radstand	5325 mm

Antrieb Zahnrad

Steuerung Joy Kolbenschieber	
Zylinderdurchmesser	560 mm
Kolbenhub	450 mm
Zahnradteilkreis	688 mm
Anzahl Zähne	18
Teilung	120 mm

Weitere Einzelheiten unter:
www.fu-be.ch

Wichtiger Stützpunkt des Zugförderungs- und Werkstättendienstes

Aufarbeitung von Lokomotiven und Wagen

Qualifiziertes Personal ist mit guten Werkzeugmaschinen und Einrichtungen in der DFB-Werkstätte Chur im Stand, historische Dampflokomotiven und Wagen wieder betriebsfähig zu machen.

Die von Jakob Knöpfel geleitete Werkstatt hatte nach und nach mit zweckmässigen Werkzeugmaschinen ausgestattet werden können. Die Maschinen, die gratis oder gegen geringes Entgelt zu bekommen waren, mussten jedoch revidiert und mit elektronischen Messeinrichtungen versehen werden. Lager für ausgebaute, aufgearbeitete und neue Teile mussten eingerichtet werden. Mittlerweile entspricht die Werkstätte den Bedürfnissen weitgehend. Dies ist umso wichtiger, als sich erfahrene Spezialisten auf die Dauer nur halten lassen, wenn sie mit gutem Material arbeiten können.

Die Werkstatt-Mannschaft setzt sich aus 10 bis 15 Leuten (mit dem Wagenbau sind es etwa 20) zusammen. Im «harten Kern» von jenem Dutzend, das jährlich zu 25 bis 50 Arbeitstagen antritt, sind diese Spezialisten. Ihnen ist es zu danken, dass viele Teile im

Fronddienst überarbeitet oder neu hergestellt werden können, die sonst für teures Geld auswärts bestellt werden müssten. Grosse Verdienste hat neben Jakob Knöpfel auch Jürg Zahnd, der mit viel Umsicht die Administration besorgt und Mittel beschafft hat. Er möchte nun aber kürzer treten.

Die Werkstatt-Crew verfügt heute über ein hohes Wissen und Können. Dieses sollte nun von den «bemoosten Häuptern» an jüngere Leute weitergegeben werden können.

Ausgeführte und bevorstehende Arbeiten

In der Werkstatt Chur wurde unter anderem auch die Lokomotive «Weisshorn» überholt. Bei Lok 1 wurde vom November 2000 bis Juni 2001 eine Kesselrevision durchgeführt. Momentan steht die Wiederherstellung der Lok 4 im Mittelpunkt. Auf der «Warteschlaufe», das heisst bereits in der Halle, sind die beiden Lokomotiven HG 4/4, welche vom Betrieb ebenfalls sehnlichst erwartet werden. Bis sie jedoch wieder über die Bergstrecke dampfen, werden aber

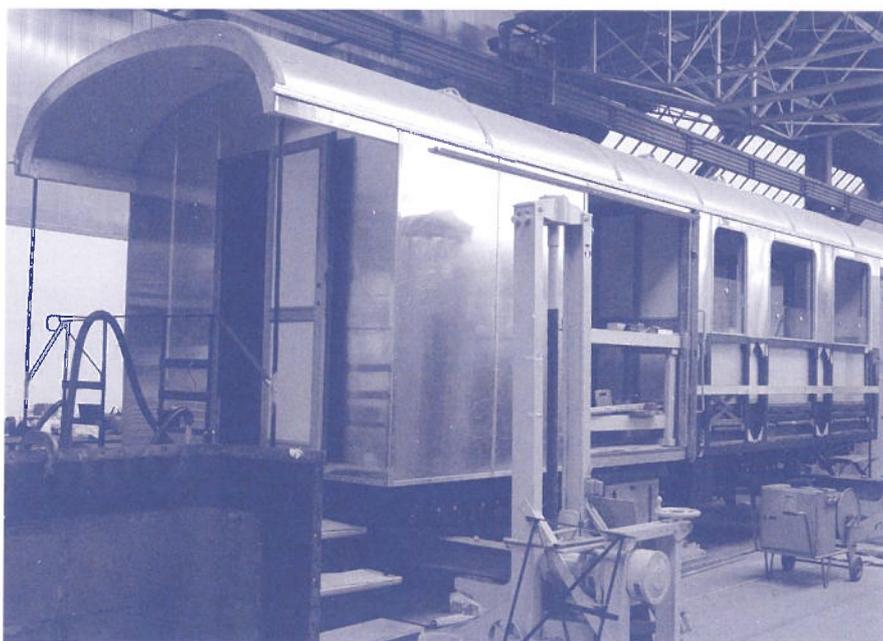


Willi Rechsteiner beim Schleifen eines Kreuzkopfbolzens.

noch Jahre vergehen. Gern wird vergessen, wie Chef ZfW Anton Westreicher bemerkt, dass nicht nur in Aarau, sondern auch in Chur Wagen für die Bergstrecke aufgearbeitet werden. Der BD 2502, der zurzeit in der Werkstätte steht, dürfte ein Bijou werden und in der Saison 2005 wieder zum Einsatz kommen. Mit der Aufarbeitung des B 2206 wurde bereits begonnen. Im Programm ist noch ein dritter zweiachsiger Wagen, der B 2210. Zusammen mit dem bereits in Betrieb stehenden zweiachsigen Wagen B 2204, welcher in Aarau aufgearbeitet wurde, wird dann zu gegebener Zeit ein Vier-Wagen-Zug mit vier zweiachsigen Wagen mit rotem Farbanstrich zur Verfügung stehen. Mit einer Lok mit schwarzem Farbanstrich – Lok 4 wird schwarz – ergibt sich dann ein Originalzug aus vergangenen Zeiten.

Wie der Chef ZfW jedoch weiter bemerkt, wird vermutlich der B 2210 in Aarau aufgearbeitet und dann der Wagenbau in Chur eingestellt. Der jetzige Standort der Werkstatt in Aarau ist leider wegen einer geplanten Überbauung in Frage gestellt. Sobald die Situation geklärt ist, wird der geplante Vollzug stattfinden. Diesbezügliche Kontakte mit Aarau wurden bereits aufgenommen. Als Leiter der Wagengruppe in Chur amtiert Bruno Galli. In Realp ist für sämtliche Anhängenfahrzeuge Hansruedi Schneider zuständig.

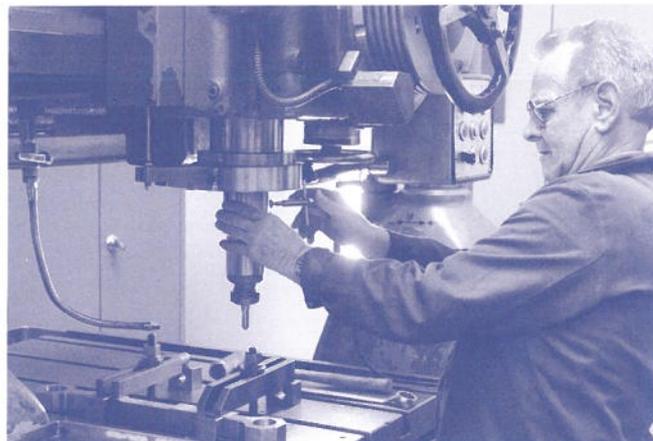
Hansueli Fischer



Wagen BD 2502 bei der Aufarbeitung in der Werkstatt Chur



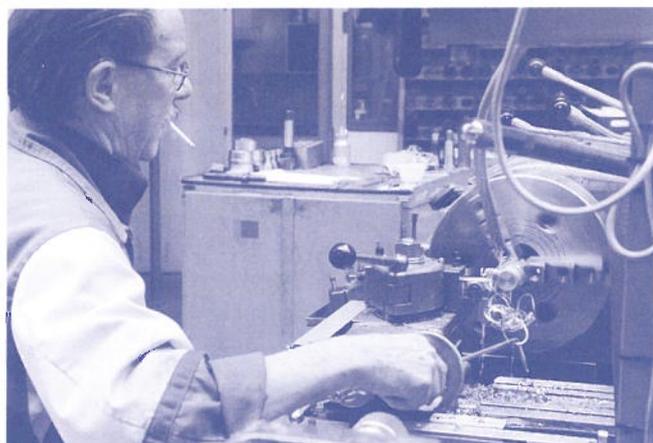
André Fischer bei Bohrarbeiten am Kohlekasten.



Hansruedi Rechtsteiner bearbeitet am Koordinatenbohrwerk ein neues Hängeisen für die Joy-Steuerung.



Kurt Altorfer beim Zusammenbau des Sanddome.



Hans Burri, der Spezialist an der Drehbank.

Einladung zu persönlichem Engagement

Freiwillige Arbeitskräfte gesucht

Mitarbeiter(innen) Baudienst

In den Kalenderwochen 17 bis 21 (25. April bis 28. Mai) sowie 40 bis 44 (3. Oktober bis 5. November) suchen wir Unterstützung für unsere beiden Maurer. Diesen Zeitraum im Frühling und Herbst ausserhalb des fahrplanmässigen Betriebs möchten wir verstärkt nutzen, um vor allem im Bereich des Stützpunkts Realp und in den tieferen Höhenlagen entlang der Strecke ungestört arbeiten zu können, damit die wenigen verbleibenden Wochen der Vor- und Nachsaison ohne täglichen Zugsbetrieb für die wichtigen Instandstellungsarbeiten entlang der Strecke eingesetzt werden können. Möchten Sie im klei-

nen Team von drei bis sechs Mann mit anpacken beim Ausbau der Infrastruktur im Bahnhof Realp oder bei der Sanierung von Stützmauern, Entwässerungen, Zufahrtswegen? Scheuen Sie sich nicht davor, bei Wind und Wetter draussen zu arbeiten?

Baugruppen-Leiter(innen)

Als Bindeglied zwischen dem Bauchef einerseits und den Mitarbeitern der Baugruppen des VFB andererseits gewährleisten Sie vor Ort einen reibungslosen Verlauf der Arbeiten, indem Sie die Freiwilligen dazu anleiten, die Aufträge des Bauchefs fachgerecht umzusetzen, die notwendigen Informationen austauschen und damit die

Kontinuität beim Wechsel der Gruppen erhöhen. Sie geben dem Bauchef Rückmeldungen über den Stand der Arbeiten, sprechen sich mit den Beteiligten der anderen Abteilungen über Transporte und Logistik ab, organisieren die Belieferung der Baustellen mit dem benötigten Material und Werkzeug, sorgen für die Sicherheit sowie einen sorgsam Umgang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln. Angesprochen sind Fachleute aus Hoch- oder Tiefbau sowie Bau und Unterhalt von Bahnen, die bereit und in der Lage sind, der DFB in ihrer Freizeit ihr Fachwissen beim Wiederaufbau und Erhalt der Anlagen zur Verfügung zu stellen und Führungsaufgaben zu übernehmen.

Küchen-Gehilf(innen)

Für die Aufrechterhaltung des täglichen Betriebs unserer Kantine in Realp während dem Sommerhalbjahr suchen

wir für jeweils einwöchige Einsätze einige weitere Freiwillige. Sie arbeiten unter Anleitung unseres Kochs bzw. unserer Köchin mit bei der Zubereitung der Hauptmahlzeiten, machen Frühstück, sorgen mit Ihrem Service für zufriedene Fronis in der Kantine, helfen mit Küche, Speisesaal und Garderoben usw. sauber und ordentlich zu halten. Unsere moderne Küche und die zweckmässige Einrichtung im neu erbauten Kantinentrakt erleichtern Ihnen diese Aufgabe. Berufspraxis in der Gastronomie ist dazu nicht erforderlich, Erfahrung im Haushalt erwünscht.

Allen freiwilligen Mitarbeitern bieten wir kostenlose Unterkunft und Verpflegung in den Gemeinschaftsräumen.

Anerkennung und Ansporn für die DFB

Förderpreis der Albert Koechlin Stiftung AKS

In Anerkennung ihrer Bemühungen um Erhaltung und Fortbestand des Kulturgutes Dampfbahn Furka-Bergstrecke und für ihren Beitrag zur Förderung der touristischen Attraktivität der Gotthard-Region hat die DFB AG den mit 50'000 Franken dotierten Förderpreis der Albert Koechlin Stiftung erhalten.

An der Feier zur Übergabe der Preise 2004 konnte am 27. Dezember Peter Schwaller als Präsident des Verwal-

tungsrates der DFB AG in Luzern Urkunde und Preis aus der Hand von Urs Korner, Präsident des Stiftungsrates der Albert Koechlin Stiftung, entgegennehmen.

Korner legte dar, dass Institutionen mit hoher Eigenleistung für die Gemeinschaft ausgewählt und mit Preisen bedacht werden. Bis jetzt waren 23 Preisträger mit insgesamt einer Million Franken zur Förderung von Projekten im Wert von über 100 Millionen Franken bedacht worden.

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mitzuarbeiten, im Wissen, dass mir freie Unterkunft und Verpflegung, aber keine finanzielle Entschädigung geboten wird.

Name _____ Tel. P _____

Vorname _____ Tel. G _____

Adresse _____ Mobil _____

PLZ, Ort _____ E-Mail _____

Beruf _____ Geburtsjahr _____

Staatsangehörigkeit _____

Zusätzliche Ausbildungen, weitere Berufserfahrungen, Spezialkenntnisse:

Mitarbeiter(in) Baudienst Baugruppen-Leiter(in) Küchengehilf(in)

Bitte senden Sie Ihre Anmeldung an folgende Adresse, wir werden uns mit Ihnen in Verbindung setzen:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Personaldienst DFB

Peter Schwarzenbach

Raad

CH-8498 Gibswil ZH

Telefon / Fax +41 (0) 55 246 36 15

E-Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch

Historische Bahn an der Wasserscheide

In seinem Dankeswort konnte Peter Schwaller näher auf das Unternehmen eingehen: «Mit der Verleihung des Förderpreises der Albert Koechlin Stiftung an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ehren Sie eine kulturhistorisch ausserordentlich wertvolle Tourismusbahn im Zentrum der Schweizer Alpen.

Auf ihrem Weg von Realp nach Gletsch überquert sie die Wasserscheide zwischen Nordsee und Mittelmeer und führt die Reisenden am Rhonegletscher vorbei durch eine faszinierende, unter Naturschutz stehende Berglandschaft. Sie verkörpert 90 Jahre Eisenbahngeschichte mit 100-jährigen Dampflokomotiven und nostalgischen Personenwagen und ist der Geburtsort des weltberühmten Glacier Express. Mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels von Realp nach Oberwald im Jahre 1982 war das Schicksal der legendären Bergstrecke vorerst besiegelt. Nur dank des eisernen Willens vieler freiwilliger Helfer, Gönner und Freunde der Furka-Bergstrecke kann dieses Kulturgut der Nachwelt erhalten bleiben.

Mit dem Preis ehren Sie die grossen uneigennützigen Anstrengungen von Hunderten sogenannten Fronis aus der ganzen Schweiz und dem Ausland, insbesondere aus Deutschland und Holland, die Jahr für Jahr ihre Freizeit für dieses Werk zur Verfügung stellen; insgesamt wurden bis heute über eine Viertelmillion freiwillige Arbeitsstunden geleistet und rund 20 Millionen Franken investiert. Namens der grossen Furkafamilie – der unterstützende Verein zählt gegen 7000 Mitglieder – danke ich der Albert Koechlin Stiftung herzlich für den grosszügigen Beitrag.» Schwaller gab weiter zu bedenken, dass die DFB AG nebst dem Bahnbetrieb die Strecke Realp– Gletsch zu unterhalten, die restlichen fünf Kilometer nach Oberwald auszubauen und das Rollmaterial zu ergänzen hat.

Dazu seien grosse finanzielle Mittel notwendig. Diese sollen über eine eigene Stiftung geäuft werden. «Den uns heute zugesprochenen Preis werden wir gezielt in den Bau der ersten Etappe des DFB-



VR-Präsident Peter Schwaller bekommt von Urs Korner zu Händen der DFB AG Urkunde und Preis.

Bahnhofs Realp investieren. Mit der auch hier vorgesehenen eigenen Frondienstarbeit beträgt die Investition ein mehrfaches der eingesetzten Mittel», bemerkte Schwaller.

Die weiteren Preisträger

An der Feier, der eine kleine «Furka-Abordnung» beiwohnte, bekamen auch das Kinderheim Uri, eine Institution der Ge-

meinnützigen Gesellschaft des Kantons Uri, und die Interessengemeinschaft Arbeit aus Luzern, welche psychisch beeinträchtigten Menschen Arbeit, Kurse und Beratung bietet, Anerkennungspreise von je 50'000 Franken. Die Reitermusik Gunzwil, welche jeweils den Auffahrtsumritt in Beromünster bereichert, durfte 20'000 Franken entgegennehmen.

Hansueli Fischer

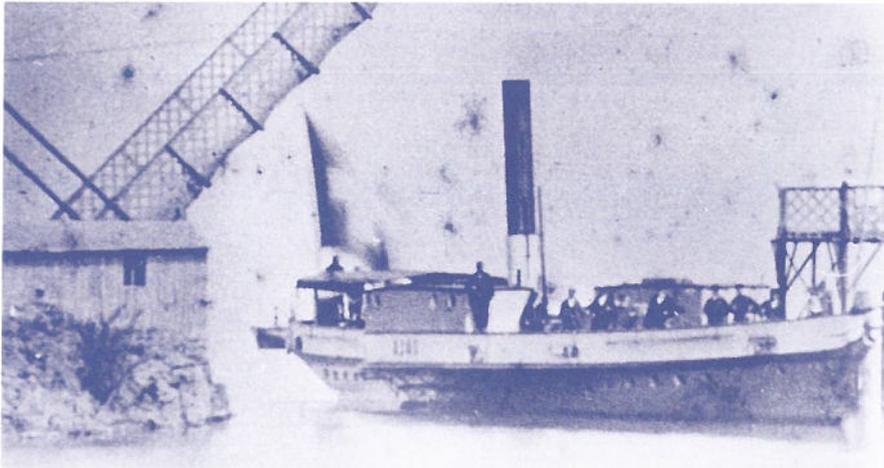
Vom Verkehrshaus zurück aufs Wasser

Dampfschiff «Rigi» soll wieder fahren

Die Dampferfreunde Vierwaldstättersee, die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee und das Verkehrshaus der Schweiz haben in einer Absichtserklärung die Zukunft des Seitenraddampfers vorgespurt.

Den Dampfkollegen vom Vierwaldstättersee ist ein wichtiger Schritt gelungen: Sie vergrössern die bereits stolze Dampfschifflotte um eine besondere Kostbarkeit. Das 37,5 Meter lange Dampfschiff «Rigi» war 1846 von der Postdampfschiffgesellschaft bei Ditchborne & Mare in London bestellt worden. Am 1. April 1848, zur Zeit des Sonderbundkrieges, absolvierte es seine Jungfernfahrt. An-

fangs stand DS «Rigi» als Gütertransportschiff im Einsatz. 1905 erhielt der Glattdecker im Hinblick auf die Verwendung im Tourismus einen Salonaufbau. Das mehrfach erneuerte und umgebaute Schiff versah seinen Dienst bis 1952. 1958 wurde es vor der Verschrottung gerettet, zum Verkehrshaus überführt, wo es als Restaurant und als Blickfang für die Besucherinnen und Besucher diente. Diese Funktionen hat es heute nicht mehr. Dennoch mag das Verkehrshaus nur deshalb auf diese «Perle» verzichten, weil die beiden Partner Gewähr für die Neubelebung bieten und das Schiff bei einer künftigen Ausserbetriebsetzung zurückkehren muss.



Historische Aufnahme des DS «Rigi» aus dem Jahr 1860.



Die Vertreter von Dampferfreunden, Schifffahrtsgesellschaft und Verkehrshaus unterzeichnen im Salon der «Rigi» die Absichtserklärung.

Gruppe Steffenbachbrücke

Nachfolge geregelt

Mit Alois Kamer hat für die Leitung der Gruppe Steffenbachbrücke ein kompetenter Fachmann gefunden werden können. Er ersetzt den leider allzu früh verstorbenen Bruno Gwerder.

Alois Kamer aus Goldau, geboren 1958, bekleidet auch im Beruf eine verantwortungsvolle Führungstätigkeit bei der Sparte «Verfügbarkeit und Sicherheit» von SBB Infrastruktur. Als Leiter des Inspektionssteams «Ingenieurbau» ist er verantwortlich für die Überwachung und Inspektion aller Eisenbahnbrücken und weiterer anspruchsvoller Objekte auf der Strecke Basel–Chiasso. In seiner vorgängigen be-

ruflichen Laufbahn als Seilbahnmonteur arbeitete er weit über die Landesgrenzen hinaus und als Brückenmonteur bei der SBB-Bauabteilung holte er sich eine grosse Erfahrung und umfassendes Spezialwissen im Gebiet der Ingenieurbauten und des Eisenbahnbetriebes.

Bei den ersten Montage- und Demontearbeiten an der Steffenbachbrücke wird sich Alois Kamer in die anspruchsvollen Arbeitsvorgänge einführen lassen. Danach wird er Montageleitung und Verantwortung für diese Brücke übernehmen. Walter und Manfred Willi von der DFB Bauabteilung bitten die Gruppe, Alois Kamer voll zu unterstützen.

Auf Grund der am 19. Januar 2005 unterzeichneten Absichtserklärung wird nun abgeklärt, in welchen «Urzustand» das Schiff zurückversetzt werden soll. Danach soll mit der Aufarbeitung begonnen werden mit dem Ziel, DS «Rigi» 2009 zum 50. Geburtstag des Verkehrshauses wieder in Betrieb zu nehmen.

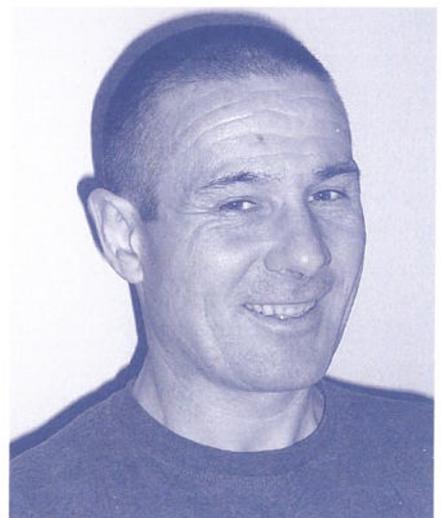
Die Dampferfreunde und ihre Partner leisten erneut einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung technischen Kulturgutes. Die grösste Binnensee-Dampfschifflotte mit den Einheiten «Stadt Luzern», «Uri», «Unterwalden», «Schiller» und «Gallia» wird um den vermutlich ältesten Seitenraddampfer der Welt vergrössert. Die Dampfbahnler von der Furka beglückwünschen dazu die Dampfschiffer vom Vierländersee herzlich.

Hansueli Fischer

Nachtrag zum Artikel

«Lok-Aufarbeitung nach klaren Prioritäten»

Unglücklicherweise wurde im November-Heft 2004 «dampf an der furka» der Verfasser des Artikels «Lok-Aufarbeitung nach klaren Prioritäten», Anton Westreicher, Chef ZfW, nicht erwähnt. Rückfragen irgendwelcher Art, bezüglich den 4-Kupplern, möge man bitte an ihn richten.



Alois Kamer

Wechsel in der DFB-Führungs-Riege

Betriebsleiter gibt Verantwortung ab

Erich Ulrich, der seit 2001 bei der DFB als Betriebsleiter wirkte, ist zum Jahreswechsel in einen ruhigeren Stand getreten.

Für seine Funktion bei der Dampfbahn hatte er beste Voraussetzungen mitgebracht: Als Beamter mit der weiss-grünen Kelle hatte Erich Ulrich seine Laufbahn bei den SBB begonnen, die unter anderem über die Stationen Aussendienst, Innendienst, Zugsleitung in Luzern, Pressedienst in Bern, Direktionssekretariat des Kreises 2 und Betreuer des Junior-Clubs führte. 1999 war er mit dem Junior Club in Realp.

Als bei der DFB die Stelle des Betriebschefs zu besetzen war, sagte Ulrich zu. Im ersten Jahr bewältigte er die Berufsarbeit und den Frondienst parallel. Dabei gingen seine erstmals sechs Wochen dauernden Ferien fast vollständig drauf. Alsbald zeigte sich die Möglichkeit, vorzeitig mit 60 Jahren in den beruflichen Ruhestand zu treten. Der Schritt fiel umso leichter, als ihn die Tätigkeit bei der Dampfbahn lockte und andererseits am Arbeitsplatz Veränderungen anstanden.

Sehr intensives Hobby

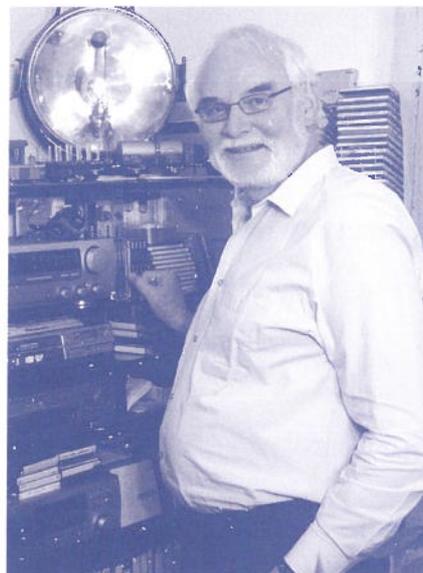
Erich Ulrich hat nach der Übergabe von zwei Schlüsseln und einem Natel seinen Dienst bei der DFB begonnen, ohne einen direkten Vorgänger zu haben. Sein Aufgabenkreis erwies sich als äusserst vielfältig: Zusammenwirken mit dem Bundesamt für Verkehr, Fahrplangestaltung, Entscheid über Doppelführungen und Extrazüge und Personaleinsatz. Wenn Not am Mann war, ist er als Zugführer oder Fahrdienstleiter eingesprungen. Mit viel Fingerspitzengefühl führte er das Personal und bereitete es vor Saisonbeginn in Kursen auf die Aufgabe vor. Er scheute sich auch nicht, mit Evakuations- und anderen Übungen den Ernstfall zu proben. Im Bemühen um grösstmögliche Sicherheit lebte er jene

Disziplin vor, die er von seinen Leuten verlangte. Ulrich legt Wert auf die Feststellung, dass die Betriebsleitung dank des guten Teams und im Zusammenwirken mit den Kaderleuten der anderen Bereiche zu bewältigen war.

Höhen und Tiefen

Besonders gern denkt Erich Ulrich an das Jahr 2001 zurück, in dem die Furka Oberalp Bahn das 75-jährige Bestehen feierte und auf der Bergstrecke die grössten Frequenzen verzeichnet werden konnten. Glücklich ist er, dass kein Unfall zu beklagen war. Wenn es doch einmal zu einem Helikopter-Einsatz gekommen ist, galt dieser einem erkrankten Passagier, dessen Zustand sich auf der Fahrt unerwartet massiv verschlechtert hatte. Zu den Pluspunkten rechnet der abgetretene Betriebsleiter auch die grosse Kollegialität, die bei der professionell betriebenen Hobby-Bahn anzutreffen ist.

Ulrich bedauert den seit 2001 eingetretenen Frequenz-Rückgang. Seiner Auffassung nach ist er grossteils mit der Konjunkturflaute zu erklären. Mit Fahrplanverbesserungen und einem Zug ab Gletsch soll die Trendwende geschafft werden. Besorgt ist er um den personellen Nachwuchs, zumal – beispielsweise beim Lok-Personal – die ärztlichen Untersuchungen und die fachlichen Prüfungen immer kürzere Abstände haben. Er ist froh, dass mit dem DVZO (Dampfbahn-



Erich Ulrich wird der DFB und der Eisenbahn insgesamt verbunden bleiben.

verein Zürcher Oberland) ein Vertrag über die Ausbildung des Zugpersonals abgeschlossen werden konnte.

Rücktritt aber nicht Abschied

Erich Ulrich hat die Betriebsleitung an Werner Gubler weitergeben können. Er wird ihm nicht ins Handwerk pfuschen, bei Bedarf aber mit Rat und Auskunft zur Verfügung stehen. Der Betriebsleiter a.D. hat es ausserdem übernommen, bis Ende März die vom Bundesamt verlangten Betriebsvorschriften fertig zu stellen. Ausserdem unterstützt er den Marketingleiter und koordiniert die DFB-Aktivitäten im Rahmen des Jubiläums «75 Jahre Glacier-Express». Wir wünschen Erich Ulrich ruhigere Jahre, Zeit für die Modellbahn, das Bergwandern, weitere vergnügliche Tätigkeiten und manch unbeschwerte Fahrt mit seiner Frau auf der Furka-Bergstrecke.

Hansueli Fischer

Wer **neu 200 Franken Aktienkapital** aus alten Beständen (keine Kapitalerhöhung) kauft, kann für 25 Franken einen Gutschein für eine Fahrt auf der DFB erwerben.

Zeichnungsbegehren oder Bestellungen sind zu richten an:
Aktienregister DFB · Postfach 141 · CH-6490 Andermatt

Die DFB hat einen neuen Betriebsleiter

Aufgaben-Strauss – im Team zu pflücken

Werner Gubler hat zum Jahreswechsel von Erich Ulrich die Betriebsleitung übernommen. Er freut sich und wird mit motivierten Leuten auf der vorhandenen Grundlage weiterbauen.

«Wer ist der Neue?», fragt sich, wer Werner Gubler flüchtig oder gar nicht kennt. Er hat sich nach einer längeren Karriere im öffentlichen Verkehr mit 61 Jahren pensionieren lassen. Dass er sich noch nicht zur Ruhe gesetzt hat, zeigt die Liste seiner aktuellen Tätigkeiten: Präsident der Wasserversorgung Grüningen und Präsident der Wasserbeschaffung für die Gemeinden Gossau ZH, Grüningen und Hombrechtikon. Er präsidiert weiter die Altpfadfinder und die Monatsgesellschaft, die in der Gemeinde Informations- und Katalysatorfunktionen hat.

Nach Stationsbeamten-Lehre und Praxis-Jahren bei den SBB wechselte er vom Stations- ins Fahrplanbüro. Führungstätigkeiten folgten bei den Busbetrieben Zürcher Oberland und bei Postauto Thurgau-Schaffhausen.

Einstieg bei der DFB

Anlässlich eines Kantonsfestes ist Werner Gubler vom DFB-Personalchef Peter Schwarzenbach entdeckt worden. Die freundschaftlichen Kontakte mündeten in ein Engagement bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Werner Gubler hat in der letzten Fahrsaison während 14 Tagen als Fahrdienstleiter gewirkt und den Betrieb kennen gelernt. Die eigentliche Amtsübergabe ist auf Neujahr 2005 erfolgt. Wie in den anderen Tätigkeitsfeldern fand Gubler auch bei der DFB motivierte Leute. Er stellt fest: «Wo das Bahnpersonal Freude zeigt, überträgt sich diese auf die Passagiere.»

Grosses Aufgaben-Spektrum

Werner Gubler will seine Aufgaben im



Der neue DFB-Betriebsleiter Werner Gubler.

Team mit den fünf Dienstchefs anpacken. Er vertraut ihnen und nutzt als Koordinator ihr Wissen und ihre Erfahrung.

Dem Betriebsleiter ist der Fahrbetrieb auf der Strecke und auf den Stationen anvertraut. Das Stationspersonal und das Zugpersonal (ohne Lokführer und Heizer) ist ihm unterstellt. Insgesamt gilt es nicht weniger als 77 Personen für den Dienst einzuteilen. Das Fahrplanwesen mit Regel- und Extrazügen, die Sicherheit im Tunnel und der Fahrkartenverkauf sind dem Betriebsleiter unterstellt. Er ist auch für die Ausbildung von Fahrdienst-, Zug- und Einnehmereipersonal zuständig. Ihm obliegt die statistische Auswertung der Fahrten. Werner Gubler vertritt den Betrieb nach aussen und ist Bezugsperson für das Bundesamt für Verkehr (BAV). Mit diesem sind Fahrdienstvorschriften und jährliche Betriebsbewilligung zu verhandeln.

Grosses Verantwortungs-Spektrum

Über die erwähnten Aufgaben hinaus ist der Betriebsleiter für das Ein- und Auswintern in den Stationsbereichen zuständig. Er hat Unterkunft und Verpflegung für das Zugpersonal – neu auch in Gletsch –

zu organisieren. Er muss für die Einhaltung der Arbeitszeit-Gesetze bürgen. Der Betrieb ist nicht nur für die Passagier-, sondern auch für Rangier- und Baufahrten verantwortlich. Kommunikation, Signalisation und allgemeine Sicherheit sind eingeschlossen. Im Rettungsfall gibt es – je nach Situation – Hilfeleistungs-Dispositive mit eigenen und zugezogenen Kräften.

Während der Fahrsaison wird Werner Gubler oft an der Bergstrecke anzutreffen und verfügbar sein ohne dauernd seinen Leuten auf die Zehen treten. Während seiner Abwesenheit wird abwechselnd mit Dienstchefs ein Pikett organisiert, das bei Bedarf unterstützend und koordinierend eingreifen kann.

Der neue Betriebsleiter hofft auf unfallfreie Fahrten, hohe Frequenzen und eine Finanz-Entwicklung, die den Ausbau des Bahnhofs Realp und den Anschluss in Oberwald ermöglicht. Auch für ihn ist die Bergstrecke erst dann fertig gestellt, wenn beim Glacier Express ein direkter Wagenthroughlauf über die Bergstrecke möglich ist.

Hansueli Fischer

Wechsel in der Betriebsleitung

Gelungene Stabübergabe

Erich Ulrich konnte bereits im letzten Jahr Schritt für Schritt seinen Nachfolger Werner Gubler einarbeiten. Das ist ein Glücksfall für unseren Bahnbetrieb! Erich Ulrich musste nämlich vor vier Jahren ohne lange und eingehende Einführung durch seinen Vorgänger einsteigen. Einige wenige Ordner, ein Schlüssel und einige gute Ratschläge, einige Kadernmitarbeiter der BA, die auf klare Anordnungen warteten – und schon ging es los.

Erich Ulrich bleibt unserer Bahn auch nach seinem Rücktritt erhalten, übernimmt er doch die organisatorisch-administrativen Aufgaben im Zusammenhang mit den diesjährigen Veranstaltungen «75 Jahre Glacier Express», bei denen es zu einer sehr interessanten und werbewirksamen Zusammenarbeit der drei Bahnen DFB, RhB und

MGB kommt. Erich Ulrich hilft überdies auch im Marketing-Bereich mit. Er redigiert Artikel für die Fachpresse, erstellt den neuen Prospekt mit Fahrplan und entlastet so unseren Marketingchef Paul Güdel.

Lieber Erich, ich danke Dir im Namen der ganzen Geschäftsleitung, dass Du diese Arbeiten weiterführst und so unserem neu ernannten Betriebsleiter Werner Gubler den Start wesentlich erleichterst.

Peter Schwarzenbach, Personalchef

Aus den Bauprogrammen der Jahre 2004 und 2005

Werterhalt, Verbesserung, Neuanlage

Die Bauabteilung hat sich vor Weihnachten bei ihren Leuten für den Einsatz im Jahr 2004 bedankt und das Bauprogramm 2005 vorgestellt.

Walter und Manfred Willi haben an die 2004 ausgeführten Arbeiten erinnert: Unterhalt und Revision an Geräten und Schneefräsmaschinen, an Schneeräumung und Wintermassnahmen und an die Fertigstellungsarbeiten bei der neuen und den Abbruch der alten Kantine. Begonnen wurde mit Ausstellungsobjekten im Bahnhof DFB Realp, mit der Sanierung des Rutschhanges «Wileren» und mit der Sanierung der Sanitäranlage Tiefenbach. Die Stützmauer mit Gleisschiebung bei Kilometer 57,500 konnte fertiggestellt werden. Oberhalb Tiefenbach wurde das Gleis umgebaut und ein Durchlass in Stand gestellt. Auf der Station Furka wurden Perronanlage und Wasserfassung verbessert. Beim Scheiteltunnel wurde an Gewölbe und Widerlagern gearbeitet und die erste Etappe der Fluchtwegbeleuchtung ausgeführt. Der Gleisoberbau wurde systematisch unterhalten und einzelne Zahnstangen ausgewechselt. Zwischen Oberwald und Gletsch wurden Räumungs- und Sanierungsarbeiten ausgeführt.

Planen

Die Bauziele 2005 sind wie folgt umschrieben: Konsequente Weiterführung der Erhaltungsarbeiten und Bauwerkserneuerungen, Realisierung weiterer Infrastrukturen, Effizienzsteigerung bei den Baueinsätzen und sorgfältiger Umgang mit den Ressourcen.

Bei der Planung stehen im Vordergrund: Vorprojekt und Plangenehmigung Werkstatt Realp, Ausführungsprojekt Aufnahmegebäude Realp erste Etappe (Sanitärebereich), Projekte des laufenden Bauprogramms sowie Variantenstudien und Projektentscheid für den Anschluss Oberwald.

Bauen

Aus dem Bauprogramm 2005: Räumungsarbeiten und Montage Steffen-

Dampf-Reisen Ostschweiz

Reiseorganisator und Reiseleiter:

Bruno Rütli · Wilerstrasse 192 · 9230 Flawil

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

www.dampf-reisen.ch · E-Mail: info@dampf-reisen.ch

REISEPROGRAMM 2005

Alle Ausflüge ab Bahnhof Gossau SG

Preise mit Halbtax-Abo

So, 8. Mai	Muttertagsfahrt mit RhB Dampfbahn Davos Rundfahrt: Landquart – Davos – Filisur – Thusis – Chur – Gossau	Fr. 110.–
Sa, 18. Juni	Zürich – Luzern, mit Dampfschiff zum Rütli , Brunnen – Arth-Goldau – Herisau – Gossau	Fr. 90.–
Sa, 9. Juli	Neat-Baustelle Sedrun , Oberalp – Andermatt – Göschenen – Arth-Goldau – Herisau – Gossau	Fr. 120.–
Mo, 11. Juli	Zürich – Realp – Dampfbahn Furka – Gletsch und zurück , Arth-Goldau – Herisau – Gossau	Fr. 175.–
Sa, 16. Juli	Realp – Dampfbahn Furka – Gletsch – Oberwald, zurück durch Basistunnel – Göschenen – Arth-Goldau – Herisau – Gossau Teilnehmer mit eigenem Furka Retourbillet	Fr. 155.–
Sa, 23. Juli	Luzern – Brünig – Grimsel – Gletsch – Dampfbahn Furka – Realp – Göschenen – Arth-Goldau – Herisau – Gossau	Fr. 160.–
Sa, 6. und So, 7. August	Brunnen – Rütli – Dampfschiff bis Luzern – Engelberg . Rückfahrt über Luzern – Zürich (ohne Titlisfahrt) Möglichkeit zur Titlisfahrt am Sonntag	Fr. 200.– Fr. 40.–
Sa, 20. und So, 21. August	Zürich – Airolo – Bedretto total – Nufenen – Oberwald (Brotbacken). Übernachtung Hotel Tannenhof Gletsch – Dampfbahn Furka – Realp – Göschenen – Arth-Goldau – Herisau – Gossau	Fr. 250.–
Sa, 27. August	Zürich – Göschenen – Realp, durch Basistunnel nach Oberwald – Gletsch Dampfbahn Furka – Realp – Göschenen – Herisau – Gossau	Fr. 155.–
Sa, 3. und So, 4. September	Zürich – Bern – Spiez – Gstaad – Montreux , Führung durch das Schloss Chillon Dampfschiff bis Lausanne , Aufenthalt, Lausanne – Biel – Zürich – Gossau	Fr. 250.–

BITTE VERLANGEN SIE JEWEILS DAS DETAILLIERTE TAGESPROGRAMMI

bachbrücke, Fortsetzung der Sanierungsarbeiten und der Beleuchtungsmontage beim Scheiteltunnel, Fertigstellung der Trasseverlegung bei km 57.500, Gleisumbau auf dem Abschnitt Steinstaffel, Stützmauer bei km 47.780, Beginn der Etappen 3 bis 5 bei den Werkstätten. Dazu kommen eine Reihe weitere Unterhalts- und Ausbesserungsarbeiten entlang der Strecke. Mit dem Schwellenumbau bei der Steffenbachbrücke wird begonnen. Auf dem Abschnitt Gletsch–Oberwald geht es um Substanzerhalt. Schliesslich sind Wintermassnahmen zu treffen und die Steffenbachbrücke abzubauen. Werkstattarbeiten vielfältigster Art sind auszuführen.

Organisation

Die Bauwochen werden nach bewährtem System organisiert. Realp wird zumeist der Standort der Baugruppen sein. Auch in diesem Jahr werden die DFB-Bauleute durch das Lehrlingslager LOGIN (Verkehrswegbauer) unterstützt werden. Für Spezialarbeiten werden Handbücher, Anleitungen und Leitfäden erstellt. Information, Kommunikation und Rapportwesen werden verbessert mit dem Ziel, die Sicherheits- und Qualitätsstandards zu halten und zu heben.

**«dampf
an der
furka»
braucht
Inserate!**

E-mail:

furka.fischer@bluwin.ch

Tel. +41 (0) 56 243 13 13



**dampfbahn furka
bergstrecke**

Ballenberg-Dampfbahn BDB und Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB offerieren am

Sonntag, 17. Juli 2005

Sonntag, 7. und 21. August 2005

Sonntag, 4. und 18. September 2005

2-Pässe-Fahrt mit Dampf und Post

Interlaken – Innertkirchen – Gletsch – Realp und umgekehrt

Preis: **einfache Fahrt Fr. 69.–**, keine Vergünstigungen, keine Gruppentarife, keine Teilstrecken. Kinder bis 16 Jahre in Begleitung Erwachsener gratis.

Fahrplan:

Anschlüsse nach Interlaken

Basel	ab 07.00 h
Bern	ab 08.06 h
Zürich via Bern	ab 07.00 h
Luzern	ab 06.55 h

Interlaken Ost	ab 09.16 h (BDB)
Innertkirchen	an 10.30 h

fak. Mittagessen (Fr. 23.–)
«Hof & Post»

Innertkirchen	ab 12.30 h (Post)
Gletsch	ab 14.00 h (DFB)
Realp	an 15.45 h

Anschlüsse ab Realp
nach Zürich, Basel und Luzern 16.32 h
nach Bern 16.18 h

Anschlüsse nach Realp

Basel	ab 06.04 h
Bern	ab 07.09 h
Zürich	ab 07.09 h
Luzern	ab 07.21 h

Realp	ab 09.50 h (DFB)
Gletsch	an 11.50 h

fak Mittagessen (Fr. 23.–)
«Glacier du Rhône»

Gletsch	ab 14.00 h (Post)
Innertkirchen	ab 16.18 h (BDB)
Interlaken	an 18.32 h

Anschlüsse ab Interlaken
nach Bern, Basel und Zürich 18.56 h
nach Luzern 19.08 h

Das Essen wird im Zug zum Kauf angeboten (mit Gutschein).

Ballenberg Dampfbahn



www.dampfbahnen.ch

Zwischenbericht des Verwaltungsrates

Erhaltung und Sicherung des Kulturgutes

Der Verwaltungsrat der DFB AG hat im letzten «dampf an der furka» strukturelle und finanzielle Massnahmen vorgeschlagen, die den Fortbestand des Unternehmens sichern sollen. Die damit ausgelöste breite Diskussion gab wertvolle Hinweise zum Gesamtkonzept und zur Frage der Etappierung der einzelnen Schritte.

Der vom VR vorgeschlagene ganzheitliche Ansatz zur nachhaltigen Festigung und Finanzierung des Kulturgutes Dampf-bahn Furka-Bergstrecke wird allgemein begrüsst. Dazu gehört die klare Funktionalität und Aufgabenteilung der einzelnen Organisationen:

- Stiftung Furka-Bergstrecke – als Dachorganisation und Finanzierungsinstitut für Investitionen/Erneuerungen und strategische Reserven
- DFB AG – zuständig für die Strategieentwicklung, Bau und Betrieb
- Verein Furka-Bergstrecke VFB – Unterstützung in den Bereichen Frondienst und Marketing sowie Finanzen durch Mitgliederbeiträge an die Betriebsrechnung der DFB AG

Der Umsatz unseres Reisebetriebes ist seit Erreichen von Gletsch im Jahre 2000 kontinuierlich um etwa 30 Prozent gesunken; dies führt bei gleichbleibenden Kosten zu ernsthaften Liquiditätsengpässen. Die DFB hat bei hohen Fixkosten wenig Sparpotential, mit dem die Kosten entsprechend reduziert werden könnten. Der Grund für den Umsatzrückgang liegt darin, dass die Dampf-bahn als Einzelprodukt isoliert angeboten wurde. Zudem liegt die Bahn abseits der grossen Zentren und ist relativ teuer. Wir setzen alles daran – unter Einsatz von professionellem Marketing und attraktiven, mit anderen Partnern vernetzten und speziellen eigenen Angeboten – den Umsatz wieder zu steigern. Klar ist auch, dass die DFB AG keine neuen Schulden machen darf und die bestehenden möglichst bald eliminieren muss. Die

Gläubiger haben ihre Bereitschaft signalisiert, für die Schuldentilgung über einen längerfristigen Amortisationsplan, der unsere Einnahmen- und Kostensituation berücksichtigt, zu verhandeln.

Zur Sicherung einer ausgeglichenen Erfolgsrechnung sind die jährlichen Beiträge und Spenden des Vereins Furka-Bergstrecke VFB aber nach wie vor zwingend notwendig; in diesem Bereich ist denn auch der VFB gefordert, die Mitgliederzahl möglichst zu erhöhen. Im VFB liegt das Potenzial für den nachhaltigen Einsatz von Fronis, ohne den unser Dampf-bahnbetrieb undenkbar wäre.

Für die Fertigstellung der ganzen Bergstrecke bis Oberwald, die Bereitstellung weiterer Lokomotiven und Personenwagen sowie die Ergänzung der Infrastruktur in Realp und Gletsch benötigen wir in den nächsten Jahren noch Investitionsmittel von rund CHF 8 Mio. Ziel ist, diese Mittel über die Stiftung Furka-Bergstrecke zu beschaffen und in die DFB AG einzubringen. Zudem soll diese Stiftung über einen Reservefonds verfügen, der im Notfall zur Verfügung gestellt werden kann. Der Zweck der heute bestehenden Stiftung – Finanzierung der Strecke Gletsch–Oberwald – wird auf die ganze Bergstrecke erweitert; sie soll über namhafte Sponsorenbeiträge, Legate und Spenden aller Art das Kulturgut Dampf-bahn Furka-Bergstrecke festigen und den Weiterbetrieb der Bahn ermöglichen.

Als starker Partner übernimmt die Stiftung eine grosse Verantwortung für die Dampf-bahn, insbesondere für die Mittelbeschaffung für Investitionen der DFB. Ein entscheidender Anreiz für Geldgeber ist die vorgesehene Steuerbefreiung der Stiftung als nicht gewinnorientierte Organisation und die Möglichkeit, die Spenden vom steuerbaren Einkommen abzuziehen. Zur Sicherstellung der Kommunikation schlagen wir vor, dass sowohl der Verwaltungsrat der DFB AG wie auch der

Vorstand des VFB mit mindestens einem Mitglied im neuen Stiftungsrat vertreten ist. Der Stiftungsrat wird ergänzt durch einen Beirat mit einflussreichen Persönlichkeiten, die über ihre Beziehungen die Türen zu potentiellen Sponsoren öffnen können.

Die Betreuung und Führung des bestehenden Aktionariats mit rund 11'000 Aktionären und 6 verschiedenen Valoren ist ausserordentlich aufwändig. Die Einführung einer Einheitsaktie (nach wie vor Namensaktie) und die Ausgabe von bebilderten Aktienzertifikaten ist deshalb notwendig. Mit dieser Massnahme könnte das Aktienregister neu organisiert und auf den neuesten Stand aufgearbeitet werden. Der Verwaltungsrat sieht deshalb vor, den Veränderungsprozess in Etappen durchzuführen.

Bis zur kommenden Generalversammlung der DFB AG vom 2. Juli 2005 ist die bestehende Stiftung Furka-Bergstrecke in ihre neue Zweckbestimmung umzubauen und gleichzeitig ist im Namen der Stiftung die Suche nach Sponsoren und Gönnern zu intensivieren. Zudem ist der Stiftungsrat neu zu bestellen. Die DFB AG soll mit Beschluss der Generalversammlung Einheits-Namenaktien einführen, eine weitere bedingte Kapitalerhöhung beschliessen und in diesem Rahmen der Stiftung die Möglichkeit verschaffen, als Trägerin des Kulturgutes neu Aktionärin zu werden.

Für die Umsetzung des Konzeptes sind in den kommenden Wochen noch wichtige Fragen betreffend die Ausgestaltung der Stiftung zu klären.

Der Verwaltungsrat ist überzeugt, dass der Generalversammlung 2005 ein überzeugendes und den Verhältnissen angemessenes Dispositiv zur Beschlussfassung vorgelegt werden kann.

*Peter Schwaller,
Verwaltungsratspräsident*

Der Geschäftsleiter informiert

Vorbereitungsarbeiten auf breiter Front

Vor dem Fahren kommen Planung, Marketing, Unterhalt. Viel Kleinarbeit ist während des Winters bei der DFB zu leisten.

Während ich diese Zeilen schreibe, liegt die Schweiz und damit auch die Dampfbahn unter einer tiefen Schneedecke. Des einen Freud, des andern Leid. Während sich die Skifahrer und Snowboarder an der weissen Pracht erfreuen, stellt sich für uns die Frage, welche Überraschungen uns unter dieser Schneedecke im Frühjahr erwarten werden. Die Vorbereitungen auf die Schneeräumung sind auf jeden Fall im Gange und die entsprechenden Fahrzeuge dürften für den Einsatz bereit sein.

Warten auf Lok 4

Auch wenn die Bahn erst in wenigen Monaten wieder dampfen wird, kann oft das emsige Treiben in Realp nicht übersehen werden. Die Loks unterliegen einer namhaften Winterrevision und die Dieselfahrzeuge werden aufgefrischt. Diese Tätigkeiten erfolgen wie immer durch unsere Fronis.

In der Werkstatt Chur können beachtliche Fortschritte in der Instandstellung der HG 3/4 festgestellt werden und die Hoffnung, dass diese im Laufe des Sommers eingesetzt werden kann, bleibt bestehen.

Die Geschäftsleitung hat sich in der neuen Zusammensetzung in den vergangenen Monaten vor allem mit der Zukunft beschäftigt, ohne dadurch aber die umgehend anstehenden Aufgaben zu vernachlässigen. Es gilt in diesem Jahr, die unermüdlichen Anstrengungen der Marketinggruppe umzusetzen und die damit erzielten Resultate weiter auszuwerten. Zudem wird uns das Jubiläum «75 Jahre Glacier Express» auch belasten, führen wir doch in Zusammenarbeit mit der RhB

(Rhätische Bahn) und der MGB (Matterhorn Gotthard Bahn) eine Anzahl Nostalgiezüge durch. Dieses Jubiläum wird mithelfen, die Dampfbahn Furka Bergstrecke in einem weitem Publikum zu verankern und uns hoffentlich auch den dringend benötigten Zuwachs an Fahrgästen bescheren.

Neben den anstehenden, betriebsorientierten Tätigkeiten bereitet uns aber die Zukunft einiges Kopfzerbrechen. Während wir mit allen Mitteln versuchen, die rein betrieblichen Kosten mit den Einnahmen der rund 170 Dampfbahnfahrten jährlich zu decken, sind wir für Erneuerungen, Revisionen und Investitionen auf namhafte Geldgeber angewiesen.

«Oberwald» muss erdauert werden

Der erste Bauzug im Vorjahr, der bis Oberwald vorgestossen ist, hat den Wunsch nach der Realisierung dieses letzten Streckenteils wieder vermehrt in den Vordergrund gerückt. Dieses Projekt bietet aber noch einige Stolpersteine, vor allem im Bereich Oberwald, wo die Kantonsstrasse überquert werden muss, um in die Anlagen des Bahnhofes zu gelangen. Verschiedene Varianten werden dabei in Betracht gezogen, in der Hoffnung, möglichst bald weitere Schritte vollziehen zu können.

Im Bereich Realp steht die Erweiterung der Remise im Vordergrund. Dies, um einerseits einen Schutz für unsere Dampf- und Dieselfahrzeuge zu haben, und andererseits, um deren notwendigen Revisionen unter Dach sicherstellen zu können. Im weitem sind wir bestrebt, auch für unsere Werkstätten, den Unterhalt der Schneeräumungsgeräte und Maschinen eine Lösung zu finden, wobei wir gleichzeitig auch an die Überwinterung des übrigen Rollmaterials denken müssen. Da auch der Bahnhof Realp der

Dampfbahn nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht, werden auch hier Gedanken für Verbesserungen angestellt.

Nicht vergessen möchten wir auch die zwei HG 4/4, die seit einigen Monaten in unserer Werkstätte Chur untergebracht sind, um sie vor weitem Witterungseinflüssen zu schützen. Deren Instandstellung dürfte doch einige Zeit in Anspruch nehmen.

All diese Projekte sind Bestandteil unserer Zielsetzung «Erhaltung des Kulturgutes Dampfbahn Furka Bergstrecke». Da wir aber mit der heutigen finanziellen Ausgangslage Projekte nur angehen können, wenn die entsprechenden Finanzen gesichert sind, hoffen wir natürlich, dass uns die Neuausrichtung mit der angestrebten Stiftung die entsprechende Unterstützung geben wird.

Trotz vieler Widerwärtigkeiten sind wir bestrebt, Schritt um Schritt in die erwähnte Richtung zu gehen und freuen uns über jede Unterstützung, sei es mit Materialspenden oder Geldbeträgen. In diesem Sinne möchten wir uns auch für die Spendenaktion des VFB im letzten «dampf an der furka» recht herzlich bedanken, hat sie doch rund CHF 70'000 eingebracht.

Speziell gefreut hat uns aber auch die Anerkennung der «Albert Köchlin Stiftung», die unsere Bestrebungen zu Gunsten unserer Bahn mit CHF 50'000 honoriert hat.

Zu beachten gilt es aber neben all den finanziellen und materiellen Problemen, den unermüdlichen Einsatz unserer freiwilligen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Ihnen gehört unser spezieller Dank. Ihr Beitrag in den verschiedensten Bereichen der Dampfbahn bestärkt uns darin, dass es sich lohnt, für unser Produkt zu kämpfen und auch Unannehmlichkeiten in Kauf zu nehmen. Der Lohn für die Arbeit aller an der DFB beteiligten «Bahnbegeisterten» werden unsere zufriedenen Fahrgäste sein, die hoffentlich im nächsten Sommer noch zahlreicher eine unvergessliche Fahrt über die Furka geniessen werden.

Peter Bernhard / Geschäftsleiter

Marketing FLASH

Dampfbahn für Einzelne und Gruppen attraktiver machen

Die sinkenden Fahrgastfrequenzen der letzten Jahre sind analysiert und Gegenmassnahmen eingeleitet worden.

Die Fahrgastzahlen sind seit dem Jahre 2001 kontinuierlich gesunken, wobei bemerkenswert ist, dass das Expo-Jahr 2002 einen starken Rückgang der Einzelreisenden verzeichnete, die Gruppen hingegen deutlich zulegen. Die Begründung liegt in der Tatsache, dass die Expo 02 Frequenzen absorbierte, andererseits eine starke Zunahme von Gruppenreisen in der Schweiz festzustellen war, von der auch unsere DFB profitieren konnte. Seit dieser letztmals hohen Frequenz der Gruppenreisen ist in diesem Kundensegment ein eigentlicher Absturz feststellbar, der sich auch in der letzten Saison 2004 fortsetzte. Die Fahrgastzahlen der Einzelreisenden konnten im Jahre 2003 unwesentlich aufgefangen und im letzten Jahr gehalten werden.

Kosten, Zeitbedarf und Umständlichkeit als Hindernisse

Festzuhalten ist: Die Zahl der Einzelreisenden sinkt auch unter Berücksichtigung der Expo-Auswirkungen linear. Es genügt nicht, das Dampfbahn-Erlebnis isoliert anzubieten. Mit dem Erreichen von Gletsch war ein Meilenstein gesetzt, der aber keine dauernde Nachfrage auslösen konnte; das Angebot mit nur einem Zug mit relativ langer Fahrzeit, die namhaften Kosten und der Zwang zur Rückfahrt mit ebenfalls hohen Kosten und entsprechendem Zeitaufwand mögen zur Rückbildung des Passagieraufkommens beigetragen haben. Dasselbe kann von den Gruppenreisenden festgestellt werden, die den Ausgangsstandort wechseln, Zusatzkosten und Leerfahrten in Kauf nehmen und die Reiseroute anpassen müssen.

Das eigentliche Erleben mit unseren Zügen ist absolut echt, gut und einmalig; die Betreuung durch den Reisedienst, am Schalter, auf der Fahrt und in der Bergstation werden

weit überwiegend als gut bis sehr gut bewertet. Die Sicherheit ist absolut gewährleistet und die Faszination Dampf und Naturerlebnis ungebrochen. Die eigentlichen Grundvoraussetzungen sind somit nach wie vor intakt.

Zusammenarbeit statt Konkurrenz

Sicher ist das Angebot an Dampffahrten in der Schweiz stark erweitert und auf praktisch alle Landesteile ausgeweitet worden. Jedes Angebot hat seine Eigenheit, seinen Charakter, sein Einzugsgebiet und seine Zusatznutzen; von einer eigentlichen Konkurrenz sollte nicht gesprochen werden, eher von der Zusammenarbeit, dem Abheben der eigenen Vorteile und der klaren Profilierung der Einmaligkeit von technischem Kulturgut, von den bahntechnischen Pionierleistungen in einzigartiger Landschaft; die Erlebnisfahrt über einen hochalpinen Pass mit der Verbindung von Kulturräumen ist und muss die Marke unserer DFB sein, geprägt vom nicht nachlassenden Einsatz der Fronarbeiter auf allen Stufen.

DFB-Bekanntheitsgrad verbessert

Im letzten Jahr konnte das Schwergewicht der Verkaufsförderungs-Massnahmen insbesondere in den Tourismus-Regionen Urserental und Goms aufgebaut werden; gesamtschweizerisch hatten diverse Events nachhaltige Presse-Resonanz; wir denken an die Überführung eines restaurierten Wagens aus Aarau, die Inbetriebsetzung des rollstuhlgängigen Aussichtswagens mit den notwendigen Heberampen, die Verlegung von zwei Loks nach Chur sowie sehr gute Publi-reportagen im Zusammenhang mit dem Tag des Denkmals. Zusammengefasst darf festgehalten werden, dass der Bekanntheitsgrad der DFB nachhaltig gefestigt wurde.

Um Wirkungen im Markt zu erreichen, müssen die Mittel konkret und gezielt eingesetzt werden. Das Marketing-Team hat sich für das laufende Jahr nach den Prioritäten der

Fahrgastentwicklung für folgende Massnahmen entschlossen:

Gruppenreisen: Professionelles Mailing an Omnibus-Unternehmungen in Deutschland, Holland, Österreich und der Schweiz. Im Zusammenhang mit der Adressenbeschaffung haben sich die Herren Karlheinz Orth aus Deutschland und Kurt Baasch aus der Schweiz umfassend eingesetzt. Das Konzept des Aussandes wurde von Beat Moser, Marketing und Reisen, aus der Schweiz erarbeitet und enthält Angebote auch für Teilstrecken-Abschnitte, die von diesen Unternehmungen immer wieder gewünscht werden. Die gesammelten Adressen werden nun als I. Teil im neuen Werbestamm DFB erfasst. Die Zusammenarbeit mit der Vertretung Schweizer Bahnen in Stuttgart wurde gefestigt und konkretisiert.

Einzelreisen: Mit RailAway, der Reiseorganisation der SBB, wird im Juli in allen Bahnhöfen der Schweiz eine DFB-Promotion lanciert. Die bereits im vergangenen Jahr aufgenommene Kooperation mit den Automobilclubs wurde ausgebaut; im Konzept eingeschlossen sind alle wichtigen europäischen Automobilclubs.

Freundnachbarliche Zusammenarbeit

Zudem wird prioritär die Zusammenarbeit mit der MGB und den regionalen Post-Auto-Linien sowie der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee gefördert. Das gemeinsame Angebot mit der befreundeten Ballenberg-Dampfbahn verdient hier ausdrückliche Erwähnung. Diese Massnahmen müssen als Teil-Konzept für die mehrjährige Gesamtbetreuung betrachtet werden. Von der weltweiten Publizität zum Jubiläum 75 Jahre Glacier-Express wird auch unsere Bahn mit ihrer historischen Strecke profitieren können. Für den Bereich Asien hat Kuoni Travel Ltd. Incoming Services eine Partnerschaft mit uns aufgebaut.

Die vor uns stehende Saison 2005 wird von allen Beteiligten viel fordern, nicht zuletzt auch durch den Zweizugsbetrieb ab Gletsch an Wochenenden, der aber eine Fülle neuer Möglichkeiten enthält; dieser Sommer wird aber auch Zeugnis ablegen, wie die eingeleiteten Massnahmen greifen, wo Schwachstellen sind, und wo wir lernen können.

Paul Güdel Marketing DFB

Jubiläumsaktivitäten auf der Furka-Bergstrecke

Glacier Express fährt über den Berg

Mit der Führung von Dampfzügen über die Furka ist die DFB in die Aktivitäten der MGB und der RhB zum Jubiläum «75 Jahre Glacier Express» eingebunden.

Der berühmte Zug von St. Moritz nach Zermatt und umgekehrt, der seit über 20 Jahren in den Basistunnel verbannt ist, fährt dieses Jahr wieder über den Berg. Die Fahrgäste müssen zwar umsteigen, doch haben Sie das Vergnügen, auf der historischen Bergstrecke mit historischen Lokomotiven und Wagen unterwegs zu sein und den Rhonegletscher sehen zu können. Wenn die DFB gewissermassen das «Herzstück» der Jubiläumsfahrten anvertraut bekommen hat, so bringt dies auch viel Arbeit und Verantwortung mit sich. Erich Ulrich, der die Leitung des Betriebes auf Ende letzten Jahres abgegeben hat, bleibt für die Koordination des Projektes «Glacier» zuständig und bringt seine grosse Erfahrung ein.

Zuerst die Medien

Am 4. Juni werden Medienleute aus aller Welt einen Vorgeschmack auf die Jubiläumsfahrten des Glacier Express bekommen. Etwa 120 Journalistinnen und Journalisten sowie Begleitpersonen werden mit Bussen in Realp eintreffen. Sie werden empfangen, informiert und dokumentiert. Sie sehen ein Video über die Steffenbachbrücke und können das Depot besichtigen. Mit einem Dampfzug werden sie bis Tiefenbach gefahren mit Halt nach der Steffenbachbrücke für Foto- und Videoaufnahmen. Dabei werden sie Eindrücke von der Schneeräumung gewinnen. Wie und wie weit dies möglich ist, wird von den aktuellen Schneeverhältnissen abhängen.

Schliesslich die Fahrgäste

Mit nostalgischem Rollmaterial werden die Matterhorn Gotthard Bahn, die Dampf-

bahn Furka-Bergstrecke und die Rhätische Bahn am 9./10. Juli, 13./14. August, 3./4. September zweitägige Entdeckungsfahrten auf der Originalstrecke des Glacier Express wie anno dazumal mit Drittklasswagen mit Übernachtung im Herzen der Alpen durchführen. Schon zu Jahresbeginn war ein Grossteil der Fahrten, die zu attraktiven Pauschalpreisen angeboten wurden, verkauft. Erfreulicherweise ergaben sich daraus für die DFB keine Dumpingpreise. Auf der Bergstrecke werden höchstens 110 Personen pro Zug befördert, in dem ein Aussichtswagen eingereiht ist. Im Sinne einer Mini-bar erfolgt ein Verkauf im Zug. Das Gepäck der Reisenden wird mit einem Lastwagen befördert. Der Service, welcher grosse betriebliche Vorteile bietet, kann kostendeckend angeboten werden.

Organisation und Betrieb

Die Führung des Glacier Express durch die DFB auf der Bergstrecke erfordert einigen organisatorischen Aufwand. Pro Zug ist ein Fünferteam nötig mit Lokomotivführer, Heizer, Zugführer und zwei Begleitern. Das Arbeitszeitgesetz bedingt indessen, dass zwei solcher Teams zur Verfügung stehen müssen. Die Betriebsleitung ist für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, die

Einzigartige Bahnverbindung

75 Jahre Glacier Express

Am 22. Juni 1930 hat der Glacier Express zwischen Zermatt und St. Moritz seinen Dienst aufgenommen.

Betrieben wurde der «Glacier» von BVZ (Brig Visp Zermatt Bahn), FO (Furka Oberalpbahn und RhB (Rhätische Bahn) mit dem damals modernsten Wagenmaterial.

sich auch auf die Froni beziehen, verantwortlich. Die einzelnen Dienstschichten müssen dementsprechend gestaltet werden. Fahrdienstleiter werden sowohl in Realp als auch in Gletsch eingesetzt. Die Kommunikation wird über Streckentelefon und Natel sicher gestellt.

Zu beachten ist, dass die Glacier-Fahrten zusätzlich zu den Regelzügen angeboten werden. Dies erfordert einmal mehr bei den Lokomotiven den hundertprozentigen Einsatz. Dies ist mit Risiken verbunden. Wen wundert es da, dass die Rückkehr von Lok 4 auf die Bergstrecke mit grosser Sehnsucht erwartet wird?

Bergstrecke im Schaufenster

Die Einbindung der Furka-Bergstrecke in den Nostalgie-Glacier-Express ist insofern eine Chance, als Fahrgäste und Medien aus aller Welt auf das technische Kulturgut im Herzen der Alpen aufmerksam werden. Deshalb ist der volle Einsatz der DFB-Leute unabdingbar.

Der Nostalgie-Glacier-Express als Gesamtveranstaltung wird in erster Linie von RhB (Rhätische Bahn) und MGB (Matterhorn Gotthard Bahn) bewältigt. Die Einbindung der DFB verstärkt Kontakt und Zusammenarbeit mit diesen Nachbarbahnen. Das medienwirksame Jubiläum wird zweifellos Ansatzpunkte bieten, das Unternehmen «San Gottardo» voranzubringen, das der wirtschaftlich schwachen Region der Zentralalpen vom Goms über Ursern bis zur Surselva und vom Haslital bis zur Leventina Auftrieb verschaffen will.

Hansueli Fischer

Die Fahrt auf der anfangs teilweise und ab 1. Juni 1941 ganz elektrifizierten Strecke dauerte knapp elf Stunden.

Mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels am 26. Juni 1982, welche die einstweilige Stilllegung der Bergstrecke über die Furka zur Folge hatte, wurde aus der saisonalen eine ganzjährige Verbindung. 1984 wurde

die Möglichkeit der Einzelplatzreservierung eingeführt. 1985 wurden in jeder Richtung zwei weitere Glacier Express Züge auf die Strecke geschickt. Im gleichen Jahr wurde eine Flügelverbindung ab Davos geschaffen. Mehrfach war der Gebirgszug auch von Naturgewalten betroffen. 1993 eröffnete das Panorama-Zugpaar ein neues Zeitalter und 1994 wurde mit 252'400 bei den Passagierzahlen die Höchstmarke erreicht. 2003 haben BVZ und FO zur MGB (Matterhorn Gotthard Bahn) fusioniert. Seither wird der Glacier

Express von MGB und RhB betrieben. Am 22. Juni wird der Glacier Express seinen 75. Geburtstag begehen. Sonderfahrten wird es aber während des ganzen Sommers geben: Panorama Glacier Express, Alpine Classic Glacier Express und Nostalgie Glacier Express (mit Einbezug der DFB) sind dazu die Stichworte. 2006 wird der «Glacier Express der Zukunft» mit neuen Kompositionen starten. Die beiden Partner RhB und MGB investieren dafür 60 Millionen Franken.

Hansueli Fischer

für ein wirkungsvolles Controlling gegeben sind, desto rascher profitiert die Gesamtunternehmung. Auf diesem Weg musste der Finanzchef beispielsweise die Zahl der Bankkonti von 27 auf einen Drittel reduzieren. Eine stärkere Konzentration war von der Situation her nicht möglich.

Hinter trockenen Zahlen...

...ist die DFB! Albert Gasser, der seit seinem Start die erforderlichen Grundlagen nach und nach aufbauen muss, ist sich bewusst, dass seine Arbeit mit Zahlen als trocken empfunden wird. Jedermann dürfte indessen spüren, dass Sein und Nichtsein der Dampfbahn von Zahlen abhängt.

Der «Herr über die Zahlen» ist demzufolge bemüht, Nötiges vom Wünschbaren zu trennen und mit klaren Strukturen jene Transparenz zu schaffen, die von allen erwartet wird, die Arbeit oder Geld in das Unternehmen «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» investieren.

Finanzchef Gasser bittet um Verständnis dafür, dass von Aussenstehenden nicht alle Schritte leicht nachzuvollziehen sind.

Hansueli Fischer

Der neue Finanzchef der DFB AG gibt Auskunft

Klare Strukturen ermöglichen Transparenz

Albert Gasser ist neuer Finanzchef der Dampfbahn. Er hat seine Aufgaben zielstrebig angepackt. Sein Umfeld hatte gelegentlich Mühe das Tempo mitzuhalten.

Albert Gasser ist als Froni zur Dampfbahn gekommen. Er kennt das Unternehmen seit der Gründung. Erst verfolgte er das Werden und Wachsen eher aus Distanz, entschloss sich dann aber, einen praktischen Beitrag zu leisten. Er meldete sich als Froni und wurde mit einiger Verzögerung auch berücksichtigt. Er absolvierte in Realp einen Schalterkurs, bei dem er mit Personalchef Peter Schwarzenbach in Kontakt kam. Danach nahm eben das Schicksal seinen Lauf...

Doppeltes Engagement

Die Mitwirkung Gassers ist in zwei gegeneinander abgegrenzte Bereiche gegliedert. Er, beziehungsweise seine in Winterthur beheimatete Treuhandfirma, hat von der DFB AG ein Mandat, das die Funktion als Buchhalter und Treuhänder mit folgenden Bereichen umfasst: Aufbau des Rechnungswesens, Führung von Finanzbuchhaltung, Kostenstellenrechnung, Kreditorenbuchhaltung, Debitorenbuchhaltung sowie Cash-Management. Im laufenden Jahr gehört auch der

Aufbau der Anlagebuchhaltung dazu. Er ist auch beauftragt mit Lohnbuchhaltung und Sozialversicherungswesen, Jahresabschluss und Aufsicht über die Führung des Aktienregisters.

Der zweite Bereich betrifft die Finanzchef-Tätigkeit als Froni. Er beinhaltet die Organisation der Administration (Abrechnungswesen der Aussenstellen), Vertragswesen, Dokumentation, Begleitung der Geschäftsleitung. Gasser ist Ansprechpartner des Verwaltungsrates in finanziellen Belangen. Er ist dabei, ein Controlling aufzubauen. Als Mitglied der Geschäftsleitung sind Gasser das Sekretariat und die finanztechnischen Bereiche von Reisedienst und Betrieb unterstellt.

Erste Weichen gestellt

Albert Gasser, der unbelastet in die Geschäftsleitung berufen wurde, musste in ert Wochenfrist das Rechnungswesen so organisieren, dass sich die Geschäftsjahre 2004 und 2005 vergleichen lassen. Davon waren namentlich Reisedienst und Souvenirhandel betroffen. Die erforderlichen Massnahmen mussten schnell durchgezogen werden, was mancherorts erschreckte und verängstigte. Je rascher die Voraussetzungen



Lokomotive Nr. 9 bei einem Halt auf der Bergstrecke.

Zum Gedenken

Bruno Gwerder



*Ein Gleis beginnt und endet irgendwo.
Ein Leben beginnt und endet irgendwann.
Doch eine Erinnerung an jemand wie Dich
endet niemals.*

Am 11. Dezember 2004 ist unser Kollege Bruno Gwerder nach schwerer Krankheit im Alter von erst 54 Jahren verstorben. Mit dem Hinschied von Bruno hat uns nicht nur ein guter Kollege, sondern auch ein tragender Pfeiler der Bauabteilung der Furka-Bergstrecke verlassen.

Seit der Anfangszeit der auferstandenen Bahnstrecke hat er bei unzähligen Herausforderungen unseres aussergewöhnlichen Vorhabens mitgewirkt. Wir finden kaum einen Streckenabschnitt oder ein Bauwerk, an dem er nicht aktiv Hand angelegt oder sich massgebend beteiligt hätte. Bruno gehörte auch zu der Mannschaft, welche 1990 nach Vietnam auszog, um unsere Dampflokomotiven in die Heimat zurückzubringen. Die in diesem Land gesammelten Erfahrungen haben ihn tief beeindruckt.

Als verantwortungsvoller, umsichtiger und sicherheitsbewusster Vorgesetzter hat er die Montage- und Demontearbeiten der Steffenbachbrücke 17 Mal geleitet. Bruno hat es verstanden, auch mit einfachen Mitteln zu arbeiten und auf pragmatischen Wegen zum Ziel zu gelangen. Er hat uns vorgelebt, zu den nur beschränkt zur Verfügung stehenden Ressourcen Sorge zu tragen.

Mit seinen Kenntnissen und seinem handwerklichen Geschick hat er viele Maschinen und Geräte instand gehalten und repariert, legendär war Brunos ausgesprochenes Flair für widerspenstige Verbrennungsmotoren.

Bis kurz vor seinem Tod hat er sich an den neu entstandenen Infrastrukturbauten in Realp erfreut, an deren Bau und Fertig-

stellung er sich mit viel Initiative und persönlichem Einsatz beteiligt hat. Leider hat er nicht alle seiner Ziele verwirklichen können: Sein Projekt, einen neuen Kranwagen zu bauen, werden wir aber bestimmt zu Ende führen.

Bruno, wir danken Dir für Dein achtzehnjähriges Wirken. Wir werden Dir ein ehrendes Andenken bewahren. *Manfred Willi*

DFB im Möbelhaus

Furka-Bergstrecke im H0-Format

In Obernkirchen/Gelldorf zeigt das Möbelhaus Holtmann die Furka-Bergstrecke in einem mit hoher Detailtreue gestalteten Modell.

«Was hat wohl die Furka-Bergstrecke mit dem Landkreis Schaumburg zu tun» fragt sich eine Lokalzeitung. Sie weist gleich darauf hin, dass die Antwort bei einem Besuch des Möbelhauses Holtmann zu finden sei. Da sei nämlich ein Teil der Furka-Bergstrecke im H0-Format nachgebaut. Die Zeitung berichtet weiter, dass der Eisenbahnfan Hubert Holtmann nicht nur Vorsitzender der Dampfisenbahn Weserbergland ist, sondern sich auch kräftig im Förderverein für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke engagiert.

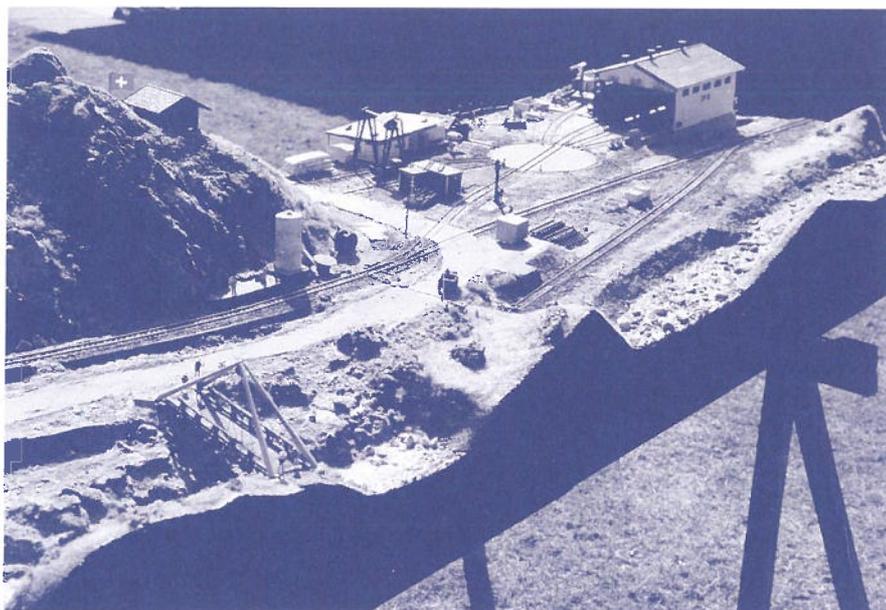
Bilder, die hier leider nicht alle gezeigt werden können, verraten, dass das Depot in Gletsch, die Bergstrecke mit der legendären Steffenbachbrücke und den Stationen täuschend echt nachgebaut sind und einen sehr guten Eindruck vom Original vermitteln. Leserinnen und Leser erfahren bahngeschichtliche und bahntechnische Besonderheiten.

Die Technischen Daten

Die H0-Anlage von Holtmann hat – ohne Oberwald – eine Gesamtlänge von 65 Meter. Die Breite schwankt zwischen 50 und 120 Zentimeter. Folgende Triebfahrzeuge sind im Einsatz: Dampflokomotiven HG 3/4 Nr. 9, HG 3/4 Nr. 1, HG 3/4 Nr. 4, HG 2/3 Nr. 6 und der Benzintrieb-



Dampfzug auf der Steffenbachbrücke in der Modellanlage Holtmann.



Modellaufnahme des DFB-Depots in Gletsch.

wagen FO CFmh 2/2. Ausserdem verkehren auf der Modellanlage HGm 2/2, Xmh 2/2, X 9104, Xrotd 9213 sowie weitere Maschinen der Firmen Ferro Suisse und Berno. Die passenden Personen und Güterwagen stehen ebenfalls zur Verfügung. Eine Besichtigung ist nach Absprache möglich. Betriebsvorführungen gibt es vorerst nur an im Voraus angekündigten Terminen.

Modell macht Lust auf das Original

Was sich im Modell nicht gebührend abbilden lässt, wird gut beschrieben: die

grandiose Bergwelt der Furka-Region, die Kühnheit der Strecke und der Blick aus den historischen Zügen, die darauf verkehren. So wurde der deutschen Leserschaft der Verlauf der Bergstrecke, ihr Ende bei Inbetriebnahme des Basistunnels und die anschliessende Neubelebung geschildert. Schliesslich wurden Hinweise zur Anreise, zu Fahrplan und Platzreservation gegeben.

Die Ausstellung und die Publizität, die sie geniesst, ist beste Werbung für die Bergstrecke. Hubert Holtmann verdient dafür Dank und Anerkennung.

Das Schwungrad meint...

Jedes Mitglied des VFB und der DFB ist Mitbesitzer unserer Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Das verpflichtet uns doch auch, alles daran zu setzen, dass es uns gut geht. Unser Kapital ist die einzigartige Kulisse der Bergwelt, die uns niemand wegnehmen kann. Wir müssen unseren einstigen Pionieren heute noch dankbar sein, dass diese Bahnstrecke je gebaut wurde.

Es gibt zu viele Werbungen für schöne Ferienorte auf der ganzen Welt, aber viel zu wenige, um unsere Dampfbahn in der eigenen Heimat Schweiz vorzustellen. Tragen wir Sorge zu diesem Kleinod in den Bergen und unterstützen die DFB damit, dass möglichst viele Personen dieses Jahr einen Ausflug mit unserer Dampfbahn unternehmen.

Euer Schwungrad

Relikt aus vergangener Zeit gerettet

Die Zimmer-Anzeigetafeln aus dem blauen Haus in Gletsch (siehe Bild unten), vormals Dépendence des Hotels «Glacier du Rhône», habe ich mit viel Liebe zum Detail wieder zu neuem Leben erweckt. Sie haben heute natürlich nicht mehr die schöne Aufgabe der Zimmeranzeige, aber sie sind als Museumsstück zu einem zweiten Leben gekommen. In der schönen Kantine in Realp haben sie einen würdigen Platz gefunden.

Heinz Hurter, Restaurator

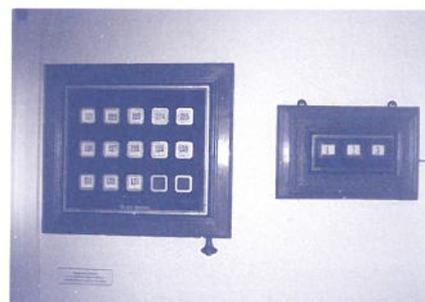
Verkehrshaus der Schweiz

Mehr Besucher und Mitglieder

778'934 Personen – 56'689 mehr als im Vorjahr – haben 2004 das Verkehrshaus besucht. Die Zahl der Mitglieder ist um 576 auf 26'647 angewachsen.

Eine tiefgreifende Umstrukturierung hat im Berichtsjahr in eine Konsolidierungsphase übergeführt werden können. Die positive Entwicklung wurde durch den tragischen Unfall des Fesselballons «Hiffyer» getrübt.

2005 stehen wichtige Entscheidungen an im Hinblick auf Neubauten, welche im Jubiläumsjahr 2009 eröffnet werden sollen. Das Verkehrshaus wird am Autosalon in Genf auf die mehrmonatige Sonderausstellung «A.U.T.O. – Leidenschaft auf 4 Rädern» aufmerksam machen. Im «Jahr der Physik» sind an verschiedenen Stationen des Museums physikalische Experimente vorgesehen. Schliesslich werden vier neue IMAX-Filme ins Programm aufgenommen.



Atelier de locomotives du DFB**La «renaissance» de la HG 3/4 no. 4**

La locomotive no. 4, dont les composants ont été entièrement rénovés, est en cours d'assemblage à l'atelier DFB à Coire. La présence sur la Ligne sommitale de la FO 4 sera indispensable en 2005.

Une bonne planification

Selon Jakob Knöpfel, responsable des locomotives à vapeur, la machine a tout d'abord été totalement démontée, comme pour une révision principale. Chaque élément a dès lors été examiné afin d'établir si sa réparation était possible ou s'il fallait le refaire. Au début de la révision, les éléments du châssis et du groupe de propulsion ont été mesurés avec des instruments au laser. Lors de la réparation et reconstruction des différentes parties on a veillé à ce que les pièces importantes soient interchangeables entre les 3 locomotives afin de créer un stock de pièces de rechange universelles.

Les travaux

Les essieux ont été contrôlés par ultrason et tous les paliers changés. De nouvelles roues dentées ont été montées. Les roues ont été bandagées dans les ateliers du RhB à Landquart. Le bloc de cylindres a été refait, de nouveaux joints de cylind-

res étaient donc nécessaires. Tous les glisseurs ont été remplacés et montés avec précision à l'aide d'instruments de mesure au laser.

Les commandes ont été entièrement révisées. L'inspecteur des chaudières a donné son accord pour l'utilisation de la chaudière après remplacement de quelques entretoises. Lors de la prochaine révision, il faudra toutefois changer toutes les ancrures faitières. Les armatures, le surchauffeur et le collecteur de vapeur ont été révisés. La boîte à fumée, fortement corrodée, a dû être remplacée. Le sol, le toit de la cabine et la soute à charbon ont été refaits et divers travaux réalisés sur les réservoirs d'eau. Le châssis a été redressé et un nouvel appareillage de traction et de choc installé à l'arrière. Lors de tous les travaux, le rivetage a été préféré au soudage.

Ce qui reste à faire

Fin novembre 2004, les travaux d'assemblage ont commencé. Il reste encore à monter définitivement la chaudière, de poser la locomotive sur son train de roulement et de monter les derniers éléments, les garnitures, puis de la peindre avant de la transporter à Realp en 2005 pour la mise en service.

pièces détachées anciennes, neuves ou révisées, complète l'atelier. Une quinzaine de personnes forment le noyau dur de l'atelier (ils sont une vingtaine, si l'on tient compte des constructeurs de wagons). Chaque collaborateur fournit entre 25 et 50 heures de travail de bénévolat par an. Jürg Zahnd s'occupe de la partie administrative et de la recherche de fonds. L'équipe de l'atelier a un énorme savoir-faire qu'elle désire partager avec la future relève.

Travaux réalisés et à venir

Entre autres, la locomotive «Weisshorn» a été révisée à l'atelier de Coire. La chaudière de la loc 1 y a été rénovée entre novembre 2000 et juin 2001. Actuellement toute l'attention se concentre sur la remise en état de la locomotive no. 4. Les deux HG 4/4 sont en attente dans la halle. Il faudra toutefois compter plusieurs années avant de voir ces machines en action sur la Ligne sommitale.

Anton Westreicher, chef Traction & Atelier souligne qu'on a tendance à croire que l'atelier d'Aarau soit le seul à restaurer des wagons pour le Train à vapeur; or, il existe aussi un détachement de construction de wagons à Coire. Le BD 2502, en cours de finition à Coire, sera un véritable petit bijou qui sera mis en service en 2005. La reconstruction du B 2206 a déjà commencé et une troisième voiture voyageurs à deux essieux, la B 2210, est déjà prévue au programme. Ensemble avec la B 2204, restaurée à Aarau, elles formeront une composition originale de 4 voitures rouges à deux essieux remorquées par la FO 4 en livrée noire.

Selon Anton Westreicher, le B 2210 sera probablement terminé à Aarau, puis la construction de wagons prendra fin à Coire. Malheureusement, l'emplacement sur lequel se trouve actuellement l'atelier d'Aarau est remis en question en raison d'un projet de construction. Bruno Galli est responsable du groupe de construction de wagons à Coire, Hansruedi Schneider pour tous les véhicules remorqués à Realp.

Importante base du Service Traction & Atelier**Reconstruction de locomotives et de wagons**

Bien outillé, le personnel qualifié de l'atelier DFB à Coire remet en état locomotives et wagons historiques.

Au fil du temps, l'atelier, placé sous la direction de Jakob Knöpfel, s'est équipé

de machines-outils appropriées. Elles ont été soit offertes, soit laissées au DFB pour des sommes modiques, mais elles ont toujours dû être révisées et ont souvent été équipées d'instruments de mesures électroniques. Un magasin pour

Reconnaissance et motivation pour le DFB

Prix de soutien de la Fondation Albert Koechlin AKS

La Fondation Albert Koechlin a remis un prix de 50'000 francs au DFB SA en récompense pour les efforts qu'il a consentis pour le maintien du bien culturel Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka et pour sa participation au développement des activités touristiques dans la région du Gotthard.

Urs Korner, président du conseil de la fondation Albert Koechlin a remis à Peter Schwaller, président du conseil d'administration du DFB SA, le certificat et le prix lors d'une cérémonie le 27 décembre 2004 à Lucerne. Korner a relevé que les récompenses revenaient à des institutions ayant réalisé de leur propre initiative d'importantes performances en faveur de la collectivité. Jusqu'à maintenant un million de francs ont en tout été remis à 23 lauréats.

Chemin de fer historique à la ligne de partage des eaux

Dans son discours de remerciements, Peter Schwaller a présenté l'entreprise: «Avec la remise du prix de soutien de la Fondation Albert Koechlin au Chemin de fer de la Furka, vous honorez un train touristique qui a une grande importance culturelle et historique. Il représente 90 ans d'histoire ferroviaire avec des locomotives à vapeur centenaires et des voitures voyageurs nostalgiques. L'ouverture du tunnel de base de la Furka condamna dans un premier temps la ligne sommitale à l'abandon, mais la volonté tenace de nombreux aides, mécènes et amis a permis de maintenir le bien culturel. Avec ce prix que vous nous remettez, vous rendez honneur à des centaines de bénévoles qui consacrent année après année de manière désintéressée leur temps libre à cette œuvre; jusqu'à maintenant, plus d'un quart de million d'heures de travail de bénévolat ont été fournis et plus de 20 millions de francs investis pour sa re-

construction. Au nom de la grande famille de la Furka – l'Association de soutien compte près de 7000 membres – je remercie chaleureusement la Fondation Albert Koechlin pour son don généreux.» Schwaller fit par ailleurs remarquer que le montant reçu sera investi de manière ciblée

Changement à la direction

Le Chef de Service d'Exploitation se retire

Erich Ulrich, Chef de Service d'Exploitation du DFB depuis 2001 s'est retiré à la fin de l'année dernière. Il sera remplacé par Werner Gubler.

Erich Ulrich avait toutes les qualités requises pour son travail au DFB. Il avait commencé sa carrière aux CFF comme agent de train, puis il a fait du service extérieur, du service intérieur, a travaillé au centre de surveillance à Lucerne, au service de presse à Berne, au secrétariat de direction de l'arrondissement 2 et était animateur du Junior-Club avec lequel il était en visite à Realp en 1999.

Quand le poste de Chef de Service d'exploitation au DFB s'est libéré, Erich Ulrich l'a accepté. Au début, il a dû exercer son activité professionnelle et son bénévolat au DFB en parallèle. Par la suite, il a profité de la possibilité de prendre une retraite anticipée.

Un hobby passionnant

Après avoir reçu deux clefs et un téléphone portable, il a commencé son activité au DFB: collaboration avec l'OFT, établissement de l'horaire, décisions concernant les trains de dédoublement et engagement du personnel, remplacement de l'agent-circulation ou du chef de train en

dans la première d'étape du réaménagement de la gare DFB à Realp.

Les autres lauréats

Lors de la fête de la remise des prix, à laquelle participait une petite «délégation de la Furka», le Kinderheim Uri (un home pour enfants) et la Interessengemeinschaft Arbeit de Lucerne (une société de soutien à des personnes atteintes dans leur psychisme) ont reçu chacun un prix de 50'000 francs. La Reitermusik Gunzwil (un groupe de musique équestre) s'est vue décerner un prix de 20'000 francs.

cas de nécessité. Il dirigeait le personnel avec doigté et veillait à la formation, tout en mettant l'accent sur la sécurité.

Des hauts et des bas

Erich Ulrich garde un bon souvenir de l'année 2001 quand les meilleurs chiffres de fréquentation ont été enregistrés au DFB à l'occasion du jubilé des 75 ans du FO. Il a apprécié l'excellente collégialité qui règne au Train à vapeur. Ulrich regrette la baisse constante du nombre de passagers depuis 2001 et espère que l'amélioration de l'horaire et le train au départ de Gletsch apporteront un revirement de tendance.

Poursuite de la collaboration

Erich Ulrich a pu remettre son poste à Werner Gubler. Erich Ulrich s'est chargé de terminer jusqu'à la fin mars le recueil des instructions de service exigé par l'OFF. Il soutiendra le directeur du marketing et coordonnera les activités du DFB dans le cadre du jubilé des 75 ans du Glacier Express.

Nous souhaitons à Erich Ulrich une longue et agréable retraite et beaucoup de plaisir dans ses activités favorites: le modélisme, les randonnées et les voyages sur la Ligne sommitale de la Furka en compagnie de son épouse.

Le jubilé et la Ligne sommitale

Le Glacier Express passera par le col

Pour le jubilé des «75 ans Glacier Express», le DFB s'associera au MGB et RhB.

Depuis plus de 20 ans, le fameux rapide qui relie Zermatt à St. Moritz, était condamné à passer dans le tunnel de base de la Furka. En 2005, il prendra un peu d'air et de soleil en passant de nouveau par la Ligne sommitale. Certes, les passagers devront être transférés en bus de Gletsch à Oberwald (et vice versa), mais ils voyageront dans des wagons historiques remorqués par d'anciennes locomotives à vapeur et admireront le paysage et le glacier du Rhône. Le DFB a la responsabilité de faire fonctionner le «cœur» des courses du jubilé, il fournira donc un gros effort et devra faire preuve de responsabilité. Erich Ulrich, qui s'est retiré de la direction de l'entreprise à la fin 2004, garde la fonction de coordinateur du projet «Glacier».

Les médias d'abord

Les représentants des médias du monde entier auront la possibilité d'avoir en avant-première un aperçu des voyages du jubilé du Glacier Express. Environ 120 journalistes et accompagnants sont attendus pour le 4 juin à Realp où ils seront

reçus, informés et documentés. Un train à vapeur les conduira par la suite à Tiefenbach. Une halte au pont du Steffenbach permettra de faire des prises de vues et d'avoir une idée de l'ampleur des travaux de déneigement.

Ensuite les voyageurs

Le Matterhorn Gotthard Bahn, le Train à vapeur de la Furka et le Chemin de fer Rhétique effectueront des voyages de deux jours avec du matériel roulant nostalgique sur la ligne originale du Glacier Express avec nuitée au cœur des Alpes les 9/10 juillet, 13/14 août et 3/4 septembre. Un certain nombre de billets, cédés à des prix forfaitaires avantageux, sont déjà vendus. Au maximum 110 personnes prendront place dans les trains circulant sur la Ligne sommitale. Les bagages des voyageurs seront transportés par camion.

Organisation et fonctionnement

La gestion du Glacier Express sur la Ligne sommitale exige un certain investissement de la part du DFB. Il y aura 5 accompagnants par train (mécanicien, chauffeur, chef de train et 2 agent(s)). Selon la Loi sur le travail, 2 équipages doivent être disponibles. Les agents-cir-

culcation seront à Realp et à Gletsch. La communication sera faite par téléphones de ligne et portables. Les courses du Glacier Express viennent s'ajouter aux courses régulières.

La Ligne sommitale en vitrine

L'événement Nostalgie Glacier Express est géré conjointement avec le MGB et le RhB. L'inclusion de la Ligne sommitale dans le projet permet de focaliser l'attention des médias et des passagers sur notre Train et de renforcer la collaboration entre le DFB et les compagnies voisines. Vu l'importance du projet et l'écho qu'il provoquera, le soutien actif de tous les gens du DFB est nécessaire. Les personnes intéressées à faire le voyage contacteront leur gare pour les réservations et consulteront le site www.glacierexpress.ch.

Muttbach-Furka en Tm 506

Toujours pousser les wagonnets

Il appartient au Dieselcrew de soutenir avec le tracteur diesel Tm 506 les trains à vapeur qui franchissent le tunnel sommital. Adolf Odermatt, du restaurant de la station Furka, démarre le Tm 506. Il s'agit d'une course d'examen. Jürg Bolliger surveille les faits et gestes du futur mécanicien de locomotive diesel.

Le Tm 506 traverse le tunnel de façade en direction du Valais et se met sur la voie de



Modèles réduits



Trains et autos
Modèles
Collections



Rue de Conthey 8
1950 Sion 2 Nord

Tél. 027 322 16 20
Fax 027 322 16 69

e-mail: trains.autos@vtx.ch



garage où il attend le train à vapeur en provenance de Gletsch. Par temps frais et humide, l'équipage du Tm 506 apprécie les bienfaits du nouveau chauffage. Le convoi remorqué par la locomotive à vapeur no. 1 arrive et s'arrête face au portail ouest du tunnel. Jürg Bolliger positionne les aiguillages et Adolf Odermatt place le Tm 506 en queue de train. Le tracteur est attelé et le contact radio est établi avec le conducteur de la locomotive à vapeur. On procède au contrôle de fonctionnement des freins. Le convoi est prêt au départ. Odermatt met les gaz. Après quelques instants, le train a disparu dans la montagne. Depuis le poste de conduite de la diesel, le mécanicien ne voit que la plateforme du dernier wagon. Le pilotage aux instruments commence...

Le manque d'adhérence se fait ressentir par endroits. Odermatt optimise la poussée en jouant d'une main avec la poignée des gaz et de l'autre avec celle du sableur. Enfin, le signal clignotant, déclenché par un aimant de voie, indique la fin de la rampe de 35 %.

Nouveau Chef de Service d'Exploitation

Un bouquet d'activités – à cueillir en team

Début 2005, Werner Gubler a repris de Erich Ulrich le service d'exploitation. Il se réjouit de pouvoir collaborer avec une équipe motivée.

Après une longue carrière dans les transports publics (apprentissage d'agent de station, années de pratique aux CFF, activités au bureau des horaires, collaboration à la direction de l'entreprise de bus de l'Oberland zurichois et des bus postaux de Thurgovie-Schaffhouse), il a pris une retraite anticipée à 61 ans. Mais, il ne s'est pas mis au repos pour autant. Entre autres, il est actif comme président de l'approvisionnement en eau de la commune de Grüningen et de la distribution publique de l'eau des communes de Gossau, Grüningen et Hombrechtikon.

Lors d'une fête cantonale, il avait noué des liens amicaux avec Peter Schwarzenbach, chef du personnel du DFB. Après quelque temps, il s'est laissé persuader de s'engager au DFB. Lors de la dernière saison, Werner Gubler a fonctionné comme chef de service d'exploitation durant 14 jours.

Large spectre d'action

Werner Gubler s'attellera à sa tâche en équipe avec ses 5 chefs de service. Il se voit confié toutes les tâches habituelles à ce poste, aura la responsabilité de 77 collaborateurs et représentera le DFB face à l'OFT. Pour la saison à venir, Werner Gubler souhaite qu'il n'y ait pas d'accident, que les chiffres de fréquentation augmentent et que le développement financier de l'entreprise soit favorable.

Le nouveau chef des finances du DFB informe

Des structures claires pour plus de transparence

Albert Gasser est le nouveau chef des finances du Train à vapeur. Il a débuté son travail avec application. Son entourage avait parfois un peu de peine à le suivre.

Albert Gasser connaît l'entreprise depuis sa fondation. Après quelque temps d'observation, il s'est décidé de contribuer personnellement à son développement et s'est annoncé comme bénévole. Lors d'un cours pour employées de guichet à Realp, il a fait la connaissance du chef du personnel, Peter Schwarzenbach, puis la destinée à suivi son cours.

Double engagement

La collaboration avec Albert Gasser se divise en deux parties. Il, respectivement

son bureau fiduciaire, installé à Winterthur, est mandaté par le DFB SA et inclut sa fonction de comptable et d'agent fiduciaire responsable des domaines suivants: élaboration et gestion de la comptabilité, comptabilité des postes de frais, comptabilité débiteurs et créditeurs, cash-management, comptabilité des salaires et gestion de l'assurance sociale. Le deuxième domaine d'activité de Gasser est son travail de chef des finances bénévole et comprend l'organisation de l'administration, les contrats, la documentation, l'accompagnement de la direction de l'entreprise. En tant que membre de la direction il contrôle le secrétariat et les domaines financiers du service de voyage et de l'exploitation.

Premières mesures

Dans un premier temps, Albert Gasser a réorganisé en quelques jours la comptabilité d'entreprise de telle façon à ce qu'elle autorise une comparaison des exploitations de 2004 et 2005. Les mesures ont été rapidement mises en pratique, ce qui a parfois suscité quelques appréhensions. De l'avis de Gasser, plus vite les conditions sont réunies pour un controlling efficace, plus l'entreprise en profitera rapidement.

Derrière les chiffres...

...il y a le DFB! Albert Gasser, qui depuis son entrée en fonction doit reconstruire par étapes les bases comptables, est conscient que le travail avec les chiffres semble parfois abstrait. Mais chacun aura certainement compris que l'existence du Train à vapeur dépend de ces nombres. Le «maître des chiffres» fait dès lors un effort pour établir des structures claires qui créeront la transparence attendue de tous.

Verein Furka Bergstrecke

	Vorjahr	Budget 2004		Rechnung 2004		Budget 2005	
			Total		Total		Total
Mitgliederbeiträge Schweiz (100%)	312'532.50	310'000.00		304'728.00		285'000.00	
Mitglieder Sekt. Romandie (100%)	0.00	0.00		0.00		16'000.00	
Mitglieder Deutschland (80%)	65'506.30	60'000.00		61'944.85		60'000.00	
Mitglieder Niederlande (80%)	5'931.30	5'000.00	375'000.00	5'875.60	372'548.45	4'800.00	365'800.00
Spenden	4'561.35		5'000.00		116'923.17		5'000.00
Zinsertrag	509.15		0.00		779.30		100.00
Nettoertrag Aktienhandel	763.70				3'779.00		
Diverse Erträge	5'355.55		0.00		3'151.10		0.00
Total Ertrag	395'159.85		380'000.00		497'181.02		370'900.00
Verwaltungsaufwand							
ZV Reise- & Mahlzeitenvergütung	2'375.80	11'500.00		363.00		500.00	
ZV Repräsentationen, jur. Beratung				613.30		100.00	
ZV Funktionsentschädigung	9'000.00			6'375.00		7'500.00	
Mitgliederverwaltung	17'782.90	18'500.00		18'771.30		18'000.00	
Drucksachen / Werbung PR	12'346.60	5'000.00		5'578.15		10'000.00	
Versammlungen DV / PK (GV)	904.45	3'000.00		0.00		500.00	
Büromaterial	82.65	1'000.00		3'132.30		1'000.00	
Porto / Bank- und Postspesen	791.00	1'000.00		2'512.40		500.00	
Buchhaltung	4'304.00	4'500.00		4'304.00		4'500.00	
Übrige Verwaltung, Geschenke	1'283.52	2'000.00	46'500.00	767.86	42'417.31	500.00	43'100.00
Miete	1'080.00		1'500.00		1'080.00		1'200.00
Abschreibungen	3'445.00		1'500.00		3'000.00		0.00
Druck neue Statuten	4'590.00		0.00		0.00		0.00
Steuern, Handelsregisteramt	94.45		100.00		427.00		500.00
Anteil Sektionen an Mitgl'beitr. (20%)	76'617.55		75'000.00		74'417.55		60'000.00
Verpflichtungen DFB AG							
Beiträge an DFB AG (CH, DL, NL)	191'276.20	179'000.00		198'640.00		200'000.00	
Beiträge Unterkunft/Verpflegung	11'620.00	12'000.00		0.00		0.00	
Beiträge an Lager und diverses	9'327.60	9'000.00	200'000.00	887.10	199'527.10	0.00	200'000.00
Info-Heft «dampf an der furka»							
Anteil Druck		25'000.00		25'000.00		25'000.00	
Versand, übrige Kosten	45'291.10	21'000.00	46'000.00	21'842.50	46'842.50	25'000.00	50'000.00
Total Kosten	392'212.82		370'600.00		367'711.46		354'800.00
Gewinn Brutto	2'947.03		9'400.00		129'469.56		16'100.00
Rückstellungen Projekte Oberwald					-112'000.00		0.00
Debitorenverluste, Währungsdiff.					-23.00		
Geschäftserfolg	2'947.03		9'400.00		17'446.56		16'100.00



Mittagstisch unter freiem Himmel.

Sektion Nürnberg

Bericht von der 38. Bauwoche

Wie in den vergangenen Jahren war auch die Sektion Nürnberg mit einer eigenen Baugruppe von 14 Teilnehmern in der 38. Bauwoche vom 13. bis 18. September 2004 an der Furka.

Unsere Gruppe konnte zum ersten Mal im neuen Sozialgebäude in Realp übernachten, dessen Einrichtung durchwegs positiv aufgenommen wurde. Am Sonntagabend wurde das anspruchsvolle Arbeitsprogramm für die Bauwoche mit Federico Rossi abgesprochen und die drei einzelnen Gruppen gebildet. Dabei macht sich positiv bemerkbar, dass der Kern der Gruppe schon seit Jahren zusammen ist.

Zu unserem Bauprogramm in dieser Woche gehörten das Verlegen eines neuen Abwasserrohres in der Station Tiefenbach für den Neubau der Toilettenanlage, vorbereitende Arbeiten zur Instandsetzung der Stützmauer unterhalb Tunnel III und Kleinunterhalt an Wassergräben und Gleisen zwischen Realp und Tiefenbach.

Die einzelnen Baugruppen machten sich am Montag bei mässigem Wetter auf den Weg zu ihren Bauplätzen, während in Realp die nötigen Baumaterialien für den am Mittag verkehrenden Bauzug zusammengestellt wurden. Mit diesem Bauzug wurden dann auch die nötigen Arbeitsmittel, wie Bagger und Kompressor auf den einzelnen Bauplätzen verteilt. Die Gruppe, die mit den Schachtarbeiten für die Abwasserleitung in Tiefenbach beschäftigt war, hatte schon sehnsüchtig auf diese Geräte gewartet. Waren sie doch bei den ersten Handschachtungen auf schweren Boden und fes-

ten Fels gestossen. Bis Donnerstag war dann das Abwasserrohr verlegt, der Graben wieder verfüllt und der Bahnsteig wieder in Ordnung gebracht.

Weit schwieriger gestalteten sich die Arbeiten an der Stützmauer unterhalb Tunnel III. Hier sollten die durch die Furkareuss erfolgten Unterspülungen an der Stützmauer durch einen Stützfeiler abgefangen werden. Um überhaupt erst einmal an dieser Stelle arbeiten zu können, wurde unter der Leitung von Manfred eine Arbeitsplattform im Fluss fachmännisch aus Holz errichtet. Doch das Mauern des Stützpfilers auf dem abschüssigen, felsigen Untergrund überstieg unsere fachlichen Fähigkeiten, so dass in Absprache mit Walter Willi diese Arbeiten bis zur Ankunft eines fachkundigen Maurers eingestellt wurden. Diese Gruppe beschäftigte sich im Rest der Woche mit anderen Tätigkeiten aus dem laufenden Bauprogramm. Dazu gehörte beispielsweise der Einbau von Schwellenkappen in den Gleisbögen ober- und unterhalb der Steffenbachbrücke. Sie sollen verhindern, dass das Gleis weiter in Richtung Aussenbogen wandert. Auch die dritte Gruppe unter Leitung von unserem Peter konnte ihre Arbeiten beim Kleinunterhalt an Wassergräben und Gleisen zwischen Realp und Tiefenbach erfolgreich beenden. Solche Arbeiten sind wichtig, um das Geschaffene zu erhalten.

Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen Teilnehmern für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle gesund und mit neuem Elan im Jahr 2005 wieder dabei sind. *Volker Kabisch (stellv. Vorstand Sektion Nürnberg)*

Sektion Nürnberg

Rückblick auf das Jahr 2004

Aus dem umfangreichen Jahresbericht, der von Präsident Norbert Baumann und Schriftführer Rolf Jordan erstattet worden ist, hat der Redaktor nachstehend die Schwerpunkte zusammengefasst.

Mit ihrem Werbestand hat die Sektion am 14. Januar 2004 auf der ersten Wachendorfer Reisesmesse und am Pfingstweekenende an den Dampftagen im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg die DFB vorgestellt. Höhepunkt war das 90 Jahre-Jubiläum der «Dampflo-Klinik» in Meiningen am 4./5. September. Am 4./5. Dezember konnten anlässlich des Weihnachtsmarktes beim Verein Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner «Friedberg» Suhl und Umgebung die Modellanlagen der Spuren «H0» und «N» gezeigt werden. Bei den Werbeveranstaltungen wurde der Stand von Alexander und Peter Krogloth, Volker Kabisch, Manfred Schultz und Rolf Jordan betreut.

Am 17. Juli besuchte die Sektion die Modellbahnanlage «Faszination Gotthard» in Reichelshofen bei Rothenburg ob der Tauber. Die Anlage der Spur «H0» beeindruckte durch ihre Länge von 96 Meter und den Höhenunterschied von 2,8 Meter.

Die Stammtische wurden an jedem vierten Dienstag von durchschnittlich 16 Mitgliedern und Gästen besucht. Die Sektion hat letztes Jahr mit einer 14 Personen

zählenden Gruppe an der Furka eine Bauwoche absolviert.

Näheres ist aus dem separaten Bericht zu erfahren. Peter Krogloths Fotos sind im Internet auf der Seite www.dampfbahn-furka-bergstrecke.de zu sehen. Die Bauwoche 2005 wird vom 12. bis 17. September stattfinden. Anmeldungen nimmt Volker Kabisch volker.kabisch@arcor.de entgegen.

Spenden zu Gunsten der Furka-Bergstrecke sind als gemeinnützig anerkannt worden. Deshalb dürfen Spendenquittungen ausgestellt werden.

Spenden können einbezahlt werden an:

- Konto Nr. 932 77018 BLZ 600 692 24 Genossenschaftsbank Weil im Schönbuch.
- Konto VFB Sektion Rhein-Main e.V. Volksbank Lauterbach-Schlitz eG BLZ 519 900 00 Konto 104 393 02.
- Konto VFB Regionalgruppe Nürnberg Konto Nr. 442 904 726 Sparkasse Erlangen BLZ 763 500 00 (Sparbuch). Bitte vorgenommene Einzahlungen an Karlheinz Orth melden (Telefon 09131 52604), damit sie verdankt werden können. Verwaltungsrat und Zentralvorstand bitten, die Spenden nicht zweckgebunden einzuzahlen, damit das Geld flexibel eingesetzt werden kann.

Der Jahresbericht schliesst mit der Feststellung, dass Betrieb und Sanierung der Strecke Realp-Gletsch grosse Summen erfordern werden, dass man aber das Ziel «Oberwald» beharrlich weiter verfolgen wird.

Sektion Nürnberg

Präsidium vorderhand vakant

Norbert Baumann, der an der Hauptversammlung nicht mehr kandidiert hat, ist zum Ehrenpräsidenten ernannt worden. Weil die Nachfolge noch nicht geregelt werden konnte, werden die Geschäfte bis auf Weiteres vom stellvertretenden Präsidenten Volker Kabisch geführt.

Die Versammlung dankte Norbert Baumann für seinen geleisteten

unermüdlischen Einsatz für den Aufbau der Sektion Nürnberg, sowie auch seine hervorragenden organisierten Reisen, die sicher allen Teilnehmern in guter Erinnerung bleiben werden. Dabei wurde auch die tatkräftige Unterstützung seiner Mutter Dora gewürdigt. Beide werden auch künftig an den Stammtisch-Abenden erwartet. Im Weiteren wurden gewählt: Karlheinz Orth, Kassier; Manfred Strobel, Kassenprüfer; Rolf Jordan, Beisitzer Messen und Ausstellungen, Delegierter und Schriftführer; Gerd Nagel, Delegierter; Beisitzer Bau und Technik und Delegierter;

Hans Georg Geer, Delegierter; Peter Krogloth, Delegierter.

Erweitertes Jahresprogramm

Neu wird zweimal jährlich ein Regionalstammtisch im oberfränkischen Raum durchgeführt. Dieser wird im Hotel Preussischer Hof, Bamberger Strasse 30 in Lichtenfels stattfinden. Zum 75-Jahr-Jubiläum des «Glacier Express» wird wieder eine Reise an unsere Dampfbahn angeboten.

15.4.: Regionalstammtisch im Hotel Preussischer Hof, Bamberger Strasse 30 in Lichtenfels, Beginn 18:30 Uhr. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsplatz nach rechts an der Alten Post vorbei bis zur ersten Ampel – nach rechts Bamberger Strasse 30, ca. 5 Min. vom Bahnhof. Bericht über die Dampfbahn und Diavortrag. 26.4. Bamberg – Schlüsselfeld 1977 und Bregenzerwaldbahn 1978, Schmalfilmberichte von Leo Kiesel. 24.5.: Ostfriesische Inselbahnen 1972, Videofilm von Norbert Baumann. 28.6.: BR 94, Videofilm von Peter Krogloth. 9.7.: Ausflug mit Schönerm Wochenende Ticket zu einer Modellbahn in unserem Raum – näheres in einem gesonderten Schreiben. 26.7.: Biergarten im Gasthaus Roter Ochsen in Kalchreuth. Mit der U-Bahn ab Nbg. Hbf. 17:16 od. 17:45 nach Nbg. Nordost, umsteigen in die Gräfenbergbahn von Nbg. Nordost nach Kalchreuth, vom Bahnhof 300m zur Kirche, dann nach rechts zum Dorfplatz. Kalchreuth ab 20:04 oder 20:55 an Nbg. Hbf. 20:34 oder 21:33. 5. bis 8.8.: Spurensuche des Glacier Express (Vereinsreise), Bitte Ausschreibung beachten. 12. bis 17.9.: Bauwoche Fronarbeiter, Anmeldung bei Volker Kabisch. 27.9.: Eisenbahnromantik, Video Peter Krogloth. 25.10.: Harzquerbahn 1991, Schmalfilm von Leonhard Kiesel. 15.11.: Regionalstammtisch im Hotel Preussischer Hof, Bamberger Strasse 30, Lichtenfels, Beginn 18:30 Uhr. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofsplatz nach rechts an der Alten Post vorbei bis zur ersten Ampel – nach rechts (Bamberger Strasse 30), zirka 5 Min. vom Bahnhof. Bericht über die Dampfbahn und Diavortrag. 22.11.: Bericht Fronarbeit, Dias von Werner Zimmermann.

Siehe auch www.dampfbahn-furka-bergstrecke.de



Der Umzugswagen machte 2004 in Bülach Werbung für das «Eidgenössische» und für die DFB.
Foto: Walter Benz

Einladung der Sektion Aargau

26. Eidgenössisches Jodlerfest

Am Eidgenössischen Jodlerfest vom 16. bis 19. Juni 2005 in Aarau wird die Sektion Aargau anfangs Graben, bei den Toren, das liebevoll gestaltete Beizli «Furka-Treff» betreiben.

Öffnungszeiten Furka-Treff

Donnerstag,	16. Juni 18 bis 24 Uhr
Freitag,	17. Juni 16 bis 2 Uhr
Samstag,	18. Juni 9 bis 2 Uhr
Sonntag,	19. Juni 9 bis 22 Uhr

Am Sonntag werden wir mit den Organisatoren, den Jodlerclubs Aarau, Suhr und Biberstein mit unserem Umzugswagen und unserer Furka-Festbahn am grossen Festumzug teilnehmen. Er zeigt viele historische Sujets und Brauchtum und startet in der Rohrerstrasse beim Zeughaus, führt über den Kreuzplatz durch die Bahnhofstrasse an der Jodlerarena (beim Aargauer Platz) vorbei, zweigt

beim Rain ab in die Altstadt, führt durch die Tore (an unserem Furka-Treff vorbei), Rathausgasse, Metzgergasse, Laurenzenvorstadt und löst sich in der Rohrerstrasse wieder auf.

Zu diesem Umzug (Sonntag, 19. Juni, 14 bis 16 Uhr) werden rund 120'000 Zuschauer(innen) erwartet. Er wird von SF DRS am Festtag direkt übertragen.

Rund 14'000 Jodler(innen), Alphornbläser und Fahnenchwinger werden sich mit ihren Vorträgen der Jury stellen. Zu diesen Darbietungen, auf den Festplätzen, den «Beizli», dem Lunapark und der Landwirtschafts- und Gartenstellung werden 200'000 Festbesucher aus dem In- und Ausland erwartet.

Wir laden Sie zum «Eidgenössischen» ein und heissen Sie im «Furka-Treff» herzlich willkommen.

Walter Benz

Sektion Nordwestschweiz

Die Sektion lebt und plant

Die erste Vorstands-Zusammenkunft des Jahres 2005 war kurz. Sie galt unter anderem der Vorbereitung der Generalversammlung vom 4. April 2005 im Restaurant «Seergarten» der «Grün 80» in Münchenstein.

Des Weiteren wurde die Information von Seiten der Sektion im «Dampf an der Furka» festgelegt. Damit möchten wir verhindern, dass der Eindruck entsteht, die Sektion NWS sei tot oder zumindest lahm. Die «Sektionsnachrichten» bleiben

aber unser primäres Informationsblatt. Die Arbeitswoche der Sektion findet vom 23. bis 28. Mai 2005 in Realp statt.

Die Werbung für Mitglieder und die DFB muss intensiviert werden. Es werden verschiedene Möglichkeiten in Betracht gezogen.

Der Vorstand nimmt mit bestem Dank die Orientierung der DFB AG über die Planung 2005 entgegen. Ein Kompliment erhielt auch der Marketingleiter der DFB AG.

SH

Sektion Aargau

Jetzt geht's an die Arbeit!

An der Delegiertenversammlung vom 8.4.2004 wurde die Einsetzung einer Arbeitsgruppe verlangt, ohne jedoch einen konkreten Auftrag zu formulieren. Auch wurden über die Zusammensetzung keine Weisungen erteilt. Auf Initiative von Heinz Unterweger hat sich eine Gruppe gebildet, welche sich am 9. Oktober in Aarau zu einer Arbeitssitzung getroffen hat. Gemäss Statuten Art. 18 Abs. 4 ist der ZV befugt Arbeitsgruppen zu bilden.

Nach einer Kurzinformation an der Präsidentenkonferenz wurden die Delegierten auf dem Korrespondenzweg um ihre Meinung gefragt. Je intensiver man sich mit den Problemen des Vereins Furka Bergstrecke (VFB) befasst, umso mehr kommt man zur Überzeugung, dass es kaum zum Erfolg führen kann, wenn sich die Arbeitsgruppe mit einzelnen Problemkreisen befasst. Der VFB braucht einen organisatorischen Neustart. Die Arbeitsgruppe trägt den Namen ihres Auftrages – nämlich «Organisationsentwicklung». Es ist nicht die Absicht der Arbeitsgruppe mit viel Theorie einen perfekten Schlussbericht zu erstellen, den letztlich jemand in die Praxis umsetzen muss. Die Arbeitsweise besteht darin, dass wir von Anfang an gemeinsam mit dem Zentralvorstand (ZV), mit den Sektionsvorständen, den Delegierten, Mitgliedern und Frondienstleistenden, Grundlagen schaffen. Gestützt auf diesen Grundlagen werden Erfolgsfaktoren erarbeitet, Schwachstellen und Stärken des Vereins eruiert, Verbesserungsfelder und Prozessabläufe erstellt, sowie Zuständigkeiten und Verantwortung geklärt. Wenn diese Massnahmen gelebt werden, dann sind 90% der Fehlleistungen beseitigt. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass wir keine Zeit verlieren und sofort einen Lernprozess auf der ganzen Linie auslösen können. Das Weiterbestehen des VFB ist ein wichtiger Garant, dass das Kulturgut der Furka Bergstrecke erhalten werden kann. Wir wollen besser und stärker werden. Der Umbau des Vereins Furka Bergstrecke hat begonnen, die Baustelle ist eröffnet. Freuen wir uns über eine gemeinsame erfolgreiche Zusammenarbeit.

Heinz Unterweger

Erfahrungen der Sektion Rhein-Main

Steuerbegünstigte Spenden

Nachdem die Sektion Rhein-Main Mitte 2003 den beschwerlichen Weg des gemeinnützigen Vereins eingeschlagen hat, kann sie auf das erste volle Kalenderjahr zurückblicken.

So war im vergangenen Jahr auf dem Konto der Sektion Rhein-Main e.V. ein erfreulicher Spendeneingang zu verzeichnen. Dadurch konnten wir u.a. die Erhaltungsarbeiten am Streckenabschnitt Gletsch-Oberwald mit einem Betrag von 8000 Euro mitfinanzieren. All denen, die durch ihre Überweisung oder Einzahlung auf unser Spendenkonto dies ermöglicht haben, sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt. Die Zuwendungsbestätigungen und Verdankungen werden möglichst zeitnah versandt. Dies setzt jedoch voraus, dass uns die Adresse des Spenders bekannt ist.

Wer für Spenden bis 100 Euro unsere vorbereiteten Einzahlungsscheine verwendet, hat damit bereits seine Zuwendungsbestätigung. In diesen Fällen verschicken wir aus Porto-Ersparnisgründen eine Bestätigung nur auf ausdrücklichen Wunsch.

Leider haben einige Spender nicht ihre vollständige Adresse angegeben. Ohne Anschrift konnten wir aber keine Zuwendungsbestäti-

gung verschicken. Auf die Adressbestände der anderen Sektionen oder des Aktienregisters haben wir aus Datenschutzgründen keinen Zugriff.

Wer also bisher vergeblich auf die Zuwendungsbestätigung wartete und diese für seine Steuererklärung 2004 benötigt, der möge sich beim Kassier der Sektion Rhein-Main e.V. melden: Walter Knobloch, Pestalozzistr. 11, 36110 Schlitz, (Telefon 06642 – 5708 oder E-Mail vfbRM-kasse@gmx.de). Wir werden die Sache klären und Ihnen Ihre Bestätigung umgehend zukommen lassen.

Im Jahre 2005 werden die Erhaltungsarbeiten Gletsch-Oberwald weitergehen. Die Sektion Rhein-Main e.V. ist bemüht den Wiederaufbau weiter voran zu treiben. Das historische Rollmaterial (HG 3/4 Nr 1, 4 und 9 sowie die R 12) soll dabei jedoch nicht vergessen werden. Auch hier besteht Finanzbedarf. Deshalb: Helfen Sie mit! Auch Ihr Beitrag, ob 5 Euro oder 5000 Euro, ist ein wertvoller Mosaikstein zur Wiederinbetriebnahme des Kulturgutes zwischen Realp und Oberwald.

Zur Erinnerung: Spendenkonto 1043 9302 BLZ 519 900 00 Volksbank Lauterbach, Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V.

Martin Fränsing



Toni Westreicher (Mitte) wird beschenkt.

Ehrung für Toni Westreicher, Chef ZfW

Für seinen langjährigen unermüdlichen Einsatz zu Gunsten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, vor allem für die Zugförderung und die Lok-Werkstätten in Chur und Realp, nicht zu vergessen auch sein Engagement für und um die HG 4/4, wurde ihm vom Vorstand des 1000er Clubs (K. Brügger, H. Trinler, O. Haag) eine Furka-

Dampflok-Laterne, nachgebaut nach alten Vorlagen durch die Spezialisten der Wagenwerkstätte Aarau, überreicht. Dabei wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass Toni Westreicher sein umfangreiches Wissen noch lange Zeit der DFB zur Verfügung stellen kann, und für die Zukunft alles Gute gewünscht.

H.T.,A.



Das neue Dienstfahrzeug.

Sektion Nordrhein-Westfalen

Rück- und Ausblick

Am 14. November fand mit über 60 Gästen unser Herbsttreffen im Thomas Morus-Haus in Neuss statt.

Berichtet wurde über die Bauwoche unserer Sektion und den Loktransport von Altdorf nach Chur. Auf grosses Interesse sties- sen die Bilder von der Bauzugfahrt Gletsch-Oberwald und von der Überführung des zahnrad-getriebenen Brünigbahn-Traktors TmH 985 nach Realp. Unser Dank geht an Jürg Bolliger für die vorzügliche Unterstützung und an alle anderen, die zum guten Gelingen beitrugen! Unser Frühjahrstreffen findet am 22.5.2005 um 14.30 Uhr im Pastor-Schoppmeier-Haus, Bahnhofstrasse 21, 45525 Hattinger statt. Wir werden noch rechtzeitig schriftlich dazu einladen.

Messe: Vom 13. bis 17. April findet in den Dortmunder Westfalahallen die INTERMODELLBAU 2005 statt. Wir bedanken uns beim MOBA (Modellbahnverband in Deutschland) für die Zusage zur Teilnahme. Über zahlreichen Besuch an unserem Stand in Halle 8 würden wir uns sehr freuen.

Sponsoring: Die DFB wird zur Kostenersparnis ihren Bestand an geleasteten Dienstfahrzeugen reduzieren. Auf Bitte der Bau- und Transportabteilung haben wir eine Alternative gesucht und in der Schweiz gefunden. Die Sektion NRW konnte einen VW-Transporter mit grosser Kabine komplett finanzieren. Das gebrauchte Fahrzeug ist in einem guten technischen Zustand und wird an der

Furka hoffentlich gute Dienste leisten. Wir bitten um pflegliche Behandlung!

Stammtische 2005: Dortmund und Köln und Siegen: regulär jeder erste Freitag im Monat ab 19 Uhr (ausser Feiertage)

Dortmund: Gaststätte «Keglerklaus» in Dortmund-Oespel, Oespeler Dorfstrasse 6, (Nähe Einkaufszentrum und Uni, S-Bahn S 1 und S 21 in Sichtweite). Kontakt VFB: Martin Fränsing, Telefon 0231 / 73 40 61

Köln: Restaurant «Em Altertümchen», S-Bahn-Station Köln Hansaring, am alten «SATURN» vorbei, nächste Strasse rechts, auf der gegenüberliegenden Strassenseite. Kontakt VFB: Uwe Bodenstein, Tel. 02242 / 880 11 32 (tagsüber)

Siegen: Gasthof Reuter, Geisweiderstr.144, 57048 Dillnhütten (Siegen). Bitte anfragen! Kontakt: Bernd Oppen, 57223 Kreuztal, Tel./Fax 02732 / 55 28 38

Martin Fränsing

Vorstand Sektion NRW

Berichtigung

Im letzten Heft, im Bericht über den Sektionsausflug, hat die Foto eine falsche Legende erhalten. Es handelt sich nicht um eine «Querschnittzeichnung», sondern es ist eine echte Brünig-Dampflok, zu Arrischaungszwecken aufgeschnitten, die wichtigsten Elemente sind farbig bezeichnet und mit Nummern und den zugehörigen Legenden versehen.

Sektion Bern

Rundreise, Bauen und Feiern

Die Sektion Bern hat ein spezielles neues Dampfahnrangement zwischen der Dampfahnr Furka-Bergstrecke (DFB) und der Ballenberg Dampfahnr (BDB) organisiert. Es feiert am 17. Juli 2005 Premiere.

Die BDB transportiert die Nostalgiefans auf den Trassen von Zentralbahn und Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) von Interlaken Ost bis nach Innertkirchen. Nach einer Mittagsrast geht es weiter mit dem Postbus nach Gletsch zur DFB, die einen nach Realp fährt. Natürlich kann auch in umgekehrter Richtung gefahren werden, Mittagspause ist dann einfach in Gletsch.

DFB-Marketing-Chef Paul Güdel hat das neue Angebot gelobt, das von Sektionsbeisitzer Kurt Zimmerli eingeleitet worden war. Die erreichte Anbindung an das Haslital sei ein wichtiger Strang der regionalen Marketingstrategie. Das Angebot wird auch im neuen Saisonfalzprospekt der DFB aufgeführt. Beachten Sie auch das Inserat in dieser Ausgabe.

Bauprogramm 2005

Die Planung für die diesjährige Bausaison bei der DFB ist schon weit fortgeschritten. Für die VFB Sektion Bern sind folgende Einsätze geplant: Bausamstage am 11. Juni, am 13. August und am 10. September. Die Bauwoche findet statt vom 4. bis 10. September. Einsatzort ist voraussichtlich jedesmal Realp, die genauen Aufgaben stehen noch nicht fest. Alle die anpacken wollen, um die Furka-Bergstrecke voran zu bringen, sind willkommen! Kost und Logis ist für die Fronis gratis, eine gemeinsame Anreise ist möglich. Weitere Auskünfte erteilt gerne der Sekretär Julian Witschi (031 / 398'52'12 oder sekretariat@vfb-bern.de).

Sektionsreise zum Dampflokfest in Delsberg

Die Sektionsreise 2005 führt uns am 21. Mai in den Jura. Mit der Dampfahnr Bern (DBB) fahren wir stilecht ab Bern über Biel und Sonceboz nach Delsberg. Dort findet das Dampflokfest statt mit Fahrten auf vielen Strecken im jüngsten Kanton. Die DBB-Fahrt Bern-Delsberg-Bern kostet 60 Franken pro Person, ab Biel sind es 40

Franken. Gezogen werden wir von der imposanten Ec 4/5 der ehemaligen Solothurn-Münster-Bahn (SMB). Die Tageskarte für die Fahrten des Dampflokfestes kostet rund 25 Franken; sie muss vor Ort gekauft werden. Wir würden uns über möglichst viele Teilnehmer – auch aus anderen Sektionen – freuen. Anmeldungen entgegen nimmt auch hier der Sektionssekretär (Kontaktmöglichkeiten siehe oben).

Julian Witschi

Präsidentenkonferenz in Jona

Mitgliederbestand gestiegen

Einmal pro Jahr treffen sich die Präsidenten der VFB-Sektionen mit dem Zentralvorstand, um Probleme zu diskutieren, um Aufträge der Delegiertenversammlung zu koordinieren oder umzusetzen. Eine solche Präsidentenkonferenz fand am 23. Oktober in Jona statt. Sie wurde von der Sektion Zürich organisiert und betreut.

Mit Genugtuung nahmen die Anwesenden zur Kenntnis, dass der Mitgliederbestand wieder gestiegen ist, und zwar seit Anfang Jahr von rund 6200 auf gut 6850. In diesem Zwischenstand sind allerdings die Austritte per Ende Jahr noch nicht eingerechnet. Die grossen Probleme mit der Adresskartei sind überwunden: Gemäss Zentralvorstand gibt es beim Heftversand nur noch wenige Rückläufe (0,4%), während es früher jeweils bis zu 150 Hefte waren.

Weiter geprüft wird von der VFB-Führung, ob auch für die Mitglieder in der Schweiz ein Lastschriftverfahren zur Begleichung des Jahresbeitrages eingeführt werden könnte. Die Vorteile liegen auf der Hand: Einzahlungsscheine können nicht mehr «verloren» gehen, auf die Mittel kann früher und zuverlässiger zurückgegriffen werden.

Für künftige Steuerrechnungen gibt es noch eine gute Nachricht: Die Spenden für den Verein Furka-Bergstrecke sind nun in allen Kantonen der Deutschschweiz steuerlich begünstigt. Im Kanton Bern beispielsweise können Spenden an den VFB bis zu 10 Prozent des

reinen Jahreseinkommens vom Einkommen abgezogen werden. Noch nicht abgeschlossen sind die Anerkennungsverfahren in den Kantonen Genf, Neuenburg, Waadt, Freiburg und Tessin.

Mit Vertretern von Geschäftsleitung und Verwaltungsrat der DFB AG wurden auch Probleme der Zusammenarbeit erörtert. Das Gesprächsklima war konstruktiv. Die DFB wartete mit einigen Überraschungen auf, die grundsätzlich positiv aufgenommen wurden und an anderer Stelle noch veröffentlicht werden.

Etabliert hat sich seit der Delegiertenversammlung 2004 eine neue

Redaktionskommission für das «dampf an der furka», die den Chefredaktor Hansueli Fischer unterstützen soll. Neben Fischer gehören ihr DFB-Personalchef Peter Schwarzenbach als Vertreter des VFB auch Claude Solioz von der Section Romande, Julian Witschi (Sekretär Sektion Bern) an. Ihr Ziel ist es, einen Kompromiss aus verschiedenen Anliegen zu finden. Dazu gehören ein angemessener Anteil für die französische Sprache und für die Sektionsnachrichten, wobei der Umfang und damit die Kosten im Zaum gehalten werden müssen.

Julian Witschi

Sektion Innerschweiz

Einsatz bei Strecke und Werbung

Auch im Jahr 2005 leisten wir wieder Arbeitseinsätze an der Furka, und zwar an den folgenden Samstagen: 2./23.4., 14.5., 4./25.6., 16.7., 6./27.8., 17.9., 1./22.10., 12.11.

Für diese Samstags-Einsätze zählen wir wiederum auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion. Koordination und Auskunft: Jakob Hartmann, 041 917 15 46, wenn möglich am Mittwoch-Abend, ab 19 Uhr.

Schritt um Schritt, Meter um Meter kommen wir dem Ziel Oberwald näher. Dies konnten Sie im letzten Heft besonders gut an den wunderbaren Bildern sehen. Es ist erfreulich, dass sich Jahr für Jahr so viele Freiwillige zu diesen nicht immer leichten Arbeiten zur Freilegung, Reparatur und Aufarbeitung der letzten rund vier Kilometer bekennen. Wir hoffen, dass das so weitergeht und wir bald im Obergoms die Ankunft des ersten offiziellen Dampfzuges mitfeiern können. Dann eröffnen sich für die DFB ganz neue Möglichkeiten. Vielleicht wird ein Glacier-Express-Kurswagen über die Bergstrecke geführt, anstelle des Postautos könnte ein Dampfzug Oberwald mit Gletsch verbinden, seien das nun Ideen oder «Träume». Der Weg dahin kostet jedoch viel Geld und Gleichgesinnte. Setzen wir doch das Ziel:

Jedes Mitglied wirbt ein Neues!

Selbstverständlich dürfen es auch mehrere sein. Vielen herzlichen

Dank für Ihre Unterstützung. Werbematerial und Anmeldeformulare können jederzeit beim Sekretariat angefordert werden.

Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach, 6002 Luzern 2

Stamm der Sektion Zürich

Jeden zweiten Dienstag des Monats, ab 19 Uhr, abwechselungsweise im Restaurant «Neubühl», Zürich-Irchel (gerade Monate) und Restaurant «Stadttor», Jona (ungerade Monate). Gäste von anderen Sektionen, die in der Region wohnen, sind selbstverständlich jederzeit willkommen! Im Juli und August ist Sommerpause.

Sektion Zürich

Bauwochen 2005

Wie im letzten Heft publiziert, haben wir voller Optimismus für dieses Jahr zwei Bauwochen gebucht! Es sind dies die KW 23 (5. bis 11. Juni) und 39 (25. September bis 1. Oktober).

Heute, am 13. Februar, gibt es für beide Termine noch freie Plätze. Es werden neu auch Teilzeit-Meldungen ab drei Tagen akzeptiert, um den Kollegen entgegenzukommen, die aus terminlichen oder gesundheitlichen Gründen den «Sechstäger» nicht leisten können. An dieser Stelle sei wieder einmal festgehalten, dass die Bauwochen keine «Straflager», sondern eher Aktivferien sind und dass jeder nach seiner körperlichen Fähigkeit und Stärke eingesetzt wird! Anmeldungen nimmt nach wie vor

unser langjähriger Bauchef und Koordinator Edi Schlumpf entgegen, der allfällige Fragen gern beantworten wird. Seine Adresse: E.S. Grossackerstrasse 61,8041 Zürich; Tel./Fax: 044 482 64 37; edischlumpf@freesurf.ch

Regionalgruppe Oberbayern

Generalversammlung

Der Vorstand lädt Mitglieder und Gäste zur Generalversammlung der Sektion am 1. Juni 2005 ein. Sie findet wie die Stammtische im Löwenbräukeller, Jägerstüberl, Stiglmaierplatz, München statt. Beginn ist 19:30 Uhr.

Folgende Programmpunkte sind vorgesehen: Bericht des Vorstand-

des für das Jahr 2004, Bericht des Kassiers für das Jahr 2004, Neuwahl des Vorstandes, Spendenprojekt der Sektion. Falls ein Mitglied noch einen Programmpunkt hat, ist dieser beim Vorstand schriftlich anzumelden.

Unsere Regionalgruppe trifft sich immer am ersten Mittwoch im Monat. Der aktuelle Stand unseres Programmes kann über obengenannte Adresse oder für Internetbenutzer unter unserer Sektionsseite abgerufen werden: www.schmalspurbahn.ch/VFB/muc.html

Treffpunkt für die Stammtische ist ab 18:30 Uhr im Löwenbräukeller, Jägerstüberl, Stiglmaierplatz, München. Den Stiglmaierplatz erreichen Sie mit der U-Bahnlinie U1 oder den Strassenbahnlinien 20 und 21. Gäste sind jederzeit willkommen.

Agenda Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten am Personenwagen B 4222 (ex BVZ B 2222)

Jeden Dienstagabend ab 16 und jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr.

Samstageinsätze

Samstag, 19. März, und Samstag, 16. April, ab 8 Uhr. An den Samstageinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Werkstattapéro

Freitag, 29. April, ab 19 Uhr. Alle Furka-Freunde sind herzlich eingeladen!

Generalversammlung 2005

Freitag, 4. März, 19.30 Uhr, (Apéro ab 18.30 Uhr), Restaurant Dietiker, Suhr

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Die Sektion Aargau leistet an folgenden Samstagen an der Bergstrecke Arbeitseinsätze: 21. Mai, 18. Juni, 23. Juli, 13. August, 10. September und 8. Oktober. Die Aargauer Arbeitswoche dauert vom 18. bis 23. Juli. – Anmeldungen bitte an Ernst Brunschweiler, Aussere Mattenstrasse 16, 5036 Oberentfelden

Reisen

26. Juni: Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zur Saisonöffnung und Wanderung durch die Aareschlucht. 14. August Furkafahrt *, 18. August Furkafahrt *, 21. August Furkafahrt mit Besichtigung KWO Grimsel, 10. September Furkafahrt *, 18. September Sektionsreise.

* Fahrten für private Gruppen, an denen auch weitere Teilnehmer willkommen sind. Anmeldung an Daniel Bühler, Hauptstrasse 46, 5234 Villigen AG. Tel./ Fax 056 442 56 08, buehrerdaniel@bluewin.ch

Werbewagen

29. April bis 1. Mai: Gewerbeausstellung Embrach; 2. bis 9. Mai: Fantasia-Party Schaffhausen, www.1150.ch; 16. bis 19. Juni: Eidgenössisches Jodlerfest Aarau.

Die Sektion Aargau unterhält am Jodlerfest eine Festbeiz, den Furka-Treff, und nimmt mit den Jodlerclubs Aarau, Suhr und Biberstein am Festumzug teil.

Sektion Zürich

Werbung an der Winterthurer Messe

Die Sektion hat an der Winterthurer Messe, die vom 20. bis 28. November stattgefunden hat, zahlreiche und auch prominente Neumitglieder gewinnen können.

Mit unserer bewährten Fotowand (3 Meter breit, Kosten zirka CHF 400.–) konnten wir uns an einer guten, von weitem sichtbaren Stelle präsentieren und während der neun Tage insgesamt 44 Neumitglieder, inkl. vier «Nachzügler» anwerben. Dies ist im Vergleich mit den 58 von 2003 zwar ein spürbarer Rückgang, dafür stellen wir dieses Jahr eine erfreuliche Zunahme der Familien fest: Bis anhin bewegte sich deren Anteil an der Gesamtzahl um etwa 40 Prozent, hier betrug er erstmals seit «Menschengedenken» deutlich über 50 Prozent! Dazu ergaben sich einige spezielle Begegnungen: Eine Frau Regina Simmen aus Realp, aber seit vielen Jahren in Winterthur wohnhaft, wurde Mitglied! Auch Prominente besuchten die Messe: Pierre Borgeaud, einst Chef SLM,

dann CEO und später VR-Präsident von Sulzer ist nun Mitglied unserer Sektion; nachträglich konnte er sogar dafür gewonnen werden, dem 1000er Club beizutreten! Und ein Hans Seiler, Urnenkel des Walliser Hotelpioniers, (u.a. «Glacier du Rhône»), nachdem er viele Jahre im Ausland gelebt hat und jetzt in Winterthur wohnt, sah er unsere Fotos von Gletsch mit spürbarer Rührung und hat spontan unterschrieben. Es ist wohl anzunehmen, dass aus der Umgebung dieser drei Winterthurer Neumitglieder, die wir hier stellvertretend für alle andern namentlich aufgeführt haben, in Zukunft noch mehr neue Gönner unserer Bahn kommen! Auch mit ein paar ehemaligen Mitarbeitern der SLM konnten wir interessante Gespräche führen; leider konnte sich keiner von ihnen zu einer Mitarbeit entschliessen. Dies erstaunte uns etwas, da doch alle unsere Loks in dieser ehemals weltbekannten Firma konstruiert und auch gebaut wurde!

Sektion Zürich

Mitte Januar 1838 Mitglieder

Im Heft 3/04 publizierten wir, mit Stichtag 9. Juli 2004, einen Stand von 1824! Daraus ist abzulesen, dass in einem halben Jahr der Zuwachs magere 14 Mitglieder beträgt! Und dies trotz allen Standaktionen, über die wir laufend Bericht erstatteten (ZOM Wetzikon, Winti-Messe und andere).

Im letzten Heft meldeten wir unter dem Titel «Nichtzahler» die 58 Mitglieder, die bis zum 15.09. ihren Beitrag nicht bezahlt hatten! Dank der telefonischen Intervention unseres Präsidenten konnten von diesen 58 immerhin 17 «gerettet» werden. Sie haben den Beitrag 2004 noch nachträglich bezahlt! Zu hoffen ist, dass dies nicht doch ihr letztes Jahr als Mitglied ist. Die restliche Differenz zwischen den geworbenen Neumitgliedern und dem bescheidenen Netto-Zuwachs setzt sich aus regulären Kündigungen, Todesfällen und ei-

nigen «Verlusten» wegen nicht gemeldeten Adressänderungen zusammen!

Und was ist eigentlich aus der im Heft 4/03 gestarteten Aktion «Jedes Mitglied wirbt ein Neues» geworden? Der Erfolg war «fast null!» Wenn nicht eine Handvoll Aktive (die meisten davon regelmässige Fronis) von Zeit zu Zeit neue Mitglieder brächten und wenn nicht sporadisch eine Anmeldung über das Internet hereinkäme, müsste man von einem totalen Fiasko reden! Wir brechen die Aktion offiziell ab, hoffen aber, dass dieser Rapport gelesen wird und Wirkung zeigt. Als Minimalziel könnte doch dies gelten: bevor eine Kündigung abgeschickt wird, ist die Anmeldung eines «Ersatz-Mitgliedes» schon unterwegs! Die Zahl 2000 als unser Sektionsziel bleibt daher weiterhin im Raum stehen. Der «Werber vom Dienst» und Sektions-Redaktor: *Fritz Schmutz*

Sektion Berlin-Brandenburg

Erfolgreiche Modellbahnausstellung

Traditionsgemäss hat am 5. und 6. Februar in der Pustebume-Grundschule in Berlin-Hellersdorf die Modellbahnausstellung stattgefunden.

Bereits während der 10. hatten wir uns Gedanken über die Gestaltung der 11. Ausstellung gemacht. Es war uns klar, dass wir den erheblichen Aufwand für die Jubiläumsausstellung 2004 nicht wiederholen können. Dennoch wollten wir auch 2005 eine ansprechende Schau bieten. Unsere Lösung, 2005 neben einigen grossen Modellbahnanlagen vor allem möglichst viele hochwertige, kleinere Heimanlagen zu zeigen, hat sich hervorragend bewährt. Auch unser erstmalig durchgeführter Heimanlagen-Wettbewerb hat dazu wesentlich beigetragen.

Vorbereitung und Durchführung unserer Ausstellung erfolgte unter der bewährten Leitung von Axel Schiele, unserem «Sektions-Chef», und Dieter Frisch, seinem Vertreter und Schulleiter der Pustebume-Grundschule. Sie wurden dabei von zahlreichen Mitgliedern und Freunden des VFB tatkräftig unterstützt. Stellvertretend seien hier Rosi und Hans Burwig genannt, die beide Tage für den Einlassdienst verantwortlich waren.

Insgesamt haben wir 22 Modellbahnanlagen, darunter 13 Heimanlagen im Rahmen des Wettbewerbs, präsentiert. Darüber hinaus gab es mehrere Informationsstände, Verkaufstände für Bücher und Souvenirs, Vitrinen mit ausgesuchten Exponaten, einen Stand, an dem die Konstruktion und der praktische Bau von Echt-Dampflokomotiven demonstriert wurde, Präsentationen von Eigenbau-Fahrzeugen usw.

Laufend wurden Videos gezeigt. Wir wollten natürlich vor allem über unsere Dampfbahn Furka-Bergstrecke informieren. Dem diente auch ein spezieller Stand mit Werbematerialien und Bildtafeln. Besonderer Clou dieses Standes waren diesmal ein Stück Original-Zahnstange von der Furka sowie ein Reisezug in Nenngrösse IIm mit der Lok DFB 1, zur Verfügung gestellt von Achim Schüler.

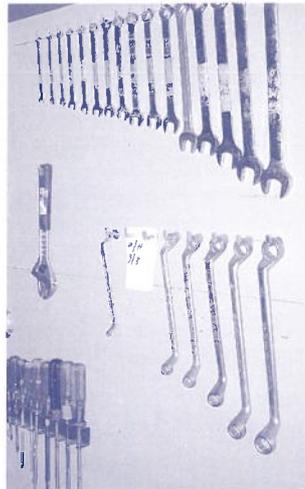
Für das leibliche Wohl der rund 2100 Besucher, der Aussteller und Helfer sorgte wieder das bewährte

Team unter Leitung von Hannelore und Hans-Joachim Rosinski. Es bewirtete auch hervorragend alle Teilnehmer unseres gemütlichen Beisammenseins am Samstag-Abend. Es bot Ausstellern und Helfern nach anstrengender Arbeit einen gemütlichen Plausch.

Sieger des Heimanlagen-Wettbewerbs war die wunderschön gestaltete TT-Anlage «Herzberg» der Familie Hoffmann aus Fredersdorf. An 2. Stelle wählten die Besucher die HO-Anlage «Bahnbetriebswerk Engelshausen» von Jürgen Engeling (Warener Eisenbahnfreunde e. V.) und den 3. Platz errang Olaf Krey aus Werneuchen mit seinen drei Gartenbahnen in extrem unterschiedlichen Massstäben (Spurweiten von 1 mm bis 184 mm = 7 ¼ Zoll!). Auch Dieter Frisch erzielte mit seiner «Trümmerbahn» (Nenngrösse HOe) gemeinsam mit der N-Anlage «Winterlandschaft» von Johannes Förster aus Gramzow einen schönen 4. Platz.

An grossen Anlagen sind insbesondere die HO-Klubanlage des «christlichen modellbahn teams e. V.» aus Berlin, die Anlage der «ARGE-Spur O e. V. (Sekt. Berlin-Brandenburg)» sowie eine HO-Schüleranlage des Freizeit- und Erholungszentrums (FEZ) Wuhlheide zu nennen.

Am Ende waren alle – Veranstalter, Aussteller und Besucher – mit der 11. Modellbahnausstellung sehr zufrieden. Wir werden unserer Furka-Bahn auch wieder eine angemessene Spende aus dem Erlös überweisen. *Klaus Fleischer*



Ausschnitt Werkstattwagen.

Sektion Zürich

Einsätze in Realp

Das Projekt: «Infrastruktur Realp», das wir vor drei Jahren unter der Leitung von Emil Halter gestartet haben, wurde am 24. September wieder aktiviert.

Im letzten Heft 2004 war zu lesen, was für Arbeiten für diesmal geplant waren. Bis zum 8.1.05 wurden total acht Tageseinsätze, meistens am Samstag, durchgeführt, mit Beteiligungen von drei bis neun Mann, was eine Zahl von insgesamt 48 Mannstunden ergab. Der Schwerpunkt der Arbeiten lag bei der Neueinrichtung und Komplettierung der Flotte von Bau- und Werkstattwagen und bei der Sortierung und Aufbereitung von Gleisbaumaterial im Lager Bielen, dem früheren Bunker. Unser Projektleiter war mit dem Geleisteten sehr zufrieden. Auch Manfred Willi äusserte sich positiv.



Grosse und kleine Modellbahn-Fans.

Der Winter meinte es diesmal gut mit uns; der erste richtige Schneefall folgte erst zwei Wochen nach dem letzten Einsatztag, dafür dann aber gleich richtig!

Für den 26. Februar ist ein weiterer Tageseinsatz vorgesehen, der hoffentlich dann, wenn ihr das hier lest, schon mit dem gleich guten Teamgeist und Resultat erledigt werden konnte wie die bisherigen! Zur Illustration hier noch eine Foto des von uns von Grund auf neu eingerichteten Werkstattwagens Nr. 2425 (ex MGB, siehe oben). Wagenfarbe: rot, Werkzeug-Co-defarbe: blau. Beachtet bitte die zwei noch fehlenden Positionen. Sie wurden inzwischen zu Lasten der Sektionskasse ersetzt!

www.fu-be.ch

...für Information
und
Mitgliedschaft!

VFB-Delegiertenversammlung

Die diesjährige Delegiertenversammlung findet am 23. April in Zürich statt. Die Delegierten der Sektionen erhalten dazu die Einladung mit allen notwendigen Unterlagen. Bei Verhinderung bitten wir, diese Unterlagen direkt an den jeweiligen Vertreter weiterzugeben.

Sektion Zürich

Reise ins Tessin am 16./17. Juli

Bitte dieses Datum vormerken! Interessenten, die nicht schon auf der Teilnehmerliste sind, melden sich unverbindlich beim RL an. Das Reiseprogramm mit dem Anmeldebogen wird dann etwa fünf Wochen vor der Reise an alle verschickt. Zum Programm heute nur soviel: Der Höhepunkt wird die Fahrt mit dem Dampfzug auf den Mte. Generoso sein! – Der Reiseleiter: Fritz Schmutz (Adresse siehe Heft Sept. 2004, Seite 30)

Modellbahn-Ausstellungen der Sektion Norddeutschland

Danmarks Jernbanemuseum

Das dänische Eisenbahnmuseum war der bisher nördlichste «Furka-Einsatzort» unserer Sektion.

Die Winteraktivitäten der Sektion Norddeutschland sind traditionell vom Massstab 1:87 geprägt. Wir haben über mehrere Jahre Stück für Stück die «Höhepunkte» der Furka-Bergstrecke als HOM-Modulanlage nachgebaut. Zuerst waren es die Erinnerungen an die vorangegangenen Bauwochen, jetzt ist es zunehmend ein Werbeinstrument für die DFB. Im Herbst 2004 waren wir mit unserer Anlage auf drei Modell-Ausstellungen vertreten.

Auftakt machte die Ausstellung im dänischen Odense. Im Museum der dänischen Staatsbahn stellten wir für zwei Tage mit einer 20 m langen Anlage aus (3 Stationen, 2 Kehrschleifen). Das Museum entspricht in Umfang und Funktion der Eisenbahnabteilung des Verkehrshauses in Luzern. Dementsprechend gross war die Resonanz auf die vortreffliche Sonder-Modellausstellung.

Auf der Ausstellung waren viele gute und interessante Anlagen aus verschiedenen Ländern zu sehen. Unsere Anlage war ständig umlagert und wir konnten feststellen, dass in Dänemark die Furka-Bergstrecke recht bekannt ist. Viele Besucher erkannten die nachgebauten Streckenteile wieder.

Da die Dänen genauso wie die Norddeutschen überwiegend «flach» wohnen, konnten viele

neue zukünftige Fahrgäste für die grandiose Bergstrecke geworben werden. Leider war das Interesse der 5000 Besucher an Vereins-Mitgliedschaft oder Aktienerwerb gering. Die über 400 Faltblätter mit dänischem Text über VFB und DFB wurden von den Besuchern gut angenommen. Die Übersetzung unserer Erläuterungen an der Infowand vom Deutschen ins Dänische boten Anknüpfungspunkte für Gespräche mit dem Publikum. Die Einladung nach Odense verdanken wir unserer Präsenz auf der EURO-Modell in Bremen 2003. Dort wurden wir «entdeckt». Auch 2004 waren wir wieder in Bremen. Diesmal als Teilnehmer der 1. Europameisterschaft der Schmalspuranlagen, die von über 12'000 Interessierten besucht wurde. Für die erfolgreiche Teilnahme bekamen wir Urkunde und Plakette.

Unsere dritte Ausstellung 2004 fand in Hamburg statt. In Bremen und Hamburg wurde eine ca. 25 m lange, winkelige Anlage mit mehreren Stationen und zwei Kehrschleifen sowie einer grossen Infowand und einem Infokiosk über das Vorbild aufgebaut.

Auf diesen Ausstellungen kann man Kontakte knüpfen, fachsimpeln, spionieren. Gelegentlich ergibt sich daraus eine Einladung zu einer Ausstellung und somit Gelegenheit, erfolgreich für die Furka-Bergstrecke zu werben.

Jörn Faller

Sektion Norddeutschland



Benzintriebswagen auf der Steffanbachbrücke



Vorstand Sektion Wallis, von links: Daniela Diezig, Alain Nicolet, Andrea Andenmatten, Beat Kreuzer, Gwendolyn Pfaffen

GV wählt eine Präsidentin

Sektion Wallis lebt wieder!

Nach dem Rücktritt von Reto Meister als Präsident der Sektion Wallis wurde diese vorübergehend von Philipp Carlen, Vizepräsident, geleitet.

Während der vergangenen Zeit haben zwei Themen das Vereinsleben ausgefüllt. Die Suche nach neuen Vorstandsmitgliedern und die Organisation der GV der Aktionäre in Oberwald. Beide Themen konnten erfolgreich zum Abschluss gebracht werden.

Mit Gwendolyn Pfaffen und Andrea Andenmatten haben sich zwei kompetente, mit dem Furka-Bahnvirus infizierte Frauen zur Verfügung gestellt. Andrea Andenmatten, den meisten als kompetente Billettkäuferin an unseren Schaltern in Realp und Gletsch bekannt, hat das Präsidium der Sektion übernommen.

Den verbleibenden «alten» Vorstandsmitgliedern und dem scheidenden Präsidenten möchte ich, sicher auch im Namen aller Mitglieder, einen herzlichen Dank für ihre geleistete Arbeit aussprechen. Dem neu gebildeten Vorstand wünsche ich viel Kraft und Ausdauer im nicht immer einfachen Amt. Es ist zu hoffen, dass dem Aufruf zur ordentlichen Generalversammlung, diese wird am 20. April stattfinden, viele Mitglieder und Sympathisanten der Sektion Wallis und der DFB folgen werden.

Christian Nellen

VFB-Mitgliederstand

Der Verein Furka-Bergstrecke hat mit Stand 15.01.2005 insgesamt 6'742 Mitglieder, die sich wie folgt auf die einzelnen Sektionen verteilen:

Sektion	Mitglieder
Aargau	1032
Berlin-Brandenburg	52
Bern	375
Edelweiss	86
Gotthard	257
Graubünden	166
Innerschweiz	368
Niederlande	100
Norddeutschland	106
Nordrhein-Westfalen	235
Nordwestschweiz	407
Nürnberg	70
Ostschweiz	505
Rhein-Main	159
Rhein-Neckar	88
Romande	323
München/Oberbayern	77
Schwaben	51
Solothurn	164
Stuttgart	186
Wallis	97
Zürich	1838
Total	6742

Zu erwähnen ist, dass im abgelaufenen Jahr insgesamt 29 Neueintritte direkt über das Internet erfolgt sind.

Fahrplan 2005

Fahrplanänderungen vorbehalten.
Stand 30. Januar 2005.

Fahrplan als PDF-File
Fahrpreise als PDF-File

Freitag, Samstag und Sonntag
vom 25. Juni bis 2. Oktober 2005

Tägliche Fahrten
vom 11. Juli bis 21. August 2005

Ab Realp

Realp DFB	ab	09.50	A	13.45	Platzgarantie nur bei rechtzeitiger Vorreservation	
Tiefenbach DFB	ab	10.15	⋮	14.10		
Furka DFB	an	10.45	⋮	14.40		
Furka DFB	ab	11.05	⋮	15.00		
Muttbach-B.	an	11.25	⋮	15.10		
Gletsch DFB	an	11.50	A	15.35		

Ab Gletsch

Gletsch DFB	ab	B	11.00	14.00	Platzgarantie nur bei rechtzeitiger Vorreservation	
Muttbach-B.	an	⋮	11.30	14.35		
Furka DFB	an	⋮	11.40	14.45		
Furka DFB	ab	⋮	12.00	15.05		
Tiefenbach DFB	ab	⋮	12.20	15.25		
Realp DFB	an	B	12.40	15.45		

Zeichenerklärung

A Verkehrt an Freitagen und Samstagen vom 8. Juli bis 3. September 2005
Platzreservierung dringend empfohlen !

B Verkehrt an Samstagen und Sonntagen vom 9. Juli bis 4. September 2005
Platzreservierung dringend empfohlen !

Den DFB-Fahrplan und die wichtigsten Anschlüsse zu Zügen und Postautos finden Sie auch im Amtlichen Kursbuch (Feld Nr. 615).

Die Fahrplan-Eröffnung ist für 25. Juni 2005 geplant. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke behält sich aber vor, bei ungünstigen Witterungsverhältnissen oder aus technischen Gründen die Betriebsaufnahme der Strecke Realp-Furka-Gletsch (oder umgekehrt) kurzfristig zu verschieben.

Rollstuhlbeförderung in bestimmten Zügen möglich: Rechtzeitige Reservierung ist obligatorisch. Auskünfte erteilt unser Reisedienst. Die Platzreservierung für Gruppen ab zehn Personen ist obligatorisch.

- Bei Gruppenbuchungen fakturieren wir eine Anzahlung auf den Reisepreis im Betrag von mindestens CHF 200.– (fällig innert 10 Tagen). Erst nach Bezahlung wird die Reservierung definitiv vorgenommen. Der vom Kunden vorausbezahlte Betrag wird später bei der Fahrkartenabrechnung gutgeschrieben.
- Die Einzelplatzreservierung wird dringend empfohlen, da sonst keine Sitzplatzgarantie besteht.
- Mit Rücksicht auf das beschränkte Sitzplatzangebot empfehlen wir unseren Fahrgästen, die Dampfzüge ab Gletsch zu benützen.
- Auf der Strasse anreisende Fahrgäste bitten wir, ihr Auto auf den Parkplätzen in Realp und Oberwald abzustellen. Es besteht ein Pendelbus der Reisepost Oberwald-Gletsch-Oberwald.
- In den Zügen der Dampfbahn werden wegen Platzmangels keine Fahrräder befördert.
- Für allfällige Rauch- und Sengschäden während des Dampflokbetriebes wird nicht gehaftet.

Auskunft und Reservation: DFB AG, Reisedienst, Postfach 141, CH 6490 Andermatt
Telefon + 41 848 000 144, Fax +41 55 619 30 39, E-Mail reisedienst@bu-be.ch

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Peter Schwaller
Lägerweg 6
CH-5304 Endingen
Telefon +41 56 242 15 14
Mobile +41 79 374 50 17
peter.schwaller@bluewin.ch

VR-Vizepräsident

Claude Wenger
Chemin du Mont-Blanc 2
CH-1272 Genolier VD
Telefon +41 22 366 13 82
Mobile +41 79 200 23 65
ccwenger@bluewin.ch

VR

Andreas Bertet
Reismühlestrasse 13/11
CH-8409 Winterthur
Telefon +41 52 243 36 81
Fax G +41 52 233 96 91
Mobile +41 79 606 00 44
andreas.bertet@bertet.ch

VR

Paul Güdel
Obergrundstrasse 42
CH-6003 Luzern
Telefon +41 41 249 97 71
Fax +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
paul.guedel@fgluzern.ch

VR

Karlheinz Orth
Leithenstrasse 10
D-91080 Marloffstein
Telefon +49 913 15 26 04
Mobile +49 170 850 43 85
KHOOrth@t-online.de

VR

Hans Tribolet
Terbingerstrasse 12
CH-3990 Visp
Telefon +41 27 946 12 11
Mobile +41 79 221 00 28
hans.tribolet@gmx.ch

VR

Hermann Walsler
Paulstrasse 5
CH-8610 Uster
Telefon +41 1 941 14 30
Fax G +41 1 221 18 73
Mobile +41 79 351 55 25
hermannwalsler@bluewin.ch

VR

Ruedi Willi
Husmatt
CH-6443 Morschach
Telefon +41 41 820 12 41
Mobile +41 79 427 13 51
willi.tours@mythen.ch

Aktienregister

Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40

Sekretariat

Astrid Huber
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

Peter Bernhard
41, Le grand Molambief
FR 71 580 Le Fay
Telefon +33 385 7557 07
Mobile +41 78 859 45 90
bernhard.peter@wanadoo.fr

Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

Walter Willi
im Acker 6a
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
walter_willi@bluewin.ch

Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Telefon +41 55 246 36 15
Fax +41 55 246 36 15
schwarzenbach@bluewin.ch

Finanzen

Albert Gasser
Bodenstrasse 6
6490 Andermatt
Telefon +41 52 202 00 77
Mobile +41 79 331 49 00
Fax +41 52 202 77 00
info@wintreu.ch

Betrieb

Werner Gubler
Betriebsleiter DFB AG
Itzikon Dorfstrasse 25
8627 Grüningen
Telefon +41 1 935 25 56
Mobile +41 79 443 53 72
DFB Natel (gültig von Mai bis
Oktober) +41 79 205 41 24
leiter-betrieb.dfb@bluewin.ch

Reisedienst

Karl Reichenbach
Bahnhof 2
CH-8718 Schänis
Telefon +41 (0) 848 000 144
reisedienst@fu-be.ch

Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher
alte Scharnfiggstrasse 20
CH-7000 Chur
Telefon +41 81 250 76 74
towe@bluewin.ch

Marketing

Paul Güdel
Obergrundstrasse 42
CH-6003 Luzern
Telefon +41 41 249 97 71
Fax +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
paul.guedel@fgluzern.ch

Kommunikation

Bruno Ettlin
Obmatt 71a
CH-6043 Adligenswil
Telefon +41 41 370 38 02
Ettlin.adligenswil@freesurf.ch

Souvenirhandel DFB

Heidi Albisser
Postfach 49
CH-3428 Wiler
Tel./Fax +41 32 665 11 24
souvenir@fu-be.ch

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsidentin

Isolde Hoeningk
Winfriedstrasse 14
D-80639 München
Telefon/Fax +49 89 178 31 51
i.hoe@freenet.de

Sekretariat CH

Mitglieder-Service
Simone Hurter
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a.A.
Telefon/Fax +41 1 761 47 01
simone_hurter@bluewin.ch

Finanzen

Rita Fuchs
Breitwies 36
CH-5422 Oberehrendingen
Telefon +41 (0) 56 441 81 42
Fax +41 (0) 56 441 81 45
rita.fuchs@freesurf.ch

Info D/NL

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 56 68
hillemeyr@t-online.de

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

Paul Tschudin
Unterm Schellenberg 121
CH-4125 Riehen
Telefon/Fax +41 61 601 30 67

Innerschweiz

Roland Mühlethaler
Rosengartenstrasse 19
CH-6023 Rothenburg
Telefon/Fax +41 41 281 00 05

Zürich

Kurt Brügger
Industriestrasse 16
Postfach
CH-8627 Grüningen
Telefon/Fax +41 1 935 45 03
Natel +41 79 727 12 28

Bern

Peter Bollinger
Blumenweg 18
CH-3315 Bätterkinden
Telefon/Fax +41 32 665 23 25
praesident@vfb-bern.de

Aargau

Walter Benz
Propstbergweg 10
CH-5312 Döttingen
Telefon +41 56 245 29 03
walterundverena@freesurf.ch

Romande

Jacques Fornachon
Imp. du curson 2
CH-1142 Pampigny
Telefon +41 21 800 48 61
jfornachon@bluewin.ch

Gotthard

Anton Stadelmann
In der Matte 15
CH-6460 Altdorf
Telefon +41 41 870 43 64
antonstadelmann@bluewin.ch

Edelweiss

Kurt Baasch
Feldhofstrasse 6
CH-8708 Männedorf
Telefon +41 1 920 32 30
Natel +41 79 420 32 30
kurtbaasch@goldnet.ch

Wallis

Andrea Andenmatten
Gebreitenweg 2
CH-3930 Visp
Telefon +41 27 946 87 14
andrea.andenmatten@vfb-wallis.com

Graubünden

Damian Dorizzi
Ziegelgut 13
CH-7206 Igis/Landquart
Telefon/Fax +41 81 322 43 88
Natel +41 79 213 12 26

Ostschweiz

Hans-Walter Beyeler (ad interim)
Seefeldstrasse 255b
CH-8008 Zürich
Telefon/Fax +41 1 422 15 23
(MAP-AG, Eugen Wintsch)

Solothurn

Werner Baumgartner
Hofstatt 8
4522 Rüttenen
Telefon/Fax +41 (0) 32 622 99 53
Mobile +41 (0) 79 354 74 58
rundfluh@bluewin.ch

Berlin-Brandenburg

Axel Schiele
Thälmannstrasse 2
D-16556 Borgsdorf
Telefon +49 3303 40 4769
Axel.Schiele@Furka-Bergstrecke.de

Norddeutschland

Ralf Hamann
Tratziger Strasse 20
D-22043 Hamburg
Telefon/Fax +49 40 656 2173
hracine@gmx.de

Nordrhein-Westfalen

Martin Fränsing
Gotthelfstrasse 100
D-44229 Dortmund
Telefon/Fax +49 231 73 4061
uwe.bodenstein@sparkasse-hennef.de

Rhein-Main

Joachim Ziegler
Kreuzweg 7
D-65719 Hofheim a.Ts.
Telefon +49 6192 8825
furka.rhein-main@gmx.de

Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf
Bothestrasse 64
D-69126 Heidelberg
Telefon/Fax +49 6221 38 4048
mmlmiller77@aol.com

Stuttgart

Eberhard Kühnle
Paul Lincke Strasse 22
D-70195 Stuttgart
Telefon/Fax +49 7116 96175
us.kern@t-online.de

Schwaben

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 5668
hillemeyr@t-online.de

München/Oberbayern

Helmut Mack
Ganzenmüllerstrasse 12
D-85354 Freising
Telefon/Fax +49 8161 88 3088
helmut.f.mack@t-online.de

Nürnberg

Die Geschäfte übernimmt bis auf
Weiteres der stellvertretende
Präsident Volker Kabisch,
Morsestrasse 3
D-90471 Nürnberg
Telefon +49 911 81 47 425
v.kabisch@arcor.de

Niederlande

Rob Janzen
in de west 20
NL-3958 CG Amerongen
Telefon +31 343 45 7221
Fax +31 343 460 995
cor.leenders@planet.nl

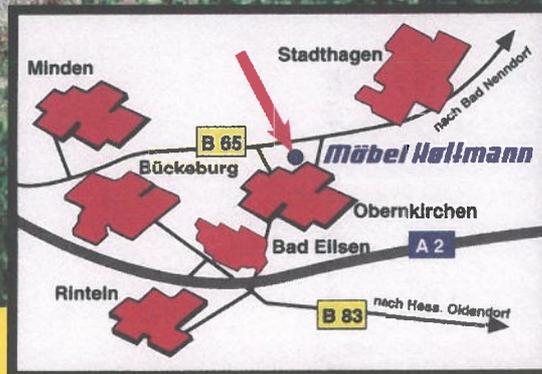
Erleben Sie die Faszination des
**Eisenbahn-
Modellbaues**

in unseren
Ausstellungsräumen



**Möbel
Holtmann**

D-31683 Obernkirchen / Gelldorf
Telefon 05724 / 3960 • Fax 39613
www.moebelholtmann.de



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen