



dampf an der furka

Juni 2006



dampfbahn
bergstrecke furka

MIT POST UND DAMPF DURCH DIE ZENTRALALPEN



PostAuto
DIE POST



Dampfbahn Furka-Bergstrecke – PostAuto Berner Oberland – Grimselhotels offerieren:

Rundfahrten durch die Zentralalpen ab Meiringen mit modernen Reisecars über den Grimselpass bis Gletsch, anschliessend mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke bis Realp oder Bergstation Furka und zurück nach dem Einsteigeort.

2006

Fahrpläne Fahrdaten und -Tage Preisinformation CHF

Einsteigeorte	Fahrdaten und -Tage		Preisinformation CHF	
	An Samstagen 8.7. – 3.9. Tagestour Realp	An Freitagen & Samstagen 7.7. – 2.9. Ausflug Furka	Normal- preise Rundfahrt	Mit Halbtax- Abo Rundfahrt
			Ausflug Furka	
ab Meiringen Post	09.20	10.50	84.00	62.00
ab Innertkirchen	09.32	11.02	79.00	59.00
ab Handegg	09.53	11.23	65.00	49.00
ab Grimsel H.	10.09	11.39	49.00	44.00
an Gletsch	10.55	12.25	<i>Dampfmüenü in Gletsch, Hotel</i>	
ab Gletsch DFB	11.10	14.00	<i>Glacier du Rhône CHF 23.00 (fakultativ)</i>	
an Furka	11.50	14.40	<i>Restauration Berghaus Furka</i>	
ab Furka	12.10	15.10		
an Realp	12.55			
ab Realp	14.00			
an Gletsch	15.40	15.40		
ab Gletsch Post	16.56	16.56	Tagestour Realp	
an Grimsel H.	17.20	17.20	85.00	74.00
an Handegg	17.34	17.34	97.00	79.00
an Innertkirchen	17.56	17.56	109.00	89.00
an Meiringen	18.11	18.11	115.00	92.00

Kinder und Jugendliche im Alter bis 16 Jahre fahren in Begleitung mindestens eines Eltern- oder Grosselternteils in allen Zügen gratis mit (PostAuto mit Junior- und Enkelkarte)

Bezug der Fahrscheine *ausschliesslich* in den Fahrzeugen der Post.

Auskunft und Reservation:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Reisedienst 0848 000 144
Fax 055 619.30.39
E-Mail reisedienst@fu-be.ch
Web www.furka-bergstrecke.ch

Liebe Leserin, geschätzter Leser

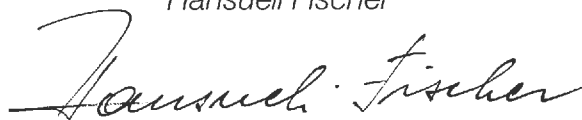
In der Welt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke tut sich einiges: Die Vereinbarungen sind unterzeichnet, die Neustrukturierung mit SFB, VFB und DFB AG kann umgesetzt werden. In Chur geht eine Lokomotive, in Aarau ein Wagen und in Realp ein Traktor der Fertigstellung entgegen. Früher als erwartet ist das Aufnahmegebäude in Realp betriebsbereit. Dank günstigen Schneeverhältnissen konnte beizeiten mit dem Streckenunterhalt begonnen werden. Und nicht zu vergessen: Am 27. Juni ist in Oberwald Spatenstich!

Zentrales Thema dieses Heftes ist jedoch der Stützpunkt Realp. Die zusätzlichen Triebfahrzeuge müssen untergebracht und gewartet werden können. Die Wiederaufnahme des durchgehenden Betriebes nach Oberwald beginnt in Realp! Projektbeschreibung und Berichte über die Dampf- und Dieselleute, die während des Winters Fahrzeuge reparieren und umbauen, bestätigen dies.

In eigener Sache: Damit die Sektionen ihre Hauptversammlung besser ankündigen können, hat die Redaktionskommission den Erscheinungstermin für das erste Heft des Jahres von Mitte März auf Ende Februar (Redaktionsschluss neu 31. Januar) vorverlegt. Ich wünsche der DFB einen unfallfreien Sommer, viele zufriedene Fahrgäste und freue mich auf gute Begegnungen auf der Bergstrecke.

Viel Spass beim Lesen wünscht

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 3/2006: 15. August 2006

aktuelles

Erweiterung Stützpunkt Realp	2
Winterarbeiten im Depot Realp	5
Umbau Tmh 985	8
Aufnahmegebäude Realp	11
Delegiertenversammlung VFB	13
Wagenwerkstatt Aarau	16
Generalversammlung DFB AG	17
GL zur Vorbereitung der Saison	19
GV 1000er Club	20
Hochbordwagen X 2919	21
Wasserforum Gletsch	22
Drei Trägerschaften – ein Ziel	25
Bericht aus dem Stiftungsrat	26
Menschen im Mittelpunkt	28
Menschen im DFB-Räderwerk	29
Sicherheit und Logistik	31
Neuer Depotchef in Realp	32
Mitarbeit am «dampf»	33
Trois institutions de soutien	34
Pas de répit à la base de Realp	35
Section romande	36
Section en Belgique	37
La base DFB à Realp	39

vereine

Sektion Edelweiss	40
Sektion Solothurn	40
Sektion Zürich	41
Sektion Innerschweiz	41
Sektion Bern	42
Sektion Aargau	42
Sektion Norddeutschland	42
Sektion Schwaben	43
Sektion Stuttgart	43
Das Schwungrad meint	44

Titelbild

Im Depot Realp wird an der Lok Nr. 6 gearbeitet.

Foto: Hansueli Fischer

Impressum

Redaktionsadresse: Hansueli Fischer-Spühler
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 82 · Fax 055 418 82 84

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

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

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

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

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

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

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

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

Unterbringung und Unterhalt historisch wertvoller Fahrzeuge

Erweiterung des DFB-Stützpunktes Realp

Depot und Werkstätte in Realp genügen zufolge der wachsenden Fahrzeugflotte und angesichts der Betriebsverweiterung nach Oberwald nicht mehr. Sie müssen um einen Neubau erweitert werden.

Als konzessionierte Betreiberin der Strecke Realp–Gletsch (Oberwald) sind wir aufgrund der gesetzlichen Vorschriften verpflichtet, die Fahrzeuge optimal zu unterhalten, um einen sicheren Betrieb zu garantieren. Die Tatsache, dass historische Fahrzeuge mit grossem, kulturellem Wert einen intensiven und auch speziellen, aufwändigen Unterhalt benötigen, unterstreicht die Notwendigkeit entsprechender Werkstätten.

Besondere Fahrzeuge, besonderes Fachwissen

Der Betrieb und Unterhalt der Dampflokomotiven ist sehr komplex. Das Fachwissen im Bereich der Dampfloktechnik sowie die Erhaltung des historischen Wagenmaterials bedingt den Einsatz von Mitarbeitern mit viel speziellem Fachwissen und grosser Kompetenz. Da sich im Anschlussbereich des alpenquerenden Meterspurnetzes keine Anbieter befinden, welche die Bedürfnisse in diesem Sinne abdecken, müssen diese Tätigkeiten in eigener Regie erfolgen.

Lokdepot zu eng

Das 1989 erstellte, dreigleisige Lokdepot wurde als Abstellremise für Traktionsfahrzeuge gebaut. Erst in spätem Jahren haben sich die Bedürfnisse für umfangreiche Revisionen an Dampf- und Dieselloks gezeigt. Dazu wurde vor fünf Jahren ein Halbkran mit 5 Tonnen Tragkraft eingebaut. Die stetig zunehmenden Traktionsfahrzeuge und die langfristig zu erwartenden Revisionsarbeiten machen eine Erweiterung im geplanten Rahmen unumgänglich.

Aus Kostengründen müssen die Arbeiten im Zusammenhang mit Bau, Revision und Unterhalt der eigenen Fahrzeuge durch freiwillige Spezialisten erbracht werden, wobei in Anbetracht der Komplexität auch Drittleistungen eingekauft werden müssen. Ohne die ehrenamtlichen Arbeitsleistungen von 75 bis 90 Prozent des Aufwandes wäre ein Weiterbestand der Unternehmung in Frage gestellt.

Der Standortentscheid

Da sich das heutige Depot am Rand von möglichen Lawinenausläufern befindet, wurde auch nach andern möglichen Standorten Ausschau gehalten. Der Entscheid zur Erweiterung in Realp kann wie folgt begründet werden:

- Aufwändige Transporte auf Schiene und Strasse entfallen
- Die Werkstatt gehört zur Attraktion für die Besucher und Fahrgäste
- In unmittelbarer Nähe sind keine geeigneten oder zur Verfügung stehenden Alternativen vorhanden
- Das bestehende Lokdepot kann in das Konzept einbezogen und im Winter zur Remisierung von Fahrzeugen verwendet werden.

Konzept

Die Traktionsfahrzeuge werden in gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen periodischen Revisionen unterzogen. Die Revision einer Dampflokomotive bedingt deren Zerlegung. Die schwersten Einzelteile wiegen bis zu 15 Tonnen. Dementsprechend müssen Hilfsmittel eingesetzt werden können. Die notwendigen Kransysteme bestimmen demnach die Gebäudehöhen. Während kleinere Unterhaltsarbeiten über das ganze Jahr ausgeführt werden können, beschränken sich Arbeiten für Revisionen und Aufarbeitungen der Fahrzeuge hauptsächlich auf die Herbst- und Wintermonate. Somit muss der Bau auch den

wetterbedingten Einflüssen gerecht werden, was sich auch in den Kosten wieder findet.

Der Erweiterungsbau wird grundsätzlich als Ergänzung zu den bestehenden Anlagen des Stützpunktes DFB Realp konzipiert. Der neue Gebäudekomplex kommt nordwestlich der bestehenden Drehscheibe zu stehen. Der umbaute Raum umfasst gemäss Berechnung SIA etwa 3'400 Kubikmeter. Die Unterteilung des Werkstatt-raumes ist wie folgt vorgesehen:

- Gleis 80/81 mit Grube: Dieseldieselmotoren-/Schneeräumungsfahrzeuge
- Gleis 82: Wagenunterhalt (Personen- und Dienstwagen)
- Gleis 83/84: mit Grube, Dampflokomotiven
- Zwischenräume: Werkzeugmaschinen

Bei allen fünf Hallengleisen, welche über die Drehscheibe erschlossen werden, sind massive Rolltore vorgesehen. Im nordwestlichen Teil wird ein grosses Zugangstor für Strassentransporte, beziehungsweise Zulieferung ab der Schweigstrasse, die noch hangwärts verlegt werden muss, vorgesehen. Runde Fenster bei allen Fassaden und über jedem Hallengleis ein Oberlicht sorgen für Tageslicht im ganzen Gebäude. Aufgrund der Lage am Rande von Lawinenzonen muss die Grundkonstruktion äusserst massiv gestaltet werden. Den entsprechenden Naturkräften kann nur eine massive Eisenbetonkonstruktion entgegenwirken. Damit sich der Neubau in die Landschaft einfügt, ist die Konstruktion mit einer aufgelockerten Stahlblechfassade abgedeckt.

Realisierung in Etappen

In Berücksichtigung von Finanzierung, Ressourcen der Bauabteilung und der jeweils kurzen Bauzeiten (Ende Mai–Oktober), ist ein etappenweises Vorgehen geplant. Als erster Baustrakt soll der westliche Teil mit Gleis 81 und 82 realisiert werden und damit eine bedeutende Entlastung des bestehenden Lokdepots bringen. Die Plangenehmigungsverfahren mit BAV und Behörden sind eingeleitet, kritisch sind einmal mehr die Finanzen. Für die be-

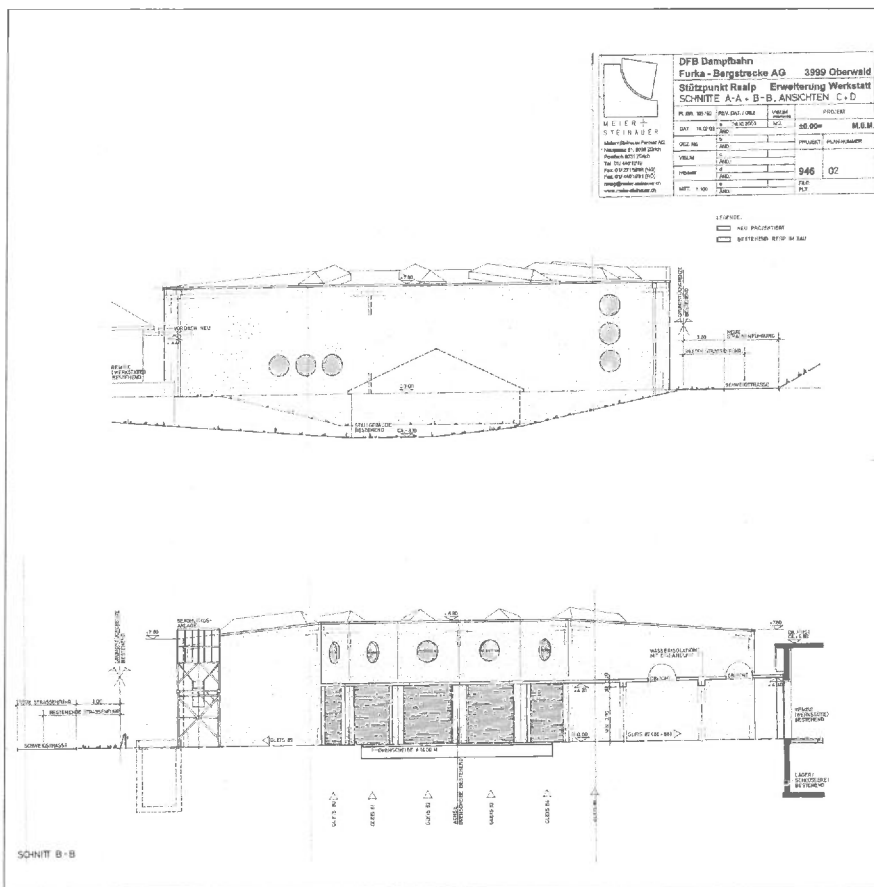
nötigten 1'622'000 Franken werden – zusammen mit der Stiftung – Sponsoren und andere Geldgeber gesucht. Diese Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

- Grundstückserwerb, Baurecht, Bewilligungen, Honorare, Planung, Bauleitung, Baustelleneinrichtungen, Baugrubenaushub, Baunebenkosten, Bauzinsen, Versicherungen CHF 573'000.00
- Montagebau, Beton, Stahl, Holz, Fenster, Türen, Tore, Elektro, Sanitär, Heizung, Oberflächenbehandlung, Reinigung CHF 683'000.00
- Betriebseinrichtungen, Kran, Bekohlungsanlage CHF 366'000.00

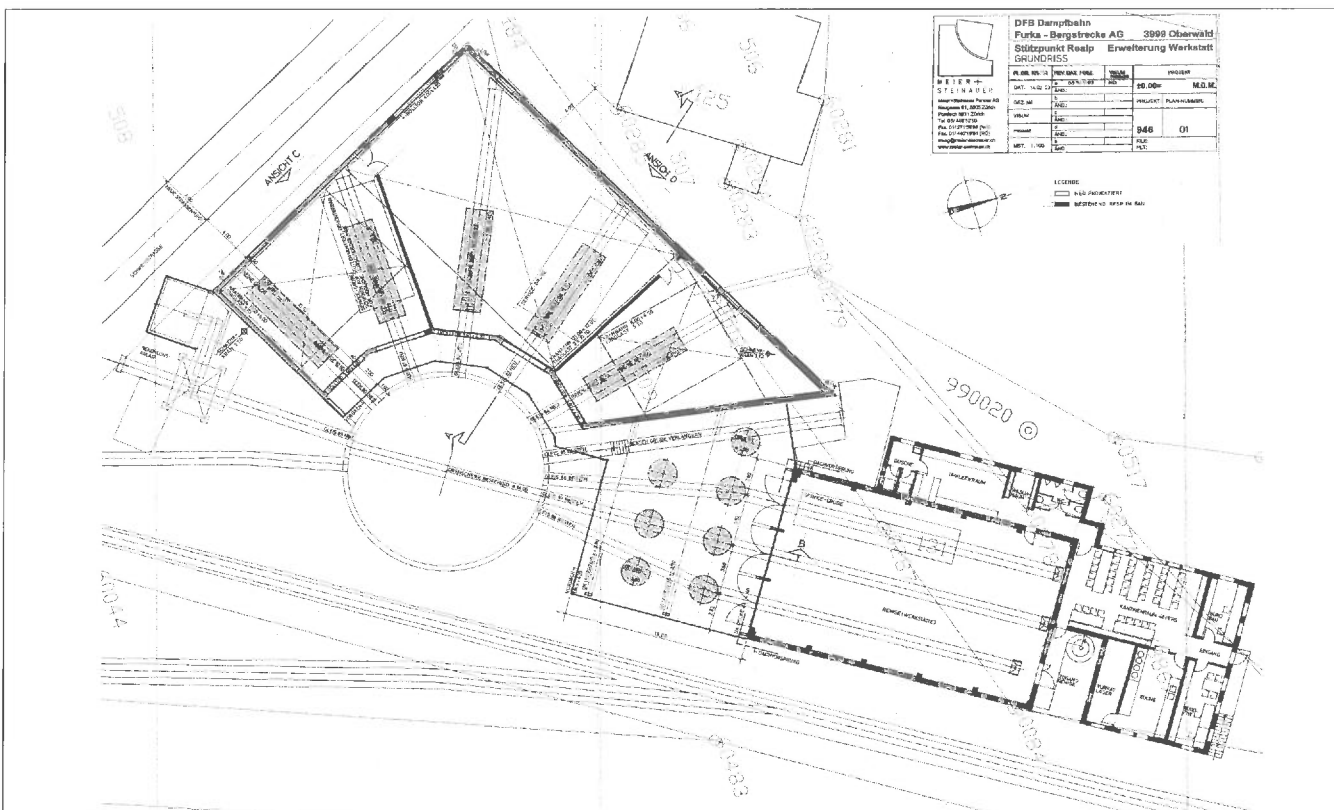
Eine Fremdverschuldung unsererseits durch Aufnahme von Darlehen darf nicht realisiert werden.

Wir sind überzeugt, dass wir die Finanzierung in absehbarer Zeit sicherstellen können und freuen uns, zusammen mit allen Fronis dieses, für unsere historischen Fahrzeuge äusserst wichtige und notwendige Projekt, in Angriff nehmen zu können.

Peter Bernhard
Geschäftsleiter DFB AG



Fassaden des Neubaus. – Façades du nouveau bâtiment.



Grundriss des erweiterten Stützpunktes Realp mit Anordnung bestehender und neuer Gleis-Achsen um die Drehscheibe.
Plan de l'agrandissement de la base de Realp avec agencement des axes des voies autour de la plaque tournante existante.

Fahrplan und Preise 2006

Freitag, Samstag und Sonntag vom 24. Juni bis 1. Oktober 2006 Tägliche Fahrten vom 10. Juli bis 20. August 2006

Realp DFB	ab	10.40	A	14.00
Tiefenbach DFB	ab	11.00	•	14.20
Furka DFB	an	11.30	•	14.50
Furka DFB	ab	11.50	•	15.10
Muttbach-Belvédère	an	12.00	•	15.20
Gletsch DFB	an	12.20	A	15.40
Gletsch DFB	ab	B 11.10		14.00
Muttbach-Belvédère	ab	• 11.35		14.25
Furka DFB	an	• 11.50		14.40
Furka DFB	ab	• 12.10		15.00
Tiefenbach DFB	ab	• 12.30		15.20
Realp DFB	an	B 12.55		15.45

A An Freitagen und Samstagen vom 7. Juli bis 2. September 2006

B An Samstagen und Sonntagen vom 8. Juli bis 3. September 2006

Aus Platzgründen empfehlen wir, die Dampfbahnfahrt wenn möglich in der Fahrtrichtung Gletsch – Realp zu planen.

Rollstuhlbeförderung in bestimmten Zügen / Reservation obligatorisch.



Fahrpreise

Alleinreisende und Kleingruppen bis 9 Personen

Strecke	2. Klasse		1. Klasse	
	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt
Preise in Schweizer Franken	CHF		CHF	
Realp – Gletsch	58.–	93.–	96.–	154.–
Realp – Furka	35.–	60.–	58.–	99.–
Realp – Muttbach-B.	44.–	71.–	73.–	117.–
Gletsch – Muttbach-B.	20.–	35.–	33.–	58.–
Gletsch – Furka	30.–	51.–	50.–	85.–

Gesellschaften sowie Schulen und Jugendgruppen erhalten 20 % Fahrpreis-Ermässigung.

Ermässigungen: Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 16 Jahren fahren in Begleitung mindestens eines Eltern- oder Grosselternteils an allen Betriebstagen und in allen Zügen gratis. Kinder ohne Eltern- oder Grosseltern-Begleitung bezahlen 50 % des Fahrpreises für Erwachsene. Die Familienermässigung ist in Sonderzügen nicht gültig.

Rundfahrtbillette: Es stehen zwei Rundfahrtbillette in 2.Klasse zur Auswahl:

Realp DFB - Dampfbahn - Gletsch - PostAuto - Oberwald MGB - Furka-Basistunnel - Realp MGB (und umgekehrt)

Realp DFB - Dampfbahn - Gletsch - PostAuto - Furkapass - Realp Post (und umgekehrt)

Erwachsene: CHF 70.–

Halbtax-Abonnement: CHF 63.–

Das Rundfahrtbillett ist nur am Ausgabebetag gültig.

Mit der Junior- oder Enkelkarte fahren Kinder und Jugendliche von 6 bis 16 Jahren auch in der

Matterhorn Gotthard Bahn und im PostAuto gratis.

Platzreservation:

Die Reservierung für Gruppen ab 10 Personen ist unerlässlich.

Die Einzelplatzreservation wird dringend empfohlen (ansonsten keine Sitzplatzgarantie).

Bei allen Preisen sind 7.6 % Mehrwertsteuer eingeschlossen. Änderungen vorbehalten.

Auskunft und Reservation

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Reisedienst, Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Internet www.furka-bergstrecke.ch

E-Mail reisedienst@fu-be.ch

Telefon 0848 000 144

Ausland: 0041 / 848 000 144

Telefax 055 / 619 30 39

Ausland: 0041 / 556 193 039

Ausgabe vom 31.12.2005

DFB Lokomotivdepot Realp von November bis Mai

Winterarbeiten der ZfW – Mitarbeiter in Realp

Während im Winter vorrangig Langläufer und Skifahrer das Urserental besuchen, herrscht trotz Kälte und Schnee Betrieb bei der Dampfbahn, wenn auch im Verborgenen. Dann ist genau die richtige Zeit, die Triebfahrzeuge wieder auf den nächsten Sommer vorzubereiten.

Warum im Winter?

Im vergangenen Sommer standen wieder mehrheitlich alle drei Dampflokomotiven ohne nennenswerte Störungen im Betrieb. Nicht umsonst, denn wie üblich ist der harte Kern jener Leute, die sie während der Fahrsaison über die Furka führten, im Winter mit Revisionsarbeiten beschäftigt. Die präventive Instandhaltung bewirkt nicht nur eine höhere Verfügbarkeit im täglichen Betrieb, sondern auch eine erhöhte Sicherheit. Auf lange Sicht werden dadurch auch Schäden frühzeitig erkannt und ausgebessert, die sonst zu Bauteilversagen und damit hohen Kosten führen. Vor allem Dampflokomotiven sind auf diesem Gebiet sehr empfindlich. Umfangreichere präventive und auch kurative Instandhaltung bedingt aber, dass das betreffende Fahrzeug länger ausser Betrieb ist. Und das ist bei der DFB eben nur im Winter möglich.

So scheint es an der Zeit, auch einmal mit dem «dampf an der furka» einen kleinen Blick in die winterliche Werkstatt Realp zu werfen, wo im Kontrast zur Werkstätte Chur andere Sitten herrschen.

Der Zugang ins Urserental ist im Winter nicht immer einfach. Die An- und Abreise nach Realp kann bei entsprechender Witterung zu einem Abenteuer werden und schon mancher Mitarbeiter ist am Freitagabend in Andermatt gestrandet. Nicht umsonst ist das Urserental bei Skitourengehern als lawinöses Loch verschrien und so mancher ZfW-Mitarbeiter hat sein Ziel Realp aufgrund akuter Lawinengefahr entweder nicht erreicht oder nicht mehr ver-

lassen können. Dass dieses Reiseroulette nicht bei allen beliebt ist, vor allem, wenn man die Anfahrtskosten rechnet, scheint verständlich. Auch deswegen sind im Winter eher weniger Leute vertreten als sonst. Aber die Anwesenden werden dafür persönlich von der Küche verwöhnt und freuen sich an der Ruhe. Die Fahrzeuge sind nach Saisonende in der Remise versorgt worden, die Drehscheibe ist winterfest unterbaut und Rangierbewegungen sind ab sofort und über den ganzen Winter nicht mehr möglich.

Die Dampflokomotiven und der grosse Dreck

Die materielle Beanspruchung von Schienenfahrzeugen auf Zahnradbahnen und von Triebfahrzeugen im Besonderen ist enorm. Die dabei auftretenden kleineren Störungen und Defekte infolge Verschleiss während der Fahrsaison, wurden jeweils durch den Depotchef in Zusammenarbeit mit der anwesenden Lokmannschaft umgehend behoben, da die Lok so bald als möglich wieder in den Betrieb gehen musste. Solche Aktionen führen mitunter zu langen Arbeitstagen. Schon deshalb erwartet man in Realp mit Sehnsucht die Lok 4, damit mit einer Reservelokomotive endlich das Gefühl von erhöhter Sicherheit zur planmässigen Betriebsführung aufgenommen kann.

Nach dem Kaltstellen der Dampflok im Herbst haben jeweils die Maschinenmeister eine Zustandsaufnahme durchzuführen. Dabei werden die notwendigen Arbeiten festgelegt und ein Terminplan für die wichtige Instandhaltung im kommenden Winter erstellt. Die anschliessende Rekrutierung der Mannschaft zur Ausführung dieser Arbeiten ist unter den erwähnten Umständen nicht immer ganz einfach.

Vor Ort vollziehen sich dann die erforderlichen Arbeiten unter teilweise erschwerten

Bedingungen. Man stelle sich einmal vor: 10 bis 15 Mann in einem Hin und Her zwischen zwei Diesel- und drei Dampflokomotiven auf drei Gleisen in der Remise! Die Beleuchtung am Arbeitsplatz ist nicht immer ganz optimal, aber man hat sich arrangiert. Die Remise ist geheizt, und wer trotzdem friert, der arbeitet entweder zu langsam oder zu wenig. Ist die anwesende Truppe richtig in Fahrt, dann können fast alle Methoden zur Metallbe- und Verarbeitung und Montagetechniken auf engstem Raum beobachtet werden. Wenn man die Dampflokomotiven zur Jahreswende betrachtet, kann man es kaum glauben, dass sie auf den Saisonbeginn hin wieder voll in Aktion sein werden – für den Laien grenzt es an ein Wunder.

Die entsprechenden Tätigkeiten an Dampflokomotiven sind ja nicht die saubersten, vor allem dann, wenn sie an Triebwerken und Feuerungsanlagen vorgenommen werden müssen. Oft stellt sich die Frage, ob man das Übergwändli noch wäscht, denn entweder wird es ja eh sofort wieder dreckig oder sowieso nicht mehr sauber. Und bevor man das Neue versaut, tut's das Alte noch lang... So ist auch verständlich, dass sich beim «eingeschworenen» Team manchmal etwas Frustration aufbaut, wenn sich einige ZfW-Kollegen während der Winterarbeiten eher abseits von Realp mit anderen Freizeitbeschäftigungen unterhalten. Dampflok und Schmutz gehören halt irgendwie zusammen.

Organisationstalent ist gefragt, um bei den beengten Platzverhältnissen in der Remise Realp die Bedürfnisse der Dampfloktruppe und der Dieselcrew so zu organisieren, dass von beiden Parteien effizient und ohne gegenseitige Behinderungen gearbeitet werden kann. Was vor Jahren noch kaum zu gelingen schien, ist heute in gegenseitiger Toleranz zur Routine geworden. Man arrangiert sich mit den Gegebenheiten und kennt die Bedürfnisse des anderen. Übereinander schimpfen hat noch keinen weitergebracht.

Vergessen wir dabei nicht, dass es sich bei diesen Fronis immerhin vorwiegend um jene Männer handelt, die während der

Fahrsaison eben diese Fahrzeuge wieder bergwärts bewegen und mit ihrer sommerlichen Anwesenheit bei der Furka-Bergstrecke weitere ungezählte Tage ihrer Freizeit für die DFB aufbringen.

Die Dieselcrew ist auch da

Auch Dieselfahrzeuge brauchen eine regelmässige Instandhaltung um zuverlässig zu funktionieren. Und die Nachfrage nach funktionierenden Fahrzeugen ist bei der DFB gross: nebst der Schneeräumung und vielen Bauzügen ist der Schiebedienst durch den Scheiteltunnel wegen der Häufung von Zugfahrten stets gefragt und die Dieselcrew in personeller Hinsicht massiv gefordert. Trotz aller dieser aufgebrauchten Stunden über den Sommer ist natürlich auch die Dieselcrew im Winter ein oft gesehener Gast in Realp.

Dabei liegt der Schwerpunkt nicht so sehr auf der Instandhaltung, da Dieselfahrzeuge weniger Aufmerksamkeit benötigen als die historischen Dampflokomotiven. Es geht eher um die Optimierung vorhandener Einrichtungen und um Umbauprojekte. Über die Umbauarbeiten der letzten zwei Winter am Tmh 985 wird an einem anderen Ort in diesem Heft berichtet. Es erstaunt dabei schon, dass das modernste Fahrzeug der DFB auf wenigen Quadratmetern unter nicht immer optimalen Arbeitsbedingungen entsteht und wie es die Dieselcrew schafft, solch ein grosses Projekt in Eigenregie durchzuziehen.

Wir brauchen Platz!

Es tut sich also auch im Winter immer etwas im Depot Realp, auch wenn die schwierigen Umstände vor allem im Winter nicht immer für helle Freude sorgen. Es scheint wichtig, dass ein gewisses Verständnis für die Bedürfnisse besteht, die den Betrieb einer Zahnrad-Dampfbahn in den Hochalpen erst möglich machen. Und wenn dann diese Bahn auch noch ausschliesslich von Fronarbeitern betrieben wird, so grenzt dies ans schier Unglaubliche! Aber dessen ist man sich bei der DFB bewusst.

Entsprechend sind auch die Wünsche für eine zeitgemässe Infrastruktur, um in Freiwilligenarbeit solche Leistungen zu voll-



Bei der Lok 6 werden Betätigung der Schieber und deren Dichtflächen überholt.
Révision des commandes des tiroirs et de leurs surfaces étanches de la loc 6.

bringen. Die Platzverhältnisse im Depot Realp wurden bereits hinreichend erwähnt. So muss man sich bisher mit drei gedeckten Gleisen mit einer Lauflänge von etwa 24 Metern begnügen, um im Laufe des Winters die Instandhaltungsarbeiten an drei Dampflokomotiven und mehreren Dieselfahrzeugen durchzuführen. Dabei ist vor allem das Grubengleis immer heiss umkämpft. Bedenkt man den Zuwachs mit der Dampflokomotive FO 4 und weiteren Dieselfahrzeugen so wird man verstehen, dass die Erweiterung des Depots Realp an erster Stelle, und zwar vor der Betriebseröffnung der Strecke Gletsch-Oberwald, auf der Prioritätenliste steht!

Alles hängt zusammen

Mit einer gewissenhaften Instandhaltung von Schienenfahrzeugen steht und fällt das Vertrauen der Kunden in eine zuverlässige und seriöse Eisenbahngesellschaft. Mit dem Ausbau nach Oberwald und damit dem Endziel unserer Bahn muss auch der Fahrzeugpark den gesteigerten Bedürfnissen des Fahrbetriebs angepasst werden. Dementsprechend sind in Chur bereits die ersten Demontage- und Rekonstruktionsarbeiten an den HG 4/4 in Angriff genommen worden und auch die Dieselcrew hat ihren Fahrzeugpark aufgestockt. Der Stützpunkt Realp

platzt aus allen Nähten, die räumlich begrenzten Verhältnisse tragen nicht immer zur Vereinfachung des Betriebs bei, eine Erweiterung der Depotanlagen ist überfällig. Die Depoterweiterung ist in den Grundzügen geplant und der Bedarf an finanziellen Mitteln ausgewiesen. Dass dieser Schritt notwendig ist dürfte nun klar sein. Der geneigte Leser möge einmal auf einer Landkarte unsere Bahn orten und sich den umgebenden Fels oder die Schneemassen und Lawinenzüge im Winter vorstellen. Dann wird er verstehen, dass für den Erhalt dieses technischen Kulturgutes inmitten einer grossartigen Bergwelt immer wieder beträchtliche Investitionen zur Instandhaltung nötig sind.

Dass durch die Streckenverlängerung nach Oberwald, die Zunahme der entsprechenden Bautätigkeit und eine steigende Rollmaterialinstandhaltung auch eine immense Zunahme benötigter Finanzmittel einhergeht, liegt wohl auf der Hand. Die DFB kann also nur mit Ihrer Hilfe und der unschätzbaren Leistungen von Fronarbeitern weiterbestehen, welche mit grosser Motivation das erträumte Ziel anstreben. Ihnen allen ein herzliches Dankeschön für den Einsatz – denn: **ohne Kohle kein Dampf!**

Max Zwald / Wolfgang Kling

HEISSER RAUCH – KALTE PREISE



offeriert die einzigartige **Abendfahrt** mit den historischen Zügen,
Rückfahrten des DFB-Nostalgie-Glacier-Express,
von Gletsch nach Realp 2006

Freitag,	14.07.	Gletsch ab	16.30	Realp an	18.10
Samstag,	05.08.	"	16.30	"	18.10
Freitag,	08.09.	"	19.15	"	20.55

Gommer-Sonderzug

Donnerstag,	21.09.	"	14.00	"	15.45*
-------------	--------	---	-------	---	--------

zum Schnäppchen-Preis von **CHF 20.00** (statt 58.00) p.P.

Eigene Kinder bis 16 J. reisen gratis mit
Verkauf nur an DFB-Schaltern Gletsch und Realp
keine Vergünstigungen, keine Gruppenpreise, keine Teilstrecken

Rückfahrt ab Bahnhof Realp MGB Richtung Oberwald/Brig: 18.18 h, 20.32 h,
oder 21.30 h Autozug, *) 16.18 h
Preise: Erw. CHF 12.40 1/2-Tax CHF 6.20 – Realp-Oberwald

Aufenthalt im Berghaus Furka 20 Min.
fakultative Verpflegungsmöglichkeit, oder Sonderangebot "Berghausplättli"
+ 1 Getränk nach Wahl für nur CHF 13.00

www.furka-bergstrecke.ch
Mehr Erlebnis!

Auskunft und verbindliche Reservation:

Zu Besuch bei der Dieselcrew

Tmh wird auf Bergstrecke vorbereitet

REALP (fi/wk) – Der Tmh 985, der erste der beiden Zahnradtraktoren, die einst bei der Brünigbahn im Einsatz waren, wird auf das Zahnrad-System Abt, Mittelpuffer-Kupplung und Vakuumbremse umgebaut und mit einer Fernsteuerung ausgerüstet.

Die Zahnradtraktoren Tmh 985 und 986 sind 1965 von der Brünigbahn als Ersatz für die letzten Dampflok angeschafft und namentlich im Baudienst eingesetzt worden. Nachdem die Brünigbahn 2004 die Diesellokomotive HGm 2/2 104 001 angeschafft hatte, wurden die beiden Fahrzeuge, deren zulässige Anhängelast mittlerweile für den Betrieb zu gering war, entbehrlich und konnten von der DFB übernommen werden.

Beide Traktoren sind 1965 bei der Robert Aebi AG gebaut worden und unterscheiden sich von ihren Adhäsions-Verwandten nicht nur durch eine deutlich grössere Motorleistung sondern auch durch das damals extra für diese Fahrzeuge entwickelte Getriebe. Als Antrieb dient ein Saurer-Dieselmotor Typ C 615 DLm mit 100 kW Leistung, der über das sogenannte Hydro-Titan-Getriebe der Fa. Von Roll auf ein mechanisches Verteilgetriebe wirkt. Von dort wird die Antriebskraft entweder über Rollenketten auf beide Achsen zur Adhäsionsfahrt übertragen oder im Zahnstangenbetrieb direkt auf das Triebzahnrad geleitet. Das Hydro-Titan-Getriebe, kurz HT-Getriebe genannt, ist ein stufenloses hydraulisches Übersetzungsgetriebe mit ständiger kraftschlüssiger Verbindung zwischen Dieselmotor und den Antriebswellen. Anfahren, beschleunigen und bremsen bis zum Stillstand ist damit in beide Fahrtrichtungen stufenlos möglich. Dass dies alles mit nur einem Handrad möglich ist, war für die damalige Zeit bei der geforderten grossen Leistungsübertragung fast revolutionär. Genaueres über die Funktionsweise des HT-Getrie-

bes findet sich in «Zahnradbahnen der Welt» von Walter Hefti, ISBN 3-7643-0550-9.

So sind die Tmh in der Lage, mit ihren 12 t Eigengewicht auf Adhäsionsstrecken bis 90 t und auf Zahnstangenabschnitten mit Steigungen bis 120 ‰ 15 t Anhängelast zu befördern. Dabei gelten Höchstgeschwindigkeiten von 40 km/h im Adhäsionsbetrieb und 20 km/h auf der Zahnstange. Nebenbei sei noch erwähnt, dass das Fahrzeug mit einer Staudruckbremse ausgerüstet ist. Dies ermöglicht extrem sparsame Talfahrten, da der Motor dann als Kompressor arbeitet und keinen Diesel verbraucht.

Wie bei allen Zahnradfahrzeugen der DFB mit Verbrennungsmotor ist entweder nur Adhäsions- oder Zahnradbetrieb möglich. Auch mit den Tmh muss man trotz aller Technik auf jeder Zahnstangenein- und ausfahrt einen kurzen Halt zum Umschalten der Betriebsart einlegen.

In erster Linie für den Baudienst

Die Traktoren Tmh 985 und 986 werden bei der DFB in Realp nach eigenen Konzepten und Plänen der Dieselcrew umgebaut. Der Tmh 985 strebt seiner Vollendung entgegen, der Tmh 986 ist momentan vermietet und wird so in seiner ursprünglichen Form noch eine Zeit lang als «historisches Fahrzeug» unterwegs sein.

Vorgesehen sind die Traktoren vor allem für Baueinsätze auf den Zahnstangenstrecken, da die Lokomotive HGm 51 für viele Zwecke zu gross und damit allein schon aufgrund des Dieserverbrauchs zu teuer ist. Die Traktoren werden vorwiegend mit Begleitwagen für Material- und Personaltransporte im Baudienst verkehren, wozu derzeit eigens Fahrzeuge umgebaut bzw. völlig neu konstruiert werden – doch darüber wird ein anderes Mal zu berichten sein.

Bauzugeinsatz heisst natürlich nicht, dass die Fahrzeuge nicht auch für andere Zwecke verwendet werden können. Sollte es einen trockenen Sommer geben, kann der Löschzug problemlos transportiert werden, nach Unwettern stehen Streckenkontrollfahrten auf dem Plan und auch der Schiebedienst durch den Furka-Scheiteltunnel kann mit den Traktoren abgedeckt werden. Sind beide Tmh umgebaut, dann können sie in Doppeltraktion an schwere Bauzüge bis 30 Tonnen gespannt oder zur Führung des zukünftigen Schneefräzuges herangezogen werden. Eine absolute Neuheit ist dabei die Fernsteuerung der Tmh.

Die Tmh sind nach dem Umbau einfach und sicher zu bedienen und arbeiten durch ihr geringes Eigengewicht wirtschaftlich. Die neuwertige Ausrüstung im Bereich Elektrik, Pneumatik und Bremse ist wartungsarm. Wenn beide Fahrzeuge auf der DFB einsatzfähig sind, wird ein Tmh in Realp und der andere in Gletsch stationiert. Die Führung von Zügen in Doppeltraktion wird vorrangig bei umfangreichen Bauarbeiten in der Vor- und Nachsaison nötig sein.

Die Schnittstellenproblematik

Abgesehen davon, dass die Brünigbahn auch eine Meterspurbahn ist und die Tmh deshalb wenigstens auf die Gleise und in das Lichtraumprofil der DFB passen, ist alles andere anders. Zug- und Stossvorrichtung, Bremssystem und natürlich Zahnrad passen nicht. Das Zahnrad passt nicht nur wegen des anderen Systems, sondern auch wegen der anderen Teilung nicht. Bei der Brünigbahn ist der Zahnabstand 100mm, bei der DFB sind es 120mm. Um eine Vakuumbremsanlage einzubauen, muss man aus mechanischer Sicht keine Handstände machen, aber der Umbau auf ein anderes Zahnradsystem erfordert schon einiges an Kopfarbeit. Wer sich schon einmal mit Zahnradgetrieben befasst hat, kennt die trickreichen Zusammenhänge zwischen Teilkreis, Zähnezahl, Berührgeometrie und Achsabständen. Verknüpft man das mit dem vorhandenen Einbauraum im Tmh, so bleiben nicht viele Lösungen übrig. Zusammengefasst

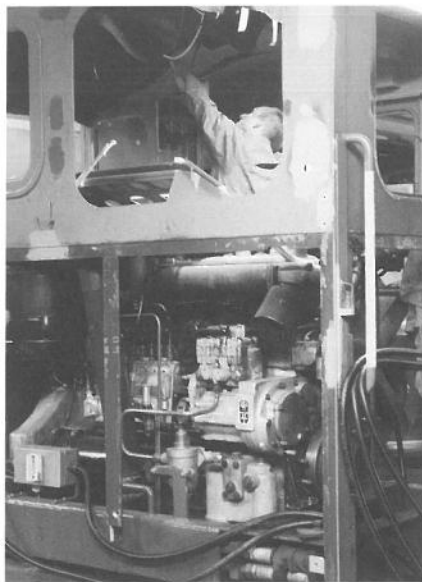
heisst das: Der Umbau vom System Riggenbach auf Abt bedingt natürlich nicht nur den Austausch des alten Riggenbachschen Zahnrads gegen den doppelten Zahnkranz nach Abt sondern auch ein Absenken der Antriebswelle und damit des Verteilgetriebes.

Das auf der Hinterachse sitzende Bremszahnrad konnte relativ einfach ausgetauscht werden, aber durch die geänderte Berührgeometrie Zahnrad-Zahnstange muss der zulässige Raddurchmesserbereich und damit die Bandagenabnutzung der Tmh eingeschränkt werden. Eine Einschränkung, mit der wir leben müssen, die wir aber aufgrund des bescheidenen geografischen Einsatzgebietes verschmerzen können.

Es ist viel darüber diskutiert und geschrieben worden, warum der Tmh 985 verlängert wurde. Dass so etwas nicht aus Spass gemacht wird, ist klar und es gibt mindestens vier gute Gründe dafür. Der wichtigste ist die vorher unpassende Schnittstelle zum Zug, denn die GF-Zentralkupplungen der Brünigbahn passen definitiv nicht mit den Mittelpufferkupplungen mit beidseitigem Zughaken der DFB zusammen. Also mussten diese ersetzt werden, und der Aufbau der DFB-Zugapparate mit Balance braucht eben viel Platz und deswegen wurde der Tmh 985 auf jeder Seite um 360 Millimeter verlängert. Dass dabei noch sozusagen gratis dringend notwendiger Platz im Fahrzeug entstanden ist und sich das Erscheinungsbild des Traktors zum Positiven hin verändert hat, soll nicht verschwiegen bleiben.

Sicherheit ist mehr als Bremsen

Die ehemals wie bei allen alten Bahnfahrzeugen über komplizierte Gestänge bediente Adhäsionsbremse wird durch zeitgemässe SAB-Bremseinheiten ersetzt. Der Entscheid dazu fiel nicht nur aus Platzsondern vielmehr aus Wartungsgründen. Das ständige Schmieren, Kontrollieren und Nachstellen des Bremsgestänges entfällt ersatzlos. Die Handbremse, die heute keine mehr ist und deshalb Feststellbremse heisst, wirkt über Bremsseinheiten mit integriertem Federspeicher auf jede Achse. Somit verfügt jede Achse über



Arbeitseinsatz am Tmh, im Vordergrund der Dieselmotor von Saurer. – Travail dans le Tmh, au premier plan le moteur diesel Saurer.

jeweils eine Bremseinheit mit und ohne Federspeicher, gebremst wird mit Druckluft und nicht mit Vakuum.

Noch interessanter gestaltet sich die Zahnradbremse, die aus Sicherheitsgründen in die Systeme I und II aufgeteilt wird. Gebremst wird in altbewährter Weise mit Bandbremsen, die auf Bremstrommeln am jeweiligen Zahnrad wirken. Das Bremssystem I wird für die normalen Bremsungen herangezogen und wirkt nur auf das Bremszahnrad, während beim Bremssystem II Federspeicherzylinder die Bandbremsen auf der Bremstrommel des Triebzahnrad betätigen. Durch den Aufbau mit Federspeicherzylindern ist dieses System als Notfall- und Feststellbremse geeignet. Die Bremsanlagen sind völlig neu berechnet, konstruiert und gebaut worden.

Wie gesagt wird der Tmh ausschliesslich mit Druckluft gebremst, aber die komplette Vakuumeinrichtung, die es zum Mitführen von Vakuumfahrzeugen braucht, ist eingebaut. Die Vakuumbremsanlage ist wie das System der HGm 51 aufgebaut und kann bei Alleinfahrt analog den anderen Dieselfahrzeugen der DFB aus Energiespargründen ausgeschaltet werden. Von der ursprünglichen Bremsanlage der Fahrzeuge ist nichts mehr übrig geblieben. Die neue Ausrüstung basiert in den

Grundzügen auf der bewährten Ausrüstung der HGm 51, ist aber als Weiterentwicklung für eine Fern- und Vielfachsteuerung ausgelegt.

Wie die Lok HGm 51 und der im Schiebedienst eingesetzte Tm 506 werden auch die beiden Tmh mit der zeitgemässen Sicherheitssteuerung TRAS ausgerüstet. Diese kontrolliert über die Totmann- und Wachsamkeitsfunktionen, ob der Lokführer noch anwesend ist und überwacht gleichzeitig die jeweils geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit und verhindert ein ungewolltes Davonrollen, indem eine Schnellbremsung eingeleitet und die Traktion unterbrochen wird. Alle wichtigen Fahrdaten werden registriert und zuletzt werden auch noch die wegabhängigen Schmierfunktionen von Triebzahnrad und Spurkranz durch das TRAS angesteuert.

Fern- und Vielfachsteuerung und andere Spezialitäten

Das Einsatzkonzept der Zukunft sieht für die Tmh eine vielfältige Verwendung vor. Damit man ihre Leistung auch vereinen und so mehr als 15 t Anhängelast über den Berg bringen kann, sind die Fahrzeuge nach dem Umbau mit einer Vielfachsteuerung ausgerüstet, die unter Mitarbeit von Studenten des Technikums Biel entwickelt wurde. Damit können dann bis 30 t schwere Bauzüge befördert oder die noch umzubauende Schneeschleuder Xrote 4931 bei der alljährlichen Schneeräumung gestossen werden. Dabei können dann dank Fern- und Vielfachsteuerung beide Tmh von der Schneeschleuder aus bedient werden. Diese Vielfachsteuerung sorgt mit ein paar Tricks dafür, dass die Tmh immer synchron laufen und damit deren Position im Zug nachrangig ist. So ist es sogar möglich, an jedem Zugsende einen Traktor einzureihen und so auf den Adhäsions- und Zahnradstrecken zu verkehren. Voraussetzung dafür ist lediglich eine elektrische Verbindung über ein Fernsteuerkabel, damit die Fahrzeuge über den CAN-Powerline Zugbus kommunizieren können – Fly by Wire neu auch bei der DFB!

Um bei Ausfall des Tm 506 mit den Tmh im Scheiteltunnel Schiebedienst leisten zu

können, werden die beiden Traktoren mit Magnetempfängern für die Streckenpunkt-magnete im Scheiteltunnel ausgerüstet. Diese signalisieren dem Traktorführer den Scheitelpunkt des Tunnels (hilfreich beim Schieben) sowie den Portalbereich Muttbach (hilfreich bei der Rückfahrt ins Wallis, wenn der Tunnel noch voller Dampf und Rauch ist und man mit stark eingeschränkter Sicht fährt). Ein erster Schritt zum «Fahren auf elektronische Sicht» ist damit gemacht, und das ganz ohne ETCS.

Mit Schmieranlagen soll der Verschleiss einerseits bei Zahnrad und Zahnstange und andererseits bei den Spurkränzen vermindert werden. Das Aufbringen von Fliessfett mit den beiden Tmh dürfte sich vor allem im Spurkränzbereich auch auf die Dampflokotiven und Wagen positiv auswirken.

Da bei den AEBI-Traktoren der Führerstand sozusagen um den Dieselmotor herumgebaut ist, ergibt sich bei laufendem Diesel eine faszinierende Geräuschkulisse im Fahrzeug, die jenseits der SUVA-Vorstellungen für zumutbaren Lärm liegt. Aus diesem Grund werden Führerstand und Laderaum nach bewährten Akustik-Richtlinien lärmsaniert. Es besteht berechtigte Hoffnung, aus der einstigen «Klapperkiste» ein seriös klingendes Fahrzeug machen zu können. Nach aussen muss der Diesel aber alleine schon aus Prestige-gründen weiterhin kräftig tönen!

Inbetriebnahme und Ausblick

Der Tmh 985 soll während der Saison 2006 vom Bundesamt für Verkehr abgenommen werden können, damit er seinen Dienst aufnehmen kann. Nebst statischen Prüfungen werden der eigentlichen Abnahme durch das BAV Inbetriebsetzung und Messfahrten vorausgehen.

Wer seit dem Start der Umbauarbeiten hin und wieder einen Besuch in Realp gemacht oder die Homepage der Dieselcrew (www.dieselcrew.ch) angeschaut hat, wird sich angesichts dieses Zieltermins wundern. Der Traktor macht heute einen gerupfteren Eindruck denn je, aber unter den gegebenen Umständen ist ein platzoptimierter dem organisationsoptimierten

Umbau vorzuziehen. Einfacher wäre es gewesen, das Fahrzeug komplett in seine Bestandteile zu zerlegen, eine schöne Auslegeordnung zu machen und nach erfolgten Anpassungen wieder zusammenzubauen. Leider beschränkt sich der Platz für eine Auslegeordnung im Depot Realp auf das Fahrzeug selbst und einen Festbanktisch. Wird an einem bestimmten Ort geschweisst, ist ein «um das Fahrzeug Herumlaufen» nicht mehr möglich. So wird also gleichzeitig montiert und demontiert, das Prinzip der Löcherwanderung findet auch am Tmh Anwendung. Trotzdem wird der Traktor während der Saison 2006 weitgehend fertig, wenn auch nicht in vollendeter Schönheit. Die zum Umbau notwendigen Arbeitsstunden werden übrigens nicht erfasst. Für alle Beteiligten ist es ein Hobby – stempeln können sie im Beruf.

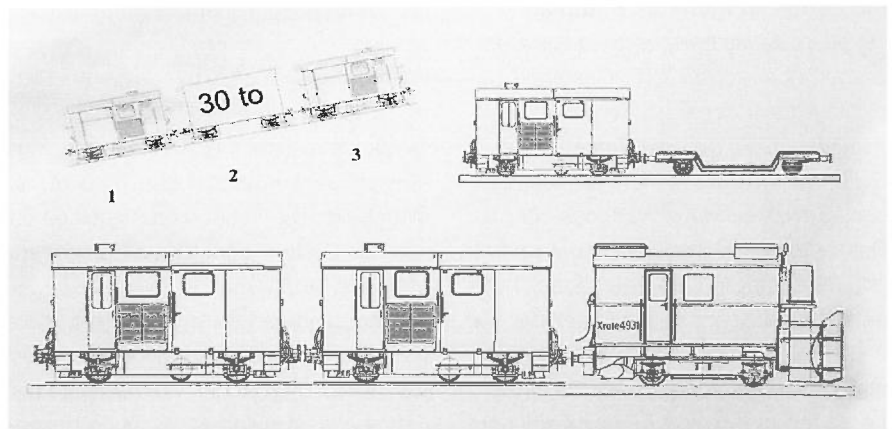
Die rund zehn Leute der Dieselcrew, die in etwa jeden zweiten Samstag Werkstatt-dienst in Realp leisten, werden sich nach der erfolgreichen Abnahme des Tmh 985 zuerst mindestens einen verdienten Schampus gönnen, um sich danach die von der MGB übernommene Schneeschleuder Xrote 4931, die momentan in Gletsch abgestellt ist, vorzunehmen. Der-einst wird dieses Fahrzeug die neue Schneefräse Xrotm 2981 der DFB werden. Auch hier sind wieder grössere Änderungen notwendig, um die Schleuder in eine alltagstaugliche Fräse umzubauen. Die Maschine soll ein neues, für den Einsatz im harten Lawinenschnee geeignetes Fräsaggregat bekommen, der



Achse mit Zahnrad
Essieu avec roue dentée

Antrieb ist von Elektro- auf Dieselantrieb umzubauen, und natürlich darf die Fern- und Vielfachsteuerung für die Tmh nicht fehlen.

Erst danach ist an den Umbau des Tmh 986 zu denken. Dieser ist zurzeit an eine Bahnbau-firma vermietet und verdient auf diese Weise Geld, mit dem der Umbau mitfinanziert werden kann. Im übrigen ist zu erwähnen, dass bis jetzt für rund 80'000 Franken Materialspenden eingegangen sind. Besonders hervorzuheben ist die Leistung von Hansruedi Steck senior von der Fa. Steck in Bowil, der uns die neue Zahnradausrüstung nach System Abt und die Zahnradbremsanlage in Fronarbeit konstruiert und einschliesslich der Fahrzeugstabilität berechnet hat.



Zukunft: Fern- und Vielfachsteuerung – Visions du futur: commande à distance multiple.

Grosse Fortschritte beim neuen Aufnahmegebäude

Bei Saisonbeginn betriebsbereit

REALP (ff) – Die Arbeiten am neuen Aufnahmegebäude sind rascher fortgeschritten als erwartet: Nicht nur die sanitären Einrichtungen, sondern alle Räume können ab Beginn der Saison 2006 genutzt werden.

«Das neue Aufnahmegebäude hat innert Jahresfrist aus dem Boden gestampft

werden können», berichtete Bauchef Walter Willi im Vorfeld der VFB-Delegiertenversammlung. Er erinnerte an die Vorgeschichte: 1996 konnte das Land durch Erwerb oder Baurecht gesichert werden. Die Abfahrt ab den alten Remisen war nicht mehr haltbar und jene ab Station MGB aus betrieblichen Gründen nicht möglich. Damit die bereits verlängerte

Baubewilligung nicht verfiel, musste bis 2006 gebaut werden. Das war indessen nicht der einzige Druck: Der erste Eindruck für die Fahrgäste durfte nicht mehr von den Provisorien mit insgesamt sieben Containern geprägt werden.

Sicher und verkaufsfördernd

Das Aufnahmegebäude steht im Auslaufbereich von Lawinen. Gemäss den entsprechenden Zonenvorschriften muss es der Druckwelle von Staublawinen standhalten. Deshalb wurde die ganze Gebäudehülle in Eisenbeton ausgeführt und widersteht einer Belastung von bis zu 3000 Kilogramm pro Quadratmeter. Sie wird aussen teilweise isoliert und mit Natursteinen verkleidet. Die Sicherheitsmassnahmen waren unbestritten, obschon das Bahnhofsareal bis jetzt glücklicherweise von Lawinenabgängen verschont geblieben ist.

Beim Innenausbau konnte man noch einigen veränderten Bedürfnissen Rechnung tragen. Dies ist umso wichtiger, als hier möglichst viel Geld eingenommen werden soll. Zum einen geht es um den Billettverkauf, zum andern um den Souvenirbereich, der für die Dampfbahn eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle ist.

Walter Willi stellte dankbar fest: Die Fertigstellung des Aufnahmegebäudes ist eine Meisterleistung von Spendern und Bauleuten. Er liess aber durchblicken, dass die Finanzierung noch nicht abgeschlossen ist.



Im Realper Aufnahmegebäude wird der künftige Verkaufsbereich in Augenschein genommen. – Visite de la future zone de vente du bâtiment d'accueil de Realp.

Bahnhofneubau aus Sicht des Praktikers

Trotz Baustopp früher fertig

REALP – Anfang November 2005 war der Bahnhofneubau dicht, das heisst, Fenster und Türen waren angeschlagen. So konnte der Innenausbau vorankommen: Aussentemperatur minus 12, Innentemperatur minus 8 Grad.

In warmer Kleidung und mit etwas Heizung isolierten wir den Dachboden und

verlegten Bodenplatten. Eine Woche später wurde die Heizung verstärkt mit einem zweiten Elektro- und einem Ölwarmluftofen. Das Heizöl wurde fassweise von Uetikon nach Realp transportiert. In der «Kapelle» (künftiger Schalter- und Kioskraum) geht es flott weiter mit Dübeln, Isolieren, Stopfen, Aufziehen von Folien und Abkleben. Die Elektroabteilung mit Man-

fred Willi machte ein Tempo, dem wir kaum folgen konnten. Mit jeder Wand wurde es wärmer. Die Wärmedämmung der Böden, Wände und Decken erfolgte zum grössten Teil mit entsorgtem Material aus dem Bau- und Fahrdienstbüro, von der HSR Rapperswil und aus einer Abbruchliegenschaft. Nach dem Obergeschoss wurde sofort unten weiter gemacht, damit die WC-Anlagen im Juni bereit sind. Die Bauheizung bewährte sich. Selbst die Schneeräumer, die uns die Baustellenzufahrt frei hielten, suchten Zuflucht im warmen Neubau. Mitte Januar, bei klirrender Aussenkälte, wurden die

Elektro-, Bodenleger-, Maurer-, Gipser- und Schreinerarbeiten erledigt.

Baustopp in der «Kapelle»

Am 16. Januar kam von der Bauleitung der Tiefschlag: Baustopp in der «Kapelle»! Planung und Absprache im Betrieb waren böss im Rückstand. Die Raumaufteilung zwischen Schalter und Kiosk war nicht gelöst. So machten wir im Obergeschoss weiter: Trennwände, Fahrdienstbüro, Magazin, Fertigstellung der Decken, Treppe, Abrieb der Wände. Die Kosten für 500 Kilogramm Abrieb und 50 Kilogramm Primer wurden von meiner Frau übernommen.

Nach zwei Monaten, am 24. März, waren die Details geklärt. Der Baustopp konnte aufgehoben werden. Beim Niederschreiben dieser Zeilen war die Kapelle bauseitig bezugsbereit. Die frohe Nachricht wurde am 30. März mit Champagner (ohne Kostenfolge für die DFB) begossen. Im Arbeitseifer blieb keine Zeit für Fotos, Stundenrapporte und Namensliste. Danken möchte ich auf diese Weise allen, die mitgearbeitet und unterstützt haben. Nun hoffe ich, dass das Bauwerk allen Erwartungen und Vorstellungen entspricht.

Traugott Naef

und Weiterbetrieb des im Besitze des Kantons Wallis stehenden Hotels beseitigt.

Gratulieren möchte ich den heute aktiven Instanzen und vielen Helferinnen und Helfern – in der Fachsprache Fronis – für das bisher Erreichte und das nahende Ziel der Einfahrt in Oberwald. Redaktor Hansuelli Fischer hat uns Mitglieder darüber in der letzten Nummer unserer Zeitschrift ausgezeichnet informiert. Im Artikel sind die noch bevorstehenden Schwierigkeiten aufgezeigt – aber auch das eventuell mögliche Datum einer Betriebsaufnahme bis Oberwald im Laufe des Sommers 2008 wird genannt, was uns alle optimistisch stimmt. Herzliche Gratulation und viel Erfolg auch weiterhin!

Silvio Bircher, ehem. National- und Regierungsrat, Aarau

Der Gründungsvater gratuliert

Das Ziel «Oberwald» naht

AARAU – Silvio Bircher gratuliert den verantwortlichen Instanzen vom Verein Furka-Bergstrecke und der Dampfbahn Furka Bergstrecke AG von Herzen für das Erreichte und das nahende Ziel: die Einfahrt unserer Bahn in Oberwald.

Ich erinnere mich noch gut, wie unser Gründungskomitee am 6. August 1983 eine schweizweit stark beachtete Protestversammlung in Gletsch abhielt, um den bevorstehenden Abbruch der Geleise zu verhindern. Mit meinem Nationalratskollegen, dem leider verstorbenen Erwin Akeret (SVP/ZH) sprach ich bei Bundesrat und Verkehrsminister Schlumpf und Departementsinstanzen vor, um erste Schritte für die Wiederinbetriebnahme einzuleiten. In Gletsch hatte es uns auch das eng mit dem Bahnschicksal verknüpfte, 1857 von der Seiler-Dynastie erbaute Hotel «Glacier du Rhône» angetan. Auch es musste unter allen Umständen erhalten werden, um auch für die Walliser und weite Touristenkreise das Interesse zu wecken. Bekanntlich haperte es in den 80er-Jahren bedenklich mit dem repräsentativen Bau am Fusse des Rhonegletschers, doch konnte Ende des Jahrzehnts eine leichte Renovation ermöglicht und dann im Sommer



Silvio Bircher

1991 die Wiedereröffnung gefeiert werden. Denn natürlich schadete die Einstellung der Fahrten über die Bergstrecke – letzte Fahrt war am 11. Oktober 1981 – dem Hotelbetrieb enorm. Der am 14. Juli 2000 in Gletsch mit grossem Trara wieder erstmals eingefahrene Zug der Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat hoffentlich auch die letzten Zweifel über den Bestand

Generationenwechsel im «Tiefenbach»

REALP (jw) – Betriebsübergabe im Restaurant/Hotel «Tiefenbach»: Nach 27 Jahren Gästebewirtung und -betreuung haben Gritli und Sepp Inderkum-Tresch den Betrieb verkauft. Sie wollen nun versuchen, ein ruhigeres Leben zu gestalten, wie sie auf ihrer Internetseite www.hotel-tiefenbach.ch mitteilen. Nachdem sich keines ihrer vier Kinder entschliessen konnte, das «Tiefenbach» zu übernehmen, haben sie den Betrieb an das junge Ehepaar Madeleine und Hansruedi Tresch veräussert.

Einschneidendstes Ereignis in dem guten Vierteljahrhundert «Tiefenbach»-Bewirtung war der Brand am 30. November 1994. Im Sommer 1995 konnte der Betrieb in einer Baubaracke behelfsmässig wieder aufgenommen werden. Im Sommer 1996 war dann ein Neubau fertig, der die Beherbergung von 150 Gästen erlaubt. Das «Tiefenbach» entwickelte sich zu einem Treffpunkt für Volksmusikfreunde, Bergsteiger, Strahler, Skiwanderer und natürlich Passfahrer.

Delegiertenversammlung des VFB

Belgische Sektion aufgenommen

REALP (fi) – An der DV vom 8. April ist die Sektion Belgien im VFB mit einstimmigem Aufnahmebeschluss willkommen geheissen worden. Die 30 Mitglieder zählende Sektion wird von Paul Berce geleitet.

An der von Robert Frech im Gemeindehaus präsidierten Versammlung waren 43 von 47 Delegierten sowie zahlreiche Gäste anwesend. Einleitend gab der Präsident bekannt, dass sich der Vorstand des ZV neu formiert hat und im Ressortsystem arbeitet. Mitgliederservice und Buchhaltung laufen neu VFB-intern. Ein neues EDV-System und ein kostenloses Archiv sind weitere Errungenschaften. Das Vorstandsmitglied Irène Schär gehört neu der Redaktionskommission «dampf an der furka» an. Erstmals haben die Mitglieder mit der im Heft 2006/1 versandten Rechnung einen Mitgliederausweis bekommen. Er ist unerlässlich beim Bezug von Fahrkarten mit 20 Prozent Ermässigung. Die gegenseitige Einsitznahme in den Gremien von DFB AG, VFB und SFB hat sich bewährt.

Versammlungen, Wahlen, Vertrag

Protokoll, Jahresbericht, Jahresrechnung, Revisorenbericht, Entlastung der Organe und der Voranschlag für 2006 wurden genehmigt. Der von Julian Witschi begründete Antrag der Sektion Bern, wonach die Antragsfrist für die Delegiertenversammlung von zwei auf einen Monat verkürzt werden sollte, wurde nach längerer Diskussion abgelehnt. Der von François Martin vertretene Antrag der Section Romande wollte zwingend zwei Delegiertenversammlungen pro Jahr. Die Sektion Berlin-Brandenburg wandte sich dagegen, weil die Unkosten namentlich kleine Sektionen stark belasten. Die von Anton Stadelmann präsentierte Änderung des Geschäftsreglements brachte den Kompromiss. So lautet der zweite Satz in

Artikel 3: «Mit DV-Beschluss vom 8. April 2006 werden als Ersatz der Präsidentenkonferenz in der Regel zwei Delegiertenversammlungen durchgeführt.» Wenn nicht genügend behandlungsreife Geschäfte vorliegen, wird auf die zweite DV verzichtet. Nach wie vor bleibt die Entschädigung der Delegierten den einzelnen Sektionen überlassen.

Für eine weitere Amtsdauer wurden Erik Birkenmeier, Eugen Wintsch und Kurt Fitze bestätigt. In die Geschäftsprüfungskommission wurden Kurt Brügger (Sektion Zürich), Peter Rost (Sektion Schwaben) und Gerhard Geist (Sektion Niederlande) gewählt.

Der Kooperationsvertrag mit der Stiftung Furka-Bergstecke (SFB) und der Kooperationsvertrag mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB) wurden einstimmig genehmigt.

Die Mitgliederbeiträge wurden in der bisherigen Höhe belassen, obschon Peter Bollinger von der Sektion Bern anmerkte, dass die Sektionsanteile mit 10 bzw. 15 Franken die wachsenden Aufgaben nicht mehr abzugelten vermögen.

Ausblick

Im letzten Jahr ist das Ziel von 2 Prozent Mitgliederwachstum (tatsächlich 1,45 Prozent) nicht erreicht worden. Auch für das Jahr 2006 soll ein Zuwachs von 2 Prozent angestrebt werden. Paul Tschudin und Hans-Walter Beyeler machten dazu besondere Anregungen.

Weitere Vermerke aus der Agenda des Vorstandes: Intensivierung des Aktienhandels, Pilotprojekt «Vereine» auswerten, Werbeposter schaffen, Kooperationsverträge umsetzen, Nachfolgeregelungen für ZV und Sektionen suchen. Mit einem Passwort werden die Sektionen im Internet Zugriff auf ihre Mitgliederdaten bekommen. Nach wie vor ist der gemeinsame Web-Auftritt der Dampfbahn ein Thema.



Walter Willi mit Pokal
Walter Willi avec la coupe

Oberwald

Bauchef Walter Willi machte zu den Berichten in «dampf 2006/1» ergänzende Angaben. Er wies insbesondere auf Forderungen des Landschaftsschutzes bei der Rhonebrücke und auf die Baubewilligungsverfahren hin. Bei der Gleisbaubau-Submission sei 10 Prozent unter dem Voranschlag angeboten worden. Nebst dem Projekt «Oberwald» dürfen die übrigen Aufgaben nicht vernachlässigt werden. Die Arbeitseinsätze werden von Federico Rossi disponiert. – Walter und Manfred Willi durften für den ausserordentlichen Einsatz im letzten Jahr einen herzlichen Dank entgegennehmen.

Marketing

Paul Güdel erläuterte die vielfältigen Anstrengungen, die «Dampfbahn gut zu verkaufen». Er wies darauf hin, dass auf Jahresende Heidi Albisser, die den Souvenir-Handel bestens betreut hat, zu ersetzen ist. In diesem Bereich ist neu eine Einkaufsgruppe tätig. Ausserdem hat mit der Firma Fahnen-Keller ein versierter und fairer Partner gefunden werden können. Für die Logistik ist neu Fritz Tschanz zuständig.

2005 wuchsen die Zahl der Fahrgäste um 30 und der Ertrag um 35 Prozent. Dank der allgemeinen Familienermässigung konnte die Zahl der Einzelfahrten gesteigert werden. Gehapert hat es bei den Gruppenreisen. Güdel verhehlte nicht, dass verstärkte Bemühungen zur Frequenzsteigerung durch die personellen Möglichkeiten begrenzt sind. Schliesslich sei damit zu rechnen, dass nach Eröffnung der Strecke Oberwald-Gletsch beim passquierenden Verkehr kaum mehr Rückfahrten gebucht werden.

Zusammenarbeit

Marketing-Chef Güdel wies auf die Zusammenarbeit mit der Region Goms, mit Schweiz Tourismus und RailAway hin. Einmal mehr betonte er, dass die Fahrt mit der Dampfbahn in ein Gesamterlebnis eingebettet werden muss. In diesem Zusammenhang zeigen sich Möglichkeiten mit der Aufwertung des Stützpunktes Gletsch durch den Naturlehrpfad, die erhaltenen Kleinkraftwerke, den Wanderweg und den Bahnlehrpfad. Geplant sind ein «Info Point» im Kiosk des «Glacier du Rhône» und der Schaffung einer Panoramadarstellung von Bergstrecke und den flankierenden Erlebnismöglichkeiten. Im Zusammenhang mit dem angetönten Lokführer-Mangel regte Walter Benz an, einzelne Festanstellungen zu prüfen.

Die Stiftung

Peter Schwaller berichtete aus der Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB), die mit dem Ziel, das Kulturgut zu sichern, gegründet wurde. Ihr Auftrag sei es, die Mittel für notwendige Investitionen zu beschaffen. Er freute sich über die Zustimmung des VFB zum Kooperationsvertrag. Schwaller teilte mit, dass über die Sektion Rhein-Main der steuerfreie Transfer von Geldern zur Stiftung möglich ist. Besonders Aktionen seien für den Neubau «Depot Realp» geplant. Ausser der grossen Spende von Wyss sind bis jetzt 285'000 Franken bei der Stiftung eingegangen. Nebst der Auszahlung beantragter Gelder hätte man nun begonnen, einen Reservefonds zu äpfeln. Mit Freude wurde zur

Kenntnis genommen, dass die MGB die Bergstrecke zu einem symbolischen Franken an die SFB übertragen hat.

Pokal, Spenden, Kurse

Walter Willi durfte den Wanderpokal zu Händen der Baugruppe Goldau entgegennehmen. Walter war 1985 mit 20 Leuten gestartet, hat den Grundstein zur Baugruppe gelegt und in über 20 Jahren Grosses geleistet. Walter Knobloch erläuterte, wie es bei Spenden an die Stiftung mit dem Nachweis zu Händen des Finanzamtes läuft. Paul Tschudin rief zu zweckgebundenen Spenden auf und von der Notwendigkeit, solche ab 100 Franken umgehend zu verdanken. Aus der Sektion Niederlande war zu vernehmen, dass die DVD-Produktion weit fortgeschritten ist. Näheres sei auf dem Internet zu erfahren. Fritz Schmutz erinnerte an die Offerte des ZV, zur Unterstützung der Sektionen Kurse durchzuführen. Schliesslich nahm Präsident Frech den Antrag zur Weiterleitung entgegen, das erste «Dampf»-Heft jeweils schon Mitte Februar – also einen Monat früher – erscheinen zu lassen. Dadurch könnten die Sektionen ihre Hauptver sammlungen besser publizieren.

Zur Erinnerung

Der Dienstaussweis ist eine Notwendigkeit

Alle ständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFB AG müssen bei der Ausübung ihrer Funktion im Bahnbetrieb einen Dienstaussweis auf sich tragen.

Der Ausweis besteht aus zwei Karten:

1. Auf der Grundkarte sind Foto, Personalien und Adresse des Inhabers zu sehen.
2. Auf der jährlich zu erneuernden Funktionskarte sind die Funktionen, zu denen die Person bei der DFB während des betreffenden Jahres berechtigt, ausgebildet und geprüft ist, aufgeführt. Diese Angaben sind jeweils vom zuständigen Abteilungsleiter unterschrieben bestätigt.

Dampfbahn in den Medien

DFB auf Radio DRS 1

Bitte folgende Radiosendungen auf DRS, jeweils um 9.45 Uhr, beachten:

24. Juni: Dampfbahn Furka-Bergstrecke lädt Behinderte ein zum Mitfahren am speziellen «Denk-an-mich-Dampftag» vom 26. Juli 2006. Interviews mit Fronis.

5. August: Reportage über den Dampftag vom 26.07.2006.

Beide Sendungen mit den vollständigen Interviews sind auf CD erhältlich.

www.denkanmich.ch

SF DRS, SF 1

22. Juli, 18.40 Uhr: Fensterplatz Sommer-Tour, Ausschnitte aus der Sendung Fensterplatz «Furka» vom 15.09.2005.

www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

Das Bundesamt für Verkehr verlangt, dass sich das Personal von öffentlichen Verkehrsbetrieben ausweisen kann. Auch der «Froni»-Betrieb der DFB ist davon nicht ausgenommen. Der Dienstaussweis gilt in DFB-Zügen als Fahrausweis (auch in der Freizeit). Ich bitte alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu kontrollieren, ob ihnen die für das betreffende Jahr gültige Funktionskarte bis spätestens Ende Juni zugestellt worden ist. Sollte dies nicht der Fall sein, ist dies dem eigenen Abteilungsleiter zu melden. Ich wünsche allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der DFB viel Freude beim Einsatz für unsere Bahn.

Peter Schwarzenbach, Leiter Personal

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mitzuarbeiten und nehme zur Kenntnis, dass meine Mitarbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch Unterkunft und Verpflegung gewährleistet wird.

Meine Personalien

Name	Tel. Privat
Vorname	Tel. Geschäft
Adresse	Natel
PLZ, Ort	E-Mail
Beruf	Geburtsjahr
Staatsangehörigkeit	
Zusätzliche Ausbildung/Spezialkenntnisse (insbesondere auch Berufserfahrungen im Bereich Eisenbahn)	

Ich möchte aktiv bei der DFB AG in nachfolgenden Tätigkeitsbereichen mitarbeiten (nach entsprechender Ausbildung und Einführung)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Fahrdienstleiter | <input type="checkbox"/> Unterhalt und Revision Lokomotiven |
| <input type="checkbox"/> Dampflokführer | <input type="checkbox"/> Bau, Unterhalt und Revision Wagen |
| <input type="checkbox"/> Dampflokkeizer | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Baudienst |
| <input type="checkbox"/> Zugführer | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Bereich Logistik |
| <input type="checkbox"/> Kondukteur/Manövrst | <input type="checkbox"/> Streckenwärter/in |
| <input type="checkbox"/> Gästebetreuer/Zugsverkäufer | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Souvenirshop |
| <input type="checkbox"/> Fahrkartenverkauf am Schalter | <input type="checkbox"/> Service im Barwagen |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Administration | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Betriebskantine |
| <input type="checkbox"/> Souvenirverkauf und -handel | |
- Ich möchte meine Einsatzmöglichkeiten bei der DFB vorerst genauer besprechen. Ich bitte um einen Anruf.
- Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der DFB AG mitzuarbeiten. Dennoch möchte ich die DFB wie folgt unterstützen:
- mit einer Spende von CHF _____ (Sie erhalten einen Einzahlungsschein)
- mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke VFB (Sie erhalten von uns weitere Informationen und Unterlagen)
- als Aktionär der DFB AG (Sie erhalten von uns weitere Informationen und Unterlagen)

Datum _____ Unterschrift _____

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Personaldienst DFB
Peter Schwarzenbach
Raad, CH-8498 Gibswil ZH

Telefon / Fax +41 (0) 55 246 36 15
E-Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch

Viele Gäste an der Industriestrasse 20

Offene Wagenwerkstatt

AARAU (fr) – Mit einem Tag der offenen Wagenwerkstatt hat am 21. April die Sektion Aargau des VFB einer grossen Gästeschar Einblick in die Aufarbeitung der Wagen B 4222 und BD 2502 geboten.

Sektionspräsident Walter Benz konnte in den «heiligen Hallen» ein grosses Publikum und zahlreiche Gäste aus dem Zentralvorstand und aus andern Sektionen begrüessen. Im Verlauf des Abends konnte er auch den Jodlerclub Aarau ansagen, der unter der Leitung von Matthias Hunziker einige Lieder sang. Zwischen der Sektion Aargau und den Jodlern besteht von vielen Festen her eine freundschaftliche Zusammenarbeit. Benz wies darauf hin, dass auch in den Werkstätten von Chur und Realp Rollmaterial für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke aufgearbeitet, unterhalten und gewartet wird.

Geschichtsträchtige Fahrzeuge

Werner Beer, der in Aarau als umsichtiger Werkstattchef wirkt, stellte zuerst den aus dem Jahr 1914 stammenden Zweiachser vor, der im Auftrag der BFD gebaut und später von der FO in unterschiedlichsten Funktionen – zuletzt im Fahrleitungsdienst – genutzt wurde. Der Wagen wurde schliesslich zusammen mit der Lok 4 von der DFB übernommen. Nach einer Zeit der Remisierung wurde in Chur mit der Aufarbeitung begonnen. Diese soll nun in Aarau so abgeschlossen werden, dass der Wagen am 10./11. Juni in Chur mit der ebenfalls in neuem Glanz erstrahlenden Lok 4 präsentiert werden kann. Bis dahin muss noch ein gutes Stück Arbeit geleistet werden.

Der B 4222 hiess ursprünglich B 2222 und war bei der BVZ im Einsatz. Das Fahrzeug mit Baujahr 1890 hat mehr als ein Jahrhundert auf dem Buckel und war ebenfalls mit verschiedenen Aufbauten unterwegs. Eigentlich hätte dieser Wagen im Juni fer-

tiggestellt sein sollen. Weil aber der Zweiachser eingeschoben wurde, dürfte es Spätsommer oder Herbst werden.

Werner Beer wies noch kurz auf den Benzintriebwagen hin, für den es noch kein Projekt zur Wiederherstellung gibt, und auf die Wagen, die als Kantine oder als Mietwagen für Anlässe dienen. Wenn die seit zwölf Jahren genutzte Halle auch grosse Unzulänglichkeiten aufweist, ist

man froh, auf absehbare Zeit darin weiter arbeiten zu können.

Qualitätsarbeit und Geselligkeit

Eine der beiden Gruppen des Werkstatt-Teams arbeitet jeweils am Dienstagabend, die andere am Donnerstagabend. Ausserdem wird an drei bis vier Samstagen pro Jahr gewerkt. Der Werkstattleiter erinnerte an die hohen Qualitätsanforderungen und lobte die gute Kameradschaft unter den Werkstatt-Fronis. – Im Rahmenprogramm waren nebst Festwirtschaft und Jodelvorträgen ein Film über die Aufarbeitung des B 4222 und eine Verlosung unter den Neumitgliedern der Sektion.



Vor dem B 4222 ist der Souvenirstand in Betrieb.
Le stand à souvenirs face au B 4222.



Der Wagen BD 2502 in der Endmontage. – Le BD 2502 en cours de finition.

Generalversammlung der DFB-Aktionäre

Verwaltungsrat und Statuten ergänzt

LUZERN (fi) – Hansruedi Fehrlin und Franz Kissling sind in den Verwaltungsrat der DFB AG gewählt worden. Sie ersetzen Peter Schwaller, der letztes Jahr in den Stiftungsrat gewechselt hat, und Andreas Bertet, der auf die GV 2006 zurücktrat.

Zur Versammlung im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) hat Claude Wenger 368 Aktionärinnen und Aktionäre willkommen geheissen. Besondere Grüsse entbot er den Gästen, namentlich dem Ehrenpräsidenten Alfred Gysin. Christian Scheidegger überbrachte die Grüsse des VHS und stellte es als meistbesuchtes Museum der Schweiz vor. Er erinnerte an die massiven Hochwasserschäden und kündigte einen weiteren Ausbau und die Umstrukturierung der Trägerschaft an. Im Jahr 2007 werde das VHS den Schwerpunkt beim alpenquerenden Verkehr setzen. Dabei soll die 125-jährige Gotthardbahn gebührend zum Zug kommen. Thomas Käch, Gemeindepräsident von Oberwald, freute sich über die bevorstehende Wiederbelebung des letzten Streckenabschnittes und insbesondere auf den «Spatenstich» vom 27. Juni. Urseren und das Goms würden mehr von der DFB profitieren als umgekehrt. «Oberwald heisst die DFB willkommen», schloss Käch.

«Neue Welt der Furka» gestalten

Nach der formellen Eröffnung stellte VR-Vizepräsident Claude Wenger fest, dass nach dem Abschluss der Kooperationsverträge zwischen DFB AG, VFB und SFB «die neue Furka-Welt» gestaltet werden kann. Die Umsetzung der Verträge könne auf gemeinsamen Zielen gründen: Wiederaufbau der Bergstrecke, Schutz des Kulturgutes, Förderung der Fronarbeit und Nutzen für Urseren und Goms. Die Neustrukturierung erlaube unter Wahrung von Transparenz und Vertraulichkeit eine Aufgabenteilung. Bei der Finanzbeschaffung

spielt die SFB die zentrale Rolle, in dem sie auf Antrag der DFB Investitionsmittel freigibt. Naturalgaben und direkte Spenden seien aber nach wie vor möglich. Nach aussen seien einheitliche Organisation und einheitliches Erscheinungsbild wichtig. Die entsprechende Kommunikation obliegt neu Ueli Burkhard. Das Internet ist ansprechender und aktueller zu gestalten, damit es der Dampfbahn als zeitgemässes Kommunikationsmittel dienen kann. Claude Wenger freut sich, dass das Einvernehmen mit Partnern und Nachbarn, insbesondere mit der MGB, sehr gut ist. Dass die MGB die Strecke Oberwald-Gletsch ins Eigentum der Stiftung Furka-Bergstrecke übertragen hat, wurde mit Applaus bedacht.

Zur Entwicklung des Unternehmens

Der VR-Vizepräsident gab zu bedenken, dass die Weiterführung der Dampfbahn bis Oberwald erfordert, dass zusätzliche Aufgaben zu lösen und gewisse Projekte vorzuziehen sind. Die Stiftung wird im Rahmen des Investitionsvoranschlags 2006 in zwei Tranchen 700'000 Franken frei geben. Dadurch sollten neue Schulden vermieden werden können. Die bevorstehende Kapitalerhöhung wird die Liquidität des Unternehmens verbessern. Das Betriebskonzept ab 2008 wird neue Leistungen und eine neue Finanzierung erfordern. Claude Wenger schloss mit einem herzlichen Dank an das DFB-Team für den erfolgreichen und unfallfreien Betrieb im Jahr 2005.

Jahresrechnung 2005

Die DFB AG hat, wie Finanzchef Albert Gasser ausführte, im Jahr 2005 Umsatz und Ergebnis markant verbessern können. Ziele sind nach wie vor der kostendeckende Betrieb und genügend liquide Mittel. Diesbezüglich ist es enger geworden, schmolzen doch die flüssigen Mittel gegenüber dem Vorjahr von 7 auf 3 Pro-

zent. Zum Ertrag von 1'118'426 Franken haben der Reiseverkehr 887'349 und der Souvenirhandel 194'153 Franken beigetragen. Am Betriebsaufwand von 1'216'092 Franken hat der Personalaufwand lediglich einen Anteil von 389'023 Franken. Nach Aktivierungen und Abschreibungen ergibt sich ein Verlust von 633'137 Franken, der schliesslich dank VFB-Beitrag von 200'000, Spenden von 280'071 und ausserordentlichem Ertrag von 56'925 auf 96'140 Franken verringert wird. Diese Summe wird gemäss Versammlungsbeschluss auf neue Rechnung vorgetragen. Die Organe wurden einstimmig entlastet.

Claude Wenger jetzt Präsident

Pricewaterhouse Coopers AG wurde für weitere drei Jahre als Revisionsstelle gewählt. Mit einer Statutenänderung wurde bestimmt, dass das Stimmrecht neu dem 50. statt dem 100. Teil des Nennwertes entspricht. Die Anpassung war bedingt durch die Computersoftware.

Unter dem Tagespräsidium von Hermann Walser wurden die Wahlen durchgeführt. Neu wurden Hansruedi Fehrlin, ehemaliger Kommandant der Luftwaffe, und Franz Kissling, Bauingenieur ETH und Verkehrsexperte, in den Verwaltungsrat berufen. Claude Wenger, der als Vizepräsident dem Verwaltungsrat engagiert vorgestanden hat, wurde zum Präsidenten gewählt. Neuer Vizepräsident ist Hansruedi Fehrlin. Dank gab es für den aus beruflichen Gründen zurückgetretenen Andreas Bertet und Applaus für die Neugewählten.

Standortbestimmung

VR-Präsident Claude Wenger äusserte sich nach einer Pause zur «Welt der Dampfbahn». Es gelte jetzt, die Kooperationsverträge umzusetzen nach dem Motto: «Wir sagen, was wir machen, und wir machen, was wir sagen.» Er wies auf die hohe Bedeutung des Frondienstes hin, der einen Anteil von 59 Prozent am «Kuchen» hat. Das Betriebskonzept sei den Marktbedürfnissen anzupassen. Die Partnerschaften seien so weiter zu entwickeln, dass beide Seiten gewinnen. Trümpfe der Dampfbahn seien die Furka-Bergstrecke



Die reich gedeckten Tische der Sektion Innerschweiz und von Goms Tourismus finden Zuspruch. – Les tables bien garnies de la Section Innerschweiz et de Goms Tourismus attirent la foule.

und die Fronarbeit als menschliche Vorbildsaktivität. Schliesslich sei stets daran zu denken, dass das heutige Schaffen und Spenden nicht nur das wertvolle Kulturgut jetzt nutzen, sondern der Nachwelt erhalten will.

Aktivitäten, Zukunft, Erlebnis

Zu diesen Stichworten äusserte sich Geschäftsleiter Peter Bernhard. Er wies darauf hin, dass 2005 eine enorme Leistung unfallfrei erbracht wurde. Dass 22'834 Fahrgäste – rund 5300 mehr als im Vorjahr – befördert werden konnten, sei weitgehend ein Erfolg des Marketings. Der Medienanlass und die Nostalgie-Extrazüge im Rahmen des «Glacier»-Jubiläums hätten dazu ebenfalls beigetragen. Das Bahnhofgebäude in Realp sei früher als erwartet betriebsbereit. Dadurch würden die Container entbehrlich. Dank der Stiftung, die sich um grosse und kleine Spenden bemüht, sollten die Aufgaben ohne Neuverschuldung zu bewältigen sein. Peter Bernhard fasste die Ziele der DFB AG zusammen: Kostenneutraler Betrieb, Bildung von Reserven, Förderung des Frondienstes, Einbindung der Dampffahrt in ein Gesamterlebnis, hohe Akzeptanz im touristischen Umfeld, Schaffung und Festigung von Partnerschaften, Aufwertung von Gletsch zu einem attraktiven Stützpunkt, passquere Fahrten als pri-

märes und Kurzstrecken als sekundäres Angebot, Sicherung des Kulturgutes.

Planen, Bauen, Finanzieren

Die Weiterführung der Bergstrecke bis zu ihrem ursprünglichen Ausgangspunkt Oberwald wird mehr Mittel, mehr Personal und mehr Fahrzeuge erfordern, stellte der DFB-Geschäftsleiter fest. Die Bauabteilung hätte Lösungen für die Strecke, die Strassenquerung und den Bahnhof Oberwald finden müssen. Die Planung sei so fortgeschritten, dass mit den Arbeiten gestartet werden kann, sobald die Witterung dies erlaubt. Die Aktionärinnen und Aktionäre seien eingeladen, am 27. Juni dem offiziellen Spatenstich, dem ersten gemeinsamen Auftritt von VFB, DFB und SFB, beizuwohnen.

Die Remise Realp sei das Sorgenkind der DFB, stellte Peter Bernhard fest. Schon heute sei der Fahrzeugunterhalt während des Winters nur unter engsten Platzverhältnissen möglich gewesen. Die Unterbringung und Wartung sei mit der Inbetriebnahme von Lok 4 und weiteren Dieselfahrzeugen nicht mehr gewährleistet. Ein Neubau im von Lawinen gefährdeten Gebiet sei unumgänglich. Derzeit geht die Lok 4 der Fertigstellung entgegen. Sie ist an den Tagen der offenen Türen, 10./11. Juni, in Chur zu besichtigen. Da kann man sich auch von den ersten Ar-



Claude Wenger, Präsident des DFB-Verwaltungsrates. – Claude Wenger, président du conseil d'administration du DFB.

beiten zur Wiederherstellung einer HG 4/4 überzeugen. In Realp läuft der Umbau des ehemaligen Brünig-Traktors Tmh 985 auf Hochtouren. In Gletsch wird es einen Stützpunkt für Personal und Fahrzeuge brauchen. Schliesslich muss für die Unterstellung der Personenwagen während des Winters eine neue Lösung gefunden werden. Streckenunterhalt und Gleiserneuerung werden weiter und die Beleuchtung des Scheiteltunnels zu Ende geführt. Die DFB braucht zusätzliche Lokführer. Diese zu bekommen ist angesichts der langen Ausbildung und der erforderlichen Verfügbarkeit nicht einfach. Mit Worten des Dankes schloss Peter Bernhard seine Ausführungen.

Steuerbefreite Mittel zur Investitionsfinanzierung

Präsident Peter Schwaller stellte die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) als jüngstes Kind in der Welt der Dampfbahn vor. Sie sei gegründet worden, um der DFB und der Region zu dienen, ein Dotationskapital für Bauten, Anlagen und Transportmittel zu schaffen und Reserven anzulegen. Die SFB sei Werkzeug und Partnerin der DFB. Ihre Organe sind Stiftungsrat, Beirat und Kontrollstelle. Sie will ein Netzwerk aufbauen, um Gelder zum Fliessen zu bringen. Nebst der 3 Millionen-Spende seien bisher über 300'000 Franken einge-



Peter Bernhard, Geschäftsleiter der DFB.
Peter Bernhard, directeur d'entreprise DFB.



Die neu in den Verwaltungsrat gewählten Franz Kissling und Hansruedi Fehrlin.
Franz Kissling et Hansruedi Fehrlin, nouveaux élus au conseil d'administration.

gangen. Erstmals wurden 10'000 Franken in einen Reservefonds gelegt, der auf eine Million anwachsen soll. Aus der Spende Wyss würden für das laufende Jahr 700'000 Franken frei gegeben. Zu beachten sei, dass weitere 5 Millionen Franken zu beschaffen sind. Spenden ab 300 Franken werden mit einer Gönner-Urkunde verdankt, Spenden ab 1000 Franken auf einer Gönntafel verewigt.

Der Mensch im Zentrum

Präsident Robert Frech stellte den VFB mit seinen zwölf schweizerischen, neun deutschen, der niederländischen und der belgischen Sektion vor. Der VFB bemühe sich um Mitgliederwerbung, leiste an die DFB einen jährlichen Beitrag an die Betriebskosten von 200'000 Franken und stelle die Fronis. Diese ehrenamtlich Tätigen seien im Zugsbetrieb, auf der Strecke sowie in den Werkstätten von Realp, Chur und

Aarau unerlässlich: Ohne Fronis gibt es keine Dampfbahn! Frech appellierte an die Aktionärinnen und Aktionäre, selber Mitglied einer VFB-Sektion zu werden und weitere Leute zu werben.

Das Goms und die DFB

Conchita Heinzmann, Direktorin von Goms Tourismus stellte das Hochtal zwischen Grenchols und Oberwald mit seinen 21 Dörfern, 650 Quadratkilometern Fläche und 5261 Einwohnern vor. Sie wies auf die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus hin und schilderte die vielfältigen Winter- und Sommer-Aktivitäten,

zu denen auch vermehrt die Fahrt mit der DFB gehört. Viele Ziele decken sich mit jenen der Dampfbahn: Vernetzung, Partnerschaften, Kundenbindung, Schaffung von Erlebniswelten.

Mit Hinweisen auf die nächste GV am 30. Juni 2007 in Andermatt, auf die Aktion «Denk an mich», und auf das Freilichtspiel «Die Gotthardbahn», das nächstes Jahr aufgeführt werden soll, ging die Versammlung zu Ende. Nun konnten die von der Sektion Innerschweiz und von Goms Tourismus angebotenen Köstlichkeiten genossen, die neuen Artikel des Souvenirhandels besichtigt und gekauft werden.

Beitrag Geschäftsleitung

Vorbereitung der Saison läuft intensiv

Nur noch kurze Zeit trennt uns von der Fahrsaison 2006, wo wir wieder über die Furka dampfen werden, sehr zur Freude der vielen Fahrgäste.

Momentan sind die Schneeräumungsarbeiten im Gange und es ist erfreulich festzustellen, dass uns der doch recht harte Winter keine grösseren Überraschungen

beschert hat. Somit dürfte die Beseitigung der Schneemassen und Lawinenkegel zeitlich gut vorankommen und auch der Aufbau der Steffenbachbrücke planmässig erfolgen.

Fahrzeuge einsatzbereit

Unermüdlich haben unsere Spezialisten für Dampfloks und Dieselfahrzeuge wäh-

Präsenz an der GV

Aktionärinnen und Aktionäre	368
Anzahl der Aktienstimmen	23723
Anzahl der Vollmachten	1311
Vertretene Aktienstimmen	37599
Total Aktienstimmen	61322
Absolutes Mehr	30662

rend den trüben Wintermonaten an den Traktionsfahrzeugen gearbeitet, um sie für die neue Saison wieder fahrbereit zu machen. Diese Unterhaltsarbeiten müssen unter misslichsten Verhältnissen und bei ungenügenden Platzverhältnissen durchgeführt werden. Zudem werden sie oft durch massive Schneefälle und schlechte Wetterbedingungen beeinträchtigt. Eine Verbesserung dieser Situation, die durch die Überfuhr der Lok 4 aus Chur noch verschärft wird, ist dringend notwendig. Das geplante Ausbauprojekt wird in dieser Ausgabe noch näher erläutert.

Engpass bei Lokführern

Die Marketinggruppe ist sehr kreativ und setzt alles daran, dass mit attraktiven Angeboten, mit Partnern, aber auch mit dem Hinweis auf mögliche Erlebnisse im Umfeld unseres Dampfbahnbetriebes die Fahrgäste auch dieses Jahr wieder unsere Züge bevölkern werden. Der geplante Betrieb mit möglichen Zusatz- und Extrazügen bereitet uns momentan doch etwelche Sorgen. Der Bestand an ausgebildetem Dampflok-Personal ist, bedingt durch das altersbedingte Ausscheiden verschiedener Lokführer, sehr beschränkt und wir sind dringend auf Nachwuchs angewiesen. Dennoch sind wir überzeugt, dass wir auf den Einsatzwillen unserer Spezialisten zählen und dementsprechend den Betrieb aufrechterhalten können.

Sicherheit und Kundendienst

In der Betriebsabteilung werden die jährlichen Ausbildungskurse für das Zugspersonal durchgeführt. Sicherheit im Fahrbetrieb steht dabei an oberster Stelle. Es geht darum, bestehende Fahrdienstvorschriften aufzufrischen und Neuausgaben kennen zu lernen. Auch der Kundendienst wird angesprochen, denn wir wollen ja, dass unsere Fahrgäste die Dampffahrt geniessen können und viel von der abenteuerlichen Geschichte dieser Bahn mitnehmen werden.

Der Bau des DFB Bahnhofes Realp macht weiter Fortschritte und wir freuen uns, die Fahrgäste bald in der neuen Umgebung willkommen heissen zu dürfen. Nach und

nach dürfte dann auch das Containerdörfchen verschwinden und einer attraktiven Umgebungsgestaltung Platz machen.

Einsatz für das Kulturgut

Auch wenn bei uns die Fahrseason nur etwa 70 Fahrtage mit Gästen bedeutet, bleibt unsere Unternehmung das ganze Jahr aktiv. Bautätigkeiten, Unterhalts-, Planungs-, Vorbereitungsarbeiten und administrative Tätigkeiten verschlingen

tausende von Stunden, die durch unsere freiwilligen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der DFB AG und des VFB geleistet werden. Der Dank für diese Einsätze ist sicher, einen Beitrag an die Erhaltung eines ausserordentlichen Kulturgutes geleistet zu haben und andererseits zu sehen, wie auch in der kommenden Saison unsere Fahrgäste wieder von einer Dampffahrt über die Furka begeistert sein werden.

Peter Bernhard, Geschäftsleiter

Generalversammlung des 1000er Club vom 22. April

Vereinbarung und Statutenänderung

CHUR – Der 1000er Club hat die Vereinbarung mit der SFB und eine Statutenänderung gutgeheissen und die Lokwerkstatt besichtigt.

Mit etwas Verspätung (wegen SBB Strompanne) hat der Präsident um 10.30 Uhr die Versammlung eröffnet. Er konnte 26 Mitglieder und einen Gast begrüssen. Eigentlich waren alle Teilnehmer Gäste und zwar bei der DFB, die uns freundlicherweise erlaubte, die Werkstatt zu benutzen. Die Lok FO 4 in der Endmontage war sicher ein Zugpferd und brachte die erfreuliche Zahl von einem Drittel aller Mitglieder zusammen. Nachteilig wirkt sich allerdings der Lärm der Werkzeugmaschinen und des Krans aus. Entschuldigen liess sich der Redaktor unseres Hefts DaF. Nach der einstimmigen Genehmigung von Protokoll und Jahresbericht gab die Vereinbarung zwischen dem 1000er Club und der Stiftung zu reden. Vor allem wehrte sich Markus Staubli für die vielen Fronis, die Tausende von Stunden an der HG 4/4 arbeiten werden, um am Schluss in der Versenkung zu verschwinden. Auch sie sollen an den Festlichkeiten der Jungfernfahrt teilhaben, nicht nur die Finanzleute. Recht hat er.

Die Vereinbarung wurde mit 3 Gegenstimmen angenommen. Auch die neuen Statuten galt es abzunehmen. Die wesent-

lichen Änderungen bestehen in der Ausrichtung des Clubs auf die Finanzierung nur einer Lokomotive und in der Auflösung des Clubs nach der Jungfernfahrt. Letzteres gab wiederum zu Diskussionen Anlass. Die Frage, wer nach der Inbetriebnahme für den Unterhalt verantwortlich ist, bewegte die Gemüter. Gemäss Gesamtkonzept der Organisation unserer Bahn ist dies eindeutig der Betrieb, das heisst, die DFB AG. Somit hat der Club bei der Wiederinbetriebnahme der ersten Lokomotive sein Ziel erreicht und ein Fortbestehen schien dem Vorstand zwecklos. Wie es der HG 4/4 geht und was sie erlebt, kann man dann im «dampf an der furka» lesen. Die Statuten wurden danach ebenfalls bei 3 Gegenstimmen genehmigt. Sie treten sofort in Kraft. Jahresrechnung, Décharge an den Vorstand und die Wahl oder Bestätigung des Vorstands durch den Tagespräsidenten waren schnell erledigt. Neu in den Vorstand für den zurückgetretenen Kassier wurde Peter Wälchli, ein Mitglied aus Oberwald, gewählt. Zurückgetreten ist ebenfalls Oskar Haag, der im Vorstand den Platz eines Beisitzers innehatte. Er wird nicht ersetzt. Der Vorschlag, das Sperrkonto des Clubs von Aarau nach Sitten zu transferieren, fand allgemein Zustimmung. Dies bringt den Vorteil einer vereinfachten Buchhaltung für die Clubführung, wird doch diese Arbeit von der

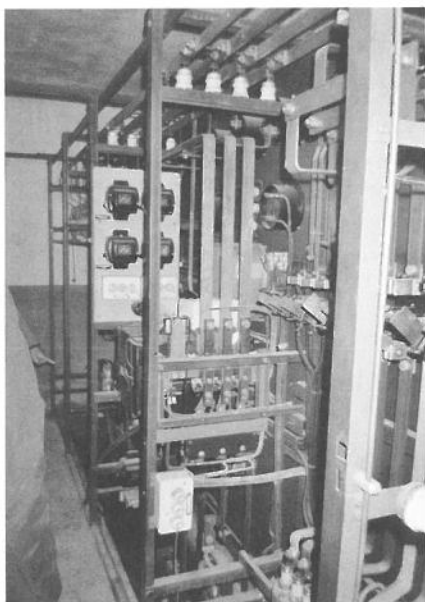
wieder betrieben werden. Die Stiftung Revita, die sich für die Erhaltung technischen Kulturgutes einsetzt, will nicht nur die historischen Maschinen neu beleben, sondern mit dem «Wasserforum Gletsch» eine weit umfassendere Informationsstelle schaffen.

Das Projekt kommt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sehr entgegen. Der Besuch des Wasserforums Gletsch schafft zur Dampffahrt über den Pass ein zusätzliches Erlebnis. Weil Gletsch künftig nicht mehr End-, sondern Durchgangstation sein wird, verliert der Ort, an dem sich Grimsel- und Furkastrasse treffen, an Bedeutung. Die Schaffung neuer Attraktionen ist daher höchst willkommen. Die Stiftung Revita, die Dampfbahn und letztlich Tourismus und Wirtschaft im Goms werden gleichermassen Nutzniesser sein.

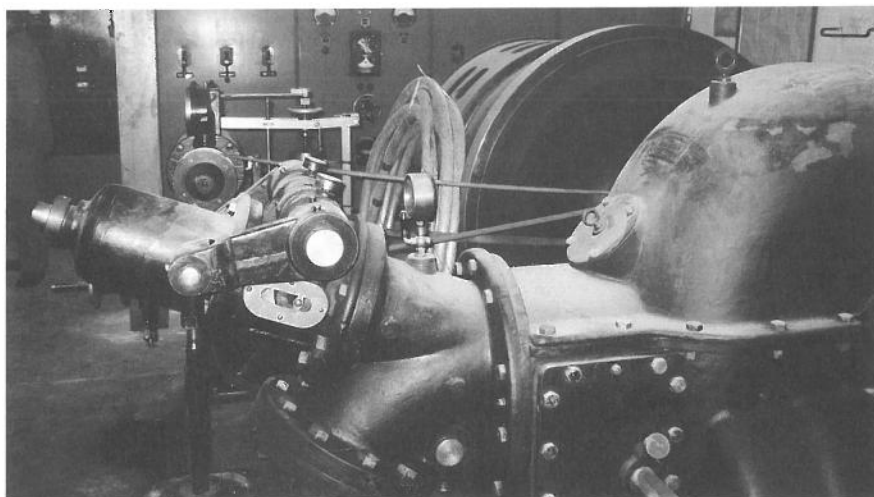
Zweimal alt, einmal neu

Das Kleinwasserkraftwerk im Blauen Haus stammt aus dem Jahr 1899. Als Paradebeispiel für schweizerische Ingenieurkunst war die Maschine 1889 an der Weltausstellung in Paris ausgestellt. Um sie für Vorführungen wieder betriebsfähig zu machen, sind Turbine, Generator und technische Installationen zu revidieren und der Raum zu renovieren.

Das Wasserkraftwerk im «Glacier du Rhône» wurde ums Jahr 1950 gebaut. Es



*Historische Stromverteilung
Distribution d'électricité historique.*



Historische Stromerzeugungsanlage – Installation historique de production d'électricité.

kann nicht mehr betriebsfähig gemacht werden. Dennoch lohnt es sich, die Maschinen und Anlagen zu Schauobjekten aufzuarbeiten.

Gewissermassen als Kontrast zu den historischen Anlagen soll im Blauen Haus ein modernes Trinkwasserkraftwerk gebaut werden. Dieses wird Strom produzieren und ins örtliche Netz einspeisen.

Weiter gehört zum Projekt ein Show- und Vorführraum, der mit modernsten Mitteln ausgestattet ist. Im eigentlichen Wasserforum werden interaktive Modelle die Bedeutung des Wassers für das Berggebiet, für die Schweiz als Wasserschloss Europas und das globale Klima aufzeigen. Multivision und Museumsführer informieren über das Wasser und sensibilisieren die Gäste für die Themen «Umwelt» und «Energie».

Finanzieren und realisieren

Die gesamten Kosten für das Wasserforum (ohne Trinkwasserkraftwerk) sind auf 395'000 Franken veranschlagt. Davon sollen von der Stiftung Revita und der DFB (Eigenleistungen) je 30'000 Franken getragen werden. Der Löwenanteil von 335'000 Franken ist durch Beiträge von Bund und Kanton und durch Spenden aufzubringen. Das neue Trinkwasserkraftwerk soll im Contracting erstellt werden und die Rechnung nicht belasten. Planung, Mittelbeschaffung und Ausführung sollen in drei Phasen erfolgen und bis 2009 abgeschlossen sein.

Das Projekt im grösseren Rahmen

Das Wasserforum Gletsch wird Wasserkraftanlagen aus drei verschiedenen Epochen vereinigen. Auf engem Raum kann Interessierten ein Überblick geboten werden. Der Ort zuoberst im Goms eignet sich auch wegen der Nähe zum Gletscher, zu einer sich wandelnden Flusslandschaft und zur Dampfbahn. Eis – Wasser – Dampf sind die Stichworte. Gletsch liegt in den Zentralalpen, nahe einer Wasserscheide. Hier werden Themen wie «Permafrost», «Gletscherschwund» und «Klimaveränderung» greifbar. Das Wasserforum wird bei der Realisierung dem Gommer Gewerbe etwas bringen und danach dem Tourismus Impulse geben.

Die Ausführung des Projektes ist weiteres Glied einer Kette: Sasso San Gottardo setzt sich für die Erhaltung militärhistorisch wertvoller Anlagen in der Gotthardregion ein. DFB AG, VFB und SFB stellen den Schienenweg vom Goms über die Furka ins Urserental wieder her und beleben ihn. Da schafft der Bereich «Wasser und Wasserkraft» eine sinnvolle Abrundung.

Die Sammlung läuft

Die Stiftung Revita in 4438 Langenbruck hat zur Beschaffung von Mitteln für das Wasserforum Gletsch eine Sammlung gestartet. Sie hält fest, dass Freiwillige und Erwerbslose einen Arbeitseinsatz zur Wiederbelebung der Wasserkraftanlagen leisten werden. Mehr unter www.revita.ch

Die Welt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Zusammenspiel und spezifische Aufgaben

Die Welt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke besteht aus drei bestimmten Organisationen:

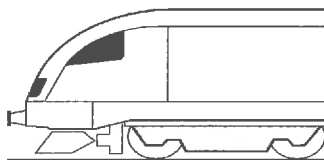
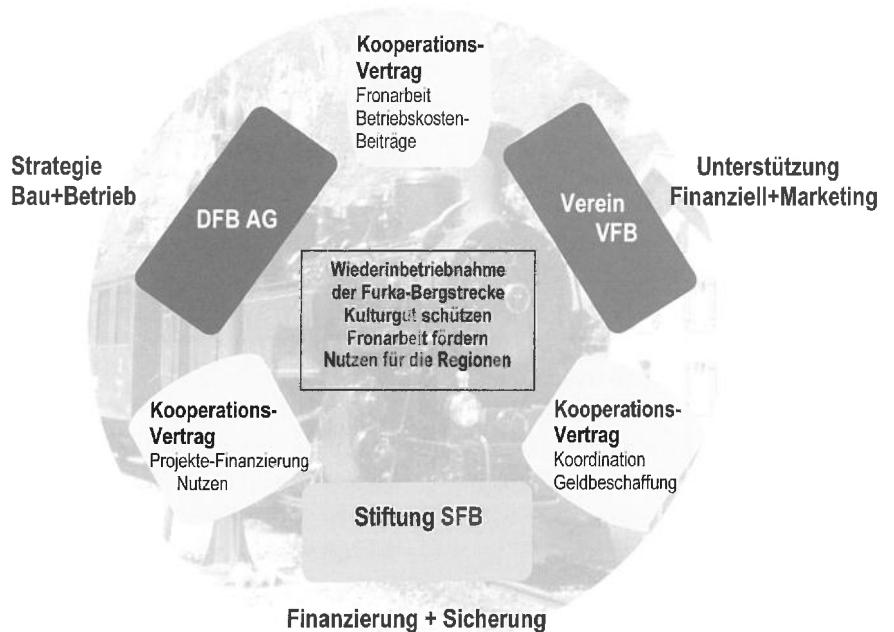
- Der Verein, VFB Verein Furka-Bergstrecke (VFB genannt)
- Die Aktiengesellschaft, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG genannt)
- Die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB genannt)

Die Organisationen VFB, DFB AG und SFB sind nicht hierarchisch verbunden.

Die Koordination funktioniert auf Basis von so genannten Kooperationsverträgen.

Der Vizepräsident des VFB und der Präsident der DFB AG sowie der Geschäftsleiter DFB AG (dieser mit beratender Stimme) sind Mitglieder des Stiftungsrates.

Die Grundziele gelten für alle drei Organisationen VFB, DFB AG und Stiftung.



IGE

Internationale Gesellschaft
für Eisenbahnverkehr
Reisebahnhof

Sie können Ihre DFB-Fahrkarte auch in Deutschland kaufen !

- * Sichern Sie sich Ihren Sitzplatz durch **Reservierung** in der Heimat.
- ** Reisen Sie **ohne Wartezeiten** am DFB-Billettschalter in der Schweiz.
- *** Steigen Sie **bequem und ohne Verdross** um - ob Auto, Bus oder Zug.

Unser Service für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)

- Gebührenfreie Fahrplanauskünfte und Platzreservierung
- DFB-Einzeltickets für Individualreisende
- Gruppen-Arrangements: DFB-Gruppenfahrten

* **mit Hotels**

** **mit Anschluss-Fahrkarten**

*** **mit Kombination zum Bernina- und Glacier-Express**

**** **mit Ausflügen rund um die DFB**



Beratung & Buchung

IGE-Reisebahnhof, Am Bahngelände 2, 91217 Hersbruck / Nürnberger Land

DFB-Info-Telefon: +49 (0) 9151 90 55-66

Fax: +49 (0) 9151 90 55-90

<http://furka.bahntouristik.de>

Präsidenten-Brief

Die Welt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke: drei Trägerschaften – ein Ziel

Liebe Vereinsmitglieder, Aktionäre, Mitarbeitende und Freunde unserer Bahn, sehr geehrte Leserinnen und Leser

Im Sommer 2005 ist die drei Jahre zuvor gegründete Stiftung Furka-Bergstrecke reaktiviert und neu positioniert worden. Damit hat die Bahn über die Furka neben dem traditionsreichen Verein Furka-Bergstrecke und der erfolgreich tätigen Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG eine dritte Trägerschaft erhalten. Dies mag auf den ersten Blick kompliziert erscheinen. Warum drei Körperschaften für ein- und dasselbe Projekt? Die Frage ist berechtigt. Wir wollen sie im Folgenden beantworten.

Der **Verein Furka-Bergstrecke (VFB)** bildet mit seiner breiten Abstützung im In- und Ausland das eigentliche Fundament unserer Aktivitäten an der Furka. Die rund 7000 Mitglieder engagieren sich mit Geldbeiträgen und Spenden – und mit ihrer Arbeitskraft. Jährlich leisten unzählige Freiwillige tausende Stunden im Frondienst. Aus den Mitgliederbeiträgen geht jedes Jahr ein grösserer Beitrag an die DFB AG zur Deckung der Betriebskosten der Bahn. So fördert und unterstützt der Verein den Wiederaufbau und den Unterhalt der Strecke sowie den Betrieb und trägt massgeblich zum Erhalt der einmaligen Bahnlinie bei.

Die **Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)** ist Trägerin der Konzession des Bundes und damit verantwortlich für die Strategie, den Bau und den Betrieb der Bahn. Sie verfügt über sämtliche Anlagen, Transportmittel und Einrichtungen. Sie stellt als privates Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) das im Fahrplan publizierte Angebot bereit, notabene ohne regelmässige Beiträge der öffentlichen Hand. Darüber hinaus trägt die DFB AG wesentlich zur Aufwertung und Entwick-

lung der Tourismusregion Urserental/Goms bei und arbeitet zu diesem Zweck mit lokalen und regionalen Behörden und touristischen Organisationen zusammen. Die **Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB)** wurde durch die DFB AG als alleinige Stifterin geschaffen und widmet sich zur Hauptsache der Mittelbeschaffung. Sie verwaltet prioritär Spenden von Sponsoren und Mäzenen und finanziert damit Investitionen der DFB AG. Dies ermöglicht die Realisierung von grösseren Vorhaben in den Bereichen Wiederaufbau und Instandhaltung sowie Erneuerung der Anlagen und Mobilien. Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und ist steuerbefreit. Damit ist sie attraktiv für alle, die ihre Spende in das Stiftungsvermögen einbringen wollen. So verfügt die «Welt der Dampfbahn» über zwei Finanzierungskanäle. Zur Äufnung des Kapitals sucht die Stiftung Mäzene und Sponsoren. Die DFB AG finanziert Investitionen nach wie vor über Kapitalerhöhungen. Beide Organisationen können Spendenaufträge erlassen, aber nur in koordinierter Form. Direkte Spenden an die DFB AG und die SFB für projektbezogene oder allgemeine Verwendung sind jederzeit möglich.

Unsere drei Organisationen VFB, DFB AG und SFB haben als Ziel, den Bestand der Furka-Bergstrecke langfristig zu sichern und dieses historische Kulturgut von nationaler, ja europäischer Bedeutung der Nachwelt zu erhalten. Zu diesem Zweck prüfen der Verwaltungsrat der DFB AG und der Stiftungsrat, wie und unter welchen Bedingungen das bereits vorhandene Kulturgut mittelfristig in die Stiftung eingebracht werden kann, unter Berücksichtigung vollbrachter Fronarbeit, sowie finanzieller Unterstützung von Aktionären, Gönnern und Natural Spendern. Ziel ist es, die Risiken auf zwei Körperschaften, die DFB AG und die SFB, zu verteilen. Im Lau-

fe dieses Prozesses werden wir periodisch über unsere Fortschritte informieren.

VFB, DFB AG und SFB sind voneinander unabhängig und entscheiden in eigener Verantwortung. Aber sie arbeiten selbstverständlich eng zusammen. In den vergangenen Monaten sind diesbezüglich erhebliche Fortschritte erzielt worden. So haben die drei Körperschaften Kooperationsverträge abgeschlossen, welche die Zuständigkeiten und Kompetenzen klar definieren und die Basis für eine fruchtbare Zusammenarbeit im Interesse des ganzen Unternehmens bilden.

Dass VFB, DFB AG und SFB am gleichen Strick ziehen, zeigt sich auch in den persönlichen Verflechtungen: Der Präsident der DFB AG und der Vizepräsident des VFB sind Mitglieder des Stiftungsrats; der Geschäftsleiter DFB AG hat Einsitz mit beratender Stimme. Die Kooperation erfolgt in einem Klima gegenseitigen Vertrauens und im Wissen darum, dass die Gründung der Stiftung die Welt der Dampfbahn an der Furka nicht nur verändert, sondern zugleich bereichert. Die neue Struktur stärkt das Unternehmen und schafft eine solide rechtliche und wirtschaftliche Grundlage zur Umsetzung unserer Vorwärtsstrategie. Die Einführung der Struktur mit den drei Trägerschaften braucht ihre Zeit und es ist uns wichtig, bei der Umsetzung der neuen Organisation – das heisst bei der Definition und der Abgrenzung der Aufgaben und insbesondere der Geldflüsse und Finanzierungsmodalitäten – sorgfältig und mit Rücksicht auf das bisher Gewachsene vorzugehen. Wir wollen unser gemeinsames Unternehmen weiter entwickeln und sein Bestehen langfristig sichern.

VFB, DFB AG und SFB sind zwar drei selbständige Körperschaften und erfüllen unterschiedliche Funktionen. Aber sie haben alle dieselbe Vision: **Eine Zukunft für die Furka-Bergstrecke!** Dabei stehen vorerst die Wiederinbetriebnahme der Bahn auf ihrer ganzen Länge von Realp bis Oberwald im Mittelpunkt sowie die grundlegende Verbesserung der prekären Arbeits- und Platzverhältnisse im Depot Realp durch einen Neu- bzw. Erweiterungsbau. Danach warten bereits weitere Projekte auf ihre Realisierung, da-

runter die Instandstellung und Neunutzung des «Blauen Hauses» in Gletsch und die Restaurierung einer der beiden in Chur remisierten HG 4/4-Maschinen. Es gibt noch viel zu tun. Packen wir es an. Gemeinsam.

Realp, 19. Mai 2006

*Verein Furka-Bergstrecke:
Robert Frech, Präsident*

*Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG:
Claude Wenger, Präsident*

Peter Bernhard, Geschäftsleiter

*Stiftung Furka-Bergstrecke:
Peter Schwaller, Präsident*

Erhaltung des Kulturgutes Furka-Bergstrecke als gemeinnützig anerkannt. Damit können Zuwendungen an diesen Verein steuermindernd geltend gemacht werden. Auf der Grundlage ihrer Gemeinnützigkeit haben Stiftung und Sektion Rhein-Main nun vereinbart, dass die Sektion Rhein-Main neben ihren übrigen Aktivitäten auch die Funktion einer «Spendenstelle Deutschland» für die SFB übernimmt. Zuwendungen für die Stiftung können deshalb ab sofort auch auf das unten genannte deutsche Konto eingezahlt werden.

Ein wesentlicher Teil der Arbeit der Stiftung besteht in der Suche nach weiteren, grösseren Spenden von Mäzenen, Sponsoren und Organisationen; gebraucht werden rund CHF 5 Mio zur Finanzierung der noch anstehenden grossen Investitionen. Zu diesem Zweck wird mit Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Politik, Finanzen und Dienstleistungen ein Beirat aufgebaut, der der Stiftung helfen soll, mögliche potente Geldgeber zu finden.

Der Stiftungsrat dankt allen Spendern und Spenderinnen für ihre Spenden, die die Stiftung zweckbestimmt für die Finanzierung von Projekten der DFB einsetzen wird. Ebenso dankt er den Partnerorganisationen für die einvernehmliche und fruchtbare Zusammenarbeit zum Wohle der Bergstrecke! *Peter Schwaller*

Stiftung Furka-Bergstrecke

Bericht aus dem Stiftungsrat

Der Stiftungsrat hat an seiner Sitzung vom 5. Mai 2006 den Jahresbericht mit der Rechnung 2005 verabschiedet. Der Jahresbericht ist auf der Homepage der Stiftung (www.s-f-b.info/download.htm) aufgeschaltet.

Ergänzend orientieren wir wie folgt: Die Rechnung schliesst mit einem Stiftungsvermögen per 31.12.2005 von rund CHF 3,165 Mio. Aus der grossen Spende Wyss von CHF 3 Mio für die Strecke Gletsch-Oberwald wurden für Planungsarbeiten bereits CHF 54'000 an die DFB überwiesen. Die übrigen Spenden von CHF 165'000 stammen teils aus dem Projekt «Schiene pro Meter» der ursprünglichen Stiftung Furka-Bergstrecke, jedoch grösstenteils aus dem Spendenaufruf 2005/06. Dieser Betrag ist bis heute auf rund CHF 315'000 angewachsen. Spender und Spenderinnen mit einem Betrag über CHF 300 erhalten eine Gönnerurkunde; bis heute wurden rund 160 Exemplare ausgeliefert. Zudem werden Spendende mit mehr als CHF 1000 auf einer Gönnerliste aufgenommen.

Aktuell ist der Spendenaufruf für die Finanzierung des dringend benötigten Erweiterungsbaus des Depots Realp. Der Aufruf wird auch in speziellen Zeitschriften im In- und Ausland publiziert (siehe auch Projektbeschreibung der Geschäftsleitung DFB in diesem Heft).

Im Rahmen des Investitionsbudgets 2006 der DFB hat der Stiftungsrat rund CHF

700'000 für die Strecke Gletsch-Oberwald und CHF 500'000 für die übrigen Projekte eingeplant, eine erste Tranche im Umfang von rund CHF 320'000 für diverse Projekte wurde bereits freigegeben.

Die Stiftung als Teil der «Welt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke» und alle anderen Partner (DFB, VFB, 1000erClub) haben miteinander Kooperationsverträge abgeschlossen, welche verbindlich die Details der Zusammenarbeit regeln.

Eine spezielle Regelung besteht mit dem «Verein Furka-Bergstrecke Sektion Rhein-Main e.V.» für steuerbefreite Spenden aus Deutschland. Bereits seit 2003 ist dieser Verein wegen der Förderung der

Spenden an die Stiftung sind jederzeit möglich über die:

Walliser Kantonalbank, CH-1951 Sion, PC 19-81-6 resp. mit Banküberweisung BC 765 zugunsten Konto H 0863.20.77 Stiftung Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald

Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH28 0076 5001 H086 3207 7, Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

Kontoinhaber: **VFB Sektion Rhein-Main e.V.** **Kontonummer 1043 9302**
Bank: **Volksbank Lauterbach eG** **BLZ 519 900 00**

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuerminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen.

Die schönsten Seiten der Schweizer Bahnen im Eisenbahn-Magazin «Prellbock»

■ Die Geburtstagskinder des Jahres

In der ersten oder zweiten Ausgabe des neuen Jahres erfahren Sie, welche Bahnen etwas zu feiern haben, aber auch welche Bahnbetriebe verschwunden sind.

■ Kurznachrichten

In jeder Ausgabe finden Sie aktuelle Kurznachrichten aus der Schweizer Bahnszene.

■ Es war einmal...

In loser Folge berichten wir über längst vergangene Themen, die vor 25, 50, 75 oder 100 Jahren aktuell waren.

■ Fahrzeugpräsentationen

Die Bahnlandschaft Schweiz verändert sich laufend. Bei vielen Bahnen stehen Fahrzeugbeschaffungen auf dem Programm, die wir Ihnen im «Prellbock» vorstellen. Wir behandeln aber auch Fahrzeuge, die bereits seit längerer Zeit im Einsatz stehen oder nicht mehr in Betrieb sind.

■ Bahngeschichten

Einzelne Bahnen feiern ein rundes Jubiläum, das wir mit Berichten würdigen. Darunter befinden sich auch Betriebe, die heute gar nicht mehr existieren.

Prellbock
Das Schweizer Eisenbahn-Magazin

**6 x
im
Jahr**



Schweizerische Bundesbahnen
100 Jahre Simplontunnel
Transports publics fribourgeois
Modernisierung der Pendelzüge
Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Ausblick und Visionen

Bestellschein

Unser Angebot für die Leser von «Dampf an der Furka»:
Alle, die den «Prellbock» jetzt abonnieren, erhalten das Schweizer Eisenbahn-Magazin im 2006 für 25 statt 35 Franken.

Abonnieren Sie den «Prellbock» noch heute und profitieren Sie von unserem Angebot!

Anz.	Preis
<input type="checkbox"/> Abonnement «Prellbock» ab der Ausgabe 1/2006	25.-
<input type="checkbox"/> Kombiangebot «Prellbock» 1-4/2003 ...	25.-
<input type="checkbox"/> Kombiangebot «Prellbock» 1-6/2004 ...	35.-
<input type="checkbox"/> Kombiangebot «Prellbock» 1-6/2005 ...	35.-
<input type="checkbox"/> Senden Sie mir ein Verlagsprogramm ...	Gratis

Meine Adresse: Bitte in Blockschrift schreiben!

Name:

Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Unterschrift:

Bitte einsenden an:

Prellbock Druck & Verlag
Beim Bahnhof
3706 Leissigen

Besuchen Sie unsere Homepage: www.prellbock.ch

Die Bahn braucht nicht nur Geld und Technik

Menschen stehen im Mittelpunkt

GIBSWIL (fi) – Peter Schwarzenbach ist Leiter Personal bei der DFB AG und gehört der Geschäftsleitung an. Welches sind seine Aufgaben, wie meistert er sie und wo stösst er auf besondere Schwierigkeiten?

Die Dampfbahn über die Furka ist ein grösseres Unternehmen, das fast ausschliesslich mit Frondienst-Leuten arbeitet. Wie werden diese gefunden, ausgebildet, eingeteilt und bei der Stange gehalten? – Bei einem Besuch an seinem Wohnort wurde Peter Schwarzenbach zum Personalwesen befragt.

Peter, wenn Du Personal rekrutierst, sind Bedürfnisse und Anforderungen im Spiel. Die Bereichs- und Gruppenleiter, die Dich beauftragen, haben besondere Wünsche. Wie gehst Du konkret vor? Hast Du ein anschauliches Beispiel?

Grundsätzlich gibt es zwei Arten von Personaleingängen: Jene Leute, die sich selber spontan für eine Mitarbeit bewerben, und jene, die für Kaderstellen oder für besondere Funktionen (beispielsweise Gruppenchefs) gesucht werden. Im Jahr 2005 hatte ich mich mit 107 Bewerbungen zu befassen.

Als Kanäle für die Personalsuche nutze ich nebst dem «dampf an der furka» alle möglichen Kommunikationskanäle. Wichtig sind auch Empfehlungen durch Kollegen. Der erste Kontakt von meiner Seite erfolgt stets über das Telefon. So lässt sich manches gleich am Anfang klären. Oft kommt es auch zur persönlichen Begegnung. Diese findet bei Kaderfunktionen auf jeden Fall statt, wobei der zuständige Vorgesetzte mit von der Partie ist. Gelegentlich müssen Bewerber etwas länger auf einen Bescheid warten, weil oft die Abteilungsleiter in ihrem Bereich noch Abklärungen treffen müssen. Sie dürfen aber keineswegs «hängen gelassen» werden. So be-

steht eine meiner Aufgaben darin, den Kontakt nicht abbrechen zu lassen.

Die DFB profitiert dank ihrer Mitgliedschaft bei Benevol, einer Untergruppe des Forums Freiwilligenarbeit Schweiz. Dieser Kanal erlaubt es beispielsweise, dreimal jährlich zu günstigen Konditionen zu inserieren.

Der Bahnbetrieb, der unter Aufsicht des Bundes läuft, erfordert aus Sicherheitsgründen für viele Funktionen besondere Ausbildungen, die mit Prüfungen zu belegen sind. Wie läuft ein solcher Ausbildungsweg? Wie lassen sich die Fronis motivieren, ihn auf sich zu nehmen?

Selbstverständlich schätzen wir aktive und pensionierte Bähnler besonders, weil diese wichtige Kenntnisse mitbringen. Dieser Vorteil ist allerdings nicht mehr so gross wie auch schon, denn im Rahmen der Spezialisierung bei den öffentlichen Bahnen ändern die Reglemente für das Lok- und das Zugspersonal. Wir sind froh über die Zusammenarbeit mit dem Dampfbahn Verein Zürcher Oberland, der die fahrdienstliche Grundausbildung für Laien-Zugspersonal vermittelt.

Das Lokomotivpersonal hat einen etwas beschwerlicheren Werdegang: Der Einstieg hat über eine Tätigkeit in den Werkstätten von Realp oder von Chur zu erfolgen. Daran schliesst sich eine Heizertätigkeit an, auf die erst der Schritt zum Lokführer folgen kann. Auch da liegen gewisse Neuerungen in der Luft, so etwa eine Eignungsprüfung.

Das Bundesamt für Verkehr verlangt, dass alle DFB Mitarbeiter einen Dienstaussweis haben, worin ersichtlich ist, für welche Funktionen sie ausgebildet, geprüft und berechtigt sind.

Fronidienst leisten, heisst arbeiten, ohne Aussicht auf Lohn zu haben. Womit dürfen die Fronis dennoch rechnen? Bekommt jemand, der auf der Bergstrecke

eine Phase der Arbeitslosigkeit überbrückt, einen Ausweis, der seine Chancen für den Wiedereinstieg ins Erwerbsleben erleichtern kann?

Den Fronis stehen Unterkunft und Verpflegung zu. Sie erhalten auf Wunsch ein Zeugnis (offizielles Formular des Forums Freiwilligenarbeit Schweiz), das Ausbildungen und Tätigkeiten belegt.

Ein grosses Problem des Froni-Einsatzes besteht darin, dass im Konfliktfall der Tatendrang plötzlich ins Gegenteil umschlagen kann. Das bereitet den Abteilungsleitern und dem Personalchef Sorgen. Wichtig ist, dass die direkten Vorgesetzten die Belastung für den einzelnen Froni im tragbaren Rahmen halten, für Missstimmungen und Überlastungen eine Antenne haben. Mit Leuten, die sich empört abwenden, ist auf jeden Fall das Gespräch zu suchen.

Die Frondienstleute sind gefunden. Wer betreut sie nun? Was ist die Aufgabe des Personalleiters und was fällt in die Zuständigkeit der Bereichs- und Gruppenleiter?

Grundsätzlich sind ab der Einführung die Abteilungsleiter für die Betreuung zuständig. Der Personalchef kann mithelfen, wenn dies in einem konkreten Fall vom Abteilungsleiter oder vom Mitarbeiter verlangt wird. Er hat nicht vergebens die Bezeichnung «Mann für das Unangenehme» bekommen. Gelegentlich lässt sich auch durch Umplatzierung eine befriedigende Lösung erreichen. Im Bereich «Bau» ist Federico Rossi eine unschätzbare Hilfe. Er ist sowohl in diesem Fach- als auch im Personalsektor tätig. Im Bau wie auch in anderen Bereichen gibt es viele integrierend wirkende Kaderleute. Wo sich indessen fachliche oder menschliche Defizite zeigen, muss helfend eingegriffen werden. Als Personalchef tue ich das aber nur im Einverständnis mit den Betroffenen.

Bei der Arbeit auf der Bergstrecke oder in den Werkstätten geht es weitgehend um Teamarbeit. Kann eine Gruppe so zusammengesetzt werden, dass sie – mit einiger Wahrscheinlichkeit – harmonisiert? Welche Möglichkeiten hat der



Peter Schwarzenbach

Personalchef im Konfliktfall?

Bei jeder Bewerbung versuche ich die Teamfähigkeit grob abzuschätzen. Ich überlege, wer mit wem harmonieren könnte, und mache auf mögliche Konfliktpunkte aufmerksam. Das Zusammenleben ist schon im normalen Berufsumfeld oft schwierig. Noch schwieriger kann es in einem Fronibetrieb werden. Da ist aber nicht nur der «Neue» gefordert: Ein Team kann jemanden aufnehmen oder ihm rasch «den Verleider anhängen». Wer entlohnt wird, hält Krisen oft länger aus als unentgeltlich Arbeitende.

In einigen Ausnahmefällen hat die DFB bezahltes Personal. Um welche Funktionen geht es? Welche Tendenzen lassen sich erkennen? Wie akzeptiert der Froni den Entlohnten?

Gewisse Funktionen sind von einer Person abhängig. Diese muss bestimmte Aufgaben in einer bestimmten Zeit lösen. In solchen Fällen kommt ein Mandatsverhältnis, eine Saison- oder eine Jahresanstellung in Frage. Ausserdem gibt es für Kaderleute eine beschränkte und reglementierte Spesenabgeltung. Für ständig zu gewährleistende Funktionen müssen zunehmend entlohnte Formen der Beschäftigung geprüft werden, zumal diese oft besonders der Kritik ausgesetzt sind. Als Beispiel mag hier die Festanstellung eines Kochs für den Stützpunkt Realp dienen.

Gibt es ein schweizerisches Netzwerk der Freiwilligenarbeit? Was kann die DFB diesem bieten und was erhält sie zurück?

Die DFB ist Mitglied des Forums Freiwilligenarbeit Schweiz und hat in einem Netzwerk von Sozialarbeit eine besondere Stellung. Weil die DFB für die Erhaltung schützenswerten Kulturgutes arbeitet, konnten anfängliche Berührungspunkte rasch abgebaut werden. Die DFB erweitert den Angebotsfächer für Freiwillige, in dem sie Leuten, die am Verkehr interessiert sind, interessante und beglückende Tätigkeiten ermöglicht.

Dem Froni-Kreis der DFB gehören sehr viele Pensionierte an. Gibt es auch Einstiegsmöglichkeiten für Leute, die noch im Erwerbsleben stehen?

Wichtig ist, dass wir für ältere Mitarbeitende «Jungpensionierte» als Nachfolger finden. Selbstverständlich sind wir dankbar für jüngere Berufstätige, die einen Teil ihrer Freizeit und ihrer Ferien für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke einzusetzen bereit sind. Sie sind namentlich auch dort willkommen, wo eine mehrstufige Ausbildung nötig und die Einsatzdauer durch ein Höchstalter begrenzt ist.

Personaldisposition

Menschen im DFB-Räderwerk

GÖSCHENEN (fi) – Federico Rossi ist Stellvertreter von Personalleiter Peter Schwarzenbach und bemüht sich, die Leute dort einzusetzen, wo sie gebraucht werden.

Das weitgehend nach dem Prinzip «Fronidienst» funktionierende Unternehmen DFB erfordert eine besondere Einsatzplanung. Oft passen Angebot und Nachfrage schlecht zusammen. Dazu einige Fragen an Federico Rossi.

Wie würdest Du Deine Aufgaben im Personalbereich umschreiben? In welchen

Der DFB-Personalchef hat noch Wünsche frei – wie lauten sie?

Allen möchte ich zurufen: «Sprecht mit den Leuten und nicht über sie!» Nachfolgeregelungen sind frühzeitig zu planen. Dazu sind Stellvertreterfunktionen zu schaffen. Dies ist nicht nur wichtig für «jenen fernen Zeitpunkt, an dem man altershalber nicht mehr kann», sondern auch für den vorzeitigen unplanbaren Ausfall.

Wo bist Du zusätzlich zum Personalressort noch für die DFB tätig?

Ich leite die Redaktionskommission «dampf an der furka», verrete die Bahn im Forum Freiwilligenarbeit Schweiz, begleite und betreue Einzelpersonen und fungiere als Blitzableiter für Frustrierte. Häufig kommen mir dabei die beruflichen Erfahrungen als Betriebspsychologe in unterschiedlichsten Verkehrsunternehmen zustatten. Nicht zu vergessen ist die Mitarbeit in der Geschäftsleitung. Als Eisenbahnfreund wirke ich besonders gern als Zugchef und als Fahrdienstleiter. Oft hätte ich Lust, nur noch Zugchef zu sein. Da habe ich den unmittelbaren Kontakt zu den Mitarbeitenden und zu den Fahrgästen.

anderen Funktionen bist Du noch für die Dampfbahn tätig?

Ich nehme die Anmeldungen aller «Fronis» für die Bauabteilung, Gruppen und Einzelne, entgegen und versuche sie so zu lenken, dass wir eine möglichst gute Abdeckung der gesamten Saison erreichen. Daneben arbeite ich bei der Betriebsabteilung als Fahrdienstleiter und manchmal als Zugführer und bei der Dieselcrew helfe ich im Winter bei den Werkstattarbeiten mit und fahre im Sommer mit unseren Schienentraktoren und der Draisine. Vorübergehend bin ich auch noch in der Ad-hoc-Gruppe, die sich um den Dienst-

wagenpark der DFB kümmert, aktiv und habe etwas mitgeholfen in der Logistik, vor allem im Bereich der Kantine Realp.

Wie läuft die Personal-Einsatzplanung konkret ab? Kannst Du dies an einem Beispiel zeigen?

Im Spätherbst versende ich jeweils ein Rundschreiben als Einladung an die Ansprechpartner der Sektionen. Die meisten von ihnen möchten jeweils wieder dieselbe Woche belegen wie in der vorangehenden Saison und bestätigen mir dies oft schon im Voraus. Die, die ihren Einsatz verschieben möchten, geben ihre Wünsche an und es liegt dann an mir, zu prüfen, wie wir das realisieren können und allenfalls mit einem Tauschpartner zu verhandeln. Verständlicherweise können nicht immer alle Wünsche erfüllt werden und wenn wir uns nicht einigen können, bespreche ich mit dem Bauchef, Walter Willi, welches für die DFB die beste Lösung wäre. Das kann dann bedeuten, dass zwei Gruppen gleichzeitig an verschiedenen Orten arbeiten oder dass eine Gruppe absagt, weil sie den gewünschten Termin nicht erhält. Dann machen wir uns wieder auf die Suche nach anderen Teilnehmern, die die Lücke füllen können.

Wie gehst Du mit Mangellagen auf der einen und Überangebot auf der andern Seite um?

Steter Tropfen höhlt den Stein... Ich weise die Interessenten immer wieder auf unseren Bedarf in der Vor- und Nachsaison hin, den wir nie vollauf befriedigen konnten. Für die Hochsaison müssen wir immer wieder Gruppen ablehnen. Wir erhalten vor allem für Juli und August viele Anfragen, auch für grössere Gruppen, vor allem Lehrlingslager. Da wir sie nicht im notwendigen Mass betreuen könnten, müssen wir uns beschränken und immer wieder Gruppen ablehnen; wir versuchen diese Lager vor allem auf die Herbstferien zu lenken. Im Hochsommer, wenn die Dampfzüge täglich verkehren, können wir am Trassee nicht sehr effizient arbeiten und auch die Transportmöglichkeiten mit Schienenfahrzeugen sind eingeschränkt. Die Arbeiten am Streckenabschnitt Ober-



Federico Rossi

wald – Gletsch sind in dieser Hinsicht eine Erleichterung: dort haben wir noch keinen Zugverkehr, können also ungestört arbeiten, und die Strecke ist besser von der Strasse aus zugänglich als auf der Urner Seite. Gleichzeitig versuchen wir auch die Einsatzmöglichkeiten zu verbessern, so wird zum Beispiel die Erweiterung und qualitative Verbesserung des Fahrzeugparks auf Schiene und Strasse unsere Beweglichkeit massiv steigern. In den vergangenen Jahren konnten bereits die Kantine und die Unterkünfte in der Basis Realp stark verbessert werden, die einen weiteren Engpass bildeten.

Meist wird im Team gearbeitet. Gibt es eingespielte Gruppen, die immer wieder kommen? Wie läuft die Bildung neuer Teams?

Es ist richtig, dass die meisten Freiwilligen in Gruppen zum Arbeiten kommen, die meisten Gruppen sind eingespielte Teams von VFB-Sektionen. Da die Gruppengrösse beschränkt ist, haben sich einige Gruppen geteilt; so stellt die Sektion Niederlande als herausragendes Beispiel mittlerweile drei Baugruppen. Wir könnten zwar noch einige wenige Gruppen zusätzlich brauchen, bisher ist die DFB aber nicht selbst aktiv geworden, um neue Teams zu bilden. Einige der vorhandenen Gruppen haben Schwierigkeiten mit dem Nachwuchs; ich versuche sie, wo es geht,

etwas zu verstärken mit den neuen Freiwilligen, die sich bei uns melden. Seit letztem Jahr haben wir gezielt mit der Rekrutierung von Baugruppenleitern begonnen, die die Funktion eines Bindegliedes zwischen der Leitung der Bauabteilung der DFB und den Baugruppen bilden sollen. Wir waren recht erfolgreich und es geht nun darum, die neu gewonnenen Leute einzuarbeiten.

Welche Nachfrage bzw. Möglichkeiten für Einzelkämpfer und Spezialisten gibt es?

Generell haben wir eine Nachfrage für «Einzelkämpfer», die uns helfen, einerseits die unterdotierten Gruppen zu verstärken und andererseits die Randzeiten im Mai und Oktober abzudecken, wo wir oft noch Lücken haben. Mit anderen Worten, vor allem jene, die zeitlich flexibel sind. Spezialisten aus dem Bereich Bau und Unterhalt von Bahnanlagen und allem, was im weiteren Umfeld damit zu tun hat, sind gefragt – für sie haben wir immer genug Arbeit.

Bist Du auch für das Betriebs- und das Lokpersonal zuständig?

Nein, ich kümmere mich nur um das, was die Bauabteilung betrifft, aber ab und zu gibt es Interessenten, die sich für verschiedene Bereiche melden. Mein Chef, Peter Schwarzenbach, klärt das dann mit den verschiedenen Verantwortlichen und wir tauschen dann die Informationen untereinander aus.

Hast Du auch mit Unterkunft, Verpflegung und weitergehender Betreuung der Leute zu tun?

Teilweise, die Organisation befindet sich in diesen Bereichen im Umbruch. Damit die Bauabteilung die steigenden Anforderungen – den Ausbau Oberwald-Gletsch gleichzeitig mit der Substanzerhaltung der bestehenden Strecke – bewältigen kann, muss sie die Aufgaben ausserhalb des Baubereichs im engeren Sinn schrittweise abtreten können. In der Übergangsphase, bis die Logistik eigenständig funktionieren kann, müssen wir noch etwas Starthilfe geben. Die Betreuung der Arbeiten vor Ort leisten der Bauchef und sein Stv, Walter und

Manfred Willi bisher grösstenteils selbst und sollen ab diesem Jahr von den neuen Baugruppenleitern etwas entlastet werden.

Wie harmonieren Alte und Junge, wie Schweizer und Ausländer?

Altersunterschiede haben, glaube ich, noch nie zu Problemen geführt. Gerade in dieser Beziehung ist die Freiwilligenarbeit ein interessantes soziales Experiment: Wo gibt es das heute noch, dass drei Generationen miteinander zusammenarbeiten? Die jüngsten sind bei uns etwa sechzehn, die ältesten über achtzig. Wenn sie ein gemeinsames Ziel haben, können sie durchaus Hand in Hand arbeiten.

Wir haben auch schon sehr internationale Gruppen gehabt; das klappt in der Regel wunderbar. Bedauerlicherweise gibt es aber hin und wieder auch gewisse Animositäten unter Schweizern, Deutschen und Niederländern. Manche gehen sich geflissentlich aus dem Weg oder kommunizieren schlecht miteinander. Wenn etwas nicht klappt, fühlen sich manche, zum Beispiel Niederländer oder Romands, dann rasch als Minderheit diskriminiert. Das kann dann sehr unerfreulich werden. Wir bemühen uns immer um ein gutes Einvernehmen, versuchen solchen Auswüchsen vorzubeugen und hin und wieder muss auch mal jemand vermitteln...

Du hast als Personal-Einsatzplaner einen Wunsch frei – wie lautet er?

Ich wünsche mir flexible, unkomplizierte Leute, mit denen man etwas vereinbaren kann, kurz und bündig, ohne Umschweife und es läuft. Gerade bei unserer Freiwilligenorganisation ist es bisweilen recht mühsam, wenn Interessenten nach mehreren Telefonaten mit verschiedenen Ansprechpartnern, in einigen Mail- oder sogar Briefwechseln Fragen über Fragen stellen und dann womöglich wieder absagen oder den Einsatz verschieben – kurz: administrativer Leerlauf. Demgegenüber bin ich immer wieder positiv überrascht, wie es auch noch Leute gibt, mit denen ich nur gerade einmal spreche, aber zum vereinbarten Zeitpunkt sind sie da, sehen worum es geht und packen an, ohne lange zu fragen.

Ein Wort des Dankes

Als Lokführer und Mechaniker ausgetreten

Hansruedi Schneider hat 2006 seine Saisonanstellung bei der DFB auf eigenen Wunsch nicht mehr angetreten.

Die Geschäftsleitung bedauert diesen unerwarteten Abgang sehr, versteht aber auch die Gründe, die Hansruedi bewogen haben, sich nach anderen Stellen umzusehen. Wir verlieren in Hansruedi einen erfahrenen Lokführer, einen versierten Mechaniker, einen vielseitigen Allrounder sowie den auf die Saison 2005 zum Depot- und Wagenunterhaltschef von Realp Ernannten. Bei grossen und kleinen Problemen galt (zu) rasch jeweils die Losung: «Nicht verzagen, Schneider fragen (oder aufbieten).» Diese Haltung wurde von gar manchen DFB-Mitarbeitern und Kaderleuten zunehmend strapaziert. Man gewöhnte sich daran, dass es Hansruedi

schon irgendwie richten wird, schliesslich sei er ja für die Arbeit entlohnt. Zu spät bemerkten auch seine Vorgesetzten, dass Hansruedi einerseits als weitgehend allein verantwortlicher Chef im Depot Realp allmählich überfordert wurde und andererseits den von ihm zu wenig rechtzeitig und nicht deutlich genug geforderten und erwarteten Rückhalt bekommen hat. Wir alle können daraus nur lernen, dass wir auch bei unseren wenigen Festangestellten genügend hellhörig und rücksichtsvoll reagieren. Auch hinter einem fröhlichen und kumpelartigen Verhalten können sich Ärger und Überforderung stauen. Wir wünschen Hansruedi für die Zukunft alles Gute und einen vielleicht etwas weniger belastenden Arbeitsplatz.

*Peter Schwarzenbach
Leiter Personal*

Neue Stabsstelle im Aufbau

Sicherheit und Logistik bei der DFB

An der letzten GL Sitzung im vergangenen Jahr beschloss die Geschäftsleitung, eine Abteilung Sicherheit und Logistik zu schaffen. Dies in erster Linie zur Entlastung der Abteilungen Bau und ZfW aber auch im Hinblick auf die zunehmenden Aufgaben auf der Walliser Seite unserer Bahn.

Walter Willi stellte in einem Papier die Arbeitsgebiete zusammen, die von seiner Abteilung zur neu Geschaffenen übergehen sollen. Bald einmal zeigte sich, dass die Vielfalt der Aufgaben nicht in eine Abteilung zusammengefasst werden können. Viele davon sind abteilungsübergreifend und somit besser durch eine Stabsstelle zu betreuen.

Der Schreibende wurde mit deren Bildung beauftragt. Nach und nach gehen nun Aufgaben auch von den übrigen Abteilungen in seinen Bereich über. Zuerst mussten Küche und Hausdienst organisiert werden. Auf Inserate in unserer Zeitschrift «dampf an der furka» und in Tageszeitungen erhielt unser Personaldienst einige Anfragen, aus denen die nachfolgenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter rekrutiert werden konnten.

Stellvertreterin des Küchenchefs

Aus den Reihen unserer Vereinsmitglieder meldeten sich Heidi und Roger Hossmann aus Brügg/BE. Heidi Hossmann war lange Zeit im Pflegefach tätig. In verschiedenen

Jugend- und Erwachsenenlagern sorgte sie sich um den Hunger und das Wohlergehen der Lagerteilnehmer. Bei der DFB ist sie Stellvertreterin des Küchenchefs. Dass auch sie den Kochlöffel perfekt schwingen kann, hat sie bei einem Sofort-einsatz bestens bewiesen. Die Gäste am Tisch waren des Lobes voll. Sie ist auch bei Verletzungen die richtige Ansprechpartnerin im Sanitätsdienst.

Hausmeister

Roger Hossmann war bis zu seiner Pensionierung Leiter eines Altersheimes. Er möchte sich nun etwas mehr handwerklich betätigen und übernimmt bei der DFB das umfangreiche Amt des Hausmeisters und Stellvertreters des Stabsstellenleiters. Er ist unter anderem auch für den Getränkeanschub und die Bewirtschaftung der Schlafräume im Depot zuständig. Seinen Einstand hatte er mit plötzlich leeren Heizöltanks. Er wird vermutlich bis auf

Weiteres auch in Gletsch verschiedene Arbeiten übernehmen.

Unsere treue Seele Alice Regli bleibt uns, trotz anderweitigen Gerüchten, erhalten. Sie verwöhnt uns in der Küche Realp als Ablösung und sorgt auch im Küchenwagen auf der Strecke, dass unsere Baufronis nicht verhungern und bei Kräften bleiben. Dass sie im Winter auch noch in der Küche Realp anzutreffen sein wird, lässt uns einige organisatorische Fragen vergessen.

Ordnung und Sauberkeit

Für die Sauberkeit in den Toiletten, Umkleide- und Schlafräumen stehen uns die drei bestens bekannten Maria Fischer, Angelika Simmen und Renata Simmen zur Verfügung. Im festgelegten Turnus reinigen sie die vorerwähnten Räume und sind absolut nicht böse, wenn da und dort etwas mehr Ordnung und Sauberkeit anzutreffen ist.

Auf den Aufruf der DFB für neue Mitarbeiter haben sich weitere Interessenten gemeldet, mit denen Kontakt aufgenommen wurde. Es handelt sich um Bruno Halder aus Cham, Peter Hool aus Meilen und Felix Bram-Joi On aus Genf. In den kommenden Wochen werden zudem nach und nach Mitarbeiter aus dem Bereich Bau neu der Stabsstelle Sicherheit und Logistik zugeteilt. Sie werden in jedem Fall von der Abteilungsleitung vorher angefragt, ob sie dazu bereit sind. Ihre Aufgabe wird sich nicht wesentlich ändern. So wird sich die Stabsstelle Sicherheit und Logistik nach und nach zu einem effizienten Teil unseres Unternehmens heranbilden.

Ich freue mich auf die Zusammenarbeit, nicht nur mit meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sondern auch mit allen bei der DFB tätigen und interessierten Eisenbahnern.

Fritz Tschanz

Neu in den Dienst der DFB AG getreten

Depotchef und Leiter Unterhalt

Am 1. Mai hat unser neuer Depotchef und Leiter Unterhalt Rollmaterial in Realp, in ganzjähriger Festanstellung, seinen Dienst aufgenommen. Es handelt sich um Jost Ziegler-Loretz, wohnhaft in Altdorf.

Jost Ziegler ist gelernter Mechaniker und eidg. dipl. Mechanikermeister. Er war bei der Ruag Land Systems, Altdorf, in leitender Funktion tätig. In seiner Freizeit ist er Feuerwehr-Kommandant von Gemeinde und Stützpunkt Altdorf und auch Instruktor bei der Feuerwehr.

Für Jost Ziegler ist das neue Wirkungsfeld Neuland. Es wird seine Zeit dauern, bis er als Allrounder wirken kann. Vor allem geht es darum, in Realp eine Führungspersönlichkeit und Ansprechperson zu haben. Eine Führungskraft, die die freiwilligen Mitarbeiter entsprechend einsetzt und überwacht. Der Chef sorgt auch für eine entsprechende Ordnung und ist verantwortlich.

Wir heissen Jost Ziegler herzlich willkommen, wünschen ihm einen guten Start, gute Nerven und viel Geduld, um alles das zu erreichen, was wir vorhaben.

Anton Westreicher, Chef ZFW



Jost Ziegler

Die Dampfbahn im Internet



www.furka-bergstrecke.ch

Hinweise für die Mitarbeit am «dampf an der furka»

Die Zeitschrift. «dampf an der furka» wendet sich an VFB-Mitglieder, Aktionäre der DFB AG und einige weitere Abonnentinnen und Abonnenten.

Der Stoff. Allgemein interessiert was heute anders ist als gestern und morgen anders sein wird als heute. Die Neugierde richtet sich auf Veränderungen. Dennoch kann es sinnvoll sein, über Bestehendes zu berichten, das ungenügend bekannt ist.

Die Schreibe. Ein Zeitungsbericht sollte auf diese Fragen antworten: Wer? Was? Wann? Wo? Ergänzt werden kann mit Wie? Warum? Womit? Welche Begleitumstände? Welche Vorgeschichte? Diese Reihenfolge ist nicht verbindlich. Bitte Fremdwörter und verschachtelte Sätze vermeiden. Ihr Text wird dadurch verständlicher.

Das Vorgehen. Jede und jeder hat eine eigene Schreib-Methode. Wer Tipps braucht, bekommt sie beim Redaktor. Der Stoff sollte nach abnehmender Wichtigkeit gegliedert werden. Wichtiges gehört also an den Anfang.

Die Kürze erhöht die Chance, dass die Botschaft ankommt. Selbstverständlichkeiten sind wegzulassen. Leute sind bei der ersten Erwähnung mit Vorname, Name und Funktion zu bezeichnen. Dass das Verfassen kurzer Artikel anspruchsvoll ist, müsste gerade Anreiz sein, Bemerkenswertes in eine 10- oder 20-Zeilen-Meldung zu verdichten. Wer sich über das Jahr hinweg in mehreren kurzen Berichten vernehmen lässt, wird besser wahrgenommen und prägt sich ein. Bei der vierteljährlichen Erscheinungsweise ist es schon problematisch, aktuell zu sein. Bei einem einzigen grossen «Jahresbericht» ist Aktualität überhaupt nicht möglich.

Die Form. Geschrieben wird in der dritten Person, Ich- und Wir-Form sind ungeeignet. Man schildert also auch dort als Aussenstehender, wo man selber aktiv war. Bitte fortlaufend schreiben (keine Flugblatt-Darstellung). Grössere Beiträge sind mit Zwischentiteln zu gliedern. Abkürzungen, die nicht Allgemeingut sind, müssen ebenso wie Fachausdrücke bei der ersten Verwendung erklärt werden.

Der Titel. Titel und Einleitung sind so aufgebaut: OT (Obertitel. Er sagt aus, worum es geht), HT (Haupttitel. Er schafft Leseanreiz), Lead (Vorspann. Er enthält in wenigen knappen Sätzen das Wichtigste), ZT (Zwischentitel. Gliederung und Trittbrett für den «LeseEinstieg auf offener Strecke»).

Redigieren heisst, einen Text druckfertig aufbereiten. Der Redaktor greift nur ein, wo dies nötig ist, oder wo er von weniger geübten Mitarbeitenden darum gebeten wird.

Bilder werden mit Vorteil digital aufgenommen. «JPG normal» liefert ausreichende Daten (4 bis 6 Megapixel). Wichtige Details sind besser als grosse Übersichten. Wo immer möglich Menschen ins Bild einbeziehen, Hoch- und Querformate machen.

Versammlungsbericht. Vereinsversammlungen laufen nach einem Schema ab. Begrüssung, Protokoll, Rechnung, Revisorenbericht und Voranschlag interessieren nur, wenn darin Bahnbrechendes vorkommt, ein Geschäft heiss diskutiert oder abgelehnt wird. Berichtenswert sind zurückliegende oder vorgesehene wichtige Leistungen und personelle Veränderungen. Echte Informationen bestätigen die eigenen Leute in ihrem Tun und liefern anderen Sektionen Ideen für neue Aktivitäten.

Der Termin. Bei Redaktionsschluss – wenn möglich schon früher – sollte der Beitrag vorliegen, damit der Redaktor ihn lesen, falls nötig bearbeiten und in der richtigen Form der Druckerei übermitteln kann.

Die Technik. Der Bericht wird im Word-Programm geschrieben und der Redaktion als E-Mail-Anhang unkomprimiert übermittelt. Bilder sind mit 800 bis 1600 KB Daten (Internet-Auflösung genügt nicht!) ebenfalls als JPG-Anhänge zu senden. Bitte ein oder zwei Bilder (vorteilhaft hoch- und querformatig) auswählen. Die Bilder werden wie Texte von links nach rechts gelesen. In diesem Sinn ist in den Legenden festzuhalten, was zu sehen ist.

Fragen. Wenn hier etwas nicht erwähnt oder sonst unklar ist: bitte nachfragen. Der Redaktor ist froh über die Ankündigung grösserer Beiträge mit Angaben über Umfang und Zeitpunkt der Verfügbarkeit. Dankbar ist er auch über die Mitteilung, ob bei diesem oder jenem Anlass die Berichterstattung übernommen werden könnte.

Getrauen Sie sich zu schreiben – auch dann, wenn Sie sich sprachlich nicht ganz sattelfest fühlen. Der Redaktor hilft, das ist sein Job!

Lettre des présidents**Le monde de la Ligne sommitale de la Furka : trois institutions de soutien – un seul but**

Chers membres de l'Association, actionnaires, collaborateurs et amis de notre train, chères lectrices et chers lecteurs

En été 2005, la Fondation Ligne sommitale de la Furka, fondée trois ans auparavant, a été réactivée et repositionnée. Ainsi, pour soutenir le Train à vapeur de la Furka, une troisième institution de soutien s'est ralliée à l'Association Ligne sommitale de la Furka (ALSF, Verein Furka-Bergstrecke VFB), riche de traditions, et au DFB SA (Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka), aux activités couronnées de succès.

L'Association Ligne sommitale de la Furka, qui à une assise étendue dans le pays et à l'étranger, est la base de nos activités à la Furka. Ses quelque 7000 membres s'engagent par des contributions financières et avec la force de leur travail. Chaque année, d'innombrables volontaires fournissent des milliers d'heures de travail de bénévolat et une forte contribution, provenant des cotisations des membres de l'Association, est versée au DFB pour couvrir les frais d'exploitation du train. De cette façon, l'Association favorise et soutient la reconstruction, l'entretien et l'exploitation de la ligne, contribuant de ce fait notablement au maintien de cette ligne ferroviaire exceptionnelle.

Le DFB SA, détenteur de la concession fédérale d'exploitation, est responsable de la stratégie, de la construction et de l'exploitation du train. Il dispose de toutes les installations, moyens de transport et équipements. En tant qu'entreprise de transport ferroviaire privée, il met à disposition l'offre de transport publiée dans l'indicateur officiel et ne bénéficie pas de subventions régulières de l'Etat. De plus, le DFB contribue grandement à la mise en

valeur et au développement des régions touristiques des vallées d'Ursern et de Conches et collabore avec les administrations locales et régionales, ainsi qu'avec les organisations de promotion touristique.

La Fondation Ligne sommitale de la Furka (Stiftung Furka-Bergstrecke – SFB) a été créée par le DFB et se consacre essentiellement à trouver des moyens financiers. Principalement, elle administre les dons des sponsors et des mécènes et finance les investissements du DFB, permettant ainsi la réalisation de projets d'une certaine importance dans les domaines de la reconstruction, de l'entretien et du renouvellement des installations, ainsi que des biens mobiliers. La Fondation est reconnue d'utilité publique et bénéficie de l'exonération d'impôts. Ainsi, elle est attractive pour ceux qui désirent faire un don. Le monde du Train à vapeur dispose donc de deux canaux de financement. Pour alimenter le capital, la Fondation recherche des donateurs, des mécènes et des sponsors. Le DFB finance comme toujours les investissements par des augmentations de son capital actions. Les deux organisations peuvent émettre des appels aux dons, mais uniquement de manière coordonnée. Des dons directs au DFB ou à la Fondation, pour une utilisation en relation avec un projet précis ou pour usage général, sont toujours possibles.

Nos trois organisations, ALSF, DFB et Fondation, ont pour but commun d'assurer la pérennité de la Ligne sommitale de la Furka et de conserver pour les générations futures ce bien culturel d'importance nationale, voire européenne. A cet effet, le conseil d'administration du DFB et le conseil de fondation examinent comment et dans quelles conditions le bien culturel déjà existant peut être transféré à la Fondation, en tenant compte du travail de béné-

volat déjà fourni, du soutien financier des actionnaires, des mécènes et des donateurs de prestations en nature. Le but est de répartir les risques sur deux corporations, le DFB SA et la Fondation. Nous renseignerons périodiquement sur les progrès réalisés au cours de ce processus.

ALSF, DFB et Fondation sont indépendants et disposent de leur propre compétence décisionnelle. Mais, évidemment, ils collaborent étroitement. Au cours des derniers mois, des progrès considérables ont été réalisés à ce sujet. Ainsi ont été conclus entre les trois corporations au cours de ces derniers mois des accords de collaboration, bases d'une coopération fructueuse dans l'intérêt de toute l'entreprise, définissant clairement les prérogatives et les compétences.

Que l'ALSF, le DFB et la Fondation tirent à la même corde se manifeste par les interconnexions personnelles : le président du DFB et le vice-président de l'ALSF sont membres du conseil de fondation, le chef d'entreprise DFB y siège avec voix consultative. La coopération se fait dans un climat de confiance mutuelle et avec la conscience du fait que la création de la Fondation non seulement transforme le monde du train à vapeur de la Furka, mais aussi l'enrichit. La nouvelle structure fortifie l'entreprise et crée la base juridique et économique solide de notre stratégie de développement.

Le mise en place de la structure à trois institutions de soutien nécessite du temps ; nous voulons, lors de la réalisation de la nouvelle organisation – c'est-à-dire lors de la définition et la détermination des tâches et notamment du flux d'argent et des modalités de financement – procéder précautionneusement et en respectant ce qui a déjà été bien fait. Nous voulons continuer à développer notre entreprise commune et garantir son existence à longue échéance.

L'ALSF, le DFB et la Fondation sont des corporations aux fonctions distinctes, mais elles ont la même vision : **un avenir pour la Ligne sommitale !** La remise en service de la ligne sur toute sa longueur de Realp à Oberwald, ainsi que l'amélioration fondamentales des conditions de travail et

de place au dépôt de Realp par la construction d'un nouveau bâtiment sont au centre de nos préoccupations. Par la suite, d'autres projets attendent déjà leur réalisation, parmi eux, la remise en état et la réutilisation de la « Maison bleue » à Gletsch et la restauration d'une des deux machines HG 4/4 entreposées à Coire. Il reste encore beaucoup à faire. Faisons-le ! Ensemble !

Realp, le 19 mai 2006

*Verein Furka-Bergstrecke
(Association Ligne sommitale de la Furka)*

Robert Frech, président

*Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
(Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka SA)*

Claude Wenger, président

Peter Bernhard, directeur d'entreprise

*Stiftung Furka-Bergstrecke
(Fondation Ligne sommitale de la Furka)*

Peter Schwaller, président

Rappel

La carte d'identité de service – une nécessité

Tous les collaborateurs réguliers du DFB SA doivent porter sur eux leur carte de légitimation lors de l'exercice de leur fonction.

La carte de légitimation se compose de deux volets :

1. Sur la carte de base se trouvent la photo du porteur, son nom et son adresse
2. Sur la carte de fonction, qui est renouvelée chaque année, sont inscrits quelles fonctions le porteur est autorisé à exercer au DFB durant l'année de validité, la formation et les examens subis. Ces données sont confirmées par la signature du chef de division compétent.

Activités hivernales TA (Traction Ateliers)

Pas de répit à la base de Realp

REALP – Alors que les fondeurs font leurs rondes à ski dans la vallée enneigée d'Ursern et que les skieurs chaussent leur lattes devant notre base à Realp, une intense activité règne derrière les portiques bleus de notre atelier.

L'été passé, pratiquement aucune panne notable n'est venue déranger la bonne marche de nos 3 locomotives à vapeur. Ceci n'est pas le fruit du hasard, mais le résultat du travail fourni par le noyau dur du groupe de personnes qui conduit les locomotives durant l'été et s'occupe de leur entretien durant l'hiver. Il est évident que « l'entretien préventif » diminue les frais généraux de maintenance tout en améliorant la sécurité.

En hiver, l'accès à la vallée d'Ursern n'est

pas toujours aisé. Pour les gens de la plaine, le séjour dans la région peut se révéler astreignant, même aventureux. La vallée, qui recèle de nombreux couloirs d'avalanches est souvent coupée du monde. L'équipe d'entretien des machines DFB s'est parfois retrouvée enneigée. Les frais de déplacements pour accéder à l'atelier sont élevés, notamment pour les plus jeunes collaborateurs, et sont pour tous un fardeau supplémentaire.

A propos des locomotives à vapeur

Les contraintes auxquelles sont soumis les véhicules ferroviaires à crémaillère sont énormes, notamment pour les engins de traction. Les petites défectuosités survenues durant la saison suite à des effets d'usure ont été réparés par le chef de dépôt en collaboration avec l'équipe de locomotives, moyennant quelques heures de travail supplémentaires. Pour cette raison, on attend avec impatience la venue de la loc 4 qui nous permettra de nous sentir plus sûrs grâce à la présence d'une locomotive de réserve.

En automne, après la mise hors service des locomotives à vapeur, les chefs des machines font un résumé de l'état afin d'établir un plan de travail d'entretien pour l'hiver. Le recrutement de l'équipe de travail n'est pas une tâche facile au vu des circonstances citées plus haut. Par la suite, les travaux se déroulent dans des conditions difficiles. Imaginez-vous 10 à 15 personnes dans un va-et-vient incessant entre deux locomotives diesel et trois machines à vapeur stationnées sur trois voies à l'intérieur de la remise, sous un éclairage insuffisant en hiver. On voit les travailleurs gratter, visser, forer, poncer, fraiser, mesurer, démonter et remonter de tous les côtés et on peine à croire que les véhicules seront prêts pour le début de la prochaine saison – mais le miracle se réalise !

Peter Schwarzenbach, Chef personnel

Au cours de l'hiver passé, les travaux suivants ont été faits sur nos locomotives à vapeur :

Loc 1 : entretien usuel hivernal et démontage des registres pour nettoyage, remontage. Installation, respectivement reconstruction de la sablière.

Loc 9 : inspection de l'intérieur de la chaudière et démontage, contrôle et révision de toutes les armatures. Montage de nouvelles retenues d'huile type SLM Winterthur, démontage des registres pour nettoyage. Nouveau clapet de cendrier.

Loc 6 : inspection de l'intérieur de la chaudière et démontage, contrôle et révision de toutes les armatures. Tous les tiroirs-plans ont été grattés, deux nouvelles chemises de tiroir ont été fondues, nouveaux coulisseaux pour le guide de coulisseau des tiges de tiroir et ponçage des « boucles Winterthur » correspondantes, ce dernier travail ayant été réalisé par l'atelier de Coire.

La loc 1 a été équipée d'une sablière, ainsi toutes les 3 locomotives en sont maintenant munies ; ceci facilitera notablement l'exploitation en cas de mauvaises conditions d'adhérence. La loc 6 est la seule à être dotée d'une sablière à vapeur.

Il faut avoir beaucoup de talent d'organisateur pour disposer le travail de manière efficace pour les deux équipes (diesel et vapeur), malgré l'espace de travail très restreint et veiller à ce qu'elles ne se gênent pas mutuellement, sinon des tensions peuvent apparaître. Ce qui semblait impossible il y a encore quelques années est maintenant devenu une routine, grâce au respect et à la tolérance dont font preuve les deux teams devenus complices. Cette attitude mérite notre respect et de chaleureux remerciements.

Ce sont ces mêmes volontaires qui, en été, conduisent les mêmes machines sur la ligne et fournissent encore une fois un nombre considérable d'heures de travail qu'il serait aberrant de vouloir comptabiliser ici en « heures-homme ».

A propos des locomotives diesel

Les machines diesel commencent la saison après avoir subi les mêmes soins préventifs que leurs consoeurs à vapeur.

Hormis le déneigement et le remorquage des nombreux trains de chantier, il a fréquemment fallu assurer le service de pouce à travers le tunnel sommital en raison du grand nombre de trains voyageurs. Le personnel a donc été fortement sollicité. Dans ce cas aussi, cela nous mènerait trop loin de vouloir faire une liste des tâches réalisées et des heures de travail passées dans des conditions parfois difficiles.

Cet hiver aussi, le Dieselcrew était de nouveau disposé à tout faire pour qu'au printemps 2006 les machines soient prêtes au service.

Mis à part l'important service d'entretien préventif, la transformation du Tmh 985, repris de l'ancien Chemin de fer du Brünig, était un projet prioritaire. Tenant compte de la prolongation de la ligne jusqu'à Oberwald et des besoins en capacité de transport supplémentaires qui en résulteront, l'équipe s'est consacrée avec énergie à la l'adaptation du Tmh 985 aux conditions de la ligne du DFB, qui disposera d'un véhicule tracteur supplémentaire quasiment neuf. Equipé de nouveaux composants et du dispositif de veille automatique, il sera certainement le véhicule diesel le plus moderne du DFB. Le Dieselcrew aussi mérite des louanges pour avoir réalisé à l'atelier de Realp ce véhicule de qualité.

Conclusions

Ma description des conditions difficiles qui règnent – notamment en hiver – à la base de Realp, a pour but de faire comprendre

les besoins particuliers d'une entreprise ferroviaire qui exploite avec des bénévoles une ligne à adhérence et crémaillère en haute montagne.

Afin de pouvoir réaliser de telles prestations par du bénévolat, des infrastructures adaptées sont nécessaires. Le manque de place a déjà été évoqué. Actuellement, on doit se contenter de 24 mètres de voies pour l'entretien de 3 locomotives à vapeur et jusqu'à huit machines diesel, et on attend la venue de la FO 4 et d'autres Tmh. Dès lors, on comprendra aisément que l'agrandissement du point d'appui de Realp est prioritaire et doit être réalisé avant même la mise en service du tronçon Gietsch–Oberwald.

Une entreprise de chemin de fer fonctionnelle n'est digne de confiance que si son matériel roulant est bien entretenu. La prolongation de la ligne jusqu'à Oberwald et les nécessités supplémentaires qui en découlent, exigent l'adaptation du parc de véhicules et des autres infrastructures. La base de Realp est trop étriquée ; cela fait déjà longtemps que les installations de dépôt auraient dû être agrandies.

Le DFB ne subsistera que grâce à votre soutien et au bénévolat des collaborateurs qui font preuve de la plus grande motivation pour atteindre les buts fixés.

Alors que la date d'ouverture de la saison approche, nous tenons à exprimer toute notre gratitude à ces bénévoles et à vous rappeler qu'il n'y a pas de vapeur à la Furka sans moyens financiers.

Max Zwald, DFB/TA – traduction, adaptation, condensé : Claude Solioz

Section romande ALSF

Activités de relations publiques

Pour faire connaître le Train à vapeur de la Furka, la Section romande de l'ALSF (Association Ligne sommitale de la Furka) participe régulièrement en tant qu'exposant à des bourses, exhibitions et autres manifestations. De nombreux liens peuvent ainsi être noués avec un large public

intéressé et avec d'éventuels nouveaux membres. Entre janvier et avril 2006, la Section romande était présente avec son stand à trois manifestations.

Bourse de vieux jouets de Pesieux

La première bourse de l'année a eu lieu le

Agenda de la Section Romande ALSF

Vous êtes cordialement invités à nous rendre visite ou à participer aux manifestations et activités suivantes :

17 juillet au 22 juillet 06	Semaine de travail à la Furka
22 au 23 juillet 06	Week-end de travail à la Furka
13 au 15 octobre 06	Rail-Expo à Nyon; notre section y sera avec un stand et la maquette de la gare de Gletsch.

11.2.2006. Le stand de la Section romande de l'ALSF, a été tenu par Jacques Fornachon, président de la section, ainsi que Roland Haas et sa fille. Le relèvement semble donc assuré. Cette bourse, relativement petite par son nombre d'exposants, a subi l'assaut des visiteurs. Le chiffre d'affaires du stand de la Section s'en est positivement ressenti. Comme à l'accoutumée, l'accueil des organisateurs était très sympathique, de même que l'ambiance générale. La section romande ne disposait malheureusement pas encore des nouveaux prospectus/horaires 2006 du Train à vapeur. Mais de nombreux contacts ont été noués avec les visiteurs.

Bourse Vaudoise de vieux jouets à Payerne

Le 25.2.2006 a eu lieu cette bourse de jouets anciens, qui est une des plus grandes de ce genre en Suisse romande. La Section romande s'y est retrouvée très bien placée, près de l'entrée, à un passage « obligé » pour les visiteurs. François Martin et J. Fornachon avaient fort à faire pour distribuer les nouveaux prospectus et vendre livres, DVD, calendriers, cartes postales et autres objets concernant le Train à vapeur de la Furka. Les ventes ont été bonnes et beaucoup de nouveaux liens tissés avec les visiteurs.

Bourse multicollecion de Tavannes

Les 22-23 avril a eu lieu à la Halle des Sports et Salle communale la traditionnelle bourse multicollecion (cartes postale, livres, taxcards, jouets etc.). La Section romande y était avec son stand, ses livres, DVD et vidéos, magazines, cartes postales et articles de souvenir du Train à

vapeur. Comme il s'agissait de la seule « intrusion » de la Section dans le canton du Jura, il fallait à cette occasion faire un maximum de publicité pour notre Train. De très nombreux prospectus et horaires ont donc été distribués par J. Fornachon et Blaise Eggenberg. On se souvient que l'année passée la Section romande avait été l'hôte d'honneur de cette bourse à

Déjà 35 membres

VFB – Nouvelle Section en Belgique

En tant que membre de la section romande depuis plusieurs années je participe régulièrement aux semaines de travail sur notre chère ligne de la Furka. Mes bonnes relations avec la Suisse et mon envie de faire plus pour notre projet ont conduit Claude Wenger à me proposer de créer une section Belge. C'est ainsi, qu'à Bruxelles le 1er octobre 2005, j'ai organisé notre assemblée constitutive. Nous nous sommes retrouvés dans un restaurant suisse et avec la présence du 1er Consul

l'organisation sympathique et efficace et où la Section romande est toujours bien reçue. Cette année, les honneurs de la bourse sont revenus à un collectionneur/exposant de vieilles machines à écrire et ordinateurs. La Section romande a attiré un nombreux public avec sa vidéo projetée sur grand écran et les panneaux d'exposition présentant au moyen d'anciennes cartes postales, l'évolution de la glaciation dans la région de Gletsch. Rendez-vous a déjà été pris avec Tavannes pour une nouvelle participation de la Section romande en 2007.

Nous vous recommandons de visiter les bourses et expositions auxquelles participe notre Section ; d'une part vous y trouverez peut-être l'objet de collection rare que vous cherchez et d'autre part, les responsables de notre stand ont toujours un grand plaisir de vous recevoir.

de l'ambassade de Suisse, de C. Wenger et trente et une personnes, dont certaines déjà membres.

Notre participation à diverses expositions nous permet de progresser et à ce jour nous sommes déjà 35 membres actifs. Je n'aimerais pas oublier de remercier le président de la section romande pour le soutien qu'il m'a témoigné pour la mise sur pieds de notre section.

Notre équipe transmet ses meilleurs messages à la Suisse. *Paul Berce, Président*



Von links nach rechts: Marcel, Sekretär; Paul Berce, Präsident; Dany, Kassier.
De gauche à droite: Marcel, secrétaire; Paul Berce, président; Dany, trésorier.

Assemblée des délégués ALSF

Admission de la section Belgique

REALP (fi) – Lors de l'assemblée des délégués (AD) de l'Association Ligne sommitale de la Furka (ALSF) du 8 avril 2006, la section Belgique a été accueillie à l'unanimité. Cette section, qui compte 30 membres est présidée par Paul Berce.

L'assemblée a eu lieu dans la maison communale et était présidée par Robert Frech. 43 des 47 délégués et de nombreux hôtes étaient présents. Lors du message d'ouverture, le président a informé que le comité central s'est restructuré et travaille selon le système de répartition du travail par domaines de compétences. Le service des membres et la comptabilité sont maintenant gérés en mode interne. Un nouveau système informatique et des archives gratuites ont été acquis. Irène Schär, membre du comité, fait désormais partie du comité de rédaction du « dampf an der furka ». Pour la première fois, les membres germanophones ont reçu leur carte de membre sur la base d'une facture jointe au numéro 2006/1 du magazine. La carte de membre est indispensable pour l'obtention du rabais de 20 % lors de l'achat de billets. La délégation réciproque dans les commissions du DFB SA, de l'ALSF et de la Fondation a fait ses preuves.

Assemblée, élection, contrat

Protocole, rapport annuel, rapport des réviseurs, décharge des organes de contrôle et budget 2006 ont été acceptés. La motion de la section Berne, présentée par Julian Witschi, selon laquelle le délai pour la remise de propositions à l'assemblée des délégués soit réduit de deux à un mois, a été repoussés après de longues discussions. La motion de François Martin, de la section Romande préconisait deux AD annuelles obligatoires. La section Brandebourg s'y est opposée, en raison notamment des frais supplémentaires

qui en résulteraient. La modification du règlement proposée par Anton Stadelmann a apporté le compromis. Ainsi la deuxième phrase de l'article 3 dit : « Par décision du 8 avril 2006, deux AD sont en règle générale tenues en remplacement de la conférence des présidents. » S'il n'y a pas assez d'affaires à traiter, il est renoncé à la deuxième AD. L'indemnisation des délégués est laissée à la charge de leur section.

Erik Birkenmeier, Eugen Wintsch et Kurt Fitze ont été confirmés pour une nouvelle durée de mandat. Kurt Brügger (section Zurich), Peter Rost (section Schwaben) et Gerhard Geist (section Pays-Bas) ont été élus dans la commission de gestion.

Les accords de collaboration avec la Fondation Ligne sommitale et le Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka SA (DFB) ont été entérinés à l'unanimité.

Le montant de la cotisation des membres reste inchangé, bien que Peter Bollinger de la section Berne ait fait remarquer que les parts de 10, respectivement 15 francs, revenant aux sections ne suffisent plus à couvrir les tâches toujours plus vastes.

Perspectives

L'année passée, le but de croissance du nombre de membres, fixé à 2%, n'a pas été atteint (gain effectif 1.45%). Pour l'année en cours aussi, une croissance de 2% est visée. Paul Tschudin et Hans-Walter Beyeler ont fait des suggestions précises à ce sujet.

Quelques notes tirés du carnet de travail du comité : intensifier la vente d'actions, exploiter le projet pilote « Associations », créer des posters publicitaires, mettre en pratique les accords de collaboration, élaborer de nouveaux règlements pour le comité central et les sections. A l'aide d'un mot de passe, les sections pourront accéder par Internet aux données concernant leurs membres. Le site Web commun du Train à vapeur est toujours un thème d'actualité.

Oberwald

Le chef construction du DFB, Walter Willi, a donné des informations complémentaires aux rapports parus dans le « dampf » 2006/1 Il a renseigné notamment sur les exigences de protection du paysage concernant la région près du pont du Rhône et sur la procédure d'octroi du droit de construction. Lors de la soumission des travaux de construction de la voie, il y a eu offre inférieure de 10% au devis ; il ne faut pas négliger pour autant les travaux qui doivent être réalisés en plus du projet « Oberwald ». Les engagements de travail sont organisés par Federico Rossi. Walter et Manfred Willi ont reçu des remerciements chaleureux pour leur engagement au cours de l'année écoulée.

Marketing

Paul Güdel a mentionné les nombreux efforts faits pour « bien vendre le Train à vapeur ». Il a relevé que Heidi Albisser, qui avait très bien géré le ressort « vente d'articles de souvenirs », doit être remplacée pour la fin de l'année. Dans ce domaine, un nouveau groupe de travail « achats » est à l'œuvre. La firme « Fahnen-Keller » est un nouveau partenaire expérimenté et loyal. Fritz Tschanz est le nouveau responsable de la logistique.

En 2005, le nombre de passagers a augmenté de 30% et le bénéfice de 35%. Grâce aux rabais accordés aux familles, le nombre de courses individuelles a pu être augmenté. Le résultat des voyages de groupes est plus mitigé. Güdel n'a pas caché que les efforts faits pour augmenter les taux de fréquentation ont des effets limités à cause du manque de personnel. Selon Güdel, il est prévisible que, après la mise en service du tronçon Oberwald-Gletsch, il n'y aura probablement plus de voyages aller-retour par le col.

Collaboration

Le chef Marketing, Paul Güdel, a informé sur la collaboration avec la Région Goms, Suisse Tourisme et RailAway. Il a de nouveau mis l'accent sur le fait que le voyage avec le Train à vapeur doit être considéré sous l'angle d'une expérience de découverte qui fait partie d'un contexte global.

Dans ce cadre, des possibilités de mise en valeur du point d'appui de Gletsch se sont révélés, par exemple le sentier nature, les mini-centrales électriques dignes de conservation, les chemins de randonnée et le chemin didactique ferroviaire. Sont envisagés : la création d'un « Info Point » dans le kiosque du « Glacier du Rhône » et une présentation panoramique de la Ligne sommitale et des mesures d'accompagnement permettant aux voyageurs de découvrir l'environnement. Pour ce qui est du manque de conducteurs de locomotives, Walter Benz a proposé d'examiner des engagements fixes.

La Fondation

Peter Schwaller a informé sur la Fondation Ligne sommitale, qui a été créée dans le but d'assurer la pérennité de ce bien culturel. Sa mission est de trouver les moyens financiers pour les investissements nécessaires. Il s'est réjoui que l'ALSF ait accepté l'accord de collaboration. Des actions spéciales sont prévues pour financer le nouveau dépôt de Realp. Hormis le don d'importance fait par M. Wyss, 285'000 francs sont arrivés sur le compte de la Fondation. En plus du paiement de montants sollicités, un fonds de réserve commence à être alimenté. C'est avec plaisir qu'on a appris que le MGB a remis le tronçon Gletsch–Oberwald à la Fondation pour le montant symbolique d'un franc.

Coupe, dons et cours

Walter Willi a reçu la coupe itinérante remise à l'attention du groupe de travail de Goldau. Avec 20 autres personnes, Walter Willi avait fondé le groupe en 1985 et a accompli des merveilles. Walter Knobloch a expliqué comment procéder en cas de dons destinés à la Fondation. Paul Tschudin a appelé à faire des dons liés à des projets et a mis l'accent sur la nécessité de confirmer immédiatement la réception des dons supérieurs à 100 francs. La section Pays-Bas a signalé que la production d'un DVD a bien progressé, des informations supplémentaires à ce sujet peuvent être obtenues sur Internet. Fritz

Schmutz a rappelé l'offre du comité central d'organiser des cours pour soutenir les sections. Finalement, le président Frech a reçu une motion à faire suivre : que le premier numéro du magazine « dampf »

paraisse déjà à la mi-février – donc un mois plus tôt. Ainsi les sections pourraient plus facilement publier leurs assemblées générales.

Abriter et entretenir de précieux véhicules historiques

Agrandissement de la base DFB à Realp

En raison de la taille grandissante du parc de véhicules et de la prolongation de la ligne jusqu'à Oberwald, le dépôt et l'atelier de Realp sont devenus insuffisants et doivent être agrandis par l'adjonction d'une nouvelle construction.

En tant qu'exploitant concessionnaire de la ligne Realp–Gletsch (Oberwald) nous sommes tenus de par la loi d'entretenir nos véhicules de façon optimale, pour assurer un fonctionnement sans faille. Nos véhicules de grande valeur historique et culturelle nécessitent un entretien particulier et intensif. De ce fait, des ateliers appropriés sont nécessaires.

Véhicules spéciaux, savoir-faire spécifique L'exploitation et l'entretien de locomotives à vapeur est un affaire très complexe. L'indispensable compétence dans le domaine de la technique des locomotives à vapeur et la conservation du matériel roulant historique exigent la présence de collaborateurs qualifiés, disposant de connaissances très pointues. Comme, il n'y a pas de fournisseurs de prestations correspondantes à proximité de notre ligne, nous devons faire le nécessaire nous-mêmes.

Dépôt de locomotives étriqué

Le dépôt de locomotives à trois voies construit en 1989 devait être une simple remise pour véhicules de traction. La nécessité de procéder à des travaux d'entretien conséquents sur les locomotives à vapeur et diesel ne s'est fait sentir que par la suite. Dans cette optique, un pont roulant de 5 tonnes a été installé il y a 5 ans. Le nombre de véhicules de traction en augmentation

et les travaux de révision correspondants exigent le développement du site.

Pour des raisons économiques, les travaux de construction, révision et entretien de nos propres véhicules doivent être réalisés par des spécialistes bénévoles, même si, en raison de leur complexité, certaines prestations particulières peuvent être acquises auprès de tiers. Sans prestations bénévoles couvrant le 75 à 90 % des charges, la continuité de l'entreprise serait mise en question.

La détermination du lieu d'implantation

Le dépôt actuel se trouvant dans une zone d'écoulement d'avalanches, d'autres sites d'implantation ont été étudiés. La décision d'installer l'agrandissement à Realp se justifie comme suit :

- pas de transports onéreux par route ou rail
- l'atelier est une attraction pour les visiteurs et les voyageurs
- il n'y a pas d'alternatives disponibles ou opportunes à proximité
- le dépôt existant peut être inclus dans le concept et peut servir pour l'entreposage de véhicules en hiver.

Concept

Les véhicules de traction sont révisés périodiquement selon les prescriptions légales. La révision d'une locomotive à vapeur nécessite son démontage. Les éléments les plus lourds pèsent jusqu'à 15 tonnes. Il faut donc pouvoir engager des moyens auxiliaires correspondants. Le système de grues à installer impose donc le gabarit

des Gebäuden. Die kleinen Arbeiten der Instandhaltung sind während des Jahres, die Überholungen und Neubauten nicht im Herbst und im Winter. Deshalb muss die Bauweise an die meteorologischen Bedingungen angepasst werden.

Le nouveau complexe

Das zusätzliche Gebäude ist grundsätzlich als Ergänzung zu den bestehenden Anlagen an der Realp DFB. Das neue Komplex befindet sich im Nordwesten der Dreiecksanlage bestehende. Das Volumen des Gebäudes wird 3'400 Kubikmeter nach den Normen SIA. Die Unterteilung des Raumes der Werkstatt ist vorgesehen wie folgt:

Strasse 80/81 mit Grube: Dieselmotoren/Fahrzeuge für den Schneeeinsatz

Strasse 82: Instandhaltung der Waggons (Waggons der Reisenden und Waggons des Service)

Strasse 83/84 mit Grube: Lokomotiven auf Dampf

Werkstätten: Maschinen-Werkzeuge.

Vor den fünf Strassen der Halle, zugänglich über den Zwischenraum der Dreiecksanlage

, werden die massiven Portale im Norden im Rollstuhl. In der Nordwestecke ist ein grosses Portal vorgesehen, um den Zugang zu den Strassenverkehrsstrassen über die Schweigstrasse, die noch zu verlagern ist in Richtung des Abhangs. Die runden Fenster auf allen Fassaden und die Lichtschächte ermöglichen das Tageslicht in der gesamten Baustelle. Da sich in den Zonen der Lawen, die Bauweise muss sehr massiv in Beton sein. Um das neue Gebäude in die Landschaft zu integrieren, ist teilweise ein Stahl-Fassade in der Stahlblech.

Réalisation par étapes

Um den Finanzierung, die Ressourcen der Bauabteilung und die kurzen Bauzeiten, ist vorgesehen, dass die Arbeiten in Schritten durchgeführt werden. Die Westflügel mit den Strassen 81 und 82 muss zuerst realisiert werden, um den bestehenden Lokomotivdepot zu entlasten. Die Verfahren der Bauarbeiten sind mit der OFT und den Behörden abgestimmt; die Finanzierung ist um ein Vielfaches empfindlicher als die Ausführung der gesamten Operation.

Die Sponsoren und anderen Spendoren sind gesucht – in Zusammenarbeit mit der Stiftung – für die 1'622'000 Franken notwendigen. Die Details der Ausgaben sind wie folgt:

Kauf der Grundstücke, Baugenehmigungen, Honorare, Planung, Bauleitung, Baustelleneinrichtung, Ausschreibungen
CHF 573'000

Bau von Fertigbauelementen, Beton, Stahl, Holz, Fenster, Türen, Portale, Elektrizität, Sanitär, Heizung, Oberflächenreinigung
CHF 683'000

Ausrüstung der Baustelle, Kran, Baustellensicherung
CHF 366'000

Wir können nicht in die Schulden geraten, indem wir Kredite aufnehmen.

Wir sind überzeugt, dass wir die Finanzierung dieses Projekts sicherstellen können, was sehr wichtig und notwendig für unsere historischen Fahrzeuge in einem sehr kurzen Zeitraum. Wir freuen uns, dies mit allen Beteiligten in Zusammenarbeit zu realisieren.

*Peter Bernhard/direkteur d'entreprise
DFB SA/traduction: C. Solioz*

Sektion Edelweiss

GV mit Werkstattbesuch

CHUR – Was es braucht, bis der Kamin raucht, durften die Mitglieder der Sektion Edelweiss an der Generalversammlung vom Samstag, 4. März, in der DFB-Werkstatt erleben.

Um 10.30 Uhr konnte Präsident Kurt Baasch 22 Mitglieder der Sektion Edelweiss zum Apéro begrüßen. Nach dem Apéro entbot Anton Westreicher einen Willkomm. Anschliessend weihte Jakob Knöpfel die Versammlung in die Geheimnisse der Dampflok-Ära ein. Mit Herzblut, Fachwissen und handwerklichem Können wird in der Werkstatt fast Unmögliches möglich gemacht. Jakob Knöpfel gebührt für die kompetenten Erklärungen zum Aufbau einer Dampflok herzlicher Dank. Das Mittagessen, das ebenfalls in der Werkhalle serviert wurde, verdient ein Lob und Dankeschön an den Klub der kochenden Männer. Die anschlies-

sende Generalversammlung wurde speditiv abgewickelt. Dieser Bericht soll auch eine Er-

Sektion Solothurn

Neues Vorstandsmitglied

Im Vorstand bahnt sich eine Änderung an. Aus gesundheitlichen Gründen sollte Präsident Werner Baumgartner kürzer treten. Er wollte auf die GV vom 3. März demissionieren. Da aber für die Vizepräsidentin Heidi Albisser dieses Jahr berufliche Ziele Vorrang haben, wurde beschlossen, das Amt gemeinsam zu führen. Rosmarie Allemann wurde neu in den Vorstand gewählt.

Jahresprogramm 2006

Am 22. Juli macht die Sektion So-

lothurn eine Reise an die Furka. Um den älteren Mitgliedern das Umsteigen zu erleichtern, erfolgt die Anreise nach Realp und die Rückreise ab Gletsch per Car. Den Mitgliedern werden Einladungen mit den erforderlichen Daten zugesandt. Bitte das Datum vormerken – je mehr Leute teilnehmen, desto günstiger kann die Fahrt angeboten werden.

Max Stieger

Am 1. Dezember wird der Chlausenjass durchgeführt. Dafür wird eine zentral gelegene Lokalität gesucht. Der Vorstand nimmt gern

Mitgliederbeitrag ist zur Zahlung fällig

Bis heute haben schon rund 70 Prozent den Mitgliederbeitrag bezahlt. Ihnen gebührt ein herzlicher Dank.

All jene, die den Beitrag noch nicht entrichtet konnten, werden gebeten, dies noch nachzuholen. So lassen sich unnötige Kosten für Erinnerungsschreiben einsparen. Besten Dank für die Unterstützung.

*Rita Fuchs
VFB-ZV Finanzen*

Vorschläge entgegen. – Ich wünsche allen Mitgliedern ein gutes Jahr und freue mich auf ein Wiedersehen bei den Anlässen der Sektion Solothurn.

R. Rollstab

Sektion Zürich

Sektionsreise Samstag, 5. August

Wie im letzten Heft schon angekündigt, fahren wir turnusgemäss wieder über die Furka, aber diesmal nicht mit einem Fahrplanzug, sondern mit einem «Leerzug» im Zusammenhang mit dem Nostalgie-Glacier-Express, Gletsch-Realp.

Dies gibt uns die Möglichkeit, Foto- und andere Infohalte auf der Strecke vorzusehen, die ich mit dem Chef ZfW und dem Zugpersonal absprechen werde. Da die Abfahrt in Gletsch erst spät ist und Oberwald jetzt «vor der Tür» steht, werden wir nach dem Mittagessen in Oberwald die Strecke bis Gletsch unter die Füsse nehmen und dabei selbst sehen können, was bis dann allenfalls schon fertiggestellt, vor allem aber, was alles noch zu tun bleibt bis zur Eröffnung!

Selbstverständlich werde ich mich um kompetente Begleiter bemühen, die uns aus erster Hand über das Projekt informieren werden, insbesondere auch über die vorgesehene Strassenquerung bei Oberwald. Für weniger sportliche Teilnehmer/innen werde ich natürlich eine Fahrgelegenheit für einen Teil oder für die ganze Strecke organisieren. Bis zum Redaktionsschluss konnte ich noch nicht alle Details rekognoszieren, kann aber schon die wichtigsten Angaben machen:

Abfahrt Zürich HB 8.09 Uhr, Zwi-

schenhalt in Realp eine Stunde für Besichtigungen (Bahnhof, Remise), Weiterfahrt nach Oberwald, Mittagessen. Begehung der Strecke, Dampfzug Gletsch ab 16.30 Realp an ca. 18.45. MGB Realp ab 19.32, ZH an 21.51 Uhr.

Kosten inkl. Mittagessen (max.): ohne HT 170, mit HT 115 und mit GA 65 Franken.

Besonderes: Da ich für diese «Insiderreise» eine Rekord-Beteiligung erwarte, und weil auch die Zahl der zur Verfügung stehenden Plätze auf dem Zug noch offen ist, bitte ich alle Interessenten (also auch die Stammkunden!) um eine sofortige Anmeldung unter Angabe von Anzahl HT / GA / 1/1 und ob Transport Oberwald-Gletsch, teils oder ganz, gewünscht wird. Bitte keine Kinder unter zehn Jahren mitnehmen, aber warum nicht auch Verwandte oder Freunde, vor allem natürlich «Noch»-Nichtmitglieder einladen? Bei Kapazitätsproblemen werde ich natürlich die Reihenfolge der Anmeldungen berücksichtigen müssen.

Das detaillierte Programm mit EZ werde ich allen Angemeldeten etwa Mitte Juli zustellen.

Der Reiseleiter: Fritz Schmutz, Lindenstrasse 37, 8307 Effretikon; h.f.schmutz@freesurf.ch, Fax 052 343 40 31.

ZOM Wetzikon

Vom 23. bis 26. März waren wir mit unserer bewährten Fotogalerie

dort und konnten in den vier Tagen 27 neue Mitglieder werben, davon gingen aber vier auf das Konto von anderen Sektionen. Erfreulich, dass das Verhältnis Familie zu Einzel wieder sehr gut war, nämlich zwei zu eins! Nachträglich sind von den vielen, die sich an der Messe selbst noch nicht entscheiden konnten, noch etliche Anmeldungen eingegangen.

Mitgliederbestand per 15.05.06: 1940

Diese Zahl ist, wenn man sie vergleicht mit den 1897 per 15.01., auf den ersten Blick enttäuschend. Leider ist es eine Tatsache, dass seit diesem Datum schon wieder 26 Mitglieder aus unserer Liste gestrichen werden mussten. Nicht wenige nahmen den Erhalt der Rechnung zum Anlass, zu kündigen, und dies ohne den Jahresbeitrag noch zu bezahlen. Wir haben beschlossen, diese ohne weitere Démarche zu streichen, da es sich dabei wohl kaum um echte Furkafreunde handeln kann! Und leider sind auch etliche Todesfälle dabei. So ist also, trotz der zwei Messen Fespo und ZOM, der Zuwachs eher bescheiden, doch unser Ziel von 2000 verlieren wir nicht aus den Augen!

Die nächste Klippe werden wieder die leider immer wieder auftauchenden Nichtzahler sein. Unsere Finanzchefin hat in diesem Heft einen Aufruf publiziert mit der Bitte, die Zahlung noch vor dem Verschicken der Mahnungen nachzuholen, so wird die endgültige Nichtzahlerliste dieses Jahr hoffentlich etwas kürzer ausfallen! Schon jetzt danken wir für jede noch eingehende Zahlung, denn für uns gilt das Motto: «Besser spät als nie».

Bauwochen

Beim Erscheinen dieses Heftes ist unsere erste BW, in der KW 22, unter Leitung von Edi Gubler schon vorüber! Er hat mit 12 Mitarbeitern sicher eine ganze Menge geleistet. Ein Bericht darüber wird im nächsten Heft zu lesen sein, aber noch viel früher auf unserer Homepage unter «Berichte 2006». Für die zweite, in der KW 39 (25.–30.9.), nimmt unser Bauchef, der dort persönlich die Leitung übernimmt, gerne noch Nachmeldungen entgegen; hier nochmals seine Adresse:

Hans Fehr, Bollwiesstrasse 18, 8645 Jona; hans.fehr@hsr.ch

Euer Sektionsredaktor
Fritz Schmutz



An diesem Übergang ruht der Verkehr auf Schiene und Strasse. Repos hivernal au passage à niveau.

Sektion Innerschweiz**Information aus erster Hand**

Die GV 2006 der Sektion Innerschweiz fand am 17. März statt. Wir trafen uns in Luzern im Restaurant «Rütli». Neben den traktandierten Geschäften wurden wir durch Paul Güdel und Manfred Willi mit Informationen zur DFB versorgt, einerseits im Rückblick auf die vergangene Saison und auch über Bevorstehendes für dieses Jahr. Nach der GV zeigte uns Stan Holecek mit vielen interessanten Fotos die Geschichte der Stellwerktechnik in der Schweiz.

Die ersten Arbeitseinsätze in Realp sind bereits vorbei, bei soviel Schnee draussen wurde unter Dach gearbeitet, unter anderem bei der Demontage von Warmluftrohren in Schlosserei und Werkstatt.

An folgenden Samstagen im Jahr 2006 finden unsere Arbeitseinsätze statt: 10. Juni, 1. und 15. Juli, 5. und 26. August, 16. und 30. September, 21. Oktober, 11. November. Für die Samstags-Einsätze zählen wir wiederum auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion. Auskunft: Jakob Hartmann, Telefon 041 917 15 46, wenn möglich Mittwoch abends ab 19 Uhr.

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



Unser neuer Bahnhof in Realp, aufgenommen am 14. März 2006 im Abendlicht, schläft friedlich seiner Eröffnung entgegen. Nein, der Schein trägt, auch heute hat, wie schon den ganzen Winter über, eine Gruppe von Fronis im gut isolierten und geheizten Gebäude fleissig auf die Eröffnung am 24. Juni hingearbeitet. – Le crépuscule paisible du 14.3.06 et la gare de Realp. Durant tout l'hiver un groupe de bénévoles y a œuvré.

VFB Sektion Bern

Hauptversammlung erstmals in Schüpfen

Die 21. Hauptversammlung der VFB Sektion Bern hat dieses Jahr zum ersten Mal in Schüpfen im Restaurant «Rössli» stattgefunden. Die Teilnahme von 29 Personen bekräftigte den Vorstand in seinem Vorhaben, das «Rössli» zum neuen Stammlokal zu machen, nachdem das bisherige in Worblaufen wegen eines Umbaus und anschliessenden Pächterwechsels nicht mehr zur Verfügung stand.

Die Anwesenden genehmigten sämtliche traktandierten Geschäfte einstimmig. Die Vorstandsmitglieder und die Revisoren wurden wiedergewählt, bei den Delegierten hatte sich Peter Grünig als Ersatz für Daniel Gertsch zur Verfügung gestellt, der sich auf das Vizepräsidium konzentriert. Grünig, der bereits in den 90er-Jahren dem Sektionsvorstand und auch dem VFB-Zentralvorstand angehörte und sich als Redaktor des «FurkaBernInfo» und der Vereinsnachrichten sowie als Aktiver im Berner Wagenbau stark engagiert hatte, wurde schliesslich nicht nur zum Delegierten, sondern auch zum zweiten Beisitzer in den Sektionsvorstand gewählt. Es ist des Informationsflusses wegen grundsätzlich zu begrüssen, wenn Delegierte auch dem Vorstand angehören.

Für einen grossen Auftritt sorgte auch das älteste Sektionsmitglied, Werner Tschaggelar, der der Sektion 1000 Franken spendete und alle aufrief, sich bei der Mitgliederwerbung und bei Baueinsätzen zu engagieren. Auch Johanna Schär leistete daraufhin eine Spontanspende, welche die Versammlung mit Applaus verdankte. Fritz Tschanz dankte im Namen der DFB für die gesponserten Feuerlöcher, auch die Gilets sorgten an der Furka für Furore. Zum Schluss konnten die Anwesenden den Film von Sektionsmitglied Peter Zenger über die erste Kombifahrt der Ballenberg-Dampfbahn (BDB) mit der Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB) verfolgen, die übrigens nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr heuer fortgesetzt werden. Die Termine sind am 16. Juli, 6. August, 20. August, 3. September und 17. September. Aus der Sektion werden noch Reisebegleiter gesucht.

Sektionsreise ins Tirol

Die diesjährige Sektionsreise wird etwas ganz Spezielles. Sie dauert zwei Tage (16. und 17. September) und führt ins Ausland. Preiswert besuchen wir die beiden Tiroler Dampfbahnen ins Zillertal und zum Achensee. Kommen Sie mit! Der erste Tag führt von der Schweiz aus zur Zillertalbahn, einer 1902 eröffneten 32 Kilometer langen Strecke, die noch heute von Nostalgiedampfzügen befahren wird. Die Spurweite ist übrigens nur 760 mm, so werden wir im Dampfzug denn auch höchstens mit 35 km/h die Tiroler Alpenlandschaft geniessen. Übernachten werden wir in Jenbach in einem Drei-Sterne-Hotel.

Der zweite Tag führt dann zur ältesten Dampfzahnradbahn Europas, die von der Schnellzugstation Jenbach über 6,7 Kilometer mit Steigungen von bis zu 160 Promille zum Achensee führt. Diese Meterspurbahn wurde 1889 in Betrieb genommen. Am Achensee besteht Direktanschluss zur Achensee-Schiffahrt. Detaillierte Angaben zu der Reise erteilt gerne Vizepräsident Daniel Gertsch (Telefon +41 62 961 60 09; E-Mail: vize@vfb-bern.de). Die Kosten betragen je nach Bahnabonnements umgerechnet zwischen rund 220 und 270 Franken für die EC-Fahrt ab Grenze, die beiden Dampfzugfahrten sowie die Übernachtung mit Halbpension (Basis: Doppelzimmer). Natürlich sind auch Teilnehmer anderer Sektionen oder Nichtmitglieder willkommen.

Baueinsätze

Auch die VFB Sektion Bern führt dieses Jahr wieder Bauwochenenden (17. Juni, 1. Juli, 9. September und 7. Oktober) und eine Bauwoche (4. bis 9. September) durch. Die Bauwoche wird voraussichtlich in Gletsch stattfinden, also dürften wir an der «Neubaustrecke» zum Einsatz kommen. Es hat an allen Anlässen noch Plätze frei! Wir würden uns über Ihr Engagement sehr freuen. Von niemandem wird Unmögliches verlangt. Kost und Logis ist für die Fronis – auch für Nicht-Sektionsmitglieder – gratis, eine gemeinsame Anreise ist möglich. Weitere Auskünfte auf www.vfb-bern.de oder beim Sektionspräsidenten (siehe Adressenseite).

Agenda der Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten am Personenwagen B 4222 (ex BVZ B 2222)

Jeden Dienstagabend ab 16.00 Uhr

Jeden Donnerstagabend ab 18.00 Uhr

Samstagsseinsätze

Samstag, 4. November 2006 ab 08.00 Uhr. Am Samstagseinsatz wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Nachdem der Personenwagen BD 2502 am Werkstattfest in Chur zu sehen sein wird, wird entgegen der ursprünglichen Ankündigung kein Rollout in der Wagenwerkstätte Aarau gefeiert.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

- | | |
|---------------|-----------------------------|
| 2. Arbeitstag | Samstag, 17. Juni 2006 |
| 3. Arbeitstag | Samstag, 22. Juli 2006 |
| 4. Arbeitstag | Samstag, 12. August 2006 |
| 5. Arbeitstag | Samstag, 16. September 2006 |
| 6. Arbeitstag | Samstag, 14. Oktober 2006 |

1. Arbeitswoche in Realp

17. bis 22. Juli 2006

2. Arbeitswoche in Gletsch

11. bis 16. September 2006

Reisen

11. Juni 2006: Reise zum **Werkstattjubiläum Chur**

17. September 2006: **Sektionsreise**. Reservieren Sie sich den Tag. Dani Bühler hat ein attraktives Programm in Vorbereitung.



Um enge Verknüpfung von Vorbild und Modell herauszuheben, werden die Anlage und der Infostand von «echten Fronis» in oranger Arbeitskleidung betreut. Pour plus d'authenticité : la maquette et le stand d'information sont exploités par de vrais bénévoles en survêtements de travail orange.

Sektion Norddeutschland stellt in Rostock aus

32 Meter Bergstrecke an der Ostsee

Wieder einmal hat sich das Marketingkonzept der Sektion Norddeutschland bewährt – wir werben mit einer Furka-Modulanlage auf grossen Modellbahnausstellungen für unsere Bahn.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Wir sprechen ein sehr interessiertes Publikum an, haben aber kein Veranstaltungsrisiko. Durch die Frontarbeit unserer Mitglieder erwirtschaften wir oft einen Überschuss, der der DFB zugute kommt.

Die Sektion Norddeutschland nahm diesmal am 4. und 5. März 2006 an der grössten Modellbau-Ausstellung Mecklenburg-Vorpommerns in Rostock teil. Die Stadthalle war mit 22'000 Besuchern an zwei Tagen sehr gut gefüllt – wir hatten die Gelegenheit, vielen interessierten Besuchern unsere Bahn in Vorbild und Modell näher zu bringen.

Oliver Racine

Sektion Schwaben

Hauptversammlung und Sektionsaktivitäten

Am 17. März fand die diesjährige Jahreshauptversammlung der Sektion in der Gaststätte «Herrenkeller» in Ulm statt. Trotz der winterlichen Strassenverhältnisse konnte Bernd Hillemeyr wieder einige Mitglieder, die zum Teil bis aus dem Allgäu angereist waren, begrüßen.

Nach dem Tätigkeitsbericht, den Ausführungen des Kassenprüfers und der Entlastung des Vorstandes stand die Ersatzwahl für den im Herbst letzten Jahres leider überraschend verstorbenen stv. Kassenprüfer Max Häfele an. Das Neumitglied Eberhardt von Warthenberg stellte sich spontan zur Verfügung und wurde gewählt.

Einem kurzen Bericht von Peter Rost über die letztjährige Delegiertenversammlung in Zürich schlossen sich Informationen von Bernd Hillemeyr aus dem Zentralvorstand sowie ein Ausblick über die diesjährigen Aktivitäten unserer Sektion sowie die geplanten Arbeiten an der Bergstrecke an. Gegen 22 Uhr konnte dem «offiziellen Teil» ein gemütlicher folgen.

Termine im 2. Halbjahr 2006

- | | |
|-----------------|---------------------------------|
| 1. und 2. Juli | Ausstellung Amstetten |
| 3. bis 8. Juli | Bauwoche Sektion Schwaben |
| 13. Juli | Stammtisch |
| 7. September | Stammtisch |
| 14. – 17. Sept. | Ausfahrt nach Südtirol |
| 5. Oktober | Stammtisch |
| 2. November | Stammtisch |
| 4. + 5. Nov. | Modellbauausstellung Ottobeuren |
| 7. Dezember | Jahresabschlussessen |

Die Stammtische und das Jahresabschlussessen finden ab 20 Uhr in der Gaststätte «Herrenkeller» in Ulm statt. In lockerer Atmosphäre werden Neuigkeiten und Informationen rund um die Furka ausgetauscht. – Zu allen Veranstaltungen sind nicht nur Vereinsmitglieder und Aktionäre, sondern alle, die vom Eisenbahnvirus infiziert sind, herzlich willkommen.

100 Jahre Lokalbahn Amstetten-Gerstetten

Am ersten und zweiten Juli feiert die Lokalbahn Amstetten-Gerstet-

ten ihr hundertjähriges Bestehen. Dieser Anlass wird vom heutigen Betreiber der Strecke, den Ulmer Eisenbahnfreunden (UEF), entsprechend gefeiert. Auch die Sektion Schwaben wird sich – in Zusammenarbeit mit der Sektion Stuttgart – an den Feierlichkeiten beteiligen und an diesem Wochenende in Amstetten (bei Geislingen/Steige) mit einem Informationsstand vertreten sein. Es wäre schön, wenn wir viele bekannte und neue Gesichter an unserem Stand begrüßen könnten.

Einladung zur Sektionsausfahrt nach Südtirol

Vom 14. bis 17. September findet die angekündigte viertägige Ausfahrt nach Südtirol statt. Geplant ist die Anreise über den Bodensee, Vereinatunnel sowie den Ofenpass (Postautolinie) nach

Mals im Vinschgau. Von dort geht es mit der wiedereröffneten Regelspurbahn weiter nach Meran. Auf dem Programm stehen neben anderen Punkten ein Besuch der Rittnerbahn sowie eine Fahrt mit der Nonstalbahn (Ferrovia Trento-Malé), deren Linie vor einigen Jahren über Malé hinaus bis Mezzana verlängert wurde. Die Rückfahrt wird über den Brenner, Innsbruck und Garmisch-Partenkirchen erfolgen.

Die Fahrt wird genügend Gelegenheit lassen, das Südtirol in der Jahreszeit, in der es sich von seiner schönsten Seite zeigt, ausgiebig zu genießen. Auch Gäste und Mitglieder anderer Sektionen sind eingeladen. Interessenten sollten sich baldmöglichst bei Bernd Hillemeyr melden.

Christof Schmid, Schriftführer

Sektion Stuttgart

Eigenes Steffenbach-Modell

Die Hauptversammlung hat mit grosser Mehrheit einen Kredit von maximal 3000 Euro für die Anschaffung eines Steffenbach-Modells bewilligt.

Die Mitglieder-Hauptversammlung

wurde am 10. März im Vereinslokal «Gaststätte Haus am See» abgehalten. Der erste Vorsitzende, Eberhard Kühnle, konnte 22 Mitglieder und als Gäste DFB-VR Karlheinz Orth sowie vom VFB Vizepräsident Bernd Hillemeyr be-

«Dampf» in eigener Sache

Neue Leute ansprechen

Kurz, bündig und dennoch anschaulich will «dampf an der furka» über DFB, VFB und deren Umfeld berichten. Vermehrt sollen Aussenstehende angesprochen werden, um sie für die Bergstrecke zu gewinnen.

Die Redaktionskommission des «dampf an der furka», der Peter Schwarzenbach, Irène Schär, Christian Stern, Claude Solioz, Ueli Burkhard, Julian Witschi und der Redaktor angehören, rufen hier in Erinnerung, was schon 2004 im Heft zu lesen war. Um die Kosten möglichst tief zu halten, muss in allen Heftteilen mit dem Platz haushälterisch umgegangen werden. Dies gilt auch für die Sektionsberichte. Grundsätzlich hat es weiterhin Platz für alle und alles. Dennoch sollten auch die Verfasser aus den Sektionen darauf achten, dass wir das «dampf an der furka» vermehrt auch möglichst interessant für Nicht-Aktionäre und Nicht-Mitglieder gestalten wollen, also zum Beispiel für DFB-Reisende, Touristen und Einheimische. Denn bei diesen wollen wir für die Furka-Bergstrecke werben, sie von unseren Anliegen überzeugen und sie womöglich dazu bringen zu sagen, «da mache ich doch auch mit». Texte von allgemeinem Interesse, etwa über einen speziellen Baueinsatz, eine originelle Werbeaktion, die fortschreitende Werkstattarbeit oder Gastreferenten an einer Generalversammlung dienen diesem Ziel sicher mehr, als das hinterst und letzte Detail aus dem Vorstand, vollständige Protokolle von Generalversammlungen oder die x-te Bilanz über den Mitgliederbestand. Wie erwähnt, auch für Letzteres hat es weiterhin Platz; einfach darauf achten, die Prioritäten richtig zu setzen. Im Übrigen ist die Redaktionskommission sehr zufrieden mit den Berichten aus den Sektionen. Vor allem mit jenen, die rechtzeitig eintreffen!

Julian Witschi

grüssen. Nach den Berichten des Vorstandes wurde dieser einstimmig entlastet. Die Sektion zählte Ende 2005 150 Einzel- und 27 Familienmitglieder. Dringend müssen im Freundes- und Bekanntenkreis und an Messen neue Mitglieder geworben werden.

Der Vorstand wurde in der bisherigen Zusammensetzung wieder gewählt: Erster Vorsitzender Eberhard Kühnle, zweiter Vorsitzender Richard Schust, Kassierer Steffen Kern, Schriftführer Dieter Warkus. Die vier Beisitzer sind Uli Hassmann, Gert Hauber, Ulf Weidle und Günter Alles. Als VFB-Delegierte wurden Richard Schust und Uli Hassmann bestätigt.

Der Versammlung wurde vorgeschlagen, auch in diesem Jahr 2500 Euro an die DFB zu spenden. Dies wurde einstimmig beschlossen und im April noch vorgenommen.

Bernd Hillemeyr bedankte sich für die Arbeit des ganzen Teams. Besonders lobte er die harmonische und problemlose Zusammenarbeit der beiden Sektionen Schwaben und Stuttgart. Sein Fazit: «Der Zentralvorstand funktioniert nur mit den Sektionen.» Zur besseren Effizienz sollen mehr Arbeitskreise gebildet werden. Karlheinz Orth überbrachte die Grüsse von Claude Wenger und Peter Bernhard. Seiner Meinung nach haben sich VFB und DFB im letzten Jahr positiv verändert. Man beginnt erwachsen zu werden und einen Profibetrieb darzustellen. Frühere Querelen sind vergessen.

Zum Abschluss berichtete Eberhard Kühnle über die Absicht, als Anziehungspunkt bei Messen und anderen Anlässen ein eigenes Steffenbach-Modell anzuschaffen. Lang und heftig wurde debattiert, wie dieses aussehen und funktionieren soll. Man war sich einig, dass Werbung Geld kostet, aber

auch darüber, dass das Ausleihen des Modells bei der Sektion Rhein-Neckar jährlich mit Kosten und Zeitaufwand verbunden ist. Die Mitgliederversammlung billigte schliesslich den im November gefassten Vorstandsbeschluss und legte mit 19 Ja-, einer Nein-Stimme und zwei Enthaltungen fest, dass das Modell für höchstens 3000 Euro angeschafft werden darf. Weitere Angebote sollen zu den bereits vorliegenden Kostenvorschlägen eingeholt werden. Kosten liessen sich sparen, wenn die Brücke als Bausatz beschafft werden könnte. Wer eine Bezugsquelle kennt, möge dies einem Vorstandsmitglied melden. – Die harmonisch verlaufene Versammlung endete um 22 Uhr.

Dieter Warkus

Das Schwungrad meint...

Seit bald 20 Jahren fehlt das Schwungrad an keiner Generalversammlung der DFB. Die ersten 15 waren die schlimmsten und streitbarsten Anlässe. An allen Ecken wurde manchmal sehr unverhältnismässig opponiert und argumentiert. Auf der Suche nach dem zweckmässigen Aufbau für die DFB und die richtige Art des Bahnunternehmens wurden die verschiedensten Vorschläge angeboten. Dabei haben sehr viele ehrenamtliche Verwaltungsräte sehr viel zur guten Lösung beigetragen. Nun haben wir die 20. GV im Verkehrshaus Luzern durchgeführt. Das war ja das schönste Erlebnis für mich, ich denke, dass es auch allen andern im Saal ebenso gefallen hat. Keine Fragen, keine Gegenargumente wurden vorgetragen. Alles hatte einen

ganz normalen Ablauf. Sehr gut und verständlich (ausser Teile der visuellen Darstellung auf der Leinwand) wurden die Traktanden bearbeitet. Es herrschte Einigkeit auf der ganzen Linie. Dieses Erlebnis muss an dieser Stelle allen Beteiligten, vor allem dem Verwaltungsrat DFB, speziell verdankt werden.

Als Leitgedanke für die neue Saison las ich auf der Leinwand folgendes Wortspiel: «Sagen was wir machen, machen was wir sagen.» Jetzt ist es an uns, diesen Satz auch umzusetzen. Sagen wir weiter, was wir wissen. Unsere Dampfbahn braucht neue Kunden. Wenn wir unsere Erfahrungen, sei es als Fronis, als Helfer oder Bahnkunden unseren Kollegen und Mitarbeitern im Betrieb, den Vereinskollegen oder unseren Nachbarn weitergeben, ist schon sehr viel gemacht. Es bringt der Dampfbahn keine Kunden, wenn

wir die Erlebnisse für uns behalten. Gute Werbung kostet viel Geld und erreicht nicht immer das richtige Publikum. Das persönliche Weitersagen mit ein wenig Euphorie in den Sätzen, ist gratis. Dabei ist es wichtig, dass man wahrheitsgetreu von der Bahn erzählt, vom festen Fahrplan, der erlebnisreichen Dampffahrt von fast 2 Stunden, den vielen Schönheiten (Alpenrosen, Wildbäche und Murmeltiere) auf der Strecke, dem Aufenthalt unterwegs zum Wasserfassen und dem Verpflegungshalt auf der Station Furka. Nicht zu vergessen ist auch die 20 Prozent-Ermässigung auf Fahrpreis und Souvenirs für Aktionäre und Mitglieder. Dass Kinder gratis mitreisen, wissen auch noch nicht alle. Somit passt ein Familienausflug auch eher ins Budget. – Einen erfolgreichen Fahrsommer wünscht allen

Euer Schwungrad

Wichtige Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident

Peter Schwaller
Lägerweg 6
CH-5304 Endingen
Telefon P 056 242 15 14
Mobile N 079 374 50 17
E-Mail peter.schwaller@bluewin.ch

SR-Vizepräsident

Thomas Kaech
Silberdistel B
CH-3999 Oberwald
Telefon G
Telefon P 027 973 38 50
Fax F 027 973 38 52
Mobile N 079 483 42 70
E-Mail kaech.t@bluewin.ch

SR Vertreter VR DFB AG

Claude Wenger
Chemin du Mont-Blanc 2
CH-1272 Genolier VD
Telefon P 022 366 13 82
Mobile N 079 200 23 65
E-Mail claude.wenger@bluewin.ch

SR Vertreter VFB

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon G +49 7303 172 35
Telefon P +49 8282 56 68
Fax +49 1805 060 334 307 04
Mobile N +49 171 718 3896
E-Mail hillemeyr@t-online.de

SR

Walter Benz
Propstbergstrasse 10
CH-5312 Döttingen
Telefon G
Telefon P 056 245 29 03
Fax P 056 245 72 92
Mobile N 076 443 64 67
E-Mail walterundverena@gmx.ch

SR

Hans Meiner
Bergstrasse 82
CH-6010 Kriens
Telefon G
Telefon P 041 310 93 77
Mobile N 079 692 79 21
E-Mail mmeiner@hispeed.ch

SR

Peter Püntener
Hofstatt 10
CH-6463 Bürglen
Telefon G 041 875 26 20
Telefon P 041 870 70 71
Fax G 041 875 26 10
Mobile N 079 243 54 80
E-Mail peter.puentener@ur.ch

SR

Peter Riedwyl
Egghalde 22
6206 Neuenkirch
Telefon +41 41 467 26 62
Fax +41 41 467 36 63
Mobile +41 79 418 37 36
E-Mail priedwyl@hotmail.com

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

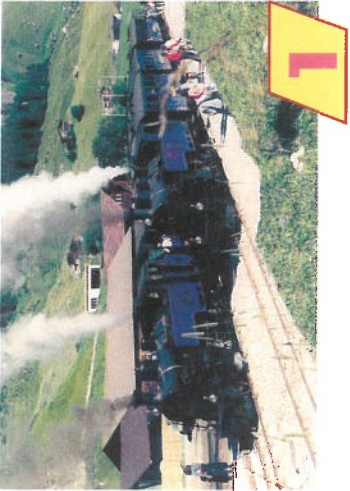
Peter Bernhard
41, le grand Molambief
F-71580 Le Fay
Telefon P +33 385 75 57 07
Mobile N +33 631 07 53 89
E-Mail dfb-geschaeftsleiter@tu-be.ch

Präsident des 1000er Clubs

Kurt Aeberli
Strehlgasse 8
CH-4460 Gelterkinden
Telefon +41 61 981 58 44
Mobile +41 79 646 34 41
kurt.aeberli@freesurf.ch

www.furka-bergstrecke.ch

**Mehr
Erlebnis!**



1



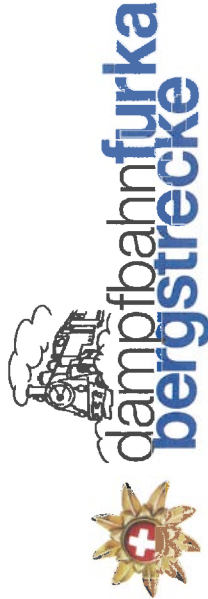
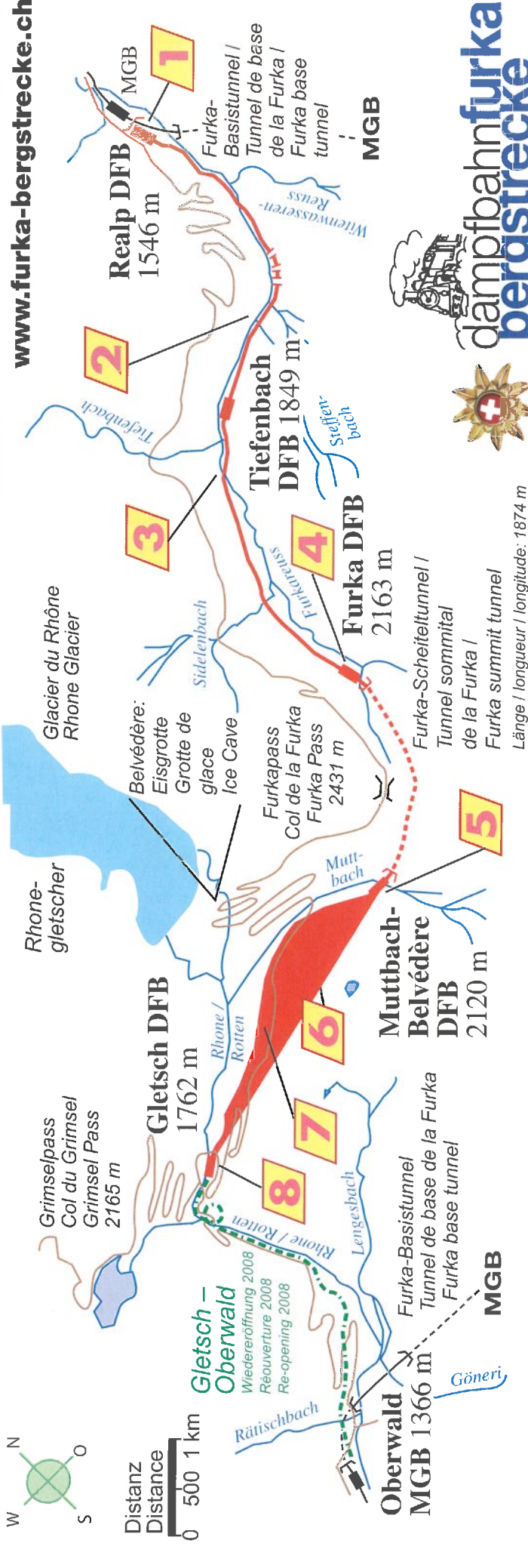
2



3



4

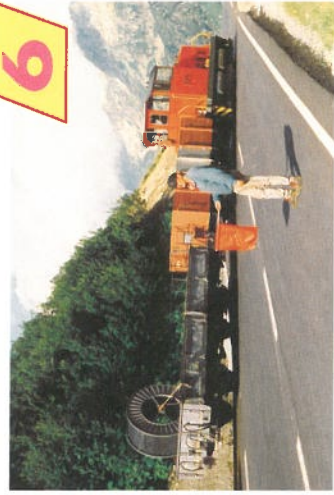


© DFB / Moser – 05/05

5



6



7



8



Länge / longueur / longitude: 1874 m