

Juni 2004

dampf an der furka



dampf**bahn** furka
berg**strecke**

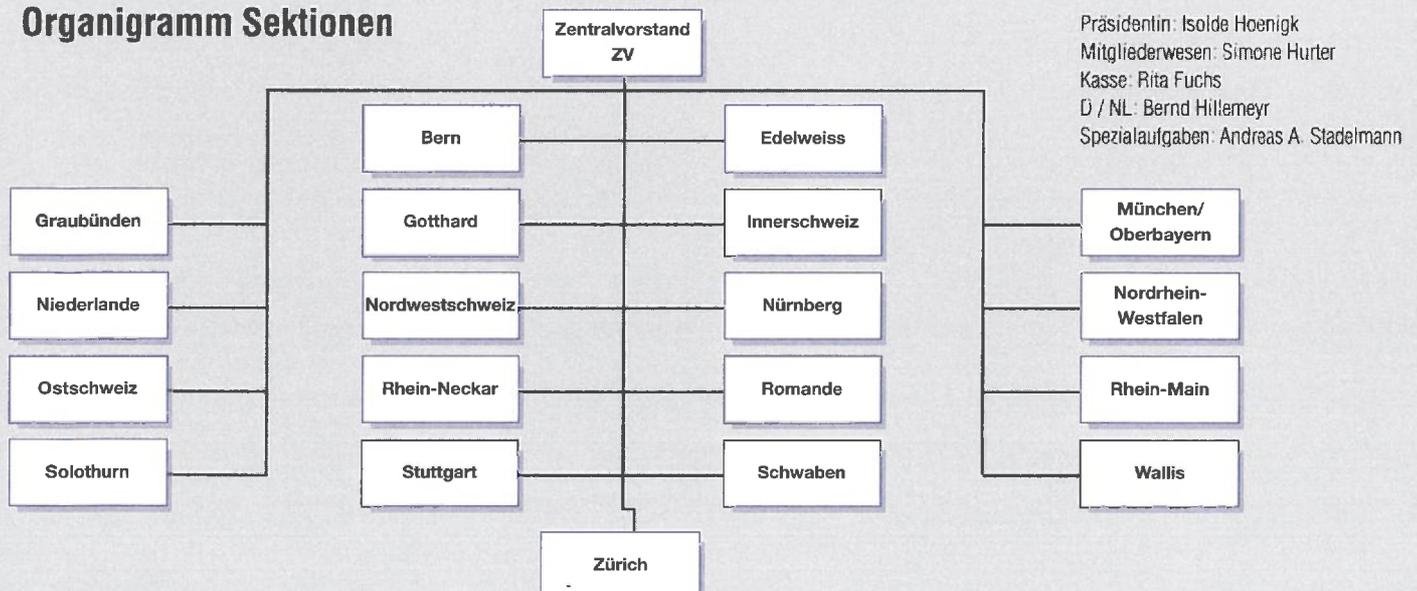
Verein Furka-Bergstrecke

Vergleich Budget 2003 – Rechnung 2003

Budget 2004

| | Voranschlag Total | Rechnung Total | Abweichung | | | | |
|--|----------------------|-------------------|------------|---|----------------------|-----------|------------------|
| Mitgliederbeiträge Schweiz | 300 000.— | 312 532.50 | | Mitgliederbeiträge Schweiz | 310 000.— | | |
| Mitgliederbeiträge Deutschland | 55 000.— | 65 506.30 | | Mitgliederbeiträge Deutschland | 60 000.— | | |
| Mitgliederbeiträge Niederlande | 5 000.— | 5 931.30 | 383 970.10 | Mitgliederbeiträge Niederlande | 5 000.— | 375 000.— | |
| Spenden | 7 000.— | 4 561.35 | | Spenden | 5 000.— | 5 000.— | |
| Zinsertrag | 0.— | 509.15 | | Zinsertrag | 0.— | 0.— | |
| Diverse Erträge | 0.— | 6 119.25 | | | | | |
| Total Ertrag | 367 000.— | 359 159.85 | 28 159.85 | Total Ertrag | | | 380 000.— |
| <i>Verwaltungsaufwand</i> | | | | <i>Verwaltungsaufwand</i> | | | |
| Zentralvorstand | 12 000.— | 11 375.80 | | Zentralvorstand | 11 500.— | | |
| Mitgliederverwaltung | 19 500.— | 17 782.90 | | Mitgliederverwaltung | 18 500.— | | |
| Drucksachen/Werbung | 5 000.— | 12 346.60 | | Drucksachen/Werbung | 5 000.— | | |
| Versammlung inkl. GV | 6 000.— | 904.45 | | Versammlung inkl. GV | 3 000.— | | |
| Büromaterial | 1 000.— | 82.65 | | Büromaterial | 1 000.— | | |
| Porto/Telefon | 2 000.— | 791.— | | Porto/Telefon | 1 000.— | | |
| Buchhaltung | 4 500.— | 4 000.— | | Buchhaltung | 4 500.— | | |
| Übrige Verwaltung | 0.— | 1 587.52 | 48 870.92 | Übriger Verwaltungsaufwand | 2 000.— | 46 500.— | |
| Miete | 1 500.— | 1 080.— | -420.— | Miete | | 1 500.— | |
| Abschreibungen | 2 000.— | 3 445.— | 1 445.— | Abschreibungen | | 1 500.— | |
| Druck neue Statuten | 10 000.— | 4 590.— | -5 410.— | Steuern | | 100.— | |
| Steuern | 0.— | 94.45 | 94.45 | Anteil Sektionen an Mitgliederbeiträge | | 75 000.— | |
| Anteil Sektionen an Mitgliederbeiträge | 72 000.— | 76 617.55 | 4 617.55 | | | | |
| <i>Verpflichtungen DFB AG</i> | | | | <i>Verpflichtungen DFB AG</i> | | | |
| Beiträge an DFB AG | 178 000.— | 191 276.20 | | Beiträge an DFB AG | 179 000.— | | |
| Beiträge Unterkunft/Verpflegung | 4 000.— | 11 620.— | | Beiträge Unterkunft/Verpflegung | 12 000.— | | |
| Beiträge an Lager und Diverses | 18 000.— | 9 327.60 | 212 223.80 | Beiträge an Lager und Diverses | 9 000.— | 200 000.— | |
| Infoheft «Dampf an der Furka» Druck, Versand, übrige Kosten | 42 000.— | 45 291.10 | 3 291.10 | Infoheft «Dampf an der Furka» Anteil Druck Versand, übrige Kosten | 25 000.— 21 000.— | 46 000.— | |
| Verlust | -10 500.— | | | Totale Kosten | | | 370 600.— |
| Gewinn | | 2 947.03 | | Gewinn | | | 9 400.— |

Organigramm Sektionen



Den Schwung nicht erlahmen lassen

Verehrte Leserin, geschätzter Leser

Bereits habe ich in der Funktion des «Dampf-Redaktors» mehr als die ersten 100 Tage hinter mir. In dieser Zeit bin ich einigen Leuten von DFB, VFB und 1000er Club begegnet. Ich konnte kurz die Lokomotivwerkstatt in Chur und die Wagenwerkstatt in Aarau besuchen. Eine weitere Visite galt den Leuten von der Schneeräumung in Realp. Mit Vertretern von Geschäftsleitung, Zentralvorstand, Bau, Marketing, Kommunikation und von verschiedener Sektionen kam ich ins Gespräch. Bei allen spürte ich Engagement, Begeisterung, Durchhaltewillen. Gleiches spricht auch aus den Beiträgen, die ich für «dampf an der furka» erhalten habe. Das wirkt ansteckend. Täglich wachse ich mehr in die Furka-Gemeinschaft hinein. Euch allen danke ich für die gute Aufnahme. Nun kommt noch der Schwung hinzu, den die neue Fahr-Saison mit sich bringt. Übertragen wir die Begeisterung auf die Fahrgäste, die sich den Zügen anvertrauen und mit uns in das historische Kulturgut investieren.

Wo so viele positive Kräfte am Werk sind, ist auch ein radikaler Umschlag ins Negative möglich. Wer sein Prestige in Gefahr sieht, sich missverstanden fühlt oder glaubt, einer Ungereimtheit auf der Spur zu sein, läuft Gefahr, sich resigniert abzuwenden oder jemanden anzugreifen – bisweilen ohne allfällige Verluste einzuberechnen. Solange dies in der direkten Konfrontation geschieht, lassen sich mögliche Schäden begrenzen. Das öffentliche Austragen im «dampf an der furka» begünstigt ein unkontrolliertes Weiterwuchern des Konflikts. Das Schadenpotenzial ist nicht abzusehen. Als verantwortlicher Redaktor kann ich das Heft weder für die direkte Austragung von Konflikten noch für die «Nachbearbeitung» in Leserbriefen zur Verfügung stellen. Rückfragen bei besonnenen Leuten von DFB und VFB haben mich beim Entschluss bestärkt. Ich übernehme aber – der Funktion des Redaktors gemäss – die alleinige Verantwortung.

Dies ist das zweite Heft, das ich herausbringe. Als alter Journalist habe ich jedes Mal dazu gelernt. Ich habe auch einige Feststellungen und Bitten. Ich hätte nicht geglaubt, dass bei einer Vierteljahresschrift Hektik aufkommen könnte. Es gibt sie, weil viele Beiträge erst bei oder gar nach Redaktionsschluss eintreffen. Das ist vor allem bei Texten schlecht, die noch übersetzt werden sollten. Ich werde Herrn Solioz nur dort für Blitzaktionen belasten, wo es wirklich nicht anders geht.

«Doppelt genäht ...?» Es hat gerade für dieses Heft Beiträge gegeben, die ich etwa zweimal per Mail und zweimal per Post erhalten habe. Im Normalfall redigiere ich die zuerst eingetroffene Meldung und leite sie per Mail an die Druckerei weiter. Diese hat so Zeit, die Artikel fortlaufend in ihr Satzsystem zu konvertieren, sie zu lesen und zu korrigieren. Wenn nicht ausdrücklich auf Änderungen und Ergänzungen hingewiesen wird, lasse ich Fassung 2,3 und 4 unbeachtet. Mir fehlt die Zeit, Zeile um Zeile auf mögliche Änderungen oder Ergänzungen abzuklopfen.

Liebe Mitautoren, überlegt Euch bitte schon jetzt, was Ihr zum Heft 3/2004 beisteuern könntet. Sendet mir ein Mail mit Thema, ungefährem Text- und Bildumfang und voraussichtlichem Lieferdatum. Ich habe noch einige weitere Tipps zusammengestellt. Sie werden auf Anforderung per Post oder per Mail geliefert. Allen, die Beiträge verfasst oder mich sonst unterstützt haben, danke ich herzlich.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 3/2004: 15. August

aktuelles

| | |
|---|----|
| Vertrauen, mitmachen, dranbleiben | 2 |
| Bauleute wollen Spezialwissen weitergeben | 3 |
| Bauprogramm im Rückblick | 6 |
| Schneeräumung unter erschwerten Bedingungen | 7 |
| Fahrausweise für Personal | 8 |
| Neue Dampflokomotivführer der DFB | 8 |
| Das gute Produkt gut verkaufen | 9 |
| Verkehrshaus der Schweiz | 10 |
| Transport HG 4/4 – grosses Echo | 10 |
| Moderner Car – historischer Bahnwagen | 11 |
| Korrektur zu Heft 2004/1 | 12 |
| Dampfbahnfahrt – ein wahres Erlebnis | 13 |
| Finanzielles, Persönliches, Strategisches | 14 |
| Leserbrief | 15 |
| Furka Bergstrecke – ihre Organisation | 16 |
| San Gottardo – Bericht des Vorstandes | 18 |
| Le marketing du DFB | 20 |
| Le livre «Histoire des locomotives» | 20 |
| San Gottardo – Rapport de la direction | 21 |
| Calendrier illustré 2005 du DFB | 23 |
| Courses en train à vapeur | 23 |
| Mention pour la Section romande ALSF | 23 |
| La Section romande s'est dotée | 24 |
| Ainsi fonctionne la locomotive à vapeur | 26 |
| Chasse-neige rotatif en révision | 27 |
| Assemblée générale de la Section romande | 28 |
| Une visite s'impose | 28 |

vereine

| | |
|----------------------------------|----|
| VFB Delegiertenversammlung | 30 |
| Beiträge bei Steuern abzugsfähig | 30 |
| Un atout de taille! | 30 |
| Sektion Zürich | 31 |
| Sektion Innerschweiz | 32 |
| Sektion Ostschweiz | 32 |
| Sektion Aargau | 32 |
| 3. GV des 1000er Club | 33 |
| Sektion Rhein-Main | 34 |
| Sektion Stuttgart | 34 |
| Sektion Berlin-Brandenburg | 34 |
| Sektion Rhein-Main e.V. | 36 |
| Anteilscheine für Schienenmeilen | 36 |

Titelbild

Schneeräumung auf der Bergstrecke

Foto: Hansueli Fischer

Impressum

Redaktionsadresse: Hansueli Fischer-Spührer
Goldenbühlstrasse 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 Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach 3468, CH-4002 Basel

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

Inseratarife: 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.

Ein ermutigendes Wort aus dem VFB Stuttgart

Vertrauen, mitmachen, dranbleiben

An der Jahresversammlung der VFB-Sektion Stuttgart hat Rechnungsprüfer Peter Krauss nicht nur zur Kassenführung gesprochen, sondern einen Appell an die Freundinnen und Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke gerichtet. Er folgt hier leicht gekürzt.

Peter Krauss führt aus: «Die Sektion Stuttgart unterstützte die Interessen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im letzten Jahr mit einer grossen zweckgebundenen Spende für den Kantinenbau. Diese für die Fronarbeiter immens wichtige Einrichtung stellt eine gute Versorgung auch für die Teilnehmer unserer Sektion während der Bauwoche sicher. Dass die Spende zweckgebunden gemacht wurde, bringt zum Ausdruck: Wir sind in Sorge, dass unser Beitrag im Nirwana versinkt.»

Zweckbindung blockiert

Ist das wirklich so? Ich gebe zu, dass auch ich dieser Meinung war und das Vorgehen richtig gefunden habe. Welche Auswirkungen hat aber diese Vorgehensweise? Ein in chronischem Geldmangel befindlicher Verein kann unter Umständen Rechnungen nicht begleichen, obwohl eigentlich Geld da ist.

Ich denke, wir müssen es schaffen, im Verein ein Klima herzustellen das von gegenseitigem Vertrauen geprägt ist. Wer aber Vertrauen geniessen will, muss auch Vertrauen schenken. Es braucht Verständnis, dass auch der Andere seine Arbeit nur in der Freizeit erledigt. In unseren Reihen hat es Kritik zum Marketing gegeben. Ich habe den Schriftverkehr in den letzten beiden Jahren zu diesem Thema verfolgt. In der Sache haben wir mit unserem Schreiben recht. Die Frage ist, ob wir das Ziel auf diese Art erreichen.

Ich muss zugeben, ich habe mich bei der Kassenprüfung über die Ausgabe für den Stand bei der CMT geärgert. Es ist ja

eigentlich Sache eines zentralen Marketings. Es bringt aber nichts, diesen Umstand bei den Schweizern anzumahnen. Ich gehe davon aus, dass sie mit dem gleichen Engagement wie wir zu Werke gehen. Wie soll jemand nebenberuflich die Aktivitäten auf dem Reisesektor in halb Europa koordinieren? Ein solcher Anspruch ist zum Scheitern verurteilt.

Neue Attraktivität und/oder neue Kunden

Wir sind eine Bahn, die Kunden braucht. Die Zeit, in der wird von den Nietenzählern mit verklärten Augen leben konnten, neigt sich dem Ende zu. Spätestens, wenn ein Eisenbahnfan ein- oder zweimal mit uns gefahren ist, wendet er sich – wie es heute so schön heisst – neuen Events zu. Entweder müssen wir diese Events bieten oder wir brauchen einen neuen Kundenkreis.

Tante Frieda, die mit Onkel Wilhelm und dem Enkelkind einmal alte Eisenbahn fährt. Oder die Schulkasse, die es cool findet, wie früher die Grufties über die Berge zu fahren. Vor Ort erklärt sich die Technik besser als im Klassenzimmer. Wie steht es mit dem Manager, der sich zur Belohnung ein Erlebniswochenende gönnt?

Was will ich mit diesen Beispielen sagen? Wir sollten uns gemeinsam überlegen, welche Randgruppen aus Sicht der Bahn langfristig hinzu gewonnen werden können. Mit gemeinsam, und das ist für mich der wichtige Punkt, meine ich aber auch einen Umgang miteinander. Dieser Umgang soll dem andern das Gefühl geben, ein Partner zu sein, mit dem ich zusammenarbeiten möchte.

Macher, Mitmacher, Miesmacher

Ich habe in der Vergangenheit gelegentlich auf Grund von spontanen Eindrücken geurteilt und Ratschläge gegeben, die bei den Verantwortlichen kaum Begeisterung

ausgelöst haben. Da wurden Bausituationen auf Grund einer Woche beurteilt, an denen manche monatelang überlegt haben. Ich habe mir vorgenommen, künftig überlegter zu handeln. Wir haben einen Bauchef, der nahezu Übermenschliches leistet. Lassen wir ihn vielleicht einmal eine *aus unserer Sicht* falsche Entscheidung treffen. Es ist immer noch besser, einen zu haben, der entscheidet, als ihn entbehren zu müssen. Gleiches muss für die übrigen Verantwortlichen im Verein gelten.

Für mich gibt es drei Sorten von Vereinsmitgliedern: Macher, Mitmacher und Miesmacher. Der Macher ist aktiv, treibt an und hat immer neue Ideen. Der Mitmacher lässt sich begeistern und ist dabei, ergreift aber nie selbst die Initiative. Den Miesmacher brauche ich nicht zu erklären. Ich habe zu wenig Einblick in die Interna des Vereins, aber es macht mich traurig, wenn so viele Macher nach relativ kurzer Zeit das Handtuch werfen. Die Mitmacher stehen dann nämlich alleine da und es besteht Gefahr, dass die Miesmacher das Sagen bekommen. Dafür habe ich schon zu viel Energie und Herzblut in die Sache investiert. Wir sollten unsere Energie nicht mit internen Querelen vergeuden.»

Neue Rabatte auf Billettpreise

Aktionäre der DFB AG und Mitglieder des VFB erhalten für Fahrten mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke auf den Billetten eine Ermässigung von **neu 20 Prozent**. Sie kann mit dem Mitgliederausweis oder der Postquittung geltend gemacht werden.

Dieser Rabatt schafft doppelten Anreiz, auch in der kommenden Fahrsaison, die am 26. Juni beginnen und am 3. Oktober enden wird, die Bergwelt der Furka-Region vom historischen Dampfzug aus zu geniessen.

Der Werdegang der Bauabteilung in der DFB

Bauleute wollen Spezialwissen weitergeben

Die vielfältigen Arbeiten der Bauabteilung müssen auch in einer fernerer Zukunft geleistet werden können. Deshalb sollte das spezielle Wissen rasch an jüngere Fachleute weitergegeben werden.

Nach der Gründung des VFB im Jahre 1983 begannen im Raum Gletsch einige Räumungsarbeiten im Trassebereich. Als Unterkünfte dienten das Stations- und das Depotgebäude. Als dann im Jahre 1985 die DFB gegründet wurde, beschloss der damals vom Wallis dominierte Verwaltungsrat, in erster Priorität den Streckenabschnitt Oberwald–Gletsch wieder für eine Betriebsaufnahme herzurichten. Diese Idee hat in der jungen DFB zu Auseinandersetzungen und schliesslich zum Rückzug der damaligen Walliser Verwaltungsräte geführt. In dieser turbulenten Zeit begann eine Innerschwyzer Gruppierung im Sommer 1986 während rund drei Wochen mit Sanierungsarbeiten beim zerstörten Tunnel III auf der Urnerseite. Kurz darnach entschied sich der neu konstituierte Verwaltungsrat, vorerst die Urnerseite in Angriff zu nehmen. Nach diesem ersten und recht erfolgreichen Ein-

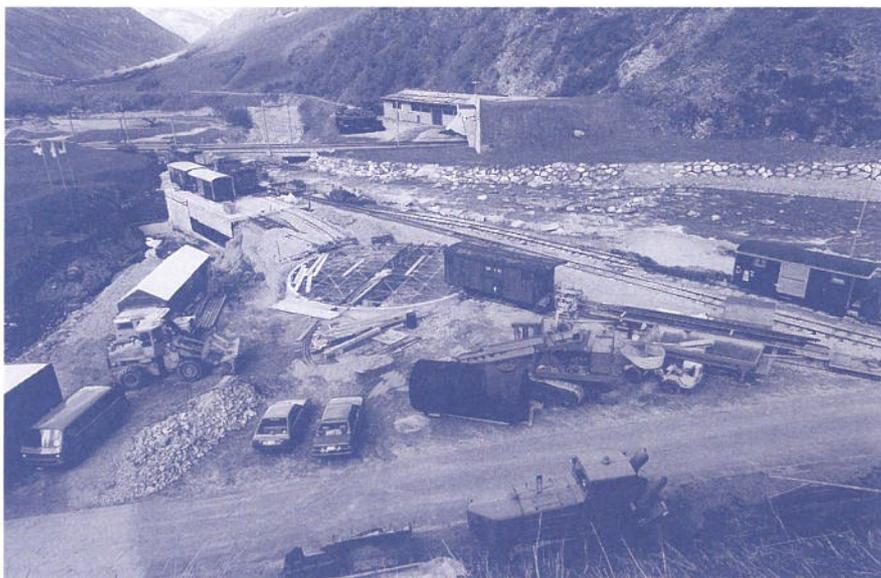


Bau Lokdepot Realp; Montage Stahlkonstruktion Sommer 1990

satz formierten sich verschiedene Fachleute und eine stetig wachsende Zahl Helfer zu einer Baugruppe. Dies kann als die Geburtsstunde der Bauabteilung betrachtet werden. Der Umfang der Sanierungsarbeiten Tiefenbach–Realp wurde durch Fachleute abgeklärt und die entsprechenden Ausführungen vorbereitet.

Bereits 1987 wurde ein mehrwöchiges Bauprogramm an der Strecke geplant und durchgeführt. Ein gezielter Einsatz auf der Walliserseite fand im Rahmen der Wiederherstellung des Lammenviaduktes (Oberwald–Gletsch) statt. Diese Aktion sollte beweisen, dass die DFB gezielt die Strecke bis Oberwald wieder in Betrieb nehmen will.

Einen herben Rückschlag erlitt die DFB mit dem verheerenden Unwetter vom 24. August 1987. Aber gerade dieses Ereignis hat die Mitarbeiter der Bauabteilung zusammengeschweisst. Nach dem Bauprogramm 1987 begann eine intensive Zeit der Bauwerkstätte Goldau. Der Bau der HGm 2/2, Beschaffung und Umbau mehrerer Bauwagen und der Erwerb von Baugeräten wurde vorangetrieben. Die Leistungen von 1987 überzeugten bereits eine Anzahl Skeptiker, welche nun ebenfalls in verschiedenen Fachbereichen ihre Mitarbeit anboten. Aus den Reihen der Brückenspezialisten der SBB formierte sich eine Gruppe, die bereits 1988 die beschädigte Steffenbachbrücke reparierte und anschliessend seit 1981 erstmals



Bau Drehscheibe und Stützpunkt Realp; Bauzustand 1989

wieder in Sommerstellung brachte. Bereits 1988 konnte die DFB auf die Unterstützung von vielen Helfern aus Deutschland zählen. Im Rahmen der damaligen Baueinsätze standen bereits über 100 freiwillige Mitarbeiter im Einsatz. Diese gezielten und intensiven Baueinsätze führten dazu, dass schon im September 1988 ein Bauzug mit der HGm 2/2 bis nach Muttbach verkehren konnte. Parallel zu diesen Erfolgen auf der Strecke entstand die Abteilung ZfW.

Die Entwicklung zur Bauabteilung

Die bau- und eisenbahntechnisch notwendigen Anforderungen führten zur Bildung von Fachgruppen innerhalb der Bauabteilung. So entstand neben der Kerngruppe Gleis- und Tiefbau eine Gruppe Planung (Ingenieurarbeiten), eine Fachgruppe Steffenbachbrücke, Schneeräumgruppe, Kabelbaugruppe, Gruppe für den Bau von Sicherungsanlagen und eine Gruppe für Elektroinstallationen. Viele Mitarbeiter aus den Fachgruppen setzten sich im Winterhalbjahr in der Bauwerkstätte ein, um den Bauwagenpark und die laufenden Unterhaltsarbeiten zu unterstützen. Die Kompetenz der Bauabteilung war nun bereits durch die vielen Fachleute sehr breit abgestützt. So konnte die



Reparatur Steffenbachbrücke 1988

Bauabteilung für das Lokdepot Realp sowohl Planung und Ausführung in eigener Regie und fast zu 100 Prozent in freiwilliger Arbeit realisieren. In diese Zeit fallen auch die Ausarbeitung von eigenen Normen und Vorschriften für den Bereich «Feste Anlagen» (Gleisanlagen, Trasse und Bauwerke). Der Umfang der Bauarbeiten hat ein Mass angenommen, das auch organisatorisch und sicherheitstechnisch geregelt werden musste. Aus die-

sem Grund entstanden verschiedene Anweisungen und Reglemente innerhalb der Bauabteilung. Im Jahr 1992 konnten die Mitarbeiter der Bauabteilung ihre Kompetenz unter Beweis stellen: Das BAV hatte für die Betriebseröffnung Realp–Tiefenbach die Strecke abgenommen. In diesen Zeitabschnitt fallen aber auch Rückschläge wie das verheerende Unwetter 1994 mit Schäden auf der Urner- und Walliserseite sowie verschiedene Schäden an Bauwerken durch grosse Lawenniedergänge.

Bekanntlich herrschte Mitte der Neunzigerjahre Rezession in allen Branchen. Im Rahmen eines Arbeitslosenprojektes der Kantone Schwyz und Uri standen der Bauabteilung während Jahren bis zu 15 Personen zum Teil aus der Baubranche zur Verfügung. Bei der Realisierung des neuen DFB Bahnhofs Realp waren die Mitarbeiter des Arbeitslosenprojektes massgeblich beteiligt. Doch die zusätzlichen Helfer aus dem Arbeitslosenprojekt erforderten auch eine Vergrösserung der Führungsgremien in der Bauabteilung.

Die Bauabteilung von heute

Die Leitung der Bauabteilung formuliert am Ende jeden Jahres das Bauprogramm des nächsten Jahres aufgrund der laufenden Unterhaltsplanung für Gleise und Bauwerke, Räumungseinsatz, Unterhalt technische Mittel etc. zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates. Gleichzeitig werden die Mitarbeiter und die rund 25 Baugruppen über die Einsatzmöglichkeiten informiert. Zu den Unterhalt- und Erneuerungsarbeiten kommt die Planung und Ausführung der zahlreichen Investitionsobjekte hinzu. Ein zunehmendes Problem stellt sich bei der Besetzung von Führungskräften in den einzelnen Fachgruppen. Viele Mitarbeiter der Bauabteilung leisten Arbeit in einer Doppelfunktion innerhalb der eigenen Abteilung und teilweise zusätzlich noch in einer anderen Abteilung.

Der Bauabteilung gehören rund 30 ständige Mitarbeiter an. Dazu kommen etwa 250 Personen, die innerhalb der verschiedenen Baugruppen ihren jährlichen Einsatz leisten. Die Führung dieser zahlreichen Mit-



Gleisumbau Tiefenbach–Realp zwischen Tunnel II und III kurz vor der Betriebseröffnung 1992



Erstmontage Steffenbachbrücke durch die DFB 1988

arbeiter unter dem Aspekt der Freiwilligkeit ist nicht sehr einfach und erfordert oft viel Fingerspitzengefühl. Das Ziel der Bauabteilung, die Arbeitsabläufe professioneller zu gestalten und die Arbeitsqualität dauernd zu steigern, will aber trotzdem immer erreicht werden. Die Erfolge der Bauabteilung in letzter Zeit, wie zum Beispiel die neuen Gebäude im Stützpunkt Realp, dürfen sich sehen lassen.

Die Bauabteilung der Zukunft

Die künftige Entwicklung der Bauabteilung hängt sehr stark von der Gesamtentwicklung der DFB ab. Im Bereich der Aufgaben wird die Bauabteilung nicht mehr stark wachsen. Als wichtigste Themen der Zukunft gelten die personelle Entwicklung und die Weitergabe von spezifischem Wissen an eine jüngere Mitarbeitergeneration. Diese Aufgabe wird von den jetzigen Verantwortlichen der Bauabteilung als oberste Priorität gesetzt. Bei der Anzahl Mitarbeiter ist keine generelle Erhöhung zu erwarten. Die technischen Mittel wie Baumaschinen, Kleingeräte und Werkzeuge bedürfen einer «Verjüngungskur», damit die kurze Bausaison optimal genutzt werden kann. Im Bereich der rund 20 Bauwagen stehen mittelfristig grössere Umbauten und Anpassungen an. Die Mitarbeiter der Bauabteilung hoffen, dass in der nächsten Zeit eine Anzahl motivier-

ter junger Fachleute die ältere Generation Bauleute unterstützt und später auch ablöst.

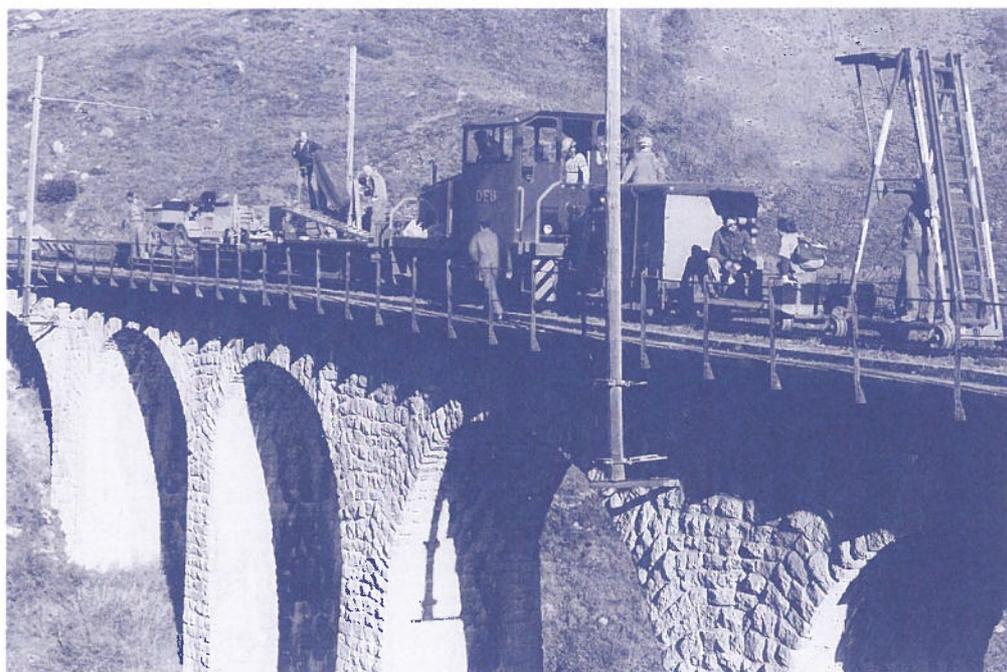
Nebst den dauernden und wiederkehrenden Arbeiten wie Schneeräumung sowie Kleinunterhalt an Bauwerken und Gleis sind der Streckenausbau beziehungsweise die Wiederinbetriebnahme Abschnitt Oberwald-Gletsch die nächsten grossen Herausforderungen. Der Anschluss Oberwald mit der Stationsanlage Oberwald

und die Gesamtanierung des rund 4'500 Meter langen Streckenabschnittes nach Gletsch mit den zahlreichen Kunstbauten stellen hohe Ansprüche an Planung, Vorbereitung und Ausführung.

Gleichzeitig gehören auch Planung und Ausführung der Infrastrukturbauten innerhalb der bestehenden Strecke zu den kurz- bis mittelfristigen Aufgaben der Bauabteilung, so zum Beispiel Erweiterung der Werkstatt Realp und Ablösung der provisorischen Container-Station Realp durch ein schmales Stationsgebäude. Damit diese umfangreichen Arbeiten bewerkstelligt werden können, muss die Bauabteilung vermehrt auf kompetente Einzelteams setzen, welche Planung und Ausführung selbstständig innerhalb der Bauabteilung realisieren.

Eine wichtige Verantwortung fällt der Bauabteilung auch im Bereich der natur- und nostalgiegerechten Gestaltung der Bauwerke zu. Leider sind durch den Spar- druck auch schon «Bausünden» begangen worden. Ein in Vorbereitung stehender Leitfaden für «Bauwerksgestaltung an der Bergstrecke» soll künftig die Gestaltung der Bauwerke nostalgie- und landschaftsgerecht garantieren.

*Walter Willi,
Chef Bau und Infrastruktur*



Bauzug auf der Steinstafelbrücke im September 1988

DFB/ Bauabteilung

Bauprogramm im Rückblick

Die Bauabteilung der DFB hat an der Strecke und bei Infrastrukturanlagen grosse und wichtige Aufgaben erfüllt.

Die Schneeräumarbeiten begannen planmässig Mitte Mai. Die Räumequipe wurde heuer mit einer mittelgrossen Schneemenge auf allen Abschnitten konfrontiert. Noch während den Schneebrucharbeiten konnte mit Befriedigung festgestellt werden, dass wir in diesem Winter vor aussergewöhnlichen Schäden durch Lawenniedergänge verschont wurden. Dank grossem Einsatz konnte die Räummannschaft bereits am 29. Mai Gletsch auf der Schiene erreichen.

Geplante und ausgeführte Bauarbeiten

Trotz angespannter Finanzlage der DFB wurde ein umfangreiches Bauprogramm geplant und schliesslich auch ausgeführt.

- Geleiseumbau km 55.423–55.700
- Fertigstellung Sanitärtrakt Stützpunkt Realp
- Bau Kantinentrakt Stützpunkt Realp

- Weiterführung Trassesanierung mit Schwerpunkt Stützmauer km 57.650
- Weiterführung Sanierungsarbeiten an Widerlager und Gewölbe im Scheiteltunnel bei TM 800
- Felsräumung und Felskontrolle km 58.500
- Systematischer Unterhalt am Geleise
- Bau und Vorbereitungen für Lichtsignalanlage Bahnübergang Furkastrasse «Blaues Haus».
- Erste Sanierungsetappe Drehscheibe Furka
- Diverse Fertigstellungsarbeiten im Bahnhofbereich Gletsch
- Sanierung Wanderwege Furka–Tiefenbach

Unterhalt und Revisionen der technischen Mittel Bau

Damit die Bauarbeiten im Sommerhalbjahr mit funktionierenden Geräten und Maschinen durchgeführt werden können, sind die Arbeiten in den verschiedenen Werkstätten der Bauabteilung von sehr

grosser Bedeutung. Ein kleines Team verrichtete im Winterhalbjahr diese Arbeiten sehr gewissenhaft und mit grossem Engagement.

Planung und Projekte

Trotz sehr knapper Personalverhältnisse konnten einige Projektierungsarbeiten in Angriff genommen werden:

- Laufende Planung und Bauleitung für die Erweiterung Stützpunkt Realp; Etappe 1 bis 2 (Sanitäranlagen und Kantine)
- Vorprojekt für Erweiterung Stützpunkt Realp; Werkstätten Etappe 3 bis 5
- Rekonstruktion Stützmauer km 57.500
- Sanierungsmassnahmen Scheiteltunnel 2003
- Studien für Ausbau Oberwald–Gletsch

1. Einsatz Mitarbeiter / Personalplanung

Der Einsatz der Baugruppen, der Lehrlingslager und der Einzelhelfer war in dieser Saison mit einigen Ausnahmen recht gut. Bei der Administration wurden laufend Verbesserungen und einige zusätzliche Massnahmen getroffen. Wiederum konnte durch den Einsatz von zwei Baufachleuten die Qualität der Bauarbeiten gesteigert werden. Leider ist die gewünschte Kontinuität der Baugruppeneinsätze noch nicht vollauf befriedigend. Zu Beginn der Saison und im Spätherbst fehlten leider immer noch Mitarbeiter oder Baugruppen.

Schwerpunkte im Winterprogramm 2003/2004

Dank sehr grossem Eifer der Baumitarbeiter konnte bereits im November die neue Kantinenküche und der Essraum Realp in Betrieb genommen werden. Mit diesem Schritt geht ein jahrelanger Wunsch in Erfüllung.

Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Wir bedanken uns für den grossen Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Nicht ohne Stolz dürfen wir feststellen, dass die Arbeiten 2003 ohne nennenswerte Unfälle und in gutem Arbeitsklima verlaufen sind.

DFB/Bauabteilung



Schienerverlad für den aktuellen Gleisumbau zwischen Kilometer 54.910 und 55.148

Vom Winter zum Frühling auf der Furka-Bergstrecke

Schneeräumung unter erschwerten Bedingungen



Schneeschleuder an der Diesel-Lokomotive

Bis zu 12 Meter Schnee haben vom Gleis der DFB weggeräumt werden müssen, damit vom 26. Juni bis 3. Oktober die Dampfzüge wieder regelmässig verkehren können.

Der Bericht basiert auf einem Augenschein, der am 15. Mai stattgefunden hat, und auf telefonischen Auskünften, die am 18. Mai bei Wolfgang Hackl eingeholt wurden. Er stellt daher eine Momentaufnahme und keine abschliessende Würdigung dar.

Mühsam und gefährlich

«Die Räumung gestaltet sich dieses Jahr mühsam. Es hat viel und schlechten Schnee. Nach wie vor besteht Lawinengefahr», fasste Hackl die Situation zusammen. Zwischen Tunnel 2 und 3 lag der Schnee 12 Meter hoch, an weiteren Stellen wurden 9 bis 10 Meter gemessen.

Diese Menge, der Ausfall einer Fräse und die Vorkehrungen wegen der Lawinengefahr haben zu einem Rückstand auf das Programm geführt. Es ist jedoch gelungen, die Steffenbachbrücke rechtzeitig bei schönem und trockenem Wetter aufzurichten, damit die Räumequipe auf ihrem Vormarsch in Richtung Pass nicht gestoppt wurde.

Sicherheit zuerst

Wenn es bezüglich Lawinengefahr brenzlich wird, rücken die Frondienstler nicht zur Schneeräumung aus. Kann der Einsatz verantwortet werden, trägt jeder ein Lawinensuchgerät auf sich. Ausserdem wird am Gegenhang eine mit Funk ausgerüstete Lawinewache aufgestellt. Diese hat die möglichen Anrissstellen im Auge zu behalten und Alarm zu schlagen, wenn irgendwo Bewegung in die Schneedecke kommt. Es ist auch tatsächlich zu Alarmauslösungen gekommen. Doch die abgeglittenen Schneemassen haben den Gleisbereich nicht erreicht. Sie haben daher den Leuten, die sich jeweils im nächstgelegenen Tunnel in Sicherheit bringen, nicht gefährlich werden können.

Anspruchsvolles Räumen

Wer als ahnungsloser Unterländer beziehungsweise «Üsserschwizer» erstmals mit zur Schneeräumung ausfährt, denkt, die Fräse vorn an der Diesellok werde mit dem Schnee schon kurzen Prozess machen. Angesichts der 12 Meter hohen Mauern wird diese Meinung rasch revidiert. Da ist zu sehen, wie die auf Pneurädern und die auf Raupen mobilen Schleudern sich von oben her Schicht um Schicht weit nach unten vorkämpfen müssen, bis das Räumgerät auf der Schiene in Aktion treten kann. Die «Fräs-Piloten» müssen mit Köpfchen arbeiten, wenn sie sich nicht selber einlochen wollen. Sie haben mit den Tücken von Hohlräumen und Felsbrocken zu rechnen. Schliesslich nähert sich die Grabentiefe der maximalen Wurfhöhe der Maschinen. Da wird es knifflig, die weisse Pracht überhaupt noch los zu werden.

Anerkennenswerte Leistung

Eigentlich möchte man allen Interessierten einen Besuch empfehlen. Doch dieser ist nicht möglich. Die Schneeräumer wollen und können bei der Arbeit, die sie selber ausserordentlich fordert, nicht noch Gäste hüten und für deren Sicherheit bürgen. Dieser kurze Bericht möchte als Ersatz für den persönlichen Einblick dienen. Dass er nur unvollkommen sein kann, weiss der Verfasser.

Hansueli Fischer



Rolba-Schneefräse

Neue Regelung

Fahrausweise für Personal

Für das Personal der DFB AG sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VFB im Einsatz bei der DFB gelten die folgenden Regelungen.

1. Ab 2004 erhält das ganze Personal der DFB AG neue Dienstaussweise, welche nur zusammen mit der für das betreffende Jahr ausgestellten Funktionskarte gültig sind. Die entsprechende Funktionskarte wird jährlich durch die zuständigen Abteilungsleiter abgegeben. Alte frühere Dienstaussweise sind nur noch 2004 gültig. Die betreffenden Inhaberinnen und Inhaber sind gebeten, ihre Berechtigung überprüfen zu lassen. Sie erhalten entsprechende neue Ausweise.
2. VFB-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten pro sechs Tage Arbeitseinsatz bei der DFB AG eine Freikarte Realp–Gletsch–Realp. Die Freikarten sind datiert und behalten ihre Gültigkeit für die laufende und die folgende Fahr-saison. Für die Dienstfahrten regeln die entsprechenden Gruppen- bzw. Dienstchefs der DFB AG mit der Betriebsabteilung die Fahrausweise.
3. DFB- oder VFB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter ohne entsprechende Fahrausweise werden der Betriebsabteilung gemeldet. (Name, Abteilung, Reise-grund.)
4. Den zahlenden Fahrgästen in den DFB-Zügen ist jederzeit Platz zu machen. Gespräche über DFB-interne Fragen sind im Umkreis unserer Fahrgäste zu unterlassen. Der Zugchef entscheidet von Fall zu Fall und je nach den Platz-verhältnissen, ob die 1. Klasse benutzt werden darf.
5. Langjährige Mitarbeiterinnen und Mit-arbeiter sowie Kaderleute der DFB AG erhalten nach ihrem Ausscheiden als Aktive entsprechend ihren «DFB-Dienstjahren» eine Dauerfreikarte nach folgendem Schlüssel: Ab zehn Jahren

Aktivmitarbeit eine Dauerfreikarte für sich und eine Begleitperson. Ab sechs Jahren Aktivmitarbeit gibt es eine Dauerfreikarte. Ab drei bis fünf Jahre kann jährlich eine Freikarte bestellt werden und zwar bei der ehemaligen Abteilung.

6. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFB AG im Dienst haben pro Jahr Anrecht auf eine Freikarte für ihre Partnerin oder ihren Partner (beim Betriebschef, bei dessen Stellvertreter oder beim Fahrdienstleiter zu bestellen.)

Diese Regelungen wurden am 15. Mai 2004 von der Geschäftsleitung verabschiedet.

*Im Auftrag der GL:
Peter Schwarzenbach,
Personalchef DFB AG*

Prüfungen bestens bestanden

Neue Dampflokomotivführer der DFB

Andreas Schuler, Hansruedi Schneider, Oliver Stepat, Oliver Studer, Roland Knöpfel, Stefan Landenberger und Walter Wäfler haben die Lokführerprüfung gemäss Verordnung UVEK bestanden.

Der stellvertretende Chef ZfW hat sich mit dem folgenden Schreiben an die neuen Lokführer und den Prüfungsexperten gewandt:

Geschätzte Kameraden, lieber Kollege Bruno,

Gemäss Verordnung des UVEK vom 30. Oktober 2003 sind für die Zulassung von Triebfahrzeugführern bei den Eisenbahnen die entsprechenden Instruktionen durchzuführen und Prüfungen abzulegen. Als erste freiwillige Mitarbeiter der DFB habt Ihr Euch den neuen Anforderungen gestellt und die entsprechende Prüfung zur Führung der Dampflokomotiven der DFB am 8. Mai 2004 in Realp mit Erfolg

Die Geschäftsleitung der DFB AG sucht eine/einen

Protokollführerin/ Protokollführer

Sind Sie bereit, monatlich an den Sitzungen der Geschäftsleitung für die Protokollführung besorgt zu sein? Die Sitzungen finden in der Regel an Samstagen im Raum Zentralschweiz (im Sommer vorwiegend in Realp UR) statt.

Weitere Informationen wird Ihnen unser Personalchef, Peter Schwarzenbach, Telefon 055 246 36 15, gerne geben.

bestanden. Dazu gratulieren wir Euch herzlich und verbinden damit den Wunsch, dass Ihr die entsprechende Befriedigung beim Führen unserer Dampfzüge über die anspruchsvolle Strecke im hochalpinen Bereich empfinden werdet. Wir wünschen Euch immer gute und un-fallfreie Fahrt und danken für den uner-müdlichen Einsatz für unsere Bahn.

Dem offiziellen Instruktor des BAV, Herrn Bruno Knobel, danken wir bestens für seinen unentgeltlichen Einsatz, den immensen Aufwand und seine Bereitschaft, für unser Unternehmen weiterhin tätig zu sein. Wir gratulieren ihm auch für den auf Antrieb erreichten Erfolg, unsere Hobby-eisenbahner zu offiziell anerkannten Lokführern auszubilden – herzlichen Dank.

Mit kollegialen Grüssen

*Max Zwald,
Stv. Chef ZfW der DFB AG*

Marketing bei der DFB

Das gute Produkt gut verkaufen

Paul Güdel ist die Leitung des Marketing-Bereichs bei der DFB anvertraut worden. Er stellt sich hier vor und erläutert seine Pläne. (Zwischentitel von der Redaktion gesetzt.)

Ich bin 66 Jahre alt, verheiratet und Vater eines Sohnes. Nach einer kaufmännischen Ausbildung betreute ich während vier Jahrzehnten eine Service- und Handelsunternehmung der Autobranche in Luzern, anschliessend war ich als Projektleiter im Technischen Zentrum des Touring-Clubs der Schweiz in Emmen tätig. Im Militärdienst der Schweizer Armee war ich über lange Zeit als Quartiermeister aktiv.

Meine Begeisterung für nostalgische Mobilität auf Strassen, Schienen und zu Wasser teile ich mit meiner Familie; sie begleitet und unterstützt meine Aktivitäten in der Freizeit.

Überblick verschafft und gestartet

Die Einführung und Information der Geschäfts- und Betriebsleitung der DFB zeigten einen sofortigen Handlungsbedarf auf. Zu den ersten Massnahmen gehörte der Aufbau des Organigramms der Abteilung Marketing, da die interne wie externe Zusammenarbeit sicherzustellen ist. Mir zur Seite steht Bruno Ettlin, in der Suva Luzern tätig. Wir haben die Aufgaben in den Bereichen interne und externe Kommunikation aufgeteilt und versehen gegenseitig die Stellvertretungen. Als Kern der Planung und Koordination wurde eine Marketing-Exekutiv-Gruppe zusammengestellt und gewählt, welcher auch der Redaktor des «dampf an der furka» angehört.

Nach zwei Ad-hoc-Sitzungen der Geschäftsleitung für den Marketing-Bereich wird nun die neu gebildete Fachgruppe aktiv.

Beitrag zur Erhaltung des Kulturgutes

Ich habe mich mit der Geschichte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke befasst. Ich bewundere die Pioniere der ersten Stunden, den Aufbau und Betrieb des Lok- und Wagenmaterials, der Schienenstrecke, den Einsatz der Fronarbeit auf allen Stufen. Das Ziel, das wertvolle technische Kulturgut zu erhalten, die historische Bahnverbindung des Glacier-Express zu betreiben, verdient Respekt und Unterstützung. Der wirtschaftliche Nutzen unserer Bahn für das Goms wie das Urserental sind wesentliche flankierende Zielsetzungen.

Nach Auswertung der Betriebsstatistik der Auslastung und Ergebnisse der letzten Jahre wurden folgende Prioritäten festgelegt:

Marketing-Prioritäten

- Aufarbeitung der internen Organisation und Zusammenarbeit mit Reisedienst und externer Marketing-Unterstützung.
- Aktivitäten im nationalen Bereich mit der Weiterführung und Ergänzung der Partner. Aktuell umfasst die Liste über 30 Positionen. Speziell sind folgende Partner zu erwähnen: Matterhorn-Gotthard-Bahn, Swiss-Travel-System, Partner der Kraftwerke Oberhasli AG, Touring-Club der Schweiz mit Partnerclubs und Verkehrshaus der Schweiz.
- Aktivitäten im regionalen und lokalen Bereich Goms und Urserental
- Zusammenarbeit mit den Tourismus-Organisationen Goms und Urserental
- Zusammenarbeit mit mindestens 10 Hotels für den direkten DFB-Billetverkauf und für die örtliche Werbung
- Aufbau der Zusammenarbeit mit dem Verein Furka-Bergstrecke, der Stiftung und dem 1000er Club
- Lokale und regionale Werbung, Teilnahme an Ausstellungen.

Eine Diplomarbeit der Berner Fachhochschule für Technik und Informatik mit dem Thema «Massnahmenpaket zur Erreichung einer nachhaltigen finanziellen Basis für die DFB» hat für den Marketing-Bereich wesentliche und umsetzbare Erkenntnisse gebracht.

Zusammenarbeit angeboten und erbeten

Alle haben wir zum Ziel, unsere Bahn über den Berg fahren zu lassen, das technische Kulturgut zu erhalten, Erlebnisse und Freude den Fahrgästen zu vermitteln, ein wertvoller Partner des Goms und des Urserentals zu sein, und nicht zuletzt allen DFB-Beteiligten Genugtuung, Kameradschaft und Erfüllung der Anstrengungen zu ermöglichen.

Als Ihr neuer Partner dürfen Sie von mir erwarten, dass ich mich im Rahmen meiner Aufgabe dazu einsetze. Ich erwarte von Ihnen, dass Sie mich dabei begleiten und vor allem die aufmerksame Betreuung unserer Fahrgäste, ob am Schalter, auf den Stationen, im Zug oder in der Kantine sicher stellen.

Für die Koordination und Information aller Aktivitäten bin ich auf die lückenlose Information angewiesen.

*Mit Volldampf voraus, marsch!
Paul Güdel*



Paul Güdel, Leiter Marketing

Lebendige Bahn- und Technikgeschichte

Verkehrshaus der Schweiz

Furka-Freunde und andere von der Eisenbahn Begeisterte finden im Verkehrshaus eine Sammlung, die es erlaubt, die Geschichte des an die Schiene gebundenen Verkehrs nachzuerleben.

Kurzporträt: Schienenhalle

Bereits 1914 wurde im Eisenbahnmuseum in Zürich mit dem Sammeln und Ausstellen von historischen Objekten zum Schienenverkehr begonnen. Damit wurde ein wichtiger Grundstein für das spätere Verkehrshaus gelegt. 1959 wurde die Sammlung in das neu eröffnete Verkehrshaus in Luzern integriert und die Ausstellung in den Jahren 1982 und 1997 ausgebaut. Heute besetzt das Thema Schienenverkehr einen Drittel, das heisst 8000 Quadratmeter der Ausstellungsfläche des Verkehrshauses. In den Hallen sind 50 historische Schienenfahrzeuge chronologisch ausgestellt. Die Reise beginnt mit den Simulatoren der Lok 2000 bei den Alpenbahnen und führt über die Elektrifizierung zum Dampfzeitalter mit der Spanisch-Brötli-Bahn, dem Anfang der schweizerischen Eisenbahnen. Im Gegensatz zu vergleichbaren Eisenbahnmuseen in Europa und Amerika sind zwei Drittel der Lokomotiven und Triebwagen elektrisch angetrieben. Die zum Teil über 100 Jahre alten Elektroloks widerspiegeln die führende Rolle der Schweizer Bahnen und der Industrie bei der Elektrifizierung. Die dichte Präsentation der Loks wird durch eine 100 Meter lange, rote Passerelle, die der Länge nach durch die Hallen führt, übersichtlich erschlossen. Über 50 Modelle von Lokomotiven, Trieb- und Personenwagen im Massstab 1:10 ergänzen die Originalfahrzeuge. Die grossen Würfel liefern mittels Fotos, Texten, Videos und Diaschauen vertiefende Informationen. Die Ausstellung beschränkt sich nicht nur auf die Technik, sondern zeigt die Bedeutung der Eisenbahnen für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz in den letzten

150 Jahren. In der Begleitausstellung «Rock'n'Rail» erfahren die BesucherInnen zudem viel Wissenswertes über die High-tech-Bahn der Zukunft. Ohne die Eisenbahn gäbe es keine grösseren Städte, keine Exportindustrie, keinen Massentourismus.

Vom Hiflyer bis zum Planetarium

Das Verkehrshaus der Schweiz ist das schweizerische Museum für Verkehr und der Themenpark für die Mobilität. Das Verkehrshaus zeigt auf verständliche, interessante und abwechslungsreiche Weise die Entwicklung des Verkehrs – gestern, heute und morgen – auf der Strasse, Schiene, in der Luft, im Weltall und auf dem Wasser. Für die Schweiz einmalige Attraktionen wie das IMAX Filmtheater, das Grossraum-Planetarium, die Swissarena, der Fesselballon Hiflyer, die Gotthardtunnel-Schau, das Hans

Erni Kunstmuseum und viele weitere Angebote bereichern den Museumsbesuch und lassen ihn zum Erlebnis werden. Ein besonderer Anreiz das bestbesuchte Museum der Schweiz zu besuchen, ist der Fesselballon Hiflyer, der bis auf 140 Meter Höhe steigt, wo eine einmalige Sicht auf Luzern und seine schöne Umgebung wartet. Einen einzigartigen Blick auf die ganze Schweiz – wie nur Astronauten vergönnt ist – erhalten die Besucher in der Swissarena, einer fast 200 Quadratmeter grossen Luftaufnahme der ganzen Schweiz, die auf eigene Faust erforscht werden kann. Eine Reise ins Universum bietet das digital betriebene Grossraumplanetarium, wo die Besucher das Gefühl bekommen, die Sterne fallen ihnen auf den Kopf. Mit exotischen Kulturen in fremden Ländern und wunderschönen Tier- und Naturfilmen lockt das IMAX Filmtheater. Die riesengrosse Leinwand und das vielfältige Filmangebot ersetzen mehr als den Blick in den Ferienprospekt.

Das Verkehrshaus der Schweiz ist der lustvolle und interessante Ort der Entdeckung – inmitten von originalen Zeitzeugen der Verkehrsgeschichte!

(hsy)

Die Bedeutung der Medienpräsenz

Transport HG 4/4 – grosses Echo

Der Transport der HG 4/4 hat gezeigt, dass sich die Medien für die Belange der DFB interessieren und dass mit deren Multiplikator-Funktion eine breite Werbewirkung zu erzielen ist.

Im Zusammenhang mit der Überführung einer der Vietnam-Dampflokomotiven HG 4/4 (Strassentransport) von ihrem bisherigen Standort in Altdorf in die DFB-Werkstätte nach Chur am Freitag, 23. April wurde Stephan Dekker mit der Medienarbeit beauftragt.

Das Echo, welches der nicht alltägliche Strassentransport in den Medien fand, war wider Erwarten sehr gross. Es waren Vertreter von TV, Radio und Printmedien anwesend. Über die Ergebnisse wurde ein Medienspiegel zusammengestellt, wel-

cher an den Zentralvorstand, die Sektionspräsidenten und die Delegierten des Vereins Furka-Bergstrecke sowie an Vertreter der DFB zugestellt wurde.

Auf einen Schlag ist die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in den Blickpunkt einer breiteren Öffentlichkeit geraten. Die positive Berichterstattung hat für uns Goodwill geschaffen. Von Zeit zu Zeit in den Medien präsent zu sein, ist nicht nur erfreulich, sondern nötig und sinnvoll. Das setzt aber vermehrt aktive und professionelle Medienarbeit voraus. Der Anlass vom 23. April hat gezeigt, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind. Damit können wir in der Öffentlichkeit für die Belange der Dampfbahn Furka-Bergstrecke werben.

Oskar Haag, Mediensprecher

Reisen für Menschen im Rollstuhl

Moderner Car – historischer Bahnwagen

Ein modernster rollstuhlgängiger Reisebus der Paraplegiker-Vereinigung und ein historischer rollstuhlgängiger Aussichtswagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sind am 22. Mai eingeweiht worden. Ein Grossreisebus, der wahlweise 52 Schlafsessel oder 30 Rollstuhlplätze bietet, hat am 22. Mai von Schenkön nach Aarau seine Jungfernfahrt absolviert. Das Fahrzeug der Paraplegiker-Vereinigung mit 460 PS-Motor hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 23 Tonnen und eine Länge von 13,7 Meter. Es wird von der Anton Häfliger AG in Sursee gewartet und betrieben. Rollstuhlpassagieren oder Gehbehinderten stehen ein eingebauter Lift und eine behindertengerechte Toilette zur Verfügung.



Ein Rollstuhlpatient wird mit dem eingebauten Lift aus dem Car gehoben

Rollstuhlgängiger Aussichtswagen

Im Bestreben, auch Rollstuhlfahrern und gehbehinderten Menschen das besondere Bahnerlebnis und die prächtige Bergwelt an der Furka zu erschliessen, sind ein historischer Bahnwagen umgebaut und für die Stationen Realp, Furka und Gletsch Hebelifte angeschafft worden.

Der Wagen war 1889 von der SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft) in Neuhausen am Rheinfall für die damalige Jura-Bern-Luzern-Bahn gebaut worden. Er wechselte mehrmals Besitzer und Einsatzgebiet. 1993 wurde er von der DFB erworben und zwischen Realp und Gletsch eingesetzt. Im vergangenen Winterhalbjahr ist er von der Sektion Aargau des VFB umgebaut worden. Zum Ein- und Ausstieg können ein Teil der Seitenwand herausgehoben und Sitzbänke umgeklappt werden. Wie der Einweihungstag zeigte, dürften noch mehr als die vorgesehenen drei Rollstühle Platz finden und sicher verankert werden können.

Einblick für Paraplegiker-Vereinigung

Die Gäste der Paraplegiker-Vereinigung mit Dr. Guido Zäch und Dr. Thomas Tro-

verkehrshaus.ch

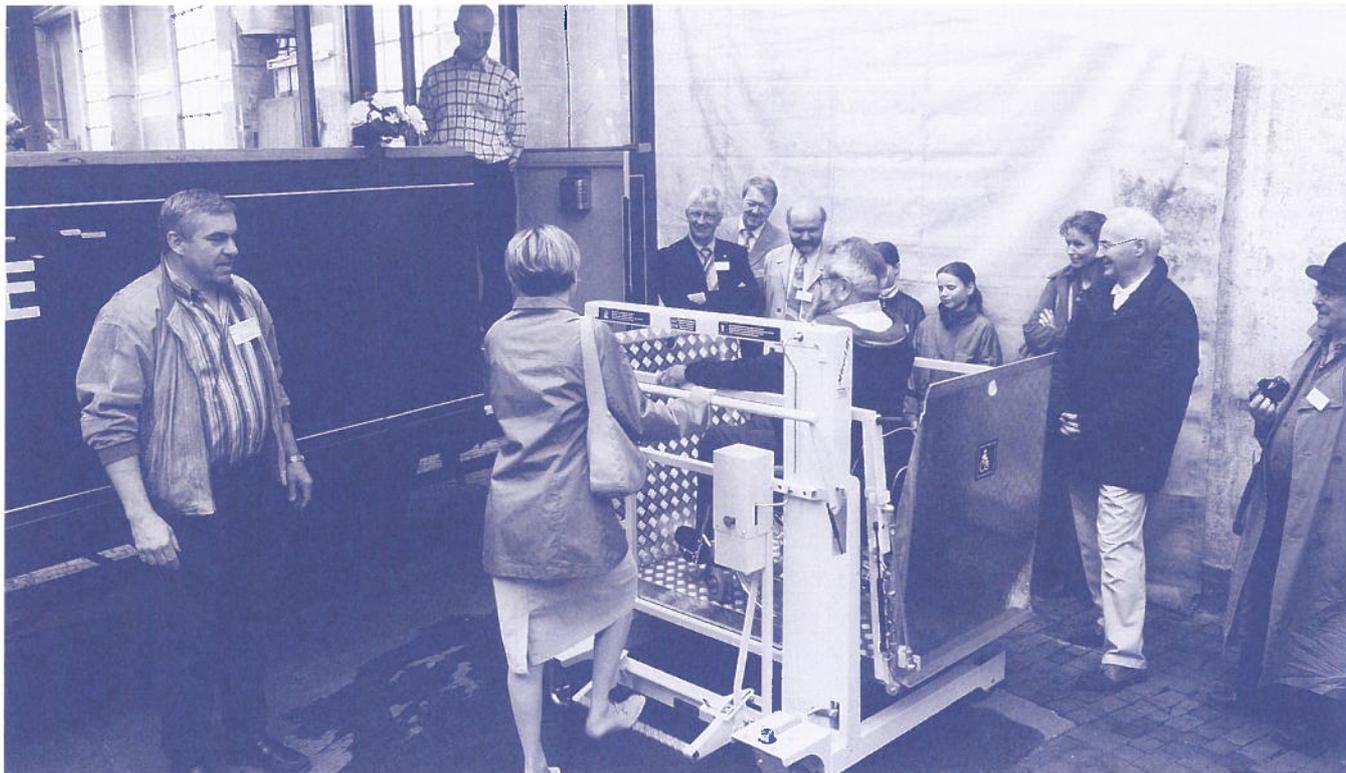
REDUKTIONS-BON CHF 4.- FÜR ERWACHSENE
Museum – IMAX – HIFLYER

Gültig vom 27.03. bis 31.12.2004
1 Bon pro Person, keine Barauszahlung und nicht mit anderen Vergünstigungen kumulierbar!

verkehrshaus.ch

REDUKTIONS-BON CHF 2.- FÜR KINDER
Museum – IMAX – HIFLYER

Gültig vom 27.03. bis 31.12.2004
1 Bon pro Kind, keine Barauszahlung und nicht mit anderen Vergünstigungen kumulierbar!



Unter Aufsicht von Werner Beer betätigt eine Besucherin den hydraulischen Behindertenlift

ger sind in der Aarauer Wagenwerkstatt von *Walter Benz* willkommen geheissen worden. Er stellte den VFB und namentlich dessen rund 960 Mitglieder zählende Aarauer Sektion vor. Die Aufarbeitung eines historischen Wagens erfordere bis zu 10000 Arbeitsstunden. Nach einigen Ausführungen von *Dr. Thomas Troger* zum Reiseкар führten *Walter Benz* und *Werner Beer* die Gäste durch die Wagenwerkstatt. Beer demonstrierte die Funkti-

onsweise des hydraulischen Lifts mit Fussbetätigung. Danach wurde das Gerät am Wagen C 2353 eingesetzt. Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer konnten die Innensicht des Aussichtswagens erkunden.

Nach dem Mittagessen stellte *Dr. Guido A. Zäch* die Paraplegiker-Organisationen vor. Er meinte, es sei sowohl bei diesen wie auch bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke klüger, auf Einzelinitiativen zu set-

zen, als auf die Politik zu warten. Er ermutigte die Dampfbahn-Leute, dran zu bleiben und dem Gegenwind zu trotzen. Hier hakte *Dr. Peter Schwaller*, Verwaltungsratspräsident der DFB AG ein: «Taten statt Worte muss das Motto sein.» Er wies darauf hin, dass es an der Furka wertvolles Kulturgut zu erhalten und eine wirtschaftlich schwache Region zu fördern gilt.

Hansueli Fischer

Korrektur zu Heft 2004/1

1. Auf Seite 9 unter dem Titel «Aktienkapitalerhöhung 2003/2004» ist der gezeichnete Betrag mit 175'000 Franken falsch angegeben. Gezeichnet wurden effektiv 231'000 Franken und dieser Erhöhungsbetrag wurde aufgrund des VR-Beschlusses vom 6. März 2004 auch in die Statuten aufgenommen und beim Handelsregister Oberwallis angemeldet.

2. Auf Seite 23 stimmen die Zahlen im «Barometer der aktuellen Aktienzeich-

nung 2004» nicht. Zum einen hat der VR gestützt auf den Beschluss der GV der DFB AG vom 28. Juni 2003 betreffend die Schaffung eines genehmigten Aktienkapitals von 5'320'000 Franken und eines genehmigten Partizipationsscheinkapitals von 1'000'000 Franken an seiner Sitzung vom 16. August 2003 die Erhöhung des Kapitals um 510'000 Franken beschlossen. Im «Barometer» müssen folglich als oberste Grenze diese

510'000 Franken und nicht 500'000 Franken angegeben werden.

Weiter wurde durch Blaufärbung und Nennung der Zahl 175'000 der Eindruck erweckt, es seien im Rahmen der Kapitalerhöhung 2004 bereits 175'000 Franken gezeichnet worden. Das ist falsch.

Weil das Sekretariat mit der Auslieferung der letzten Titel aus der Kapitalerhöhung 2003 und der Vorbereitung der GV 2004 beschäftigt ist, kann erst für die Ausgabe 3/2004 des «dampf an der furka» wieder ein verlässlicher Stand ermittelt werden.

Urs Wenzel, VR DFB AG

Bericht von der Strecke und der Lok-Werkstätte

Dampfbahnfahrt – ein wahres Erlebnis

Die Begegnung mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke war Liebe auf den ersten Blick.

Nie hätte ich gedacht, dass ich einmal Fan der Furka-Dampfbahn würde. Es begann so harmlos. Eine Bergfahrt als Geschenk (übrigens von meinem Bruder Emil Halter zu unserem 50. Hochzeitstag) brachte alles ins Rollen. Wie sagt man so schön: Es war Liebe auf den ersten Blick. Die Fahrt löste so viele Gefühle aus: Begeisterung, Staunen, Freude, aber auch Ehrfurcht darüber, dass viele Menschen unentgeltlich und mit enormer Zuversicht dieses gros-

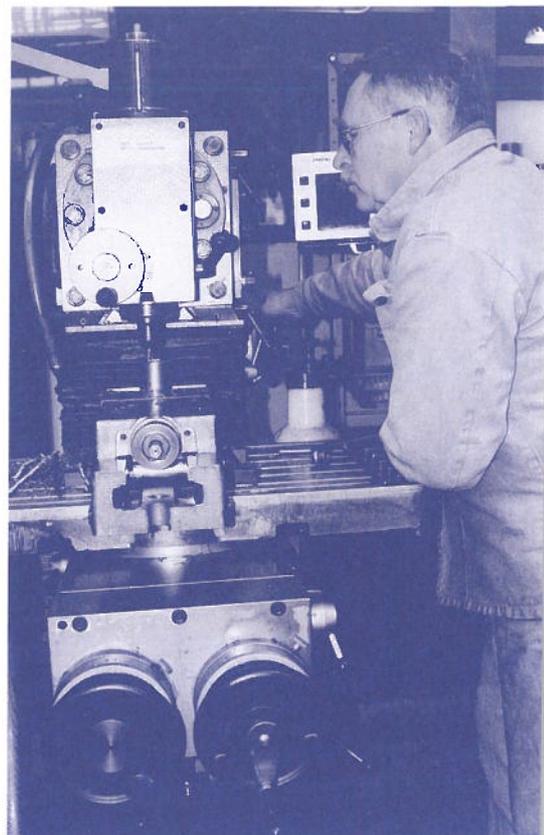
se Werk zustande gebracht haben und mit viel Enthusiasmus weiterführen.

Ein Besuch in der Werkstätte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Chur versetzte uns nochmals ins Staunen. In dieser riesengrossen Halle herrscht peinliche Ordnung. Die fertigen Teile sind alle fein säuberlich in Gestellen untergebracht und zum Teil angeschrieben. Empfindliche Stücke sind mit Tüchern abgedeckt. Jedes Werkzeug hat seinen Platz in einer angeschriebenen Schublade.

An diesem Tag arbeiteten Männer an den verschiedensten Maschinen oder putzten



Willy Rechtsteiner und Bruno Staubli bearbeiten einen Kreuzkopf



Kurt Altorfer an der Fräsmaschine Maho

stundenlang Rost und Schmutz von Bestandteilen der alten Loks und Wagen. Unvorstellbar, dass diese «rostigen Haufen» zu funktionstüchtigen und vornehmen Furka-Fahrzeugen umgearbeitet werden können.

Wenn man all dies gesehen und erlebt hat, so kann man gar nicht anders als Mitglied werden (zusammen mit meinem Mann). Natürlich ist es mir klar, dass es Geld braucht, um an diesem grossartigen Werk weiterarbeiten zu können. Also wandert nun mein Taschengeld via Einzahlungsschein nach Chur zu diesem Arbeitsprojekt. Dann kann ich mich Sponsorin nennen – es ist ein gutes Gefühl! Bestimmt habe ich Nachahmer, schon um des guten Gefühles wegen, und natürlich, weil Geld dringend benötigt wird.

Milly Hug

Einzahlungen auf Konto Raiffeisenbank Urner Oberland, 6472 Erstfeld 1925510 / 81433 oder Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Werkstätte Chur, 7000 Chur, Postcheck 60-3263-3.

Bericht des Verwaltungsrates

Finanzielles, Persönliches, Strategisches

Beim nachstehenden Bericht des Verwaltungsrates der DFB AG handelt es sich um eine vom Redaktor gekürzte Fassung. An der Generalversammlung 2003 in Andermatt waren 224 stimmberechtigte Aktionäre mit insgesamt 29'978 Nennwertstimmen vertreten.

Die Jahresrechnung 2002 schloss mit einem Betriebsverlust von rund 170'000 Franken bei einem Cashflow von 312'000 Franken und Abschreibungen von 482'000 Franken. Der kumulierte Gesamtverlust beträgt 1'204'051 Franken oder 9.4 Prozent des liberierten Aktienkapitals. Definitiv genehmigt wurden auch die Jahresrechnung 2001 und der zugehörige Revisionsbericht.

Der Präsident erläutert die nach wie vor kritische finanzielle Situation der DFB. Sie ist mit ihrer ungenügenden Liquidität gefährdet. Trotz grosser Frondienstleistungen sind neue Einnahmen zu generieren, die Bilanz zu sanieren, die Schulden zu reduzieren und Rückstellungen zu bilden. Dies erfordert auch organisatorische Anpassungen.

Mit einer Statutenänderung wurde der Ermächtigungsbeschluss betreffend Kapitalerhöhungen über zwei weitere Jahre erneuert. Die PricewaterhouseCoopers AG, Zürich, wurde für drei weitere Jahre als Revisionsstelle bestätigt.

Aus dem Verwaltungsrat ausgetreten sind Heinz Fränsing als Vertreter der Deutschen Furkafreunde und Josef Albisser als Delegierter und Geschäftsführer. Auf Antrag des Verwaltungsrates wurden für den Rest der Amtsperiode gewählt: Karlheinz Orth von Marloffstein (Deutschland), – Hans Tribolet von Visp, Urs Wenzel von Zürich.

Im Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr nannte der neue Geschäftsleiter, Peter Bernhard folgende Arbeitsschwerpunkte: Unfallfreier Betrieb, Festigung des Frondienstes, Sanierung der Finanzen und Ausbau des Marketings. Der Chef

Bauwesen, Walter Willi, skizzierte die wichtigsten Bauprojekte.

Allgemeines

Der Betrieb der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist trotz schwieriger Rahmenbedingungen zufriedenstellend und unfallfrei abgelaufen. Die Betriebssaison dauerte vom 25. Juni bis 5. Oktober 2003. Mit der tatkräftigen Unterstützung des Vereins Furka-Bergstrecke VFB ist es der DFB AG gelungen, rund 18'200 begeisterte Reisende in 193 Zügen von Realp nach Gletsch und zurück zu transportieren. Dies ist wiederum weniger als im Vorjahr. Rückläufiges Gruppengeschäft und fehlende Events waren die Gründe. Dank schönem Wetter war das Einzelgeschäft im Tagestourismus sehr gut. Die Optimierung der Zugseinsätze ergab eine Auslastung von über 94 Prozent.

Wegen des trockenen Wetters kam es am 13. August 2003 durch Funkenwurf zwischen der Zahnstangeneinfahrt und der Wilerbrücke zu einem grösseren Flächenbrand, der aber schnell gelöscht werden konnte. Ein Gewitter verschüttete am 15. Juli 2003 die Geleise in der Muttbach-Region mit rund 100 Kubikmeter Geröll. Das Hindernis konnte über Nacht beseitigt werden. Ein grosser Dank geht an alle Beteiligten: Aktionäre, Vereinsmitglieder, Fronis, Spender und Sponsoren –, die durch ausserordentliche, uneigennützig Leistung den erfolgreichen Betrieb ermöglicht haben.

Personelles

Am 13. Mai 2003 hat unser langjähriger Geschäftsleiter, Josef Albisser, aus gesundheitlichen Gründen gekündigt und das Mandat als Verwaltungsrat zur Verfügung gestellt. Der Verwaltungsrat dankt ihm für seine aufopfernde Tätigkeit und hofft, dass ihm die Entlastung weniger Stress und mehr Lebensqualität bringen wird. In kürzester Zeit ist es gelungen, Pe-

ter Bernhard als neuen Geschäftsleiter zu gewinnen. Er bringt umfassende Führungserfahrung im Bereich Logistik ein. Zusammen mit dem Personalchef ist es ihm gelungen, die Kaderpositionen im Marketing und im Finanzbereich zu besetzen. Zudem konnte für die Stelle eines Informationsbeauftragten eine qualifizierte Führungskraft gefunden werden. Leider hat der Chefredaktor unseres «dampf an der furka» sein Mandat auf Ende 2003 gekündigt. Wir danken ihm für die grosse Arbeit beim Aufbau dieses Heftes. Als Nachfolger konnte Hansueli Fischer, leitender Redaktor einer Regionalzeitung, zum Nachfolger gewählt werden.

Die DFB AG beschäftigt rund 150 Mitarbeiter in Teilzeit und Frondienst. Neben Kaderleuten suchen wir laufend qualifiziertes Fachpersonal im Bereich Zugdienste, Bau und Infrastruktur. Gefragt sind insbesondere Frühpensionierte und Pensionierte, die mit einer gewissen finanziellen Unabhängigkeit ihre berufliche Erfahrung einbringen können. Viele Bereiche müssen personell wesentlich verstärkt werden. Wir werden in Zukunft bestimmte Funktionen durch Anstellungsverträge sichern und entsprechend entschädigen müssen.

Finanzen

Obwohl im Bereich Unterhalt und Erneuerung nur das Notwendigste ausgeführt wurde, schliesst die Erfolgsrechnung 2003 mit einem Fehlbetrag ab. Beim Ertrag fallen neben den Einnahmen aus dem Reisedienst die Beiträge des Verein Furka-Bergstrecke VFB, der Beitrag aus dem Souvenirhandel und diverse Spenden ins Gewicht. Die Investitionen in Strecke, Zugsmaterial und Infrastruktur werden über Kapitalerhöhungen und Sponsoring finanziert. Im Jahr 2003 wurden für 231'000 Franken neues Eigenkapital liberiert.

Im Bereich Sponsoring sind auf verschiedenen Kanälen die Bemühungen intensiviert worden. Das akute Liquiditätsproblem muss derzeit aus eigenen Kräften gelöst werden. So wurde im Frühsommer 2003 zu einer ausserordentlichen Spendenaktion aufgerufen. Das Resultat war beeindruckend, wurden doch bis Ende

Jahr rund 262'000 Franken einbezahlt, davon ab Mitte Jahr 186'000 Franken. In erster Priorität ist der Betrieb von Realp bis Gletsch zu festigen und finanziell zu konsolidieren. Die längerfristigen Ziele wie Oberwald bleiben grundsätzlich bestehen, doch ist der Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme offen. Für das Goms und die Verbesserung der Attraktivität seines Sommertourismus ist die Fertigstellung der ganzen Bergstrecke von grosser Bedeutung.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Wiedereröffnung der Bergstrecke bis nach Gletsch hat medienmässig nach wie vor ein ausserordentlich gutes Echo. Im Verdrängungsmarkt «Tourismus» sind zunehmend vernetzte Erlebnisreisen gefragt. Im Umfeld der Dampfbahn, die emotionale Erlebnisse bietet, leisten wir einen grossen Beitrag zur Entwicklung einer weiteren Region. Wir setzen auf intensive Zusammenarbeit mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB, sowie weiteren Partnern. Das 75-Jahr-Jubiläum des Glacier Express wirft seine Schatten voraus. Wir werden uns als Geburtsstrecke dieser weltweit bekannten Bahn einbringen. Wir bemühen uns ausserdem, die vielen fragmentierten Bemühungen der Region im Bereich Tourismus zusammenzuführen und über eine grössere Marketingplattform wie z.B. «SAN GOTTARDO» schweiz- und weltweit zu vermarkten. Die DFB spielt darin als Anziehungspunkt für Reisen und Ausflüge in eine einzigartige Bergwelt und als Markenzeichen eine wichtige Rolle.

Strategischer Plan

Mit dem Erreichen von Gletsch ist Dampfbahn zu einem beachteten touristischen Leistungsträger im Gebiet Goms und Ursern geworden. Sie beeinflusst und fördert die Entwicklung dieser wirtschaftlich schwierigen Randregion. In der Folge hat der Verwaltungsrat eine Unternehmensstrategie entwickelt, die auf den folgenden Pfeilern basiert:

Mitarbeiter, insbesondere Frondienstmitarbeiter: Die hohe Motivation der Mitarbeiter ist auf neue mittelfristige Ziele

auszurichten. Die Mitarbeiter sind das entscheidende Potenzial, ohne diese Leistung wäre der Betrieb der Dampfbahn undenkbar.

Ökonomie des Unternehmens: Das Ziel liegt in einer längerfristig ausgeglichenen Rechnung und der Bildung von Rückstellungen. Dazu verhelfen Kostenbewusstsein und klare Führungsprozesse. Auch die über 20 Jahre gewachsene Bilanzstruktur ist der effektiven Werthaltigkeit der Unternehmung anzupassen. Zur Sicherung des Kulturgutes Dampfbahn sind auch organisatorische Veränderungen notwendig. Das Geschäftsmodell beinhaltet das Kerngeschäft Dampfbahnfahrten und das für den Tourismus rund um die Bahn notwendige Marketing, das heisst, die Erschliessung neuer Einnahmequellen durch attraktive Angebote.

Partner und Geldgeber sowie Marketing und Öffentlichkeitsarbeit: Unsere unmittelbaren Partner sind der Verein Furka-Bergstrecke VFB, die Stiftung Furka-Bergstrecke und der 1000er Club. Während der VFB uns mit Frondienstarbeit und jährlichen Beiträgen seiner Mitglieder im Betrieb der Dampfbahn unterstützt, bemühen sich die Stiftung und der 1000er Club projektorientierte Mittel für die Wiederinstandstellung der Strecke Gletsch–Oberwald, resp., die Wiederaufarbeitung weiterer Dampflokomotiven HG 4/4 zu akquirieren. Auch die jährlichen Kapitalerhöhungen sind Teil der Finanzierung von Investitionen.

Die Finanzierung des Unternehmens ist auf weitere grössere Sponsoren angewiesen. Diese wollen allerdings einen Gegenwert. Hier setzen Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit an. Ein breit angelegter Massnahmenplan liegt vor (Publikationen/Informationen, Reiseangebote, öffentliche Auftritte, Messen, Gästebetreuung, Souvenir.)

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken allen Freiwilligen und Fronis für den uneigennütigen Einsatz. Speziell danken wir allen Verantwortlichen der Bau- und Betriebsabteilung, des Marketings, der Zugsförderung und Werkstätten. Einen grossen Dank richten wir an unsere Geldgeber – Aktionäre, Gönner und

Vereinsmitglieder – welche das Ganze finanziell überhaupt möglich machen.

Oberwald, im Mai 2004, DFB AG:

*Peter Schwaller, VR-Präsident,
und Peter Bernhard, Geschäftsleiter*

Leserbrief

Über «dampf an der furka» informieren

Lieber «neuer» Redaktor, als ich meinen Beitrag für die Ausgabe Okt/2003 schrieb, habe ich nicht realisiert, dass Geri Oswald bald nicht mehr Redaktor sein wird. Doch habe ich mir damals fest vorgenommen, jede Gelegenheit zu nützen um in der Rubrik «Leserbriefe» einen Beitrag zu leisten, nicht um zu jenen zu gehören, die dauernd etwas zu meckern haben, sondern um der sehr umfangreichen Arbeit des Redaktors Anerkennung zu zollen. Dies wird auch unter der neuen «Leitung» so bleiben. Und darum mein Beitrag an die nächste Ausgabe unter dem Stichwort «Auch die Kommunikation braucht Kohle um Dampf zu erzeugen» Dazu gehört natürlich auch die Information. Gerade dieses Stichwort scheint mir öfters und DFB/VFB-weit nicht zum Tragen zu kommen (siehe auch Leserbrief «dampf an der furka» vom April 2003). Die Fragen nach dem Geschehen an der Furka muss zu oft gestellt werden. Leider müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass in der Schweiz eine regelrechte Preisexplosion einerseits und eine Spareuphorie auf der anderen Seite der Kommunikation und Information nicht dienlich sind. Die hohen Kosten für Posttarife lassen sich nur mit rigorosen Einschränkungen niedrig halten, was wiederum den Informationsfluss verkleinert. Der Ausweg kann also unter anderem in unserer schönen, guten und informativen «dampf an der furka» liegen. Benützen wir sie deshalb als Informationsträger, der Spareffekt wird auch nicht ausbleiben. Und wenn dabei auch die Kritik auf ein gesundes Mass beschränkt bleibt, wird auch der neue Redaktor seine Arbeit noch viel lieber machen und die Leser profitieren in doppeltem Sinne.

Dir lieber Geri Oswald möchte ich für die in der Vergangenheit geleistete Arbeit bestens danken, sie war immer sehr professionell und informativ.

Jakob Graf, Hinwil

Furka Bergstrecke – ihre Organisation

Die Initianten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bemühen sich seit 20 Jahren, die Dampfbahn von Realp über Gletsch und später bis nach Oberwald als touristische Attraktion der Nachwelt zu erhalten.

Das Unternehmen hat sich vom ursprünglich gegründeten Verein zu einem Unternehmen entwickelt, das weit über die Region hinaus zu einem anerkannten touristischen Leistungsträger geworden ist.

DFB AG

Die DFB AG ist die Konzessionsträgerin und Eigentümerin der Strecke, des Zugmaterials und der Infrastruktur; mit ihrem Frondienstpersonal sowie einzelnen angestellten Mitarbeitern sorgt sie für den sicheren, betriebswirtschaftlich und kommerziell optimalen Bahnbetrieb.

VFB

Der VFB mit seinen 22 Sektionen in der Schweiz, Deutschland und Holland unterstützt die DFB AG mit Frondienstleistungen in den Werkstätten, bei der Instandstellung der Strecke und im Bahnbetrieb; er wirbt mit Spezialaktionen an internationalen Tourismusmessen und Anlässen aller Art für die Furka-Bergstrecke; über seine Mitglieder und Spender fließen namhafte finanzielle Beiträge in die DFB AG.

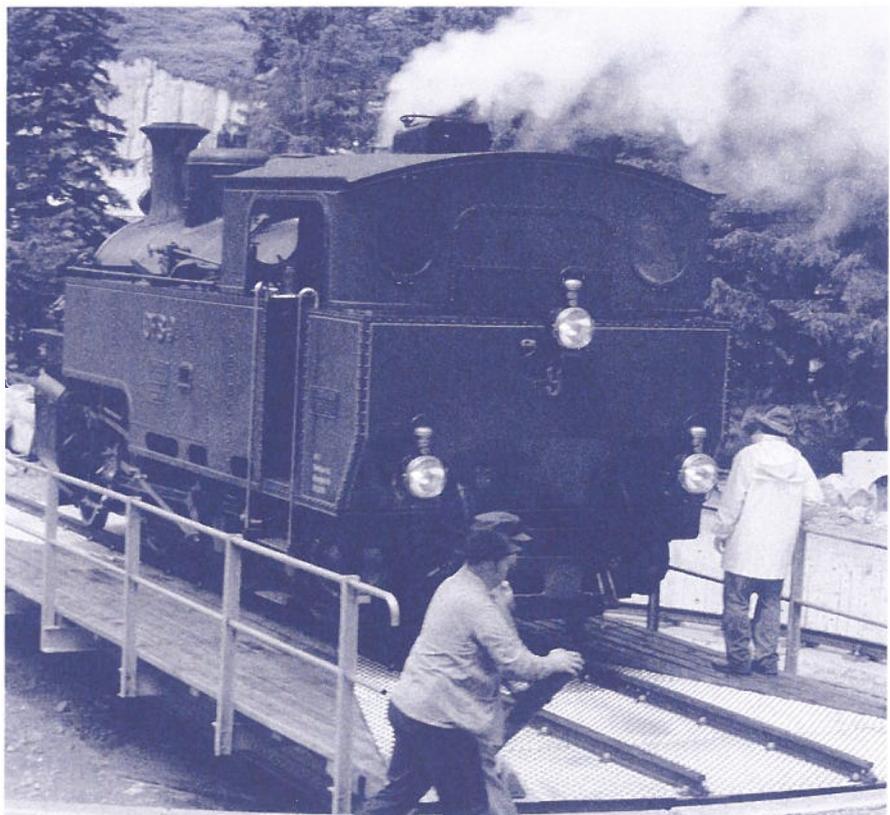
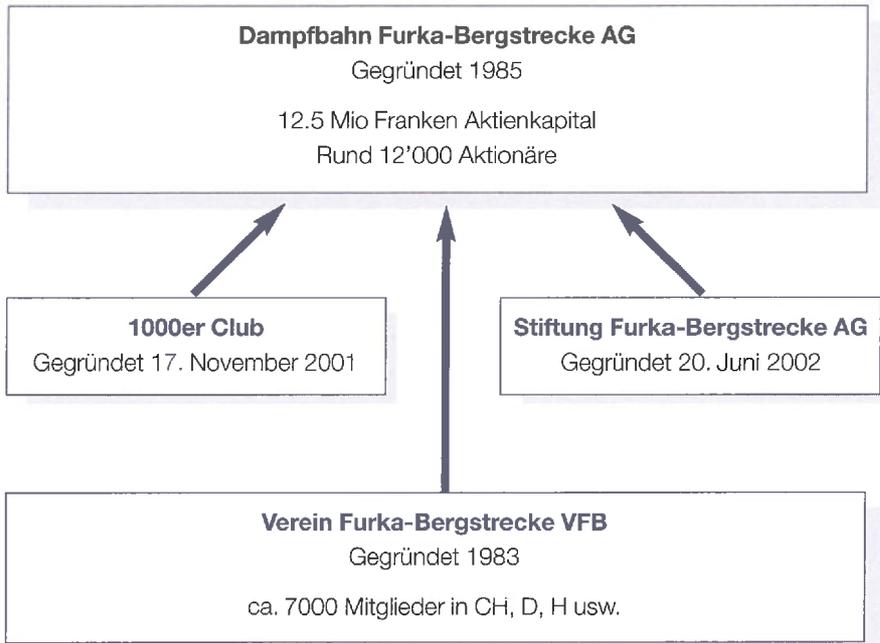
1000er Club

Der 1000er Club unterstützt und finanziert die Wiederaufarbeitung weiterer Dampflokomotiven; er wirbt aktiv für die gedeihliche Entwicklung der Furka-Bergstrecke.

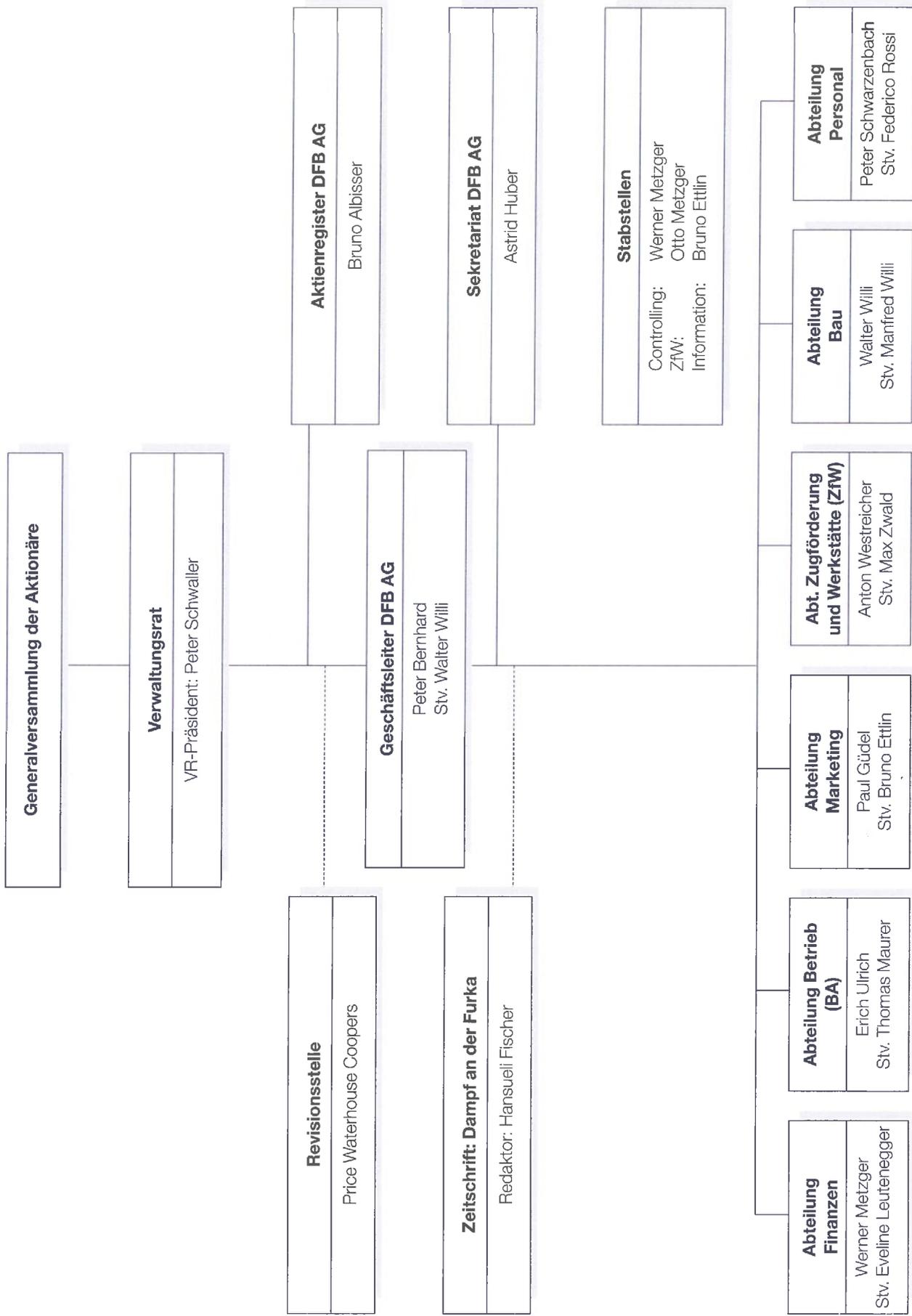
Stiftung Furka-Bergstrecke

Die Stiftung Furka-Bergstrecke beabsichtigt über den symbolischen Verkauf von Anteilschein «Schiene pro Meter» die Strecke von Gletsch bis Oberwald zu finanzieren.

Die Organisation im Überblick



ORGANIGRAMM DER DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG



Tourismus im grösseren Umfeld betrachtet

San Gottardo – Bericht des Vorstandes

Der Anfang 2003 gegründete Verein greift über den unmittelbaren Bereich der Furka-Bergstrecke hinaus und strebt die touristische Zusammenführung des Grossraums Gotthard an.

Vorgeschichte

Die Idee zur Schaffung einer touristischen Marketing Destination im Raum Gotthard entstand im 2000/01 als Initiative der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, welche erstmals wieder von Realp UR nach Gletsch VS dampfte. Unter Beizug namhafter Persönlichkeiten aus der ganzen Schweiz und der engeren Region Gotthard, aus Politik, Tourismus und Wirtschaft sowie der Hochschule St. Gallen wurde im Herbst 2001 eine Vision für den Grossraum Gotthard entwickelt.

Sie stützt sich auf die Einzigartigkeit der Region, nämlich

- das Herz der Schweizer Alpen und Europas
 - die historische Bedeutung für Europa
 - vier Kulturen (Sprachräume in vier Kantonen)
 - Quellen Europas (vier Flüsse), Klimagrenze Nord-Süd
 - Erschliessung mit Bahnen (Nord-Süd und West-Ost)
 - Pionierlandschaft der Verkehrstechnik
- Demgegenüber zeigen sich in diesem Gebiet entscheidende Schwächen:
- Wirtschaftlich schwieriger Lebensraum (spez. Konflikt Militär – Tourismus)
 - Abwanderung der Bevölkerung infolge fehlender Arbeitsplätze
 - Fragmentiertes touristisches Marketing
 - Uneinheitlicher Auftritt der Leistungsanbieter
 - Hoher Investitionsbedarf zur Qualitätssicherung der Angebote

Die daraus entwickelte Vision 2010 lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- ... Gotthard... ist eine weltbekannte, multikulturelle Ferien- Arbeits- und

Wohngegend im Herzen Europas mit einmaligem, unkopierbarem Angebot

- Eine politisch breit abgestützte Strategie garantiert ausgeglichene Profitabilität für alle Beteiligten
- Berge, Pässe, Wasser, Gletscher setzen den Massstab für die Lebensqualität
- Nachhaltigkeit (Ökonomie, Ökologie, Sozialverträglichkeit) mit hohem Erlebnis- und Erholungswert
- Optimale, umweltschonende Infrastruktur, weitgehend eigenfinanziert
- Hervorragende verkehrstechnische Erschliessung vorwiegend durch öV, Dörfer sind verkehrsfrei
- Aktivitäten sind geprägt durch Innovation, Kreativität, Risikobereitschaft und Schonung der Umwelt
- Enge Kontakte der einheimischen Bevölkerung mit dem Gast, attraktive Wohngegend mit existenzsichernden Arbeitsplätzen
- Hohe Identifikation der Bevölkerung mit dem Tourismus
- ... Gotthard... ist Mittelpunkt des Lebens für Bevölkerung und Gäste

Im Februar 2002 wurden die Regierungen der Kantone Uri, Wallis, Tessin und Graubünden über ihre Tourismusedirektionen über das Vorhaben umfassend orientiert und die Gründung eines Vereins als Träger einer Projektorganisation in Aussicht gestellt. Die Reaktionen waren überwiegend positiv. Auch der Bund, vertreten durch das SECO reagierte zustimmend und stellte finanzielle Mittel zur Projektfinanzierung in Aussicht. In der Folge wurden die entsprechenden beantragten Projektierungskredite vom Bund (Innotour) und den vier beteiligten Kantonen bewilligt.

Bericht 2003

Am 20. Januar 2003 wurde in Airolo der Verein SAN GOTTARDO mit folgendem Zweck gegründet:

«Der Verein ist die Trägerorganisation und der Auftraggeber des Projektes »... Gottthard... «Das Projekt bezweckt die Vorbereitung der Gründung einer touristischen Marketing Destination im Grossraum Gotthard.»

An der Gründungsversammlung in Airolo haben 15 Einzelpersonen resp. Organisationen ihre Beitrittserklärung abgegeben. Der Verein zählt per 31.12.2003 total 23 Mitglieder. Die Statuten wurden genehmigt und der Jahresbeitrag auf 100 Franken festgelegt. Für die Vereinsführung wurden die beiden Initianten Jean Odermatt, Eglisau, und Peter Schwaller, Endingen, als Co-Präsidenten gewählt.

Das Projekt ist finanziert durch Beiträge der vier beteiligten Kantone UR, VS, TI, GR (total 70'000 Franken) und wird unterstützt durch das SECO über Innotour mit 100'000 Franken. Das Projektteam erbringt Eigenleistungen von 30'000 Franken.

Die Arbeit des Vorstandes und des Instituts für Dienstleistungen und Tourismus IDT der Hochschule St. Gallen HSG konzentrierten sich zu Beginn auf die wichtige Frage, ob es richtig ist, für den Gotthard ein Naturparkkonzept zu entwickeln und dieses mit der Schaffung einer Destinations-Marketing-Gesellschaft SAN GOTTARDO umzusetzen. Die Diskussionen mit Persönlichkeiten aus der Region Gotthard haben klar gezeigt, dass über einen Kommunikationsprozess zuerst der Wille für ein gemeinsames Vorgehen und eine enge Koordination der Tourismusleistungsträger in den vier Talschaften Ursern, Goms, Leventina und Surselva gefestigt werden muss. Die Bildung einer Dachmarke SAN GOTTARDO erfordert ein Umdenken der vier Talschaften rund um den Gotthard, die – «den Gotthard im Rücken» – sich kulturell und geschichtlich mit ihren Kantonen verbunden fühlen, aber von diesen als Randregionen behandelt werden. Die Zusammenarbeit «über den Berg» ist marginal und nur punktuell praktiziert. Das Bewusstsein der vier wirtschaftlich schwachen Regionen, über eine enge touristische Zusammenarbeit über die Kantongrenze hinaus, mit Hilfe

der Marke SAN GOTTARDO Mehrwert und für die Bevölkerung zusätzliche Lebensqualität zu erzeugen, muss erst geschaffen werden.

Zu diesem Thema wurde im Herbst 2003 unter Beteiligung namhafter Persönlichkeiten aus Politik, Tourismus und Wirtschaft aller Regionen ein Workshop durchgeführt. Die Vertreter aller vier Regionen erklären sich ausdrücklich bereit, die nächsten Schritte aktiv mit zu gestalten. Sie waren sich aber auch einig, dass sich SAN GOTTARDO schrittweise «bottom-up» entwickeln muss. Gerade in der Anfangsphase gehe es darum, pragmatische Lösungen zu verfolgen, so dass der Nutzen für die Regionen rasch sichtbar wird. Konkrete Aktivitäten müssen sich thematisch an den Werten der Region Gotthard orientieren. Genannt wurden hier insbesondere Wasser, Mythen, Geschichte, Kultur und Stein bzw. Mineralien. Ein erstes Projekt hat das Thema «Wandern bzw. Bewegung im Raum Gotthard». Es soll über eine Vernetzung von Wegen, Verkehrsträgern, touristischen Strukturen und landschaftlichen bzw. kulturellen Angeboten in den vier Tälern attraktive Produkte generieren. Die Koordination des Projektes liegt bei Jean Odermatt. Die vier Regionen sind durch Andreas Angst, Fiesch, Martina Bischof, Disentis, Esther Imhasly, Andermatt, und Fabrizio Barudoni, Airolo, aktiv beteiligt.

Parallel dazu wurden im ersten Halbjahr 2004 in persönlichen Gesprächen mit wichtigen Exponenten aus Politik, Tourismus und Wirtschaft die aktuellen Strukturen und Probleme der vier Regionen und mögliche Ansatzpunkte für SAN GOTTARDO diskutiert und validiert. In diesem Prozess, der in enger Zusammenarbeit mit der Firma nexum strategy, Zürich, durchgeführt wurde, zeigte sich, dass der Tourismus in allen vier Regionen der «Motor» für eine verbesserte Wertschöpfung und einen attraktiven Lebensraum sein muss. Schon heute hat denn auch jede Region für sich viele kulturelle bzw. touristische Attraktionen zu bieten; diese werden aber bisher nicht systematisch verknüpft und koordiniert vermarktet. Im übrigen unterstützen sämtliche Ge-

sprächspartner den Ansatz einer pragmatischen und marktorientierten Destinationsmanagementorganisation, die «von aussen» Ideen einbringt und die in enger Zusammenarbeit mit den regionalen Tourismus-Organisationen und -trägern die Region um den Gotthard mit vernetzten Produkten touristisch nutzbar macht.

Ausblick

Auf der Basis der Vision über die Zukunft des Grossraumes Gotthard und der aktuellen, geschichtlich gewachsenen Strukturen ist ein strategisches Geschäftsmodell zu entwickeln. Die Organisation SAN GOTTARDO wird sich in vier Bereichen positionieren müssen.

- SAN GOTTARDO soll als Marke die gemeinsamen Interessen und Stärken der vier Täler bündeln und geschlossen nach aussen vermitteln. Ein Label «SAN GOTTARDO» soll für Qualität der Produkte und Dienstleistungen, für kulturelle Vielfalt und gelebte Zusammenarbeit bürgen.
- SAN GOTTARDO soll laufend neue Kantongrenzen-überschreitende touristische Angebote und Produkte entwickeln, die durch eine professionelle Inszenierung eine gezielte Kundschaft anspricht, sowohl auf der Ebene wie auch bezüglich Vermittlung der reichhaltig vorhandenen Werte und Kenntnisse. Die vorhandenen Angebote sind bestmöglich zu vernetzen.
- SAN GOTTARDO soll umfassende Dienstleistungen anbieten im Bereich Marketing für bestehende Tourismusorganisationen und der Vernetzung ihrer Produkte im Bereich Kommunikation (Internet, Medien, Publikationen, Netze, etc.) und im Bereich Ausbildung zu qualitativ hochstehenden Leistungen aller Beteiligten Anbietern (Kundennutzen, Image, Verhältnis Bevölkerung – Gäste, etc.).
- SAN GOTTARDO soll sich mittelfristig in enger Zusammenarbeit mit Schweiz Tourismus einerseits und mit den weltbekannten Schweizer Tourismusorten andererseits unter die «Top 5» der Schweizer Destinationen im internationalen Konkurrenzfeld entwickeln.

Die professionelle Umsetzung dieser Strategie soll den Lebensraum im Gebiet Gotthard durch gezielte Wertschöpfung nachhaltig fördern und attraktiver machen. Für alle Beteiligten soll ein markanter Mehrwert entstehen. Der Prozess zur Realisierung dieses Projektes dauert mehrere Jahre und erfordert Geduld und Beharrlichkeit. Entscheidend wird sein, wie sich die Bevölkerung in den Regionen rund um den Gotthard engagieren und wie sich der Wille für eine gemeinsame Vorgehensweise entwickeln wird.

Der Vorstand und das Projektteam dankt allen Beteiligten, insbesondere auch den Geldgebern von Bund und Kantonen, der Hochschule St. Gallen und den Mitgliedern des Vereins, die sich aktiv an diesem Vorhaben beteiligen.

Für den Vorstand

Peter Schwaller und Jean Odermatt

Organe des Vereins San Gottardo

Vorstand

Kernteam:

Schwaller Peter, Endingen,
Co-Präsident
Odermatt Jean, Eglisau,
Co-Präsident und Aktuar
Rasi Roland, Basel, Finanzen

Vertreter der Regionen:

Surselva, GR: Blumenthal Duri, Ilanz
Ursern, UR: Heinzer Peter,
Andermatt
Leventina, TI: Lombardi Livio, Airolo
Goms, VS: Perrig Amadé, Zermatt

Revisionsstelle

Finanzkontrolle Kanton Uri,
J. Rubischung, Altdorf

Bien vendre un produit remarquable

Le marketing du DFB

Le ressort marketing du DFB a été confié à Paul Güdel. Le nouveau chef marketing se présente, dévoile ses plans et définit ses intentions. (Les sous-titres ont été placés par la rédaction.)

J'ai 66 ans, suis marié et père d'un fils. Après avoir terminé une formation commerciale, je me suis occupé durant 4 décennies d'une entreprise de commerce et de services de la branche automobile à Lucerne. Ensuite, j'étais directeur de projet au Centre technique du Touring-Club de Suisse à Emmen. Durant le service militaire en Suisse j'étais longtemps quartier-maître. Ma famille partage avec moi la passion pour tout ce qui a trait à mobilité nostalgique sur la route, le rail et sur l'eau.

Observer d'abord – démarrer ensuite

Les instructions et les informations de la direction de l'entreprise m'ont convaincu d'agir sans tarder. La création d'un organigramme structuré de la section marketing fut une des premières mesures à prendre afin d'assurer une bonne coordination interne et avec l'extérieur. Bruno Ettlin, qui travaille à la Suva à Lucerne, est à mes côtés. Nous nous sommes répartis les tâches de communication interne et externe. Aussi, nous nous remplaçons mutuellement. Un groupe marketing constituant le noyau de la planification et de la coordination a été composé et élu. Le rédacteur du «dampf an der furka» en fait également partie. Après deux séances directoriales ad hoc pour le domaine du marketing, ce nouveau groupe de travail devient actif.

Collaboration pour conserver un bien culturel

J'ai longuement étudié l'histoire du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka. J'admire les pionniers des premières heures, la construction et le fonctionne-

ment des locomotives, du matériel remarqué, du réseau des voies et le volontariat à tous les niveaux. Le but, de maintenir ce précieux bien culturel technique, d'exploiter la liaison ferroviaire du Glacier-Express, mérite respect et soutien. Les avantages économiques de notre train pour les vallées de Conches et d'Urseren sont des objectifs complémentaires essentiels.

Après examen des statistiques d'exploitation, d'occupation et des résultats des dernières années, les priorités suivantes ont été fixées:

Priorités du marketing

- Mise à jour de l'organisation interne. Collaboration avec le service voyageurs et le marketing externe.
- Activités au niveau national par le perfectionnement de notre réseau de partenaires. La liste actuelle comprend plus de 30 positions, notamment: le Matterhorn-Gotthard-Bahn, Swiss-Travel-System, les partenaires des Forces motrices de l'Oberhasli AG, le Touring-Club de Suisse avec ses clubs associés et le Musée suisse des transports.
- Activités dans le domaine local dans les vallées de Conches et d'Urseren.
- Collaboration avec les organisations touristiques des vallées de Conches et d'Urseren.
- Collaboration avec au moins 10 hôtels pour la vente directe de billets DFB et pour la publicité locale.
- Développement de la coopération avec l'Association Ligne sommitale de la Furka, la Fondation et le Club des 1000.
- Publicité locale et régionale, participati-on à des expositions.

Un travail de diplôme de l'Ecole supérieure de Technique et Informatique de Berne (Berner Fachhochschule für Technik und

Informatik) ayant pour thème «Un paquet de mesures pour l'obtention d'une base financière durable pour le DFB» a suscité des idées immédiatement réalisables dans le domaine du marketing.

Collaboration proposée et demandée

Nos objectifs communs sont: voir notre train à vapeur en action, maintenir ce bien culturel technique, offrir à nos passagers quelques instants de bonheur lors d'un voyage d'exploration, être un partenaire apprécié dans les vallées de Conches et d'Urseren et, finalement, permettre à tous les proches du DFB d'entretenir un esprit de camaraderie et de se réaliser grâce à leurs efforts.

Vous pouvez compter sur mon engagement pour atteindre ces buts. Je compte sur votre soutien dans mon effort et je vous demande de vous occuper attentivement de nos passagers. Afin de pouvoir assurer une bonne coordination de toutes mes activités, je dois être parfaitement informé.

A toute vapeur, en avant, marche!

Paul Güdel / trad : C. Solioz

Bibliothèques valaisannes**Le livre «Histoire des locomotives 1–10 du BFD/FO»**

Le Département de l'éducation, de la culture et du sport de l'Etat du Valais, par son chef, M. Claude Roch, a pris l'excellente décision de faire distribuer un exemplaire de ce nouveau livre dans les bibliothèques publiques de la partie romande du canton du Valais, permettant ainsi à une large frange de la population valaisanne de découvrir ou de redécouvrir le train à vapeur de la Furka qui – rappelons-le – fait partie du patrimoine valaisan. Nos remerciements et nos félicitations vont à M. C. Roch et à l'Etat du Valais pour cet aimable et efficace soutien!

Approche globale du tourisme

San Gottardo – Rapport de la direction

L'association fondée début 2003 dépasse le domaine immédiat de la Ligne sommitale de la Furka et vise l'intégration touristique de la région du Gotthard.

Histoire

L'idée de créer une destination touristique de mercatique («touristische Marketing Destination») suprarégionale dans la région du Gotthard a été lancée en 2000/01 sur l'initiative du Train à vapeur de la Furka, qui avait alors justement remis en service sa ligne entre Realp UR et Gletsch VS. En automne 2001, avec l'appui de nombreuses personnalités du monde politique, touristique et économique et de la Haute Ecole de St-Gall, une vision futuriste fut élaborée pour la grande région du Gotthard.

La vision se base sur les particularités suivantes de la région:

- nature intacte au centre des Alpes suisses et de l'Europe
- histoire, nostalgie et tradition
- quatre cultures (zones linguistiques et cantons)
- sources de 4 grands fleuves européens, limite climatique entre le nord et le sud
- desserte ferroviaire de premier ordre (nord-sud et est-ouest).

Par contre, la région présente les faiblesses suivantes

- cadre de vie économique difficile (notamment conflit militaire – tourisme)
- émigration de la population résidente en raison du manque de places de travail
- marketing touristique fragmenté
- attitude hétérogène des prestataires de services
- besoin élevé en investissements pour garantir la qualité de l'offre.

La vision 2010 qui en émane se résume ainsi:

- ... Gotthard... est une région de vacances, de travail et de résidence pluricul-

turelle au centre de l'Europe avec une offre unique et inimitable

- stratégie politiquement largement étayée, garantissant une profitabilité équilibrée à tous les participants
- les montagnes, les cols, l'eau, les glaciers sont les critères pour apprécier la qualité de vie
- durabilité (économie, écologie, compatibilité sociale) à haute valeur émotionnelle et de détente
- infrastructure optimale largement autofinancée, respectueuse de l'environnement
- dessertes remarquables, notamment par transports publics, les villages sont exempts de trafic
- activités se distinguant par leur caractère innovant, leur créativité, l'acceptation du risque et le respect de l'environnement
- contacts amicaux entre la population résidente et leurs hôtes, zone de résidence attractive avec des postes de travail garantissant l'existence
- population s'identifiant au tourisme
- ...Gotthard... est le centre vital pour la population et les hôtes.

Par l'entremise de leurs directions touristiques respectives, les gouvernements des cantons d'Uri, du Valais, du Tessin et des Grisons ont été informés de manière détaillée en février 2002 au sujet du projet et de la fondation d'une association organisatrice. Les réactions étaient essentiellement positives. La Confédération, représentée par le SECO a aussi réagi favorablement et a laissé entrevoir la mise à disposition de moyens financiers nécessaires au financement du projet. Par la suite, les crédits demandés ont été accordés par la Confédération (Innotour) et par les 4 cantons concernés.

Rapport 2003

Le 20 janvier 2003, l'association SAN GOTTARDO a été fondée à Airolo. Elle

poursuit les buts suivant: «L'association est l'organisation représentante et le commanditaire du projet ...Gotthard...». «Le projet vise à préparer la fondation d'une destination touristique de mercatique dans la région du Gotthard.»

15 personnes et organisations ont déclaré leur adhésion à l'association lors de l'assemblée constituante à Airolo. Au 31.12.2003, l'association comptait 23 membres. Les statuts ont été approuvés et le montant de la cotisation annuelle fixé à Fr. 100.–. Les deux initiateurs du projet, Jean Odermatt, Eglisau et Peter Schwallier, Endingen, ont été élus co-présidents pour diriger l'association.

Le projet est financé par des contributions des 4 cantons UR, VS, TI, GR (total: Fr. 70'000.–) et est soutenu par le SECO par l'entremise d'Innotour avec un montant de Fr. 100'000.–. L'équipe du projet apporte une contribution propre de Fr. 30'000.–.

Au début, le travail de la direction et de l'Institut pour Prestations de services et Tourisme de l'Ecole supérieure de St-Gall HSG (Institut für Dienstleistungen und Tourismus IDT der Hochschule St.Gallen HSG) se concentrait sur la question importante de savoir s'il est opportun de développer un concept de parc naturel pour le Gotthard et de le mettre en pratique par la création d'une société de destination touristique et de mercatique SAN GOTTARDO. Les discussions avec les personnalités de la région du Gotthard ont clairement démontré, qu'il fallait d'abord consolider la volonté d'une procédure commune et d'une coordination étroite des fournisseurs de prestations touristiques dans les quatre vallées Urseren, Conches, Léventine et Surselva par un processus de communication. La création d'une marque faitière SAN GOTTARDO exige une modification de la façon de penser de ces quatre vallées qui – ayant «le dos tourné contre le Gotthard» – se sentent liés culturellement et historiquement à leurs cantons, même si ceux-ci les traitent comme des régions périphériques. La collaboration «par dessus la montagne» n'est actuellement que marginale et ponctuelle. Il faut d'abord faire prendre cons-

science aux quatre régions économiquement faibles qu'il existe la possibilité de créer de la plus-value et une qualité de vie supplémentaire pour la population par la collaboration touristique étroite par dessus les frontières cantonales à l'aide de la marque SAN GOTTARDO.

A ce sujet un atelier de travail a été réalisé avec la participation de personnalités renommées du monde politique, touristique et économique de toutes les régions. Les représentants des 4 régions se sont expressément déclarés prêts à participer activement aux prochaines étapes de travail. Mais, elles étaient aussi d'accord que SAN GOTTARDO devait se développer pas à pas depuis le bas vers le haut. Et que, notamment au début, il était important de chercher à atteindre des solutions pragmatiques, afin que les avantages deviennent rapidement évidents pour les régions. Les activités concrètes doivent s'orienter thématiquement d'après les valeurs de la région Gotthard. L'eau, les mythes, l'histoire, la culture, les roches resp. les minéraux, ont été cités. Le premier projet ayant pour thème «Randonner, resp. se mouvoir dans la région du Gotthard» a été lancé. Il doit générer des produits attractifs en reliant les chemins, moyens de transports, structures touristiques et offres culturelles et de paysages des quatre vallées. La coordination du projet appartient à Jean Odermatt. Les quatre régions participent activement avec Andreas Angst, Fiesch, Martina Bischof, Disentis, Esther Imhasly, Andermatt, et Fabrizio Barudoni, Airolo.

En parallèle, durant les 6 premiers mois de 2004, les structures actuelles et les problèmes des 4 régions ont été discutés et de possibles points de départ pour SAN GOTTARDO validés avec des représentants du monde politique, touristique et économique. Au cours de ce processus, mené en étroite collaboration avec la firme nexum strategy à Zurich, il s'est avéré que, dans les 4 régions, le tourisme était le «moteur» pour une meilleure valeur ajoutée et un cadre de vie plus attractif. Déjà maintenant chaque région dispose de beaucoup d'attractions culturelles et touristiques et paysagères qui souffrent

toutefois de n'être ni liées systématiquement, ni commercialisées de façon coordonnée. Par ailleurs, tous les interlocuteurs soutenaient le principe d'une organisation de management pragmatique et mercantile qui, en étroite collaboration avec les organisations touristiques régionales, apporte des idées «de l'extérieur» et rend exploitable du point de vue touristique la région autour du Gotthard avec des produits liés.

Perspectives

Un modèle stratégique d'entreprise est à développer en se fondant sur la vision touristique de la grande région du Gotthard et sur les structures existantes. L'organisation SAN GOTTARDO devra se positionner dans 4 domaines.

- SAN GOTTARDO doit lier les intérêts et les forces collectives des 4 vallées et les diffuser vers l'extérieur. Un label «SAN GOTTARDO» doit cautionner la qualité des produits et des services ainsi que la pluralité culturelle et la collaboration vécue.
- SAN GOTTARDO doit continuellement développer des offres et des produits touristiques supracantonaux qui interpellent une clientèle choisie au moyen d'une mise en scène professionnelle, aussi bien au niveau des émotions qu'en ce qui concerne la communication des nombreuses connaissances et des valeurs. Les offres disponibles sont à lier au mieux.
- SAN GOTTARDO doit offrir aux organisations touristiques existantes des services globaux dans les domaines du marketing et de l'interconnexion de leurs produits dans les domaines communication (Internet, médias, publications, réseaux, etc.) et formation pour des performances supérieures de tous les prestataires concernés (utilité pour le client, image, relation population-hôtes, etc.).
- en collaboration avec Suisse Tourisme d'une part et avec les lieux suisses à vocation touristique mondialement connus d'autre part, SAN GOTTARDO doit à moyen terme se développer et se ranger parmi les «Top 5» des destinations suis-

ses dans le champ concurrentiel international.

La mise en pratique professionnelle de cette stratégie doit développer durablement et rendre plus attractif le cadre de vie dans la région du Gotthard par la création de plus-values. Une valeur ajoutée remarquable doit être créée pour tous les acteurs. Le processus qui mène à la réalisation de ce projet durera plusieurs années et exige patience et persévérance. L'attitude de la population des régions autour du Gotthard sera décisive à cet égard, de même l'évolution de sa détermination de procéder collectivement.

La direction et l'équipe du projet remercie toutes les personnes concernées, notamment aussi les bailleurs de fonds, la Confédération et les Cantons, la Haute Ecole de St-Gall et les membres de l'association qui participent activement à ce projet.

*Pour la direction
Peter Schwaller et Jean Odermatt
trad. Claude Solioz*

Les organes de l'Association San Gottardo

Direction

Noyau:

Schwaller Peter, Endingen, co-président
Odermatt Jean, Eglisau, co-président et actuaire
Rasi Roland, Bâle, finances

Représentants des régions:

Surselva, GR: Blumenthal Duri, Ilanz
Urseren, UR: Heinzer Peter, Andermatt
Léventine, TI: Lombardi Livio, Airolo
Conches, VS: Perrig Amadé, Zermatt

Organe de contrôle:

Finanzkontrolle Kanton Uri,
J. Rubischung, Altdorf

Calendrier illustré 2005 du DFB

Exceptionnellement, à l'occasion du jubilé des 75 ans du Glacier-Express, le calendrier 2005 du DFB sera entièrement consacré au légendaire train des glaciers reliant Zermatt à St-Moritz en passant par la Furka. Sur chacune des 12 pages du calendrier, d'anciennes photos de trains, faites à différentes époques le long du parcours du Glacier-Express, côtoieront des prises de vues récentes présentant un sujet similaire. Ainsi, des images de trains à vapeur du FO et des tractions électriques avec des locomotives «crocodile» du BVZ et du RhB seront disposées à proximité de trains nostalgiques qui circulent actuellement sur la Ligne sommitale ou sur les réseaux adjacents, comme par exemple la

HGe 4/4 I du FO lors de ses dernières courses sur le tronçon de ligne entre Realp et Oberwald et sur le col de l'Oberalp à l'occasion du jubilé des 75 ans du FO en 2001, ou encore des trains à vapeur et des compositions panoramiques actuelles. Les sujets historiques proviennent de diverses archives ferroviaires, les photos actuelles sont des diapositives moyen format de qualité et ont été mises à disposition gracieusement par le photographe Urs Jossi. Les légendes qui accompagnent les illustrations sont en 3 langues. Ce calendrier (article no. b 2005) est maintenant disponible au prix de CHF 15.- (port et emballage en plus) auprès du Souvenirhandel DFB, Case postale 49, 3428 Wiler b. Ü.

Mention pour la Section romande ALSF

A l'occasion de la bourse multicollections (jouets, livres anciens, cartes postales, disques, poupées, ...) des 17 et 18 avril 2004 à Tavannes, la Section romande de l'ALSF s'est distinguée et a obtenu de la part des organisateurs de l'exposition la mention pour la meilleure présentation d'un thème choisi au moyen d'objets de collection.

Le jury, qui devait désigner la meilleure parmi plusieurs excellentes expositions ayant, par exemple, pour thème les grands peintres figurant sur les timbres-poste et leurs oeuvres, les sujets figurant sur les cartes de prépaiement téléphoniques ou encore les habits militaires, a finalement récompensé le travail préparé par le président de la Section romande de l'ALSF en raison de sa qualité et de son originalité.

Sur deux tableaux, Jacques Fornachon avait présenté le Chemin de fer de la Furka au moyen d'un bref texte explicatif, d'un plan du réseau et surtout d'anciennes cartes postales montrant le train à vapeur à divers lieux sur le parcours entre Brigue et Dentsis. Le deuxième volet, construit sur le même principe, présentait des cartes postales avec des trains électriques sur la ligne sommitale entre Realp et Oberwald. La bourse multicollections de Tavannes a eu un très bon succès, de même le stand de la Section romande. Les visiteurs et les exposants ont relevé la qualité et le sérieux du travail fourni par les organisateurs. La Section romande de l'ALSF tient à les féliciter et à les remercier pour leur amabilité.

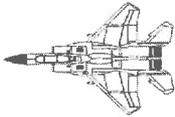
Courses en train à vapeur dans la vallée de Conches

L'été prochain, le train à vapeur du MGB circulera dans la vallée de Conches les dimanches suivants: le 4 et le 25 juillet ainsi que le 1er et le 15 août. La composition d'anciennes voitures voyageurs remorquée par la locomotive à vapeur à chauffe au fuel HG 2/3 «Breithorn» quittera Brigue à 08 H 05 et arrivera à Oberwald à 12 H 05. Le train à vapeur quittera

Oberwald pour Brigue à 13 H 00 où il est attendu à 16 H 50. Il s'agit d'un petit événement historique, puisque depuis bientôt 40 ans plus aucun train à vapeur n'a circulé dans les secteurs à crémaillère entre Mörel et Niederwald. Des informations complémentaires peuvent être obtenues à l'adresse www.mgbahn.ch.

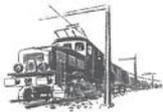


Modèles réduits





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



La Section romande s'est dotée d'une maquette de train

Notre section s'est enrichie d'une maquette de 4.60 m de long sur 80 cm de large représentant la gare de GLETSCH version 2002.

Pourquoi la réalisation d'un réseau miniature?

Lors de la bourse d'EXPOMETRIQUE (Paris) en novembre 2002, notre vénéré et dévoué PRESIDENT, en l'occurrence JACQUES, m'a demandé si, pour aller aux expositions et en particulier à celle de Lausanne en juin 2003, il ne serait pas intéressant de construire un décor représentant notre ligne. Il nous permettrait de mieux nous valoriser, d'attirer les visiteurs, d'accéder à certaines bourses en tant qu'invité puisqu'ayant un réseau. Ces bourses sont très importantes pour la Section comme devanture pour promouvoir notre ligne, pour accroître le nombre de nos membres et constituer également une grande partie de rentrées financières. J'en profite pour rappeler que si l'un ou l'autre est disponible pour aider, ce n'est pas de refus! Il y a une ambiance très gaie et votre Président se fera un plaisir de communiquer les lieux et les dates.

Comment fut réalisé ce réseau?

Au départ, nous nous étions fixés ce réaliser Realp jusqu'à la Furka à l'échelle H0m (1/87). Mais, en calculant bien, cela aurait donné une maquette de PLUSIEURS CENTAINES DE METRES et surtout sur plusieurs versants. Dommage, parce que c'est un beau tronçon de notre ligne avec ponts, viaduc, tunnels, pour lesquels nos pionniers se sont battus afin d'arriver jusqu'à la FURKA (la fameuse gare située à 2163 m.) Un autre défi était d'arriver pour l'an 2000 jusqu'au petit hameau de GLETSCH en passant en vue du glacier du Rhône. Ce dernier projet était plus facile à réaliser.

Donc nous voilà partis pour réaliser MUTTBACH-BELVEDERE – GLETSCH. Pour la CONSTRUCTION DES BATIMENTS DE LA GARE DE GLETSCH, il a fallu partir de zéro. Des photos des bâtiments de la gare et de l'infrastructure étaient en notre possession. J'ai dû chercher les matériaux adéquats pour construire les bâtiments afin de m'y rapporter le plus fidèlement possible. Pas facile! Après avoir rassemblé tous les éléments, les découpages, collages, peintures, constructions des fenêtres, volets, ont été exécutés... Un vrai travail d'architecte pour miniatures, et tout cela en respectant l'échelle. Le plus dur était de trouver les petites charnières pour l'ouverture des portes de la remise, les petits détails comme les fenêtres et les toits. Un autre problème était de confectionner à l'échelle les inscriptions sur la remise et la gare. Un mois a été nécessaire pour réaliser la gare et la remise, en travaillant tous les soirs après le boulot jusqu'à 1 h du matin. Ensuite est venue la réalisation du SUPPORT DE LA MAQUETTE. Là aussi, des matériaux solides étaient nécessaires. Il ne faut pas oublier que ce réseau doit être véhiculé par monts et par vaux jusqu'à différentes expositions.

Maintenant, nous voilà dans le vif du sujet. LA POSE DE LA VOIE. Je me suis référé à un plan de Walter WILLY dessiné avec des mesures dans notre revue DAMPF AN DER FURKA et à un autre livre sur les différentes gares du FURKA-OBERALP. Ensuite, j'ai tout calculé pour réduire à l'échelle 1/87e. Puis sont venus la pose de la voie et l'installation de la remise et du bâtiment de la gare. Après, je me suis attaqué à l'ELECTRIFICATION des voies et des aiguillages. Je tiens à remercier LEMACO de nous avoir offert dix moteurs d'aiguillages lents qui donnent un effet «super» au réseau, avec pivotement des lanterneaux en fonction du positionne-

ment de l'aiguille. Ensuite, construction du PUPITRE DE COMMANDE avec position des aiguillages. Après tout cela: essai du réseau et divers réglages. On peut circuler avec deux trains en même temps dans la gare.

Puis est venue la construction des différents MURS (cela ne manque pas dans la gare de GLETSCH et ses alentours). Travail fastidieux, long et demandant beaucoup de précision et de courage. Mais le résultat n'en est pas moins éloquent.

Nous voilà à la réalisation des MONTAGNES. Tout le support est en frigolite pour alléger le réseau (mais quelle crasse... Il y en avait partout lors de la mise en forme!) et recouvert de plâtre. Les ROCHERS sont faits avec des moules à plâtre et également avec des vrais rochers, tout en respectant le plus fidèlement possible l'emplacement réel des montagnes et des rochers.

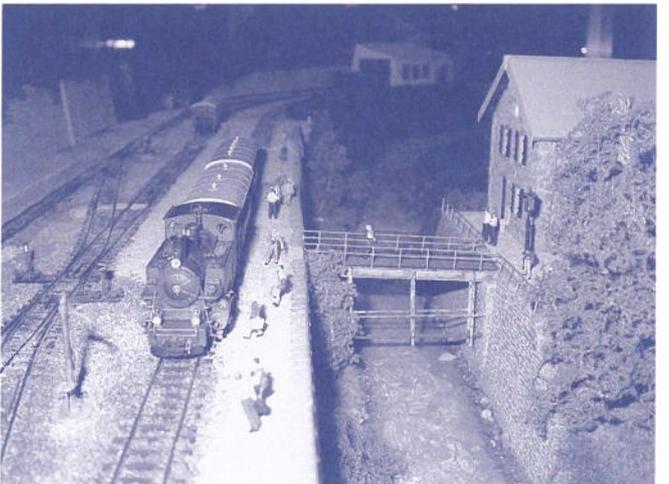
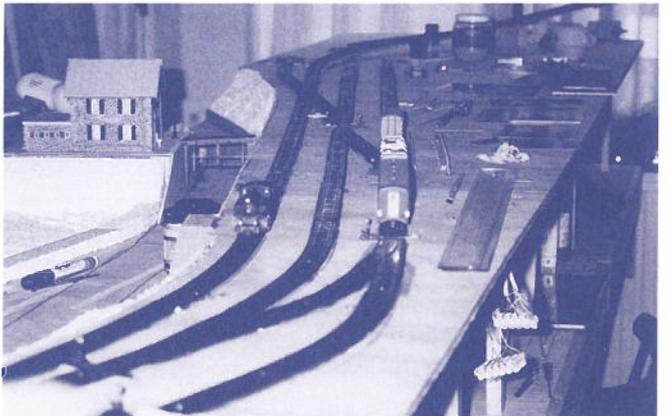
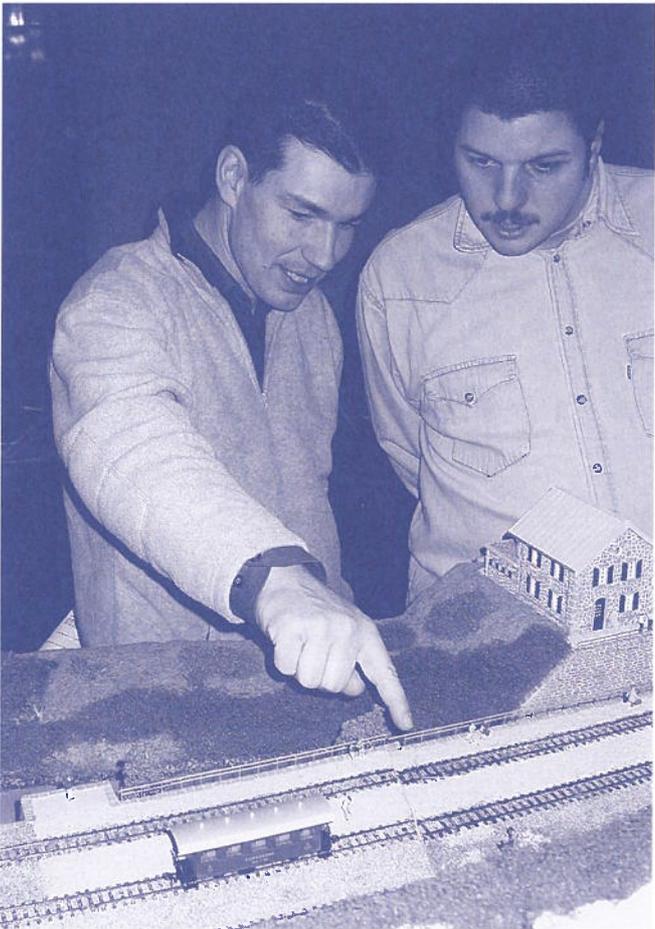
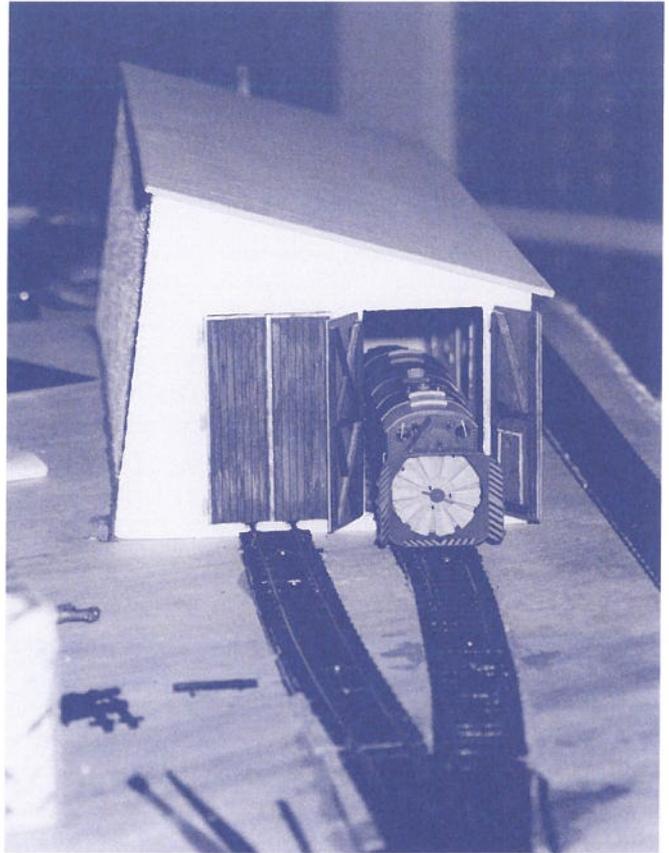
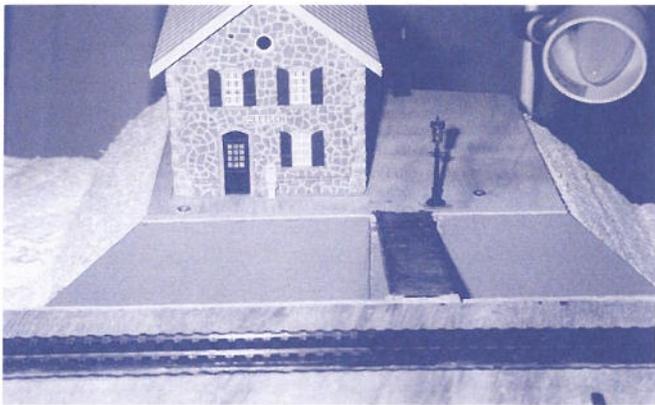
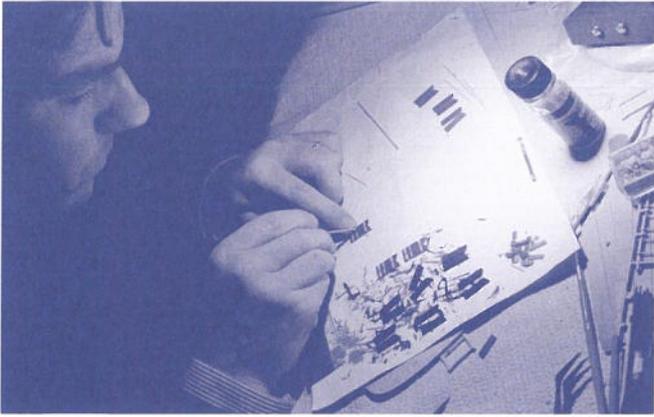
La dernière phase a été la GARNITURE DU RESEAU, en quelque sorte la plus «chouette» parce qu'on arrive au bout de ses peines et que le résultat en vaut la chandelle.

Le réseau fut achevé le jour même du départ. La résine qui imite l'eau n'était pas encore tout à fait sèche lors de l'embarquement dans le véhicule pour faire un petit périple de ±720 km au bout duquel JACQUES m'attendait pour dédouaner et ensuite le remonter à l'Exposition de Lausanne.

Bilan

Bref, en ±7 mois, la maquette fut réalisée. A défaut de temps et de place, nous nous sommes limités à la gare de GLETSCH et ses alentours directs. Je lui souhaite longue vie et qu'elle puisse nous apporter beaucoup de satisfaction. Lors de l'assemblée, la maquette était parmi nous. C'était très émouvant pour le réalisateur et merci au Comité pour la reconnaissance. La maquette a gagné le 3e PRIX lors d'une exposition. Le Président n'en croyait pas ses oreilles! A tel point qu'il a été appelé à plusieurs reprises... Petite anecdote pour conclure!

*Paul BERCE
pour la Section romande et le DFB*



Ainsi fonctionne la locomotive à vapeur

Grâce à la locomotive à vapeur, le chemin de fer a révolutionné le transport terrestre dès le début du 19^e siècle. En quelques décennies, un réseau dense de voies ferrées s'étendit à la surface de la terre et pendant près de 100 ans, on ne pouvait pas s'imaginer un convoi ferroviaire remorqué par un autre moyen qu'une locomotive à vapeur.

Les temps ont changé! L'avènement des locomotives à moteur diesel ou électrique mit fin au règne des locomotives à vapeur. Les trains à vapeur circulant selon un horaire régulier sont actuellement une exception. En Suisse aussi, les locomotives à vapeur ont presque totalement disparu du paysage. Par bonheur, quelques exemplaires rares de locomotives à vapeur sont exposés dans des musées. Rares sont aussi les locomotives à vapeur restaurées et entretenues par des connaisseurs et des amateurs. Les exploitants du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka DFB SA, qui font partie de ce deuxième groupe, disposent d'un parc de locomotives particulières. Max Zumwald, mécanicien de locomotives aux CFF et sur la ligne de la Furka a conseillé l'auteur lors de la rédaction de cet article.

Les locomotives à vapeur sur la ligne sommitale

Durant l'été, la locomotive à vapeur HG 2/3 DFB 6 «Weisshorn» et les HG 3/4 DFB 1 «Furkahorn» et DFB 9 «Furkahorn» circulent sur la voie à écartement métrique de la Ligne sommitale de la Furka. Dans les secteurs à forte inclinaison, une crémaillère de type Abt à deux lames est installée entre les rails. Les trois locomotives actuellement en service, ainsi que celles qui sont en cours de restauration, sont dès lors équipées déjà lors de leur construction de deux dispositifs de propulsion, un pour l'adhérence et un deuxième pour la crémaillère. La petite «Weisshorn»

développe une puissance de 350 CV, les HG 3/4 dégagent 600 CV et ont une charge maximale remorquée de 60 t, contre 35 t pour la DFB 6. Au cours d'un voyage de Realp à Gletsch, la DFB 6 consomme 400 kg de charbon et environ 2000 litres d'eau, les HG 3/4 utilisent 700 kg de charbon et 3000 l d'eau.

Préparation de la machine

Le chauffeur de la locomotive est responsable du niveau d'eau dans la chaudière, il lui appartient de nettoyer la machine (évacuation des scories et des cendres de la boîte à feu). Si nécessaire, il doit allumer le feu et l'entretenir, graisser et contrôler la pompe de graissage. Le mécanicien aide à graisser la machine, fixe les lanternes, contrôle la bande tachygraphique et le carnet de bord. Ensemble, ils complètent le chargement de charbon et les réserves d'eau. Le service des trains est informé dès que la machine est prête. Si la locomotive était branchée sur un système de préchauffage, la procédure de mise en chauffe dure environ 3 heures et demie. Il faut compter au moins 6 à 8 heures pour mettre en chauffe une locomotive froide.

Le train en marche avec une HG 3/4

Après réception de l'ordre de départ, la commande de la HG 3/4 est mise en position «avant». Les freins sont contrôlés, puis l'ensemble du train et la voie. Enfin, le régulateur peut être ouvert. On surveille le manomètre de poussée afin d'éviter des rotations à vide. Puis la commande est mise en position de course normale.

Avant d'entrer dans une crémaillère, le régulateur auxiliaire pour le moteur de crémaillère est ouvert et le contrôleur de synchronisation est surveillé. Juste avant l'entrée, la commande est arrêtée et le robinet à boues est ouvert. La vitesse est réduite, afin d'éviter tout heurt. Après l'entrée de la locomotive dans la crémaillère,

la vanne de prise de vapeur du tiroir, qui relie les machines à haute et basse pression, est ouverte. La vapeur d'échappement partiellement détendue des cylindres de la machine à adhérence passe dans les cylindres à basse pression qui actionnent les roues dentées du moteur à crémaillère. A la sortie des cylindres basse pression, la vapeur, entièrement détendue, est éjectée par la tuyère d'échappement. Après l'entrée dans la crémaillère, le robinet à boues est fermé et le régulateur ouvert selon les nécessités de la course du train. Dans les montées, il faut entretenir un bon feu et veiller à maintenir un niveau d'eau optimal dans la chaudière. Dans les descentes, la vitesse est réglée au moyen du frein à contre-pression. Dans ce cas, la machine à vapeur fonctionne comme un compresseur, de l'air est aspiré dans les cylindres, comprimé et éjecté de manière contrôlée.

Le mécanicien conduit le train, le chauffeur est responsable du feu et de la chaudière. Les deux ont à surveiller la voie et sont responsables de la sécurité du train est des passagers.

L'itinéraire de la vapeur

Le cheminement de la vapeur en bref: chaudière – dôme – régulateur – boîte à tiroir – cylindres haute pression – registre de liaison – cylindres basse pression – tuyère (boîte à fumée) – cheminée.

En surchauffant la vapeur l'efficacité de la machine peut être améliorée. Quand le régulateur est ouvert, la vapeur humide passe par le surchauffeur et les tubes surchauffeurs où elle est portée à environ 350 à 400 degrés avant de passer dans la machine à vapeur.

Le feu est attisé par l'effet d'aspiration de la vapeur qui, dans la boîte à fumées, crée un effet de sous-pression quand elle sort de la tuyère et est éjectée en direction de la cheminée, entraînant ainsi les gaz de combustion qui s'accumulent dans chaudière et dans la boîte à feu, ce qui permet à de l'air frais d'être aspiré dans le foyer. Les cylindres éjectent la vapeur d'échappement à un rythme régulier par la tuyère et créent ainsi les volutes de fumée et de vapeur typiques à la sortie de la cheminée.

Fin de course et fin de service ne coïncident pas

Après la fin de la course, un petit feu est maintenu dans le foyer et le niveau d'eau de la chaudière est complété à un niveau suffisant en cas de nouveau départ. Le cendrier et la boîte à fumée sont vidés de leurs cendres et des scories. Les pleins d'eau et de charbon sont faits. Si possible, on connecte la locomotive à une installation de préchauffage. Ainsi, la température et la pression peuvent être maintenues à des valeurs plus constantes, ce qui réduit les tensions dans le matériel. Le service de parc journalier de la locomotive à vapeur comprend aussi un contrôle de tous ces éléments, notamment du train

Configuration et technique des locomotives à vapeur

Définition: le terme locomotive est d'origine anglaise et signifie machine qui se déplace.

Configuration: la locomotive à vapeur se compose d'un châssis (un cadre et des organes de roulement), des commandes, du groupe propulseur de la machine à vapeur et de la chaudière (générateur de vapeur).

Carburants: houille, huile, charbon pulvérisé, bois et tourbe.

Moteur: machine à vapeur à pistons, turbine à vapeur, moteur à vapeur.

Chaudière: sommairement, le générateur à vapeur des locomotives se compose d'une boîte à feu, du corps cylindrique de la chaudière, de la boîte à fumée avec la tuyère.

Transmission de la chaleur: rayonnement et chaleur conductible sont transmis au contenu de la chaudière

Désignations: type (formule d'essieu, châssis), Vmax (vitesse maximale), usage prévu, locomotives à crémaillère «H», locomotives à crémaillère et adhérence «HG».

Systèmes de crémaillères: Riggensbach, Abt, Strub, Locher.

de roulement, et un nettoyage méticuleux, ce qui permet de découvrir à temps d'éventuels défauts.

Situations critiques

Il est impératif d'éviter un niveau d'eau trop bas dans la chaudière. Il doit en règle générale se situer à 10 centimètres au dessus du sommet de la boîte à feu. Une halte technique est dès lors parfois nécessaire pour compléter le niveau d'eau de la chaudière, notamment dans la montée avant l'arrivée à Tiefenbach. La mise à nu du sommet de la boîte à feu pourrait provoquer l'explosion de la chaudière.

Des soupapes de sécurité réagissent en cas de surpression dans la chaudière. Leur fonctionnement continué représenterait toutefois une grande perte d'énergie et les

bons chauffeurs savent maintenir la bonne pression. Un manque de pression vapeur immobilise la locomotive. Il faut alors beaucoup de temps pour reconstruire une pression suffisante pour continuer le voyage. En cas de pression insuffisante, la pompe à vide des freins des locomotives à vapeur de la Furka cesse de fonctionner, actionnant ainsi le frein à vide, ce qui immobilise à coup sûr tout le convoi.

Le passage du tunnel sommital en direction du Valais ne présente pas de problème, puisqu'il est en descente (33 %). Par contre, en raison de l'état des voies souvent humides, tous les trains voyageurs doivent être poussés à travers ce tunnel par une locomotive diesel d'appoint sur le trajet Muttbach-Furka.

*Hansueli Fischer
Trad. Claude Solioz*

Matériel roulant

Chasse-neige rotatif en révision

Un groupe de travail, placé sous la direction du chef de projet Martin Horath, a commencé les travaux de révision totale du chasse-neige rotatif Xrodt 9212 (R 12). Bien que n'occupant pas une place prioritaire dans le programme de reconstruction de la Ligne sommitale de la Furka, étant donné que l'amélioration de la place d'installation de Realp, l'entretien de la ligne existante et son extension jusqu'à Oberwald sont de première importance, le destin de la machine exceptionnelle Xrodt 9212 intéresse plus d'un lecteur.

Les chasse-neige rotatifs à vapeur R 11 et R 12 avaient été construits pour le chemin de fer Rhétique où ils étaient en service de 1913 jusque dans les années 1960, avant d'être remplacés par des machines mues par des moteurs diesel. Ils n'étaient pas autotractés, mais étaient équipés d'un dispositif auxiliaire à vapeur simple pour se déplacer lors de manoeuvres. Ils devaient donc être poussés par une locomotive lors des travaux de déneigement. La roue à pales, qui équipe le devant de la machine, était mise en mouvement par deux cy-

lindres à vapeur produite par une chaudière alimentée au charbon.

Alors que le R 11 fut démolé vers 1966, le R 12 trouva refuge au Chemin de fer musée Blonay-Chamby (BC). En 1996, le DFB et le BC échangèrent le R12 et le R 14, un chasse-neige rotatif de conception semblable, mais autotracté, construit pour le Chemin de fer de la Bernina. Depuis 1996, le R 12 était en attente dans le dépôt du DFB à Gletsch où il occupait beaucoup de place.

En septembre 2002, le groupe de travail R 12, a déplacé le R 12 (sans son tender) à Goldau où les travaux de révision sont en cours dans le but de remettre la machine, qui reste propriété du DFB, en état de marche afin qu'elle puisse éventuellement être utilisée pour le déneigement de la Ligne sommitale dans quelques années. Jusqu'en décembre 2003, les travaux suivants ont déjà été réalisés en 1500 heures de travail: transport jusqu'à Goldau, installation de l'atelier de réparation, démontage, nettoyage et remise en état des bogies, démontage et révision du groupe

propulseur auxiliaire à vapeur, reconstruction du mécanisme de propulsion auxiliaire installé entre les essieux du bogie avant, démontage de la caisse en bois, démontage de la machine à vapeur et de la roue à pales, copie et archivage de tous les plans de construction datant de 1913. Par ailleurs, des travaux pour une valeur de CHF 8000.- ont été pris en charge par des tiers.

Selon le chef de projet, il faut compter 3 à 4 ans pour terminer la révision de cette machine et les travaux en cours ne tangenteront pas ceux du DFB. Un effort sera fait pour intégrer des personnes qui jusqu'à maintenant n'ont pas encore été au service du DFB, même s'il sera fait appel aux conseils de spécialistes ayant une grande expérience dans la révision de machines à vapeur. Les coûts estimés ne devraient pas dépasser CHF 100'000 et seront rassemblés grâce à du sponsoring afin que les finances du DFB ne soient pas mises à contribution. Vous pouvez obtenir une liste des travaux à sponsoriser allant de CHF 50 à plusieurs milliers de francs auprès de dampfho-rath@bluewin.ch ou à l'adresse postale de Martin Horath à Goldau.

Claude Solioz

Activités soutenues et résultats tangibles

Assemblée générale du 5.3.2004 de la Section romande de l'ALSF

Exceptionnellement, en raison aussi de la présentation de la maquette de la gare de Gletsch, l'AG de la Section romande de l'ALSF a lieu dans la salle de conférence au rez de l'Hôtel de la Navigation à Ouchy. A 20H00, le président, Jacques Fornachon, ouvre l'AG et souhaite la bienvenue au nom du comité de la Section romande.

31 membres sont présents. Se sont excusés: Arlettaz Gilbert, Steiner Pierre-André, Jaquier François, Ketterer Jean-Pierre, Ducommun Bernard, Chopard Claire, Borloz Pierre, Racine Daniel, Schwaller Peter Président du DFB, Bernhard Peter directeur d'exploitation du DFB, Speckinger Kurt, Dubath Bruno, Aegerter Jean-Luc, Jeanmonod François, Noir Cédric. Andréas Simmen et Jean Tuillard sont nommés scrutateurs pour la session. La lecture du PV n'est pas demandée. Il est accepté par 30 voix et une abstention. Puis, le président nous présente son rapport annuel.

Rapport annuel du président:

Etat de la section: au 1.1.04, la Section romande de l'ALSF comptait 315 membres, soit 8 de plus qu'au 1.1.03. On note 8 démissions, trois membres sont décédés (Fritschy Robert, Baumgartner Yvan, Wenk Walter). L'assemblée respecte une minute de silence à leur mémoire. 11 membres ont été exclus pour non-paiement de la cotisation, mais 26 nouveaux membres se sont inscrits. Pour le président, l'augmentation du nombre de membres est une raison de satisfaction, car diminution est latente dans bien des sections et l'ensemble de l'Association compte actuellement moins de 7000 membres. Le recrutement de nouveaux membres se fait essentiellement lors des manifestations auxquelles participe la section et par l'envoi de 3650 mailings en Suisse romande. Jacques Fornachon invite les membres de parler à leur entourage de notre association afin d'amener de nouveaux adeptes à la Section romande et rappelle qu'il ne faut pas que la saignée des membres au niveau de l'ensemble de l'association continue, car elle est un des piliers indispensables au fonctionnement du Train à vapeur de la Furka. En résumé, Jacques Fornachon compte sur la participation de tous pour que la Section romande continue à se développer. Activités 2003: le 8.2.03, la Section participait à la bourse de Peseux qui a permis de faire un bon chiffre de vente et de présenter les nouveaux horaires 2003. Chiffre d'affaires en diminution à la bourse de Payerne du 22 février, pourtant bien fréquentée. Les ventes réalisées à la bourse de Confignon en mars 2003 n'ont pas couvert les frais de location de table. Pour la première fois, la section a participé à l'Expo-bourse à la Chaux-de-Fonds du 23 au 25 mai à la patinoire des Mélèzes qui est un vrai frigo. Le chiffre de vente ne fut pas terrible pour 3 jours, mais comme il

Une visite s'impose

La Section romande de l'Association Ligne sommitale de la Furka participera

- le 19 juin 2004 à la bourse du Bouveret
- les 15,16 et 17 octobre 2004 à Nyon Rail-Expo
- le 6 novembre 2004 à la bourse d'Auvernier
- du 26 au 28 novembre à la Fête Gruyérienne du Modélisme à Bulle
- en novembre 2004 à l'Expométrie Paris.

Venez nous rendre visite et recommandez ces expositions à vos connaissances!

Et n'oubliez pas de vous inscrire à la semaine et au samedi de travail sur la ligne du 9 au 15 août.

Le samedi 26.06.04, l'assemblée générale des actionnaires du DFB aura lieu à Oberwald, à la salle de fêtes.

La prochaine assemblée générale de la Section romande de l'ALSF se tiendra le 4.03.2005.

n'y avait pas de frais location on note un bénéfice. Du 7 au 9 juin, présence à Modélisme 2003 à Lausanne où pour la première fois la magnifique maquette de la Gare de Gletsch, réalisée par Paul Berce, a été exhibée en public, ainsi que celle du pont de Steffenbach en O par M. Tarnutzer qui entre-temps est devenu membre. Le plus grand chiffre de vente de la saison est réalisé à cette manifestation. Le 14 juin, présence à la bourse du Bouveret où est fait le plus petit chiffre de vente. Le compte rendu de M. Deville publié dans le journal «dampf an der furka» du mois de novembre renseigne sur la traditionnelle semaine de travail sur la ligne du 13 au 17 juillet avec 7 participants, auxquels se joignent encore quelques membres le samedi. Jacques Fornachon remercie Pierre-Yves Pièce et Andréas Simmen pour la parfaite organisation de la semaine de travail. Début octobre, la Section romande sort le nouveau livre «Histoire des locomotives à vapeur 1 à 10 BFD/FO», écrit et réalisé par Claude Solioz et Jacques Fornachon. La maquette de la gare de Gletsch est présentée à Nyon-Rail Expo du 17 au 19 octobre et obtient le 3e prix sur 12 candidats. Jacques Fornachon remet le prix qui a été décerné à notre membre Paul Berce, remercie l'assistance d'applaudir et recommande une visite à la magnifique Nyon-Rail Expo qui en 2004 aura lieu du 15 au 17 octobre. Le 8 novembre, présence à la conviviale bourse d'Auvernier très sympathique. Du 28 au 30 novembre, deux équipes s'organisent pour participer à l'Expométrie à Paris et à Modélisme Gruyère à Bulle. Le chiffre d'affaire des ventes 2003 est de Fr. 9144,60, soit une augmentation de Fr. 305,30 par rapport à 2002. Sans l'aide concrète de plusieurs membres, la section n'aurait pas pu participer à toutes ces manifestations. Jacques Fornachon remercie François Martin, Haas Roland, Wenger Claude et leur remet un cadeau, de même à Paul Berce, qui a fait don à la Section romande de la maquette de Gletsch, ainsi qu'à Paul Sandoz et à son fils Patrice, de la Maison Pichon P.Sandoz SA à Morges, ventes d'appareils ménagers, qui ont prêté la camionnette pour transporter la

maquette qui mesure 4 mètres de long et une partie de leurs locaux pour l'entreposer. Le président relève que sans l'aide de toutes ces personnes il n'aurait jamais été possible de participer à toutes ces manifestations.

Le président souhaite longue vie à la Section romande et au Train vapeur de la Ligne sommitale de la Furka.

Rapport du caissier sur l'exercice 2003 et rapport des vérificateurs:

Jean-Philippe Gaudin informe que l'exercice 2003 s'est soldé par un déficit de CHF 4125,04 alors qu'en 2002, le bénéfice s'élevait à CHF 7059,20. La différence s'explique par le frais d'imprimerie du livre «10 locomotives» (CHF 9052,15). La somme des cotisations encaissées a progressé de CHF 1350.-. Il a été vendu pour CHF 2612,40 de plus de marchandises que lors de l'exercice précédent. Dans le bilan, les CHF 200.- du compte passif transitoire comprennent uniquement des cotisations payées à l'avance. Les vérificateurs, Roland Haas et Gérard Laurent proposent l'approbation des comptes et demandent de donner décharge sans réserve et avec grands remerciements à Jean-Philippe Gaudin pour le soin et la parfaite exactitude de la tenue des livres. L'AG accepte les comptes à l'unanimité.

Comité, élection des vérificateurs des comptes, d'un délégué et d'un assesseur délégué:

Le comité de la section se compose de: Jacques Fornachon (président), Kurt Speckinger (Vice-président), Jean-Philippe Gaudin (caissier), Pierre-Yves Pièce (secrétaire), Claude Solioz (traducteur), Andréas Simmen (resp. sem. de travail), Pierre-Yves Pièce (aide sem. de travail). Le président signale qu'il est indispensable que la section participe aux manifestations et qu'un responsable des bourses est toujours recherché. Il devra gérer le matériel vente et organiser la participation aux bourses et expositions. Jacques Fornachon prie les personnes intéressées de s'annoncer chez lui. Sont élus vérificateurs: Gérard Laurent (1er), Claude Wen-

ger (2e), Jean Tuillard (suppléant). Pierre Keller devient délégué pour 2005 et 2006, François Martin délégué assesseur pour représenter la section lors des assemblées des délégués de l'Association centrale où la Section romande est représentée par un délégué élu par l'assemblée de la Section romande et un membre du comité.

Divers et propositions individuelles

Le président recommande la lecture attentive du compte rendu sur l'Expométrie à Paris, publié dans le numéro de mars 2004 de «dampf an der furka» et passe la bonne nouvelle concernant la venue d'un nouveau rédacteur responsable de cette publication qui garantit un minimum de 6 pages en langue française dans le magazine du DFB et appelle les membres à participer à l'élaboration de ces pages en fournissant des textes, des photos, des informations sur des manifestations, des travaux ou des nouvelles exclusives en relation avec le train de la Furka. Les personnes concernées s'adresseront au président de la Section romande. Claude Solioz renseigne sur le numéro de mars 2004 du «dampf an der furka» et appelle les entreprises et propriétaires ou responsables d'établissement ou d'affaires de placer des publicités dans cette revue.

Avant de clore l'assemblée, Jacques Fornachon recommande aux membres la vidéo «Train vapeur Ligne sommitale de la Furka», les livres «Ligne sommitale de la Furka», «Histoire des locomotives à vapeur 1 à 10» et les cartes postales de la Section romande. Il remercie vivement Louis Subilia pour son don à la Section d'anciennes actions du DFB d'une valeur de CHF 3400.-.

Le président souhaite une bonne soirée et une bonne rentrée et clôt l'assemblée à 20H50. Après une pause de 15 minutes, la vidéo «Union Pacific» de la série Histoire des trains est projetée pour le plaisir de tous.

J. Fornachon/C. Solioz

VFB Delegiertenversammlung in Affoltern am Albis

Neue Präsidentin erkoren

Die Delegierten des Vereins Furka-Bergstrecke haben am 8. Mai die bisherige Vizepräsidentin Isolde Hoenigk aus München zur Präsidentin gewählt und damit die nach dem Rücktritt von Georg Schaefer eingetretene Vakanz beendet.

Für den auf die Versammlung zurückgetretenen Kassenswart Albert Fröhlich konnte die in der Sektion Solothurn aktive Bankfachfrau Rita Fuchs gewonnen und gewählt werden.

Durch die von Isolde Hoenigk eröffnete Versammlung führte Andreas A. Stadelmann. Nach einer Umstellung der Traktandenliste konnten die Geschäfte abgewickelt werden. Bei der Genehmigung des Protokolls wurde festgehalten, dass die darin enthaltenen Fakten nicht als vertraulich gelten können. Im Jahresbericht erinnerte Vizepräsidentin Hoenigk an die 20 Jahre-Feier des VFB, an die Präsidentenkonferenz in Nürnberg und an den Rücktritt von Präsident Schaefer. Erneut hätte sich der Mitgliederbestand verringert, obschon es einzelne Sektionen gibt, die wachsen. Die von Albert Fröhlich erstellte Rechnung wurde genehmigt. Als er das Budget vorstellte, das Mehraufwendungen von 8600 Franken vorsah, ergab sich eine längere Diskussion. Nach Ausklammerung des Themas «Kreditkarte» und einer Korrektur der Ablieferung an die DFB AG konnte der Voranschlag ins Lot gebracht und genehmigungsfähig gemacht werden. Die Mitgliederbeiträge wurden auf der bisherigen Höhe belassen.

Projektgruppe erkoren

In der Folge wurden Anträge der Sektionen Rhein-Main und Ostschweiz beraten. Ein Antrag der Sektion Niederlande, der wie ein Antrag der Sektion Aargau auf eine Reorganisation der Führung im Zentralvorstand abzielte, wurde nicht so heiss gegessen, wie er gekocht worden war. Nach einiger Aufregung wurde beschlossen, eine sechs Personen zählende Projektgruppe einzusetzen,

welche zu Handen der Delegiertenversammlung Vorschläge auszuarbeiten hat.

In elf Schweizer Kantonen ist die Gemeinnützigkeit des VFB anerkannt und in weiteren ist die Anerkennung auf gutem Weg. Das heisst, dass entsprechend belegte Spenden vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden können.

Bahnbetrieb und Marketing

Walter Willi berichtete aus der Geschäftsleitung der DFB. Er wünschte sich eine partnerschaftliche Beziehung zum Zentralverein und ging dann auf aktuelle Themen ein. Er berichtete von der Prüfung neuer Finanzierungsmodelle und von einer Diplomarbeit über die Bergstrecke. Der Bereich Bau stehe vor neuen Herausforderungen, weil das Bundesamt für Verkehr intensiver fordert und kontrolliert. Er betonte einmal mehr, dass die Frondienstleistenden das Kapital der Organisation sind. Schliesslich appellierte Willi an die Versammelten, von irgendwelchen Einzelaktionen abzusehen und stets den Dienstweg einzuhalten. Dadurch könne unnötiger Kräfteverschleiss vermieden werden.

Wegen der vorgerückten Zeit konnte der neue Marketingleiter Paul Güdel Situation, Ziele und Wege nur grob skizzieren. Zusammenfassend: «Wir müssen mehr Fahrgäste auf die Züge bringen!»

Unter «Verschiedenes» stellte Peter Witkop von der Sektion Niederlande das Projekt «DVD» vor. Mit modernster Technik soll ein filmisches Porträt der Bergstrecke geschaffen werden, ohne dass damit die Kasse des Zentralvereins belastet werden muss.

Zu Beginn der Versammlung hatte Gemeindepräsidentin Irene Enderli Affoltern am Albis als 10227 Einwohner zählenden Hauptort des Säuliamtes vorgestellt. Wenn die Region auch beträchtliches Wachstumspotenzial hat, sei man doch entschlossen, deren ländlichen Charakter zu bewahren.

Hansueli Fischer

Gemeinnützigkeit des VFB

Beiträge bei Steuern abzugsfähig

Der Zentralverein des VFB Verein Furka Bergstrecke ist in immer mehr Kantonen als gemeinnützige Organisation eingetragen.

Es sind dies Aargau, Appenzell-Innerrhoden, Glarus, Graubünden, Luzern, Nidwalden, Obwalden, Solothurn, St. Gallen, Thurgau, Uri, Wallis und Zug.

Im Kanton Basel-Landschaft sind wir auf der Liste eingetragen, haben aber noch keine Bestätigung erhalten.

Die Kantone Zürich, Schaffhausen und Appenzell-Ausserrhoden haben weitere Unterlagen einverlangt, sodass diese Überprüfungen bald beendet werden können. Die restlichen Deutschschweizer Kantone werden in den nächsten Tagen wieder angegangen, damit auch in diesen Gebieten Ihre Spende als Zuwendung für eine gemeinnützige Organisation anerkannt wird. Die restlichen Kantone, darunter fallen das Tessin und die Romands, werden den Antrag des Zentralvereins in den nächsten Wochen erhalten. Das Ziel ist es, dass jedes Mitglied alle seine Spenden, die es zugunsten der

Dampfbahn auf das Spendenkonto des VFB macht, von den Steuern abziehen kann.

Beträge, die auf das Spendenkonto bei der Raiffeisenbank in Oberwald einbezahlt werden, werden automatisch verdankt und mit einer Quittung versehen, sodass der Abzug von den Steuern auch belegt werden kann.

Sollte Ihr Kanton nicht auf der Liste sein, fragen Sie einfach schnell nach, vielleicht hat er zwischenzeitlich unser Gesuch bewilligt.

Für Spenden aus Deutschland kann das Spendenkonto VFB Rhein-Main e.V. Konto Nr. 1043 9302 bei der Volksbank Lauterbach-Schlitz eG, BLZ 519 900 00 verwendet werden, auch dieses ist steuerlich begünstigt und erlaubt es unseren deutschen Mitgliedern für ihre Spenden eine Bescheinigung zu erhalten, dass diese Zuwendung von den Steuern abgezogen werden kann.

Spenden, die direkt an die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG gemacht werden sind leider nicht von den Steuern abziehbar.

Andreas A. Stadelmann

Un atout de taille!

La Section romande dispose d'un atout supplémentaire qui attire grands et petits au stand de l'ALSF lors des bourses et des expositions. Une superbe maquette, très réaliste de la gare de Gletsch avec le bâtiment de service, la passerelle, les quais, les voies, la plaque tournante le passage à niveau, le dépôt, le Rhône et tout l'environnement naturel des installations, a été créée avec soins par Paul Berce avec le soutien de son épouse Catha. Cet informaticien et conseiller technique belge de 37 ans, résidant en Belgique est devenu membre de l'ALSF il y a déjà longtemps un peu par hasard, puisqu'il vit de la fumée dans la vallée dans la Reuss alors qu'il passait par la Furka, prit le train à vapeur à Realp, avant de s'inscrire au stand de notre Association lors d'une bourse.

Après d'intenses travaux – il dut même prendre congé pour terminer sa maquette – il la remit gracieusement à la Section romande. Depuis, à chaque fois qu'elle est exposée lors de bourses et expositions, elle attire le public vers le stand de la Section romande. Nous remercions vont à M. Paul Berce et à son épouse pour cet admirable travail très utile. Nous vous recommandons de venir admirer cette maquette lors des prochaines expositions.

Sektion Zürich

Nachfolger gesucht

Wie im Protokoll der HV vom 6. März zu lesen ist, haben sowohl Präsident Kurt Brügger wie auch unser langjähriger Bauchef/Koordinator Edi Schlumpf (Jahrgang 1925!) ihren Rücktritt auf die nächste HV angekündigt. Wir suchen daher für beide einen Nachfolger. Da auch der Schreibende, heute Vizepräsident, mit Jahrgang 1934 definitiv nicht für das Amt des Präsidenten kandidiert, suchen wir Nachfolger aus den Reihen unserer jüngeren Mitglieder, vorzugsweise Frühpensionierte. Jede/r, der etwas Zeit aufzubringen gewillt ist, ist aber natürlich willkommen. Der Präsident ist gerne bereit, Fragen zu beantworten und freut sich auf die ersten Meldungen.

Adressänderungen

Wir bitten unsere Mitglieder, alle Mutationen umgehend direkt an Simone Hurter (Adresse im Heft auf der letzten Seite) zu schicken. Sie muss sonst in mühsamer Arbeit, nach retournierten Vereinsheften oder Rechnungen, die neue Adresse eruieren! Leider bieten die Post oder die Gemeinden nicht mehr dieselben Dienstleistungen wie früher. Übrigens: für eine Kündigung genügt es nicht, einfach die Beitrags-Rechnung zurückzuschicken, wie das öfters gemacht wird! Unser Verein verdient doch eine kurze schriftliche Notiz, nota bene vor dem Jahresende, so wie in den Statuten vermerkt. Wir schätzen es auch, wenn eine Begründung angegeben wird. Denn wir fragen telefonisch jeden der kündigt, nach seinen Motiven; so könnten wir uns den einen oder anderen Anruf ersparen. So wird auch jedes Mitglied angehalten, zuerst zu überlegen, ob er/sie uns in dieser Phase der extremen Finanzknappheit wirklich im Stich lassen will.

Sektionsreise: Donnerstag, 9. September 2004

Wie schon mehrmals angekündigt, führe ich jetzt eine Liste derjenigen Mitglieder, die generell Interesse an unseren Sektionsreisen haben. Wer sich auf diese Liste setzt, verpflichtet sich zu nichts, wird aber zur rechten Zeit das detaillierte Reiseprogramm mit Anmeldetalon und EZ bekommen. So bin ich unabhängig von den

Publikationsdaten des Vereinsheftes. Dort wird aber möglichst früh das Datum bekannt gegeben, normalerweise im Heft 1 des Jahres, so das alle sich das Datum mindestens reservieren können. Jede/r bisherige Teilnehmer/in ab 2000 ist automatisch auf dieser Liste. Im Zweifelsfall bitte nochmals melden. Im übrigen bin ich jederzeit bereit, Programmvorschläge aus Euerem Kreis entgegenzunehmen!

«Züri-Fäscht»

2. bis 4. Juli 2004

Wir verkaufen auf dem Lindenhof Kaffee und Kuchen. Sollte dieses Heft vor diesem Grossanlass verschickt werden und jemand Zeit und Lust haben für einen Einsatz, so fragen Sie doch Simone Hurter an, ob sie noch eine Vakanz hat. Vielleicht ist ja kurzfristig jemand ausgefallen? Wir freuen uns natürlich auf den Besuch am Stand von Euch und Eurer Familie und allen Freunden!

Erster Stamm nach der Sommerpause: 14.09.2004, Stadttor, Jona Fritz Schmutz, Telefon/Fax 052 343 40 31, h.f.schmutz@free-surf.ch

Mitgliederwerbung

Unser Mitglieder-Bestand beträgt erst 1850 (Stand 8. Mai 2004). Wir sind also noch weit weg von der Zahl 2000, die wir uns im letzten Heft als Ziel für dieses Jahr vorgenommen haben! Ich möchte also den Aufruf hier wiederholen, und zwar mit Nachdruck. Es sollte doch (fast) für jedes unserer Mitglieder möglich sein, aus seinem Umfeld ein bis sogar zwei neue Mitglieder zu werben. Warum nicht zum Beispiel an einem Vereins- oder Familien-Anlass (sogar beim Essen, vor dem Dessert) aufstehen und kurz über unser Projekt orientieren und sagen, dass man hier als Gönner oder Froni mitmacht. Diese Methode habe ich selbst schon etliche Male praktiziert! Falls keine Anmeldekarten zur Hand sind, Adressen der «Kandidaten» notieren und Karte nachträglich schicken, am besten mit eigener Adresse versehen, damit hat man eine Kontrolle über

den Eingang der Anmeldung! So wird es selten einer wagen, den Klub-Kollegen zu enttäuschen! Zur Not genügt übrigens auch ein Stück Papier mit den minimalen Angaben: Adresse, Datum, Unterschrift, Angabe ob Einzel- oder Familien-Mitgliedschaft; weiterleiten an Simone Hurter (Adresse im Heft, letzte Seite). Und zum Schluss noch dies: Falls eine Werbung erst nach Jahresmitte erfolgt, wird sie normalerweise erst im nächsten Jahr wirksam; es sei denn, dass man ausdrücklich fragt, ob er/sie bereit ist, den laufenden Beitrag zu bezahlen. Falls ja, unbedingt auf der Karte so vermerken! Weitere Infos zu diesem Thema finden sich im letzten Heft und in meinem Ressortbericht, der an der HV vom 6. März gedruckt auflag. Also, nochmals: hier kann jedes, sonst eher passive, Mitglied aktiv werden.

Fritz Schmutz,
Ressort Werbung und Reisen

Modellversuche zum Hochwasserschutz

Im Vormittagsprogramm der HV 2004 hat es im Technikum Rapperswil einen informativen Rundgang gegeben.

Ein kleines Grüppchen von rund 20 Personen versammelte sich am Vormittag der HV am Haupttor des Technikums Rapperswil. Nach einer kurzen Begrüssung im Innern der Schule übernahm unser Mitglied Hans Fehr, Angestellter des Technikums, die Leitung und führte uns zuerst in einen Raum, wo das Modell eines Bergbaches aufgebaut war. Dieser Bergbach mündet in natura bei Weesen in den Walensee und hat bei Unwettern schon viel Schaden angerichtet. Anhand dieses Modells wird nun untersucht, was für Massnahmen getroffen werden können, um die Schäden bei Hochwasser zu verringern oder sogar zu vermeiden. Die Erläuterungen von Hans Fehr und seines Assistenten waren interessant; auch wurde ein anderes Modell in Gang gesetzt und aufgezeigt, wie verschiedene Hindernisse im Wasser ganz unterschiedliche Auswirkungen haben können.

Im weiteren Rundgang wurde uns die vielseitige Arbeit aufgezeigt, die durch Aufträge aus der Privat-

wirtschaft anfällt wie beispielsweise Betonmischungen, Härte-, Kälte- und Hitzetests, Drucktests von Bausteinen.

Hans Fehr hat uns mit viel Freude und Elan durch diesen Rundgang geführt. Man spürte, dass ihm die Materie Spass bereitet. Die Anwesenden dankten ihm mit grossem Applaus für seine Ausführungen.

Ordentliche Geschäfte im Überblick

Protokoll der HV vom Samstag, 6. März 2004, 14.30 Uhr, Restaurant «Zum Stadttor», Jona. (Gekürzte Fassung; das vollständige Protokoll ist auf unserer Homepage www.vfb-zh.ch nachzulesen)

Der Präsident Kurt Brügger begrüßte die 35 anwesenden Mitglieder und gab gleichzeitig die Entschuldigung von 13 Mitgliedern sowie von Fritz Schmutz bekannt. Der 2003 verstorbenen vier Mitglieder wurde in einer Schweigeminute gedacht.

Das Protokoll der HV vom 1.3.03 und die Jahresberichte wurden einstimmig genehmigt.

Der Bericht des Präsidenten und des Ressorts Werbung/Reisen lagen gedruckt vor.

E. Schlumpf dankt speziell T. Naef und H. Fehr für ihren ausserordentlichen Einsatz beim Neubau der Kantine in Realp, und T. Stamm warb nochmals für die bevorstehenden Bau-Einsätze.

In der Jahresrechnung ergab sich infolge der Auszahlungen von ca. CHF 18'500 an die DFB, sowie für Plättli im Neubau Realp, ein Rechnungsverlust von CHF 3'469.75. Der Revisionsbericht wurde von T. Naef verlesen. Die Jahresrechnung wurde einstimmig genehmigt.

Beim Budget 2004 wurde dem Antrag von T. Naef, CHF 5'000 zweckgebunden für den Kantenneubau zu verwenden, mit grossem Mehr zugestimmt. Es wurde anschliessend einstimmig angenommen.

Die Versammlung erteilte dem Vorstand einstimmig Décharge.

Es wurden mehrere kleine Statuten-Ergänzungen schriftlich vorgelegt, die sich aus den Auflagen des kant. Steueramtes für eine Gemeinnützigkeit unseres Vereins ergaben. Sie wurden einstimmig angenommen. Somit können Spenden ab diesem Jahr von der Steuer abgezogen werden. Dies gilt

aber vorläufig nur für Mitglieder, die im Kanton ZH steuerpflichtig sind. Der Präsident Kurt Brügger, wie auch die übrigen Mitglieder des Vorstandes: F. Schmutz, B. Angst, E. Schlumpf, T. Stamm und B. Müller wurden einstimmig wiedergewählt.

Der Präsident und Edi Schlumpf gaben zum Bedauern der Anwesenden ihren Rücktritt auf die HV 2005 bekannt.

Die bisherigen Revisoren und Delegierten wurden alle einstimmig in ihrem Amt bestätigt.

Unter «Diverses» wurden etliche Wünsche an den Vorstand gerichtet, z.B. möchte man von den Delegierten einen Bericht hören oder lesen; weiter sollten die Namen der zu Wählenden auf der Traktandenliste aufgeführt sein. Ein Vorschlag betr. den Ort der nächsten HV lautet: Bezirk Affoltern, besser bekannt unter dem Namen Säuliamt. Die HV 2005 findet statt: Samstag, 12.03.05, Ort noch offen.

Sektion Innerschweiz

Die GV fand am 26. März im Restaurant «Postino» in Luzern statt. Zu den vorgeschlagenen Anpassungen der Sektionsstatuten wurden einige Diskussionen geführt.

Jakob Hartmann erklärte sich bereit, ein weiteres Jahr die Arbeitseinsätze der Sektion zu koordinieren, vielen Dank, Jakob. Nach den traktandierten Geschäften durften wir einen Film geniessen mit Bildern der Furka-Strecke am Ende des elektrischen Betriebes durch die FO, besten Dank, Stan.

An der Ausstellung «Dampf» im Mythen-Center, Ibach/Schwyz durften wir die Furka-Bergstrecke vorstellen. Inmitten von Dampflok-Modellen und Original-Bestandteilen der Dampfschneeschleuder R 12 war der DFB-Infostand aufgebaut.

An folgenden Samstagen finden Arbeitseinsätze statt:

26. Juni, 17. Juli, 7. und 28. August, 18. September, 2. und 23. Oktober, 13. November.

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

Sektions-Adresse:

VFB Sektion Innerschweiz
Postfach, 6002 Luzern

Sektion Ostschweiz

Vorstand wieder vollständig

Am Samstag, 6. März, führte die Sektion Ostschweiz in Wil ihre Hauptversammlung durch. Die Sektion zählt per Ende 2003 516 Mitglieder.

Auf diese HV trat die Hälfte des Vorstandes zurück: Präsident Hugo Peter, Aktuarin Erika Bühler und Kassierin Marlis Rossel. Allen drei danken wir an dieser Stelle herzlich für ihre langjährige engagierte Mitarbeit im Vorstand. Vizepräsident Hans-Walter Beyeler überreichte ihnen als Anerkennung und Dankeschön ein mit einem imposanten Foto unserer Dampfbahn geschmücktes Kopfkissen. Es soll den drei etwas mehr Musse mit dampfenden Träumen ermöglichen und sie immer wieder an unsere Dampfbahn Furka-Bergstrecke erinnern.

Vor der Versammlung und in den Sitzungspausen wurde Hans-Walter Beyeler auf drei Mitglieder aufmerksam, die zum ersten Mal an der Versammlung teilnahmen. Als Resultat der daraus folgenden persönlichen Gespräche stellten sich die drei «Neuentdeckungen» gleich für die Mitarbeit im Sektions-Vorstand zur Verfügung: Roger Peter, Frauenfeld, als Aktuar, Hans-Peter Senn, Scherzingen, als Beisitzer und Walter Wernli, Wildhaus, als Beisitzer. Somit ist – fast auf wundersame Weise – der Sektionsvorstand wieder komplett.

Aufgrund des Beschlusses an der vorjährigen Hauptversammlung hinsichtlich der Festlegung des Mitgliederbeitrages durch die Sektionshauptversammlung lautet Ar-

tikel 3.4 der Sektionsstatuten neu wie folgt:

3.4 Mitgliederbeiträge:

3.4.1 Der Jahresbeitrag setzt sich aus dem Sektionsbeitrag und demjenigen an den Dachverband zusammen. Das Inkasso erfolgt durch den Dachverband.

3.4.2 Die Höhe des Sektionsbeitrages wird von der Hauptversammlung, auf Antrag des Vorstandes, festgesetzt und im Anhang aufgeführt. Der Beitrag an den Dachverband wird von diesem bestimmt.

Aus Kostengründen werden die Statuten aufgrund dieser Änderung nicht neu gedruckt und verschickt. Wer trotzdem die Statuten mit der Änderung beziehen möchte, kann sich bei Aktuar Roger Peter, Kleiberweg 7, 8500 Frauenfeld, Telefon 052/720'68'47 melden.

Mitte April organisierte die Sektion in Zusammenarbeit mit der Sektion Zürich in kürzester Zeit eine Fotoausstellung im Einkaufszentrum «Rheinpark» in St. Margrethen. 15 Neumitglieder waren die Belohnung für diesen Express-Einsatz. Ganz herzlichen Dank an alle Helferinnen und Helfer für ihren spontanen und erfolgreichen Einsatz! Diese Erfahrung unterstreicht die Werbewirksamkeit unseres leicht einsetzbaren Informationsstandes, der in Absprache allen Sektionen zur Verfügung steht.

An dieser Stelle möchten wir unsere Mitglieder auf das am 26. Ju-

ni 2004 anschliessend an die Generalversammlung der DFB stattfindende Saison-Eröffnungsfest im Glacier du Rhône in Gletsch aufmerksam machen. Wir hoffen, dass viele Ostschweizer diese Gelegenheit für ein interessantes und fröhliches Beisammensein nutzen werden.

Die nächste HV der Sektion Ostschweiz findet am Samstag, 5. März 2005 im Restaurant «Freihof» in Wil SG statt. Die Einladung samt Traktandenliste erfolgt in der Dezemberausgabe vom «dampf an der furka».

Roger Peter,

Aktuar Sektion Ostschweiz

Sektion Aargau Agenda

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten am Personewagen B 4222 (ex BVZ B 2222) und Rollstuhlausbau C 2353: Jeden Dienstagabend ab 16 Uhr und jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr.

Samstageinsätze: Samstag, 6. November, ab 8 Uhr. An den Samstageinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Fest «10 Jahre Wagenwerkstätte Aarau»: Freitag, 11. und Samstag 12. Juni.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke im Jahr 2004:

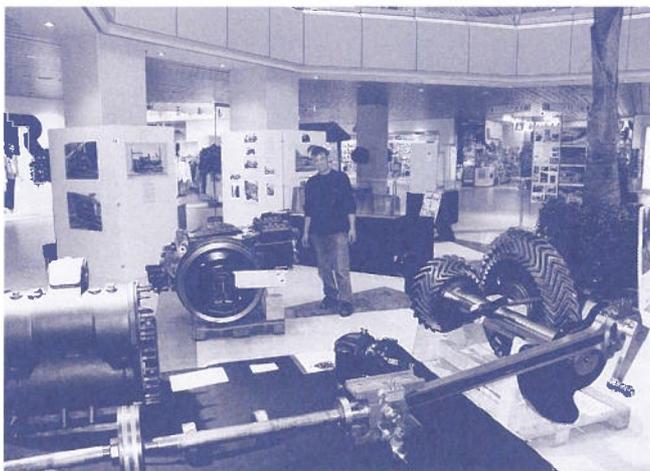
2. Arbeitstag: Samstag, 19. Juni: Arbeitswoche: 12. bis 17. Juli, 3. Arbeitstag: Samstag, 17. Juli, 4. Arbeitstag: Samstag, 14. August, 5. Arbeitstag: Samstag, 11. September, 6. Arbeitstag: Samstag, 9. Oktober.

Interessierte sind gebeten, sich bei Ernst Brunschweiler, Äussere Mattenstrasse 16, 5036 Oberentfelden, anzumelden.

Reisen

Sponsorenfahrten B 4229: 1. Fahrt Sonntag, 27. Juni, 2. Fahrt Sonntag, 15. August. Die Sponsoren erhalten eine persönliche Einladung.

Sektionsreise 2004: Sonntag, 5. September, Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland.



Ausstellung im Mythen-Center

Eurovapor-Furka-Sonderfahrt: Sonntag, 22. August. Historischer Sonderzug ab Basel/Aarau mit SBB Ae4/7 und BLS Ae6/8, DFB/-Postautos Susten/Grimsel. Anfragen an Walter Benz, Präsident

Werbewagen

Jodlerumzüge: Spezieller Wagen mit Aarauerbild: 6. Juni in Bülach, 13. Juni in Grenchen, 20. Juni in

Münsingen, 27. Juni in Hochdorf und am 3. Oktober am Winzerumzug Döttingen. – Besuchen Sie diese sehenswerten Umzüge! Unser Werbewagen steht auch Ihnen für Werbung, Gewerbeschauen, Bahnhofanlässe, Dorf-Feste, Umzüge usw. zu günstigen Bedingungen zur Verfügung (Telefon 056 245 29 03).

17. GV der VFB Sektion Aargau

35'000 Stunden in der Wagenwerkstatt

Viereinhalb Wagen sind seit der Eröffnung am 1. April 1994 in der Werkstatt Aarau für die Furka Bergstrecke in 35'000 Frondienststunden restauriert worden.

An der von Walter Benz präsidierten Versammlung vom 16. April in Suhr haben Tätigkeit und Jubiläum der Wagenwerkstatt Schwerpunkte gebildet. Werner Beer hat als Leiter über die zurückliegende Tätigkeit und über die Pläne für das laufende Jahr informiert. Der als vierter fertiggestellte Wagen B 4229 wird zu Saisonbeginn für die Bergstrecke einsatzbereit sein. Der Wagen B 2222 der BVZ, der sich bis 2006 zum Wagen B 4222 der DFB mausern soll, ist bereits «entblättert» worden.

Nicht nur materiell, sondern auch ideell und finanziell ist für die Bergstrecke Eindrückliches geleistet worden. So haben gemäss Bericht des Präsidenten Leute aus der Sektion letztes Jahr den Wanderpokal für die beste Baugruppe erhalten. Ebenso bedeutend sind die weitergeleiteten Spenden von 15'500 und der Beitrag an den Weiterausbau der Kantine von

10'000 Franken in der von Urs Hasler erstellten Jahresrechnung.

Reisetätigkeit

Dani Bühler kündigte für den 27. Juni und den 15. August Sponsorenfahrten auf der Bergstrecke an. Weiter berichtete er von der Eurovapor, die am 22. August mit einem Extrazug Fahrgäste auf die Bergstrecke bringen wird. Insgesamt sollen es 2004 etwa zehn Reisen werden. Der Werbewagen wird wiederum an Jodlerumzügen Aushängeschild sein.

Arbeiten in Aarau und der Furka

Zur ordentlichen Werkstatttätigkeit in Aarau kommen Vorbereitung und Durchführung des Jubiläums. Für die Arbeitseinsätze an der Furka suchte Ernst Brunschweiler noch weitere Frondienstler. Er informierte über die Termine für Schneeräumung und Montage der Steffenbachbrücke.

Heinz Unterweger berichtete aus dem Zentralverband und über die Anträge an die Delegiertenversammlung in Affoltern am Albis. Es wird vorgeschlagen, die Weichen in Richtung eines Geschäftsführers zu stellen, der professionelle

Arbeit leisten und ein starker Partner der DFB AG sein kann.

Paul Tschudin berichtete aus der Sektion Nordwestschweiz anhand einer Spende von 6500 Franken, dass die Zweckbindung die Verwendung des Geldes klären will.

DFB aktuell

Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller lobte die aktive Aargauer Sektion des VFB. Er berichtete von personellen Veränderungen bei der DFB. Er zeigte sich insbesondere befriedigt, dass mit Paul Güdel der Bereich Marketing, mit

Bruno Ettlín die Kommunikation und mit Werner Metzger der Bereich Finanzen mit kompetenten Leuten haben besetzt werden können. Er schilderte die Liquiditätsprobleme und den Geldbedarf für die Weiterführung der Strecke nach Oberwald. Weiter war von Kontakten zu Partnern wie MGB, RhB und KWO zu erfahren. Die Aktivierung der Region Gotthard wird auch der Furka Bergstrecke zugute kommen. Präsident Schwaller gratulierte zum Jubiläum «10 Jahre Werkstatt Aarau».

Hansueli Fischer

3. GV des 1000er Club Dampflokomotiven HG 4/4

Mietkostenübernahme genehmigt

Die 3. Generalversammlung vom 17. April in Zürich hat beschlossen, den von der DFB beantragten Mietkostenbeitrag für den Standplatz der beiden HG 4/4 in Chur zu übernehmen. Der erforderliche Kredit für zwei Jahre beläuft sich auf 19'200 Franken.

An der Versammlung im Restaurant «Neubühl», die von Präsident Paul Tschudin geleitet wurde, haben 18 Mitglieder und drei Gäste teilgenommen. Protokoll, Jahresbericht, Jahresrechnung und Voranschlag wurden genehmigt. Dabei wurde angeregt, Posten, die nicht kostenwirksam sind, zu kennzeichnen. Die Versammlung hat mit Freude Kenntnis genommen, dass die Sektion Niederlande dem 1000er Club als Gönnermitglied beigetreten ist und rund 4445 Franken zweckgebundene Spenden überwiesen hat. Mit einem Blumenstrauß wurde Evelyn Kübler als 50. Mitglied im Club willkommen geheissen. Unter dem Tagespräsidium von Hellmut Kuhlmann wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder für ein weiteres Jahr bestätigt und Oskar Haag neu gewählt. Bestätigt wurden auch Präsident und Revisionsstelle. Der Mitgliederbeitrag wurde bei 100 Franken belassen. Auf die nächste GV wird die Festsetzung einer Obergrenze von 150 Franken traktandiert.

Konkreter Beitrag für HG 4/4

In Vertretung des entschuldigten Geschäftsleiters Peter Bernhard hat Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller über die Verlegung der beiden HG 4/4 von Altdorf nach Chur informiert. Er schilderte das Wachsen der gut ausgerüste-

ten Werkstatt und beantragte dem 1000er Club die monatlichen Mietkosten von 800 Franken für den Standplatz der beiden Lokomotiven zu übernehmen. Auf den Vorschlag, sich bei Bombardier in Pratteln nach günstigeren Räumlichkeiten umzusehen, wurde entgegnet, dass die engagierten Fachleute sich nicht einfach vom Raum Chur in den Raum Basel verlegen lassen. Toni Westreicher, Chef Zfw bei der DFB bemerkte, dass die Lokomotiven nicht bloss abgestellt, sondern – so weit dafür Kräfte verfügbar sind – auch zerlegt werden. Dies ist Voraussetzung für die Planung und Budgetierung der Aufarbeitung.

HG 4/4 mit Kohle oder Leichtöl?

Nach Informationen über den Transport der beiden Loks beantragte Toni Westreicher dem 1000er Club die Kostenübernahme für eine Abdrehvorrichtung, die in Chur benötigt wurde. Er bekam die Zusicherung, dass die 3800 Franken privat bezahlt werden. Schliesslich entspann sich eine recht hitzige Diskussion darüber, ob die HG 4/4 künftig mit Kohle oder mit Leichtöl befeuert über den Pass fahren sollen. Schliesslich einigte man sich, die Versammlung offiziell zu schliessen und das Gespräch im inoffiziellen Rahmen fortzuführen. Dabei wurde von Roger M. Waller eine von Fritz Schmutz und Oskar Haag bei der DLM in Auftrag gegebene Studie vorgestellt. Toni Westreicher hatte Gelegenheit, seine Bedenken und Vorbehalte bezüglich eines solchen Umbaus zu erläutern.

Hansueli Fischer



Walter Benz leitet die GV der Sektion Aargau

Angebot der Sektion Rhein-Main

Mit Goethe über die Furka

Zur Erinnerung an Goethes Furka-Überquerung vor 225 Jahren lädt die Sektion Rhein-Main ein auf zwei Touren der Bergwelt der Furka-Region und der Gedankenwelt Goethes zu begehen.

«Ja, ich habe die Furka, den Gott hard bestiegen! Diese erhabenen unvergleichlichen Naturszenen werden immer vor meinem Geiste stehen.» Am 12. November 1779 überquerte Goethe, zusammen mit Herzog Carl August und zwei Führern aus Oberwald, die verschneite Furka. Es war ein abenteuerliches Unternehmen, das er in seinem Werk eindrucksvoll geschildert hat. 2004 jährt sich diese Überquerung zum 225ten Mal. Aus diesem Anlass veranstaltet die Sektion Rhein-Main des VFB zwei Goethe-Erinnerungs-Touren. Wir wollen die Faszination der Bergwelt mit einem Ausflug in die Gedankenwelt Goethes verbinden. Statt auf verschneite Wege hoffen wir auf mildes Herbstwetter. Wir wollen auch die Verbundenheit unserer Region, in der viele Wirkungsstätten Goethes, unter anderem Frankfurt und Weimar, liegen, mit der Region um den Furka-Pass zum Ausdruck bringen. Vielleicht gelingt es uns sogar zu zeigen, dass das Interesse der Furka-Dampfbahn-Fans über das «Kulturgut Furka-Bergstrecke» hinausgeht.

Wanderung und Bahnfahrt im Wechsel

Die erste Veranstaltung am Samstag, dem 2. Oktober, soll allen Interessierten die Möglichkeit zur Teilnahme bieten. Die vorläufige Planung sieht vor, dass die Wanderer etwa um 10 Uhr in Oberwald starten und die weniger Sportlichen eine Stunde später mit dem Bus nach Gletsch fahren. Mit Blick auf den Gletsch bietet diese Station die Möglichkeit zur Verpflegung und eine erste Begegnung mit Goethes Gedanken zur Bergwelt. In Gletsch geht es für die «Fuss-Truppe» wiederum zuerst los, während die anderen in den Dampfzug der DFB steigen, um sich in Muttbach zu einem weiteren «Gedanken-Austausch mit Goethe» zusammenzufinden. Der Wechsel zwischen beiden Gruppen soll an den Stationen ermöglicht werden. Weiter geht es mit

der Dampfbahn oder zu Fuss Richtung Realp mit jeweils passenden Goethe-Zitaten an den Aufenthalten bzw. Pausen. In Realp trifft man sich zu einer Abschluss-Veranstaltung mit Musik, einem Vortrag über «Goethe und die Furka» und einer Besichtigung des «Goethe-Zimmers». Eine Broschüre soll Eindrücke und Gedanken zum 12. November zusammenfassen. Bei der weiteren Planung, den Ankündigungen und der Durchführung unterstützt uns freundlich die Goethe-Gesellschaft Schweiz. Wegen der relativen Kurzfristigkeit der Planung erfahren Sie alles Weitere zu dieser Tour im Internet unter www.Furka-Rhein-Main.de oder bei Joachim Ziegler, Kreuzweg 7, D-65719 Hofheim/Ts, Telefon +49 6192 - 88 25. Wir bitten alle an der Teilnahme an dieser Tour Interessierten um frühzeitige Meldung.

Den Pass wie Goethe erwandern

Wie 1779 wiederum an einem Freitag, dem 12. November, findet die zweite «Goethe-Tour» statt: Wir wandern unter Begleitung mindestens eines erfahrenen Bergführers vom Bahnhof in Oberwald (Abmarsch 8:00 Uhr) über den Furkapass zum Bahnhof in Realp. Dabei wählen wir, soweit das möglich ist, die Route, die auch Johann Wolfgang von Goethe seinerzeit nahm. Dazu laden wir interessierte Wanderer ein, auf die die Kombination Goethe und Furka eine ähnliche Faszination ausübt, wie auf die Initianten aus der VFB Sektion Rhein-Main. Bei Interesse kontaktieren Sie bitte: Stefan Wagner, Galmerstr. 16, D-65549 Limburg a.d. Lahn, Tel. +49-6431-96000, Fax -960012, E-Mail: stwlmt@t-online.de

E-Mail über Furka-Bergstrecke.de

Wer hätte denn nicht gerne einen E-Mail-Alias der Form: Vorname.Nachname@Furka-Bergstrecke.de? Carsten Segieth, Mitglied der Sektion Berlin-Brandenburg, hat die Möglichkeit dazu. Wer sich also einen solchen Alias zulegen möchte, schicke bitte eine kurze E-Mail an: Carsten.Segieth@Furka-Bergstrecke.de

Sektion Stuttgart

Eberhard Kühnle 1. Vorsitzender

Die Mitgliederhauptversammlung der VFB-Sektion Stuttgart hat am 26. März den 2. Vorsitzenden, Eberhard Kühnle, zum 1. Vorsitzenden und Richard Schust zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Kassier Steffen Kern und Schriftführer Dieter Warkus wurden in ihren Ämtern bestätigt. Als Beisitzer wurden Günther Alles, Ulrich Hassmann, Gert Hauber und Ulf Weidle gewählt. Peter Krauss und Reinhold Münz übernehmen die Aufgaben der Rechnungsprüfer. Dieter Koesling, Epfendorf, wird die Bauwochen leiten. Alle Wahlen erfolgten einstimmig, ohne Gegenstimmen. Als Gäste konnte das DFB-VR-Mitglied Karlheinz Orth, Marolffstein, sowie vom VFB die Vizepräsidentin Isolde Hönigk und ZV-Mitglied Bernd Hillemeyr begrüßt werden.

Nach den Berichten des Vorstandes und dessen einstimmiger Entlastung folgten die Neuwahlen. Die bisherigen Delegierten zur HV des VFB, Richard Schust und Uli Hassmann, wurden ebenfalls wiedergewählt. Die Vorstandschaft und die anwesenden Mitglieder haben es sehr bedauert, dass das Mitglied unserer Sektion, Jörg Schäfer, zum Jahresende 2003 sein Amt als Präsident des VFB niedergelegt hat. Auf diesem Weg möchten wir ihm ganz herzlich für seinen unermüdelichen Einsatz für unsere Dampfbahn danken und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute, besonders Gesundheit! Isolde Hönigk stellte sich als Interimspräsidentin vor. Sie und Bernd Hillemeyr bedankten sich für die Arbeit der Sektion Stuttgart und lobten besonders die gute Zusammenarbeit zwischen den Sektionen Schwaben und Stuttgart. Bernd Hillemeyr wies auf die schwierige Gratwanderung zwischen Fronis und professionellen Arbeitern hin.

Im Anschluss daran gab Karlheinz Orth ein Referat unter dem Thema «Wohnen und wie entwickelt sich die DFB und welche Perspektiven gibt es?» Danach wurde lebhaft diskutiert.

Der Vorstand der Sektion Stuttgart hat nach der HV beschlossen, 2000 Euro an die DFB zu spenden. Dies wurde noch im April vorgenommen.

Hinweis für Sektionsmitglieder

Ab Juni treffen wir uns zu unseren Stammtischen im Nebenzimmer der Gaststätte «Haus am See» in Stuttgart-Hofen, Am Max-Eyth-See. Zu erreichen mit der U 14 vom Hauptbahnhof in Richtung Remseck oder mit Buslinie 54 von der S-Bahn-Haltestelle «Sommerrain» in Richtung Freiberg. Haltestelle in beiden Fällen «Hofen». Grosser Parkplatz hinter dem Haus (Beschilderung beachten).

Dieter Warkus, Schriftführer der VFB-Sektion Stuttgart

Sektion Berlin-Brandenburg

10. Modellbahnausstellung

Am Wochenende 23. bis 25. Januar 2004 fand in Berlin Hellersdorf nun schon die 10. Modelleisenbahnausstellung der Sektion Berlin-Brandenburg statt. Als Jubiläumsausstellung war sie schon seit Mitte 2003 in recht grossem Rahmen vorbereitet worden. In der Sporthalle der Pustebelum-Grundschule waren sieben grosse Anlagen aus Jena, Waren und Berlin ausgestellt; im Schulgebäude selber waren in fünf Räumen weitere elf Anlagen (aus Dresden, Oranienburg, Jerichow und Berlin) zu sehen. Es waren auch drei «Spielanlagen» vorhanden, mit denen die Besucher spielen konnten. Dazu kamen Buch- und Modellbahnstände, Stände von Museums- und Traditionsbahnen aus der Region. Für den Furka-Stand kamen aus Barby an der Elbe wunderschöne Fototafeln, die die Besucher faszinierten. Dieses Jahr war die Ausstellung von der Organisation und vom Transport her sehr aufwendig, aber dank einiger Sponsoren sind keine übertriebenen Kosten entstanden. Insgesamt klappten Aufbau und Abbau dank der neunjährigen Erfahrung ganz gut. Werbung wurde über alle verfügbaren Medien gemacht, Tausende Handzettel lagen in Modellbahnläden aus, und sogar in der U-Bahn war ein Veranstaltungstipp unter dem Motto «aus den Bezirken» zu sehen. Zum ersten Mal gab es auch farbige Plakate in DIN A3 mit der Lok DFB 1 in einer Dampfschwade.

Am Samstagabend fanden sich die Aussteller zu einer kleinen Feier zusammen, es wurde gegessen, geredet und getrunken. Bis Sonntagabend wurden 2608 Besucher gezählt. Das ist ein neuer Rekord, auch wenn diese Ausstellung mit zweieinhalb Tagen länger als gewöhnlich war. Für 2005 ist eine weitere Modelleisenbahnausstellung in Planung, aber nach dem Motto «klein und fein».

Termine der Sektion Berlin-Brandenburg

Auf dem letzten Treffen sind folgende neue Termine festgelegt worden:

10. September und 12. November 2004; 14. Januar, 11. März (Generalversammlung, eventuell anderer Termin bzw. anderer Ort), 3. Juni, 9. September und 11. November 2005.

Das ist jeweils Freitag abends um 19 Uhr in der in der Pustebäume-Grundschule in der Kastanienallee 118 in 12627 Berlin-Hellersdorf. Wegen der Generalversammlung 2005 gibt es an Vereinsmitglieder gesonderte Einladungen; Gäste sind wie immer herzlich willkommen.

A. Schiele

Neues Werbemittel

DVD über Bergstrecke und Organisation

Die Sektion Niederlande produziert mit modernster Technik eine DVD über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und ihre Organisationen VFB und DFB.

Neben der geleisteten Fronarbeit (drei vollbesetzte Wochen) und dem Werben von Mitgliedern und Reisenden ist es für die Sektion Niederlande schwer einen finanziellen Beitrag zu leisten an VFB/DFB, nicht zuletzt wegen des geografischen Abstandes zwischen unseren Ländern. Trotzdem werden wir in den Niederlanden eine Projektgruppe formieren, die einen strukturellen Beitrag liefern kann. Wir möchten nämlich in eigener Verwaltung eine professionelle DVD übernehmen zum The-

ma: «Die Furka Bergstrecke». Wir können eine solche auf hohem Niveau anbieten, weil «Van den Burg beeldproducties» (*) Mitglied unserer Sektion ist und wir so in enger Zusammenarbeit eine DVD für den Verkauf in ganz Europa produzieren können. Diese DVD wird in mindestens drei Sprachen fachmännisch eingesprochen. Durch Produktion in Eigenregie werden die Kosten erheblich gesenkt. Dazu kommt noch, dass VFB und DFB in den nächsten Jahren eine noch grössere Marge zur Verfügung steht, wenn die jährliche Verkaufszahl die von uns verwendeten Verkaufszahlen übertrifft.

• (*) Van den Burg beeldproducties (www.mixmediastore.com) ist erfolgreicher und massgebender Produzent von Bildmaterial über Eisenbahnen, vor allem von DVD und Video, sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland, den Niederlanden und in vielen englischsprachigen Ländern. Auf ihr Konto gehen DVD- und Videoausgaben über die Furka-Oberalp-Bahn, die Albulabahn, die Rhätische Bahn und Eisenbahnen in der Schweiz. Die Distribution geht in der Schweiz über Photo Glob, Teil von Orell Füssli.

Wir haben uns folgende Ziele gesetzt

Wir wollen durch den Verkauf der DVD zu finanziellen Mitteln kommen für einen oder mehrere Zwecke in Absprache mit VFB Zentralvorstand und DFB-Verwaltungsrat.

Die bestehende Präsentation soll von Videoqualität auf digitale Qualität (Breitbild und Dolby Digital Sound) aufgearbeitet werden. So soll es gelingen den wachsenden Wünschen nach DVD-Qualität zu genügen. Die DVD wird zu Werbeträger und Verkaufshilfe werden. Dadurch sollten auf der Bergstrecke die Erträge gesteigert werden können. Die DVD soll im Frühjahr 2005 fertiggestellt sein.

Erträge für VFB und DFB:

Der Verkaufspreis der DVD wird marktconform sein, das heisst SFr. 39.- (incl. 7,6% MwSt.) pro Stück und 29.50 ausserhalb der Schweiz.

Die Produktion kostet bei einer Erstauflage von 700 Stück in 2005 SFr. 21.- pro DVD. Das sind 35 Stück pro Sektion, zu verkaufen

an Mitglieder und auf Veranstaltungen. Dies ergibt einen Totalgewinn von SFr. 12'600.- für VFB und DFB.

Noch nicht mitgerechnet sind Verkaufserträge über die Kioske in Gletsch und Realp, vom Verkehrshaus in Luzern und von anderen Wiederverkäufern.

In den darauf folgenden Jahren ist mit einem Verkauf von 1 000 Stück zu rechnen, wobei der Nettogehalt auf SFr. 18'000.- steigt. Die technische und kommerzielle Laufzeit der DVD wird auf fünf Jahre geschätzt. So wird innerhalb von fünf Jahren ein Gesamtertrag von mehr als SFr. 80'000.- erreicht!

Es sei ordnungshalber erwähnt, dass der Verkauf dieser DVD keine Erträge für die einzelnen Sektionen bringt, was natürlich selbstverständlich auch gilt für die Sektion Niederlande, aber dass der Gesamtgewinn VFB und DFB vollkommen zugute kommt, wobei die zu fördernden Projekte noch näher bestimmt werden.

Vorläufiger Inhalt der DVD «Furka»:

Der Hauptfilm (± 40 Minuten) wird umfassen: Winteraktivitäten, Arbeiten in Chur und Aarau, Aufbau der Steffenbachbrücke, Schneeräumung bis Furka und Gletsch, Fahrbereitmachen und Transport Brig/Realp (MGBI), Lokarbeit in eigener Remise in Realp, Bahnhof Realp-DFB fertigstellen, Erste Saisonsfahrt (mit Schnee ?!), Sommerbilder, Fronarbeit, mehrere Sektionen und Sprachen, letzte Fahrt, Winterbereitstellung, Steffenbachbrücke demontieren, Transport der Wagen nach Brig. Mögliche Extras: Geschichte (Befragungen in Schweizer-Deutsch), Fotoalbum mit Abdruckmöglichkeit, Vietnam und Revision RAW Meiningen, Revision der Schneeschleuder, Bilder über den Tunnelbau und die Öffnung des Furka-Basistunnels, (ist der Anfang der VFB!), Bilder von der Elektrifizierung.

Info über die Region Gotthard, Furka, Uri, Goms (Pässe, Geschichte, Postkutschen, Wanderungen, Hotels), Weblinks zu Hotels, Anzeigenden, Website VFB/NL, Anmelde-möglichkeiten, Reisen und Fahrkarten bestellen, Technik der Zahnstange und des Zahnrad mit Hilfe von Visualisierung und Bildern des Triebwerks und der Einfahrt in die Zahnstange, Führerstands-fahrt von der

Diesel aus mit wichtigen Streckenteilen wie Steffenbachbrücke, Furka, Tunnelausfahrt Muttbach und Fahrt nach Gletsch und Bahnhof-einfahrt in Gletsch, Fronarbeit mit mehreren Sektionen und in verschiedenen Sprachen mit Schienenbau, Lager, Bahnhof- und Zugpersonal, Messen in ganz Europa, bestehende Modellbahnen und Links zu Produzenten, Zukunftsbild, Gletsch/Oberwald und Bilder, vom Streckenende in Oberwald.

GO oder NO GO:

Demnächst werden alle Sektionen noch näher informiert. Auch bekommt jede Sektion ein Vorbestellformular, da wir für dieses Projekt von jeder Sektion im Voraus eine konkrete Vorbestellung brauchen damit wir ein finanzielles Risiko so weit wie möglich vermeiden können. Wir möchten alle Leser jetzt schon begeistern darüber nachzudenken, ob Sie eine (oder sogar mehrere) DVD vorbestellen möchten bei Ihrer Sektion. Denken Sie dabei auch an die Möglichkeit diese DVD als Geschenk benutzen zu können.

Die Sektion Niederlande hatte am 27. März 2004 die Jahresversammlung veranstaltet. Sie hat momentan 108 Mitglieder und jetzt schon mehr als 50 Vorbestellungen! Wir möchten den Wunsch aussprechen mittels dieser Idee, auch von Holland aus, einen strukturellen Beitrag leisten zu können an unserer geliebten FURKA BERGSTRECKE.

Im Namen des Vorstands und aller Mitglieder der Sektion Niederlande und Van den Burg beeldproducties: Projektgruppe DVD der Sektion Niederlande.

Peter Witkop

«dampf an der furka» braucht Inserate!

E-mail:

furka.fischer@bluewin.ch

Tel. +41 (0) 56 243 13 13

Sektion Rhein-Main e.V.

Gemeinnützigkeit anerkannt

Die VFB-Sektion Rhein-Main ist in Deutschland als gemeinnütziger Verein anerkannt. Er bietet steuerzahlenden deutschen Furka-Förderern die Möglichkeit, Spenden für den Erhalt der Furka-Bergstrecke und deren Fahrzeuge quittiert zu bekommen und sie steuermindernd geltend machen zu können.

Erfreulicherweise haben im November und Dezember zahlreiche Spender von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Ihnen sei herzlich gedankt. Neben den Furka-Freunden aus Rhein-Main haben weitere aus den Sektionen Norddeutschland, Berlin-Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Rhein-Neckar und Stuttgart gespendet. Es ist zu hoffen, dass es zu keinem nachhaltigen Nord-Süd-Gefälle kommt und sich auch dort, wo noch Informationsdefizite sein mögen, eine gleiche Spendenfreudigkeit einstellt. Erfreulich ist auch, dass Spenden von ausen, das heisst, von Leuten eingehen, die dem VFB nicht angehören. Besonders gefreut hat die Unterstützung, die nach Bekanntwerden des neuen Status zu spüren war.

So ist vorzugehen

Neben Zuspruch und Interesse gab es auch viele Fragen, die gewisse Informationsdefizite aufdeckten. So wurde mehrfach gefragt, ob die Anerkennung der Gemeinnützigkeit bereits «amtlich» sei. Sie ist es seit dem 30. Juli letzten Jahres als vom zuständigen Finanzamt eine «Vorläufige Bescheinigung» eingegangen ist. Dass sie vorab für 18 Monate gilt, ist normal. Zu den Nachlässigkeiten gehörte es, dass nicht deutlich genug auf die Sektion als Konto-Inhaberin hingewiesen wurde. Hier folgen daher erneut alle Angaben im Zusammenhang:

VFB Sektion Rhein-Main e.V. Konto Nr. 104 393 02
Volksbank Lauterbach-Schlitz eG
BLZ 519 900 00

Nochmals: Wer eine Zuwendungsbestätigung wünscht, gibt bitte den Verwendungszweck und seine vollständige Adresse an. Weiter wurde gefragt, ob man Mitglied der Sektion oder zumindest

des VFB sein müsse, um für Spenden die Zuwendungsbestätigung zu erhalten, und ob diese auch für Spenden auf andere VFB- oder DFB-Konten ausgestellt werden kann. Ja, alle bekommen diese Bestätigung, wenn sie auf das Konto eine Spende machen und dies wünschen. Bei künftigen Spendenaufrufen sollte ausdrücklich auf die Möglichkeit einer Zuwendungsbestätigung hingewiesen werden.

Bereits in einem der letzten Hefte «dampf an der furka» hat die Sektion Rhein-Main erklärt, dass sie zu den deutschen Sektionen in keinerlei Konkurrenz bezüglich des Spendenaufkommens tritt. In einer Reihe von Gesprächen mit den Verantwortlichen der Sektionen und der VFB-Kasse D hat sich gezeigt, dass dies auch tatsächlich so ist. Dennoch gibt es weitere Spenden- und Förderwege, zu denen sich – nolens volens – eine Konkurrenz-Situation ergibt.

Jeder Spender und Förderer muss entscheiden wie er die Furka-Bergstrecke unterstützen möchte: direkt, indirekt, kurz- oder langfristig, allgemein oder projektbezogen. Er muss weiter entscheiden was er dafür bekommen möchte: einen Stiftungs-Anteilschein, eine Club-Mitgliedschaft, eine Namenaktie oder einen Partizipationschein, eine steuermindernde Zuwendungsbescheinigung oder einen einfachen Einzahlungs- oder Überweisungsbeleg. Es gibt also doch eine – hoffentlich belebende – Konkurrenz! Über die Verwendung der eingegangenen Spenden wird im «dampf an der furka» berichtet

Für weitere Informationen, Fragen und Anregungen, aber auch mit Zuspruch und Unterstützung wenden man sich an Walter Knobloch, Pestalozzistrasse 11, D-36110 Schlitz, vfbRM-Kasse@gmx.de oder Joachim Ziegler, Kreuzweg 7, D-65719 Hofheim a.Ts., Telefon 06192-8825.

Mit Volldampf in die nächste
Fahrsaison

Bericht der Stiftung Furka-Bergstrecke

Anteilscheine für Schienenmeilen

Die Stiftung Furka-Bergstrecke, die am 20. Juni 2002 gegründet worden ist und die Förderung der Wiederinbetriebnahme der Dampfbahn Furka-Bergstrecke – Teil Gletsch-Oberwald – bezweckt, hat am 31. Dezember 2003 ihr erstes Geschäftsjahr abgeschlossen.

Im Verlaufe dieser Zeit sind Darlehen im Umfang von 66'537.05 Franken gezeichnet und der Stiftung zur Verfügung gestellt worden. Diese Darlehensbeträge sind intakt und sicher angelegt. Die ursprüngliche Zielsetzung mit den Zinserträgen der zur Verfügung gestellten Darlehen, wesentliche Beiträge zur Förderung der Streckensanierung Gletsch-Oberwald leisten zu können, ist aber nicht annähernd erreicht worden. Einerseits ist darauf hinzuweisen, dass die Erträge aus solchen Darlehen infolge der heutigen Kapitalmarktlage mit dem allgemeinen tiefen Zinsniveau keine wesentlichen Zinserträge erbringen und andererseits fehlten der Stiftung bisher die Sponsoring-Beiträge um eine professionelle Betriebs- und Verwaltungsführung zu gewährleisten.

Der Stiftungsrat hat anlässlich seiner Sitzung vom 13.05.2004 beschlossen, auch weiterhin über Anteilscheine Kapital zu beschaffen, von nun an aber in der Form von nicht zurückzahlbaren Beiträgen. Der Anteilschein erklärt den Inhaber weiterhin symbolisch zum «Besitzer von Schienenmeilen». Im Übrigen sollen potentielle grössere Geldgeber persönlich kontaktiert werden. Sie sollen zur Projektvorstellung, Besichtigung der Strecke, Teilnahme an Events, eingeladen werden. Zudem soll auch die Zusammenarbeit mit der DFB und VFB intensiviert werden, da gerade in diesen Kreisen neue und engagierte Förderer der Furka-Bergstrecke zu finden sind. Der Stiftungsrat ist der Auffassung, dass die Fertigstellung der ganzen Bergstrecke dem Unternehmen Dampfbahn Furka einen grossen Auftrieb geben wird. Die Ankunft der Dampfbahn im Wallis, die Wiederaufnahme des Betriebes über die ganze Furka-Bergstrecke, mit Dampf und mit Blick auf den Rhonegletscher, werden eine touristische Attraktion sein. Gleichzeitig wird dadurch ein Kulturgut von nationaler Bedeutung erhalten.

Stiftungsrat Furka-Bergstrecke



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

Peter Heinzer
Kirchgasse 20
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 887 14 45
peterheinzer@rhone.ch

VR

Hans Hallenbarter
Casa Prima
CH-3981 Obergesteln
Telefon +41 27 973 16 27
gemeinde.obergesteln@bluewin.ch

VR

Ruedi Willi
Husmatt
CH-6443 Morschach
Telefon +41 41 820 12 41
willi.tours@mythen.ch

VR

Urs Wenzel
Frohaldstrasse 56
CH-8038 Zürich
Telefon +41 1 482 69 24
urs.wenzel@ubs.ch

VR

Karlheinz Orth
Leithenstrasse 10
D-91080 Marloffstein
Telefon +49 913 15 26 04
KHOrth@t-online.de

VR

Hans Tribolet
Terbingerstrasse 12
CH-3990 Visp
Telefon +41 27 946 12 11
Hans.tribolet@gmx.ch

Aktienregister

Postfach 3468
CH-4002 Basel
Telefon +41 61 332 18 18

Souvenirhandel DFB

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

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

Peter Bernhard
Rietstrasse 24
CH-8355 Aadorf TG
Telefon +41 52 365 24 34
Mobile +41 78 859 45 90
pbernhard@smile.ch

Stv. Geschäftsleiter

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

Personal

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

Finanzen

Werner Metzger
Hummelbergstrasse 47
CH-8645 Jona

Betriebsbuchhaltung

Eveline Leutenegger
Bachtalenstrasse 2
CH-5242 Birr
Telefon +41 56 450 04 05
Fax +41 56 450 04 06
birr@lewag.ch

Betrieb

Erich Ulrich
Mühlehofstrasse 23
CH-6038 Gisikon
Telefon +41 41 450 31 09
dampfbc@bluewin.ch

Reisedienst

Karl Reichenbach
Bahnhof 2
CH-8718 Schänis
Telefon +41 848 00 01 44
reisedienst@fu-be.ch

Zugförderung und Werkstätten

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

Bau und Infrastruktur

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

Marketing

Paul Güdel
Zumhofstrasse 51
CH-6010 Kriens
Telefon +41 41 320 69 51
Natel +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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsidentin

Isolde Hoenigk
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@ksc-ag.com

Finanzen

Rita Fuchs
Breitwies 36
CH-5422 Oberehrendingen

Info D/NL

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

Spezialaufgaben

Andreas Stadelmann
Mühleplatz 4
CH-6210 Sursee
Telefon +41 79 451 97 26
Andreas.Stadelmann@Bluemail.ch

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

Roland Mühlethaler
Rosengartenstrasse 19
CH-6023 Rothenburg
Telefon +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
Au Curson
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

Reto Meister
CH-3999 Oberwald
Telefon +41 79 475 29 42
reto_meister@hotmail.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

Paul Kupper
Markusstrasse 7
CH-2544 Bettlach
Telefon +41 32 645 29 70
Fax +41 32 645 18 55

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

Nordrhein-Westfalen

Martin Fränsing
Gotthelfstrasse 100
D-44229 Dortmund
Telefon/Fax +49 231 73 4061

Rhein-Main

Joachim Ziegler
Kreuzweg 7
D-65719 Hofheim a. Ts.
Telefon +49 6192 8825

Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf
Bothestrasse 64
D-69126 Heidelberg
Telefon/Fax +49 6221 38 4048

Stuttgart

Eberhard Kühnle
Paul Lincke Strasse 22
D-70195 Stuttgart
Telefon/Fax +49 7116 96175

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

Norbert Baumann
Untersbergstrasse 16
D-90471 Nürnberg
Telefon/Fax +49 911 86 8726

Niederlande

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

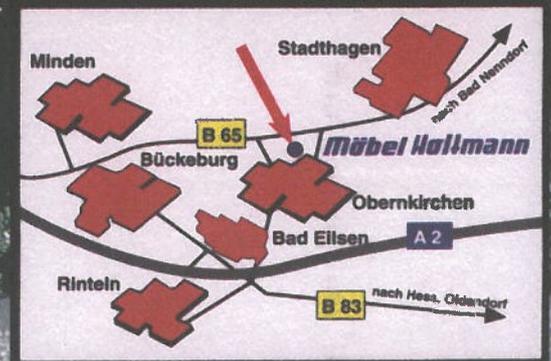
Erleben Sie die Faszination des

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