



Nov. 2004

Mit Diesel und Dampf in Richtung Oberwald



furka
an der
dampf



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

Aufbruchstimmung herrscht

Verehrte Leserin, geschätzter Leser

Das leicht abgewandelte Ogi-Wort «Freude herrscht», scheint mir auf die aktuelle DFB-Situation zu passen. «Von Gletsch in Richtung Oberwald voran» hat im letzten Heft ein Titel geheissen. Diesmal ist ein Artikel mit «Dem Ziel ein Stück näher» überschrieben. Es geht um die Vollendung der Bergstrecke. Man wird sie zwar noch ein paar Jahre erdauern und vor allem erarbeiten und erkämpfen müssen.

Aufbruchstimmung ist beim Marketing erkennbar. Da werden gewaltige Anstrengungen unternommen, um mehr Leute auf die Züge und mehr Geld in die Kasse zu bringen. Man beachte den Beitrag «Damit die Arbeit Sinn macht».

Aufbruchstimmung ist schliesslich bei DFB und VFB insofern auszumachen, als die Bereitschaft erkennbar wird, die Organisation transparenter und effizienter zu gestalten und die Finanz-Situation nicht mehr nur mit Pflästerchen, sondern mit einem grösseren chirurgischen Eingriff zu heilen. Hier sei auf den Beitrag «Finanzen, Organisation, Transparenz» verwiesen. Darin ist zusammengefasst, was Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller den Sektionspräsidenten an der Konferenz vom 23. Oktober in Jona vorgestellt hat. Das Massnahmenpaket, aus dem keine Teile herausgebrochen werden dürfen, wenn es Erfolg haben soll, wurde engagiert und sachlich besprochen. Gegnerschaft war nirgends auszumachen. Dies darf bestimmt als gutes Omen gewertet werden. Aber auch damit ist man noch nicht in «Oberwald». Information und Auseinandersetzung werden in die Sektionen zu tragen sein. Hier wie dort wird wohl intensiv diskutiert werden. Wer sich indessen bewusst ist, dass die strukturellen und finanziellen Massnahmen geeignet sind, das Kulturgut «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» nachhaltig zu sichern, wird sich rasch eine eigene Meinung bilden und sich hinter den Verwaltungsrat stellen können, der das Paket nach zweijähriger intensiver Arbeit präsentiert.

Aufbruchstimmung in eigener Sache: Die Kommission, welche den Redaktor berät und unterstützt, ist erweitert worden. Ihr gehören an: Peter Schwarzenbach, Julian Witschi, Claude Solioz und Christian Stern.

Alles Gute und auf Wiederlesen im März 2005.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss für die Ausgabe 1/2005: 15.02.05

aktuelles

Damit die Arbeit für die DFB Sinn macht	1
Mit Goethe über die Furka	3
Von Gletsch nach Oberwald	5
Bauwoche Sektion Gotthard	7
Bahn-Nostalgie von 0 bis 110 Promille	8
Mitteilungen aus der Geschäftsleitung	9
Wasserwirtschaft im Urserental	10
Organisation, Finanzen, Transparenz	11
Dampfschneeschleuder in Wiederaufarbeitung	12
Betriebsschlussfest auf dem Gurschen	13
Lok-Aufarbeitung nach klaren Prioritäten	14
Brünig-Zahnradtraktor für die DFB	15
DFB-Bilder-Buch	16
Toujours pousser les wagonnets	17
Les débuts du sauvetage	18
De Gletsch à Oberwald	19
Non, il faut des HG 4/4	19
Semaine de travail de la Section romande	20
Nostalgie ferroviaire jusqu'à 110 pour-mille	21
La traction vapeur – la pousser diesel	22
Afin que le travail pour le DFB ait un sens	23
L'économie hydrologique dans la vallée d'Urseren	24
Nouvelles de la direction	25
Avec Goethe à la Furka	25

leserbrief

Rolf Sieber	4
-------------	---

vereine

Sektion Bern	26/31
Sektion Nürnberg	27
Sektion Rhein-Main e.V.	27
Sektion Berlin-Brandenburg	27
Sektion Norddeutschland	28
Section romande	29/31
Sektion Zürich	30
Section Gotthard	32

Titelbilder

Jürg Bolliger und Walter Willi

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 Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach 3468, CH-4002 Basel

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

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

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

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

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

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

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

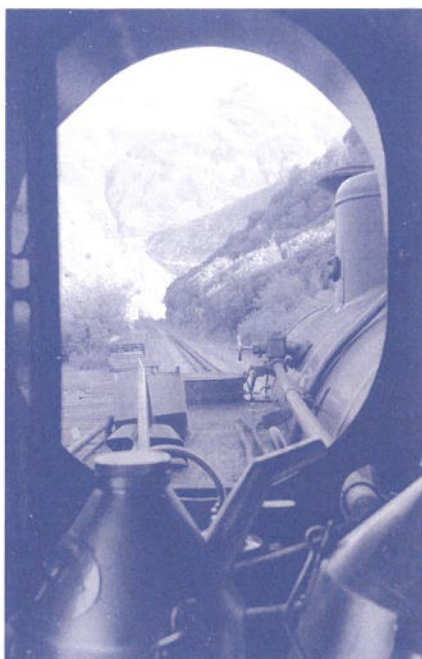
Marketing braucht mehr als einen Einzelkämpfer

Damit die Arbeit für die DFB Sinn macht

Mit der Suche nach touristischen Partnern, mit Angeboten, welche die Furka-Fahrten mit andern Erlebnissen verbinden und mit breiter Öffentlichkeitsarbeit sollen Fahrgäste gewonnen werden, die das Vergnügen geniessen, das ihnen bereitet wird und über die Billettkasse dem Unternehmen dringend benötigte Einnahmen verschaffen.

Während des ganzen Jahres wird gearbeitet, um an 70 Tagen die Dampfbahn über die Furka-Bergstrecke fahren zu lassen. Die kurze Betriebszeit muss bestmöglich verkauft werden. Damit ist das Ziel des DFB-Marketings umschrieben. Paul Güdel ist Marketing-Verantwortlicher. Obschon er sich bis an die Grenzen seiner Möglichkeiten einsetzt, kann nicht alles getan werden, was getan werden müsste. Er hat Konzepte erstellt, konkrete Angebote ausgearbeitet, in der Furka-Region, in der Schweiz und im Ausland Kontakte geknüpft.

Bei der Marketing-Arbeit kann er sich auf wertvolle Vorarbeit stützen. Dazu gehören



«Konzept 95», «Mittelfristplanung 95 bis 02», «Verkaufshandbuch» und «Senglet-Bericht» beziehungsweise ein Extrakt daraus. Der Marketingleiter hat also keineswegs am Nullpunkt beginnen müssen. Grundsätzlich ist zweierlei festzustellen: 1. Die Fahrt mit der DFB ist für Touristen (auch wenn sie von der Bahn begeistert sind) nicht mehr das ganze Erlebnis, sondern bloss Teil-Erlebnis. Dementsprechend sind die Angebote zu gestalten. 2. Wer bei DFB oder VFB engagiert ist, muss daran interessiert sein, dem Unternehmen zu Erfolg zu verhelfen und die persönlichen Möglichkeiten auszuschöpfen.

Partnerschaft heisst Geben und Nehmen

Wie von Paul Güdel zu erfahren ist, wird derzeit mit etlichen Bonuspartnern gearbeitet, die für die DFB Leistungen erbringen und von ihr Gegenleistungen erwarten. Konkret heisst dies, dass Partner für die Dampfbahn werben und dafür einen angemessenen Bonus erhalten. Das Ver-

kehrshaus Luzern wird beispielsweise ein Einlageblatt für «dampf an der furka» entwerfen auf dem Gutscheine zum verbilligten Eintritt abgedruckt sind. Derweil das Verkehrshaus die DFB bekannt macht, soll die DFB das Verkehrshaus bekannt machen. Beiden nützt das Miteinander.

Zu den Marketingmassnahmen gehört auch die Preisgestaltung. An den Einzelfahrkarten, deren Preis oft zu unrecht als hoch empfunden wird, will man derzeit nicht «schrauben». Die Tarife für Gruppen und ganze Extrazüge haben jedoch auf ein marktgerechtes Mass zurückgestutzt werden müssen. Wer jedoch an einem Nichtbetriebstag mit dem Extra-Dampfzug über den Berg will, muss einen massiven Zuschlag bezahlen.

Der Billetverkauf am Ort hat nur kurze Öffnungszeiten. Deshalb wird es geschätzt, wenn die Fahrkarten an der Rezeption der Hotels in der Region und an den MGB-Bahnhöfen gelöst werden können.

Arrangements und Werbemassnahmen sind – entsprechend den unterschiedlichen Erwartungen – zielgerichtet nach Alter und Interessenlage zu gestalten.

Erfreulich gross ist in der Saison 2004 das Medienecho gewesen. Die Bahn und ihr ordentlicher Betrieb, besonders aber Anlässe wie die Inbetriebnahme des Rollstuhlwagens und die Überführung der Lokomotiven HG 4/4 nach Chur haben in der Öffentlichkeit grossen Widerhall gefunden.

An grossen Bahnhöfen haben – im Sinn einer Goodwill-Leistung – Lichtreklamen für die DFB geworben.

Ungenügende Frequenzen und Erträge

Die Statistik zeigt, dass die Passagierfrequenzen 1999 ihren Spitzenwert hatten, obschon damals noch nicht bis Gletsch gefahren werden konnte. Der Abwärtstrend hat sich bis und mit der Saison 2004 fortgesetzt. Die für dieses Jahr gesteckten Ziele konnten nicht erreicht werden. Durchschnittlich war ein Zug mit 95 Passagieren besetzt. Pro Person konnte bloss ein Nettoertrag von 35 Franken realisiert werden. Wie weit dies auf mitgezählte Kinder oder auf alte Billette zurückzuführen



Froh gestimmte Gäste auf der Station Furka.

ist, lässt sich nicht feststellen. Der Gesamtumsatz für 2004 ist noch nicht bekannt. Im Jahr 2003 betrug er 665'800 Franken. Der erwirtschaftete Deckungsbeitrag ist ungenügend.

Probleme und Lösungen

Marketing-Chef Güdel stellt fest, dass das Problem nicht bei den Billettpreisen, sondern am Zeitbedarf für eine Dampfbahnfahrt liegt. Für Carunternehmungen sind die Umlaufzeiten zu lang. Man erinnere sich: Die Dampfbahnfahrt kann nur noch als Teilerlebnis gelten. Die Kombination mit anderen Erlebnissen ist schlecht möglich. Mangels Gegenzug konnten bisher keine Kurzstrecken angeboten werden. Weil an den Wochenenden die Kinder nicht gratis fahren können, bleiben die Familien weg. Das Marketing in der Furka-Region lässt sich nur moderat weiter ausbauen. Nach-

haltige Lösungen dürften nur noch in Partnerschaft gefunden werden. Besonders erfolgversprechende Beispiele sind RailAway, Kuoni Asien und Show your Card! Grosse Anstrengungen werden unternommen, um Bus-Firmen zu bewegen, Dampfbahn-Fahrten in ihre Reiseangebote einzubauen. Dazu sind in Deutschland 1000, in der Deutschschweiz 300, in der Romandie 100 und in Österreich ebenfalls eine grössere Zahl von Adressen zu bearbeiten. Die einzelnen VFB-Sektionen werden mit den Adressen aus ihrem Einzugsgebiet bedient. Sie werden gebeten, bei den Reisunternehmungen nachzufassen und persönliche Beziehungen spielen zu lassen. Von den Mitgliedern wird ein individueller Einsatz zur Vermarktung der DFB-Angebote erwartet.

Abgesehen von diesen Anstrengungen werden selbstverständlich Kundenbetreu-

ung, Messebesuche und eine bescheidene Insertionstätigkeit weitergeführt.

Das Gute liegt oft recht nah – und Oberwald nicht mehr so fern

Bereits im letzten «dampf an der furka» war zu lesen, dass der Bauzug in Richtung Oberwald vorgestossen ist. Zu grosse Hoffnungen sollen noch nicht geweckt werden – dennoch muss «Oberwald» auch dann erklärtes Ziel bleiben, wenn man weiss, dass der Anschluss noch grosse technische und finanzielle Knacknüsse bieten wird.

Wenn die Bergstrecke dereinst den Anschluss an die MGB wieder herstellen kann, lassen sich einige Probleme besser lösen. Man wird dannzumal die Hinfahrt über den Berg und die Rückfahrt durch den Basis-tunnel buchen können oder umgekehrt. Mit Gegenzügen sind sowohl von Realp wie von Oberwald her Teilstrecken möglich. Der Zeitbedarf wird kleiner. Kreuzungen auf der Station Furka machen die dortige Beiz attraktiver. Und das Wichtigste erst zuletzt: Die Fahrt von Gletsch nach Oberwald durch die wunderbare Rottenschlucht wird die ganze Bergstrecke gewaltig aufwerten!

Wo immer Sie, verehrte Leserin, geschätzter Leser, an der Dampfbahn Furka-Bergstrecke engagiert sind: Wenn es gelingt, mit professionellem Marketing und persönlichem Einsatz höhere Frequenzen und bessere Beträge zu erzielen, rückt das Ziel «Oberwald» rascher näher. Die vollständige Bergstrecke wird für die Dampfbahn und für die Furka-Region einen Quantensprung bedeuten. *Hansueli Fischer*

DFB- Bildkalender 2006

Aufruf an alle Fotografen

Nach dem erfolgreichen Jubiläumskalender 2005 soll es 2006 wieder einen Kalender im herkömmlichen Rahmen geben, und so bitten wir Euch denn um Eure Mithilfe:

Bitte schickt uns Eure besten und aktuellsten Bilder so rasch als möglich, spätestens Ende November 2004 zu! Möglichst Fotos oder Diapositive (nur scharfe, einwandfreie Bilder).
• **Digitale Daten** auf CD-ROM (Windows) und als TIF-Dokument.

Digitalfotografen: keine Papierabzüge und keine Bildbearbeitung!

- JPEG-Dateien möglichst hoch aufgelöst auf CD-ROM zustellen
- Für Format A4 benötigen wir mindestens 5 Megapixel Auflösung

Selber gescannte Bilder: entsprechende Auflösung/Datengrösse: Eingang/Input farbige Abbildung:
1400 dpi / ca. 7 MB – 1800 dpi / ca. 11 MB
2800 dpi / ca. 27 MB

Ausgang/Output: generell 300 dpi

Bilder werden – mit Angabe des Autors – nur für den Kalender 2006 verwendet.

Rückgabe der Originalbilder, Dias oder Negative sofort nach Druck (Frühjahr 2005).

Auf Wunsch lassen wir vorgängig einen hochaufgelösten Qualitäts-Scan herstellen, um die Originalbilder nach der Auswahl zurückgeben zu können.

Wir freuen uns auf viele tolle Bilder und danken im Voraus bestens!

Das Souvenir-Team
DFB Souvenirhandel 3428 Wiler/BE

Wanderung, Dampfbahnfahrt und Literatur

Mit Goethe über die Furka

Auf Initiative der VFB-Sektion Rhein-Main und mit Unterstützung der Goethe-Gesellschaft Schweiz wurde eine Jubiläumsveranstaltung zur Furka-Überquerung Goethes im Jahre 1779 durchgeführt und eine Broschüre unter dem Titel: «Das Furka-Abenteuer» vorgestellt.

Unter der Leitung von Joachim Ziegler und mit örtlicher Unterstützung durch Beat Mosser und weitere Mitglieder der Sektion Rhein-Main fand der Jubiläumsanlass am 2. Oktober, den zweitletzten Tag der Fahr-Saison 2004, mit mehr als 40 Teilnehmenden statt. Die Gründe für die Sektion Rhein-Main, diesen Anlass zu planen und durchzuführen, lagen in Goethes «Furka-Abenteuer» im Rahmen seiner zweiten Schweizer Reise vor 225 Jahren und darin, dass in deren Sektionsgebiet viele Wirkungsstätten Goethes, unter anderen Frankfurt und Weimar liegen. Neben einer Wanderung über die Furka am Originaldatum 12. November wurde die Hauptveranstaltung vorverlegt, um die Dampfbahn in das Programm einbinden zu können.

Der geschichtliche Hintergrund

Im Herbst 1779 befand sich Goethe auf seiner zweiten Schweizer Reise, zusammen mit seinem «Arbeitgeber» und Landesherrn, dem jungen Herzog Carl August von Sachsen-Weimar. Ein Darlehen für das Herzogtum, zahlreiche Gespräche mit den Berühmtheiten seiner Zeit und das Erleben der Grösse und Erhabenheit der Natur hatten sie über Basel, Bern und Genf via Chamonix ins Wallis geführt. Am 12. November überquerten Goethe, der Herzog und ein Reitknecht von Münster her kommend mit zwei Führern aus Oberwald den verschneiten Furkapass und fanden Unterkunft und Bewirtung bei den Kapuzinern in Realp. Die weitere Reise führte zum Gotthard und über Luzern und Zürich zurück nach Deutschland. Das Überschreiten der Furka war der gefühlsmässige Höhepunkt der Reise und brachte Goethe auch geographisch zu seinem höchstgelegenen Punkt.

Wanderung und Bahnfahrt

Die Goethe-Veranstaltung begann auf dem Bahnhof Oberwald, von wo aus entlang

75 Jahre Glacier-Express und die DFB

Vom 3. bis 5. Juni 2005 wird unter Beteiligung der DFB eine mehrtägige Medienreise für 120 weltweit ausgewählte Reisejournalisten organisiert. Ausserdem wird der Nostalgie Glacier Express am 9./10. Juli, 13./14. August, 27./28. August, 3./4. September und 24./25. September 2005 mit historischem Rollmaterial RhB/DFB/FO/BVZ verkehren und ist bereits gut gebucht. Einzelheiten sind im Internet (www.glacierexpress.ch) zu finden. Die DFB-Homepage wird ab Ende November 2004 über die uns betreffenden Neuigkeiten (auch in Französisch) berichten.

der Rottenschlucht nach Gletsch gewandert wurde. Auf dem recht anspruchsvollen Weg gab es herrliche Ausblicke ins Tal und auf die Bergstrecke. In Gletsch traf man sich mit den Teilnehmern, die von Oberwald mit dem Bus gekommen waren, zu ersten Schilderungen von Goethes Reise sowie von Landschaft, Bauwerken und Verkehrswegen dieser Zeit. Mit grosser Kunstfertigkeit wurden erste Goethe-Texte verlesen. Bis Muttbach teilte sich die Gruppe in Fussgänger und Dampfbahn-Fahrer. Aus mehr oder weniger grosser Entfernung liess sich die Ausdehnung des Rhonegletschers zu Goethes Zeit ermessen (1779: rund 600 Meter von der Thermalquelle entfernt). Von Muttbach aus ging es für alle mit dem Dampfbahnzug weiter in Richtung Realp. An den Haltepunkten wurden zur Örtlichkeit passende Goethe-Texte vorgetragen.

Furka 1779 und Furka 2004

Tief verschneit war die Furka am 12. November 1779. Goethe fühlte sich «...in der öddesten Gegend der Welt, und in einer ungeheuren einförmigen schneebedeckten Gebirgs-Wüste, wo man rückwärts und vorwärts auf drei Stunden keine lebende Seele weiss...» und «...der vorderste, der die Bahn brach, sass oft bis über den Gürtel darin», schreibt er. «Die Wolken wech-



Goethe-Texte und Dampfbahn auf der Station Muttbach.

seln über die blasse Sonne, breitflockiger Schnee stiebt in der Tiefe und zieht über alles einen ewig beweglichen Flor.»

Ganz anders am 2. Oktober 2004: Den ganzen Tag steht die goldene Herbstsonne an einem blauen Himmel und es braucht die gesamte herbstliche Farbenpalette vom tiefen Grün bis zum leuchtenden Dunkelrot der Heidelbeersträucher, um die Landschaft zu schildern.

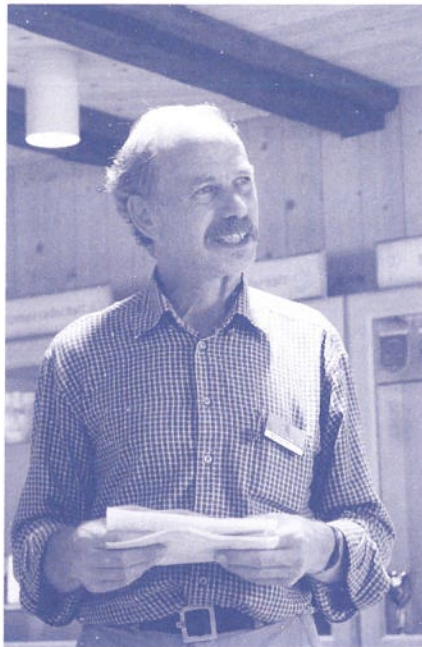
Die Gefahren, die Mühseligkeiten und das Wetter vor 225 Jahren: Die diesjährigen Teilnehmer begnügten sich gern mit der blossen Vorstellung!

Abschluss in Realp

In Realp konnten die Anlagen der DFB und das «Goethe-Zimmer» im Pfarrhaus besichtigt werden. Zur Abschluss-Veranstaltung im Saal des Gemeindehauses konnte Joachim Ziegler die Goethe- und Bahnfreunde sowie weitere Gäste begrüßen. Der Vize-Gemeindepräsident von Realp entbot den Willkomm und wies darauf hin, dass schon Johann Wolfgang von Goethe das Urserental als «liebste und interessanteste Gegend» betrachtet hat. In einem Vortrag von Dr. Margrit Wyder (Präsidentin der Goethe-Gesellschaft Schweiz) erfuh man von der literarischen Verarbeitung der Eindrücke Goethes vor 225 Jahren. Nach einer kurzen Betrachtung von Joachim Ziegler, welche Bedeutung solche Reiseberichte für den weiteren Tourismus haben, trugen Kapuziner-Pater Marzell Camenzind und Dr. Frank Kind einen fiktiven Dialog zwischen dem Kapuziner und Goethe vor, der viel Beifall fand. Musikalisch eingrahmt wurden die Beiträge durch Darbietungen des Gesangsvereins und der Musikgesellschaft Realp. Zum Abschluss gab es Goethes Lieblingswein aus dem Brentanoschen Weingut im Rheingau und Urner Bergkäse, dem Goethe «einen besonderen Vorzug» gab.

Das Buch – nicht nur der Anlass

Die Grundlage allen Gedenkens, Goethes Tagebuch-Notizen und seine «Briefe aus der Schweiz» sind mit einer Einführung von Dr. Margrit Wyder und einem Nachwort von Prof. Adolf Muschg sowie zahlreichen zeitgenössischen Abbildungen versehen in ei-



Joachim Ziegler spricht am Goethe-Anlass.

nem Buch mit 48 Seiten erschienen: «Das Furka-Abenteuer. Goethes Reise durch die Schweiz 1779 von Martigny bis zum Gott hard», herausgegeben von der Goethe-Gesellschaft Schweiz und der Sektion Rhein-Main des Vereins Furka-Bergstrecke (ISBN 3-9521829-5-8). Das Buch ist über den Souvenirhandel der DFB oder die VFB-Sektion Rhein-Main zu beziehen. Dort gibt es auch als passende Ergänzung die Broschüre «Über die Furka. Eine historische Bilderreise von Oberwald nach Realp».

Es geht weiter

Vorerst gibt es zum Thema «Mit Goethe über die Furka» genau am Jahrestag, dem 12. November (wenn dieses Heft bereits gedruckt ist), in Begleitung von Oberwalder Bergführern eine Wanderung von Oberwald nach Realp.

Die Idee, mit Goethe über die Furka zu wandern und zu fahren, wurde bereits aufgegriffen und wird in unterschiedlicher Form in den nächsten Jahren weitergeführt werden.

Fortsetzungen dürfte es auch in allgemeiner Hinsicht geben, dass die Verbindung von kulturellen und anderen Anlässen mit Fahrten auf der Furka-Bergstrecke voll im Marketing-Trend liegt. Dadurch können abgerundete Erlebnisse geboten und neue Fahrgäste gewonnen werden.

Leserbrief

Geteilte Freude – doppelte Freude

Quasi wie ein Blitz aus dem heiteren Himmel bin ich durch ein bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG stark engagiertes Ehepaar zu einer Fahrt eingeladen worden. Bereits am übernächsten Tag haben wir uns in Realp getroffen. Dunkler Rauch bestätigte die Bereitschaft der Lokomotiven.

Als begeisterter Berggänger bin ich mit dieser Gebirgswelt bestens vertraut. So gibt es, die nähere Umgebung eingeschlossen, wenige noch nicht bewanderte Bergpfade. Die Alpenpässe wurden in jungen Jahren mit dem Velo, später mit dem Moped und schliesslich mit dem Auto bezwungen. Im Dampfzug allerdings erlebte ich diese Gegend aus einer völlig neuen Perspektive. Diese erste Fahrt nach Gletsch und wieder zurück bleibt mir in bester Erinnerung. Weitere Fahrten werden folgen.

Erst genossen wir im Buffetwagen Kaffee und frische Gipfeli. Dann stiegen wir in einen der fachmännisch restaurierten, blitzsauberen Wagen. Weil ich vor Jahrzehnten die Elektrifizierung einer der letzten SBB-Strecken als grosse Errungenschaft miterlebt hatte, erfreute die Fahrt ausserordentlich. Der besondere Dampfahngeruch weckte nostalgische Gefühle. Beindruckt haben auch die engagierte und zuvorkommende Betreuung einschliesslich der kompetenten Beantwortung meiner Fragen.

Seit wenigen Monaten bin ich Sektionsmitglied, wohl wissend, dass mit dem Beitrag die DFB nur sehr bescheiden unterstützt werden kann. Die zugestellten Unterlagen und die vierteljährlich erscheinende Publikation werden aber jene Nähe und Verbundenheit schaffen, die zur gezielten Beteiligung an Projekten führen dürfte. Mit der Gewinnung von Bekannten für eine Dampfbahnfahrt und die Mitgliedschaft wird weiteres Potenzial ausgeschöpft sein.

Rolf Sieber, Langnau am Albis



Baugruppe bei Oberwald.

Von Gletsch nach Oberwald

Dem Ziel ein Stück näher gekommen

Die DFB-Verbindung Gletsch–Oberwald ist mit Streckenräumung, Bauzug- und Lokomotivexkursionen absehbarer geworden. Dennoch braucht es noch viel Zeit und Geld, um das Ziel zu erreichen.

Wer hat sich vom Bericht über die Diesel- und Dampffahrten unterhalb des Kehrtunnels nicht begeistern lassen? Es geht etwas – und es geht vorwärts! Die «moralische Aufrüstung» tut gut. Wer die Geografie zuoberst im Goms kennt, wird deswegen den Sinn für die Realität nicht verlieren. «dampf an der furka» hat DFB-Bauchef Walter Willi um Auskunft gebeten.

Was bisher getan wurde

Das Trasse ist von Unkraut, Sträuchern, kleinen Bäumen, Steinen und Felsblöcken befreit worden. Ungefähr 200 Meter Gleis sind wieder befahrbar gemacht worden. Bei einem Mauerausbruch wurde eine kleine Hilfsbrücke eingesetzt. An der Rhonebrücke ist eine Seitenmauer repariert worden. Unterhalb des Kehrtunnels wurde die Stützmauer saniert. Bereits vor zwei Jahren war die Brücke T durch einen Erddamm ersetzt worden. Der Kehrtunnel ist in recht gutem Zustand. In den Eingangsbereichen

werden allerdings Frostschäden behoben werden müssen.

Die Bausaison 2005 und danach

Die Bauequipen der DFB werden im kommenden Jahr vorrangig Arbeiten an der gestammten Strecke ausführen. Soweit es freie Kapazitäten geben wird, sollen auf der Strecke Gletsch–Oberwald weitere werterhaltende Massnahmen getroffen werden. Die Hauptarbeiten an der Strecke, welche die romantische Rottenschlucht erschliessen wird, beziehen sich auf Trasse und Gleis. Die bestehenden Kunstbauten sind in recht gutem Zustand.

Wenn die Bauarbeiten für den Anschluss in Oberwald weitgehend mit eigenen Kräften ausgeführt werden sollen, dürfte dies gut und gerne drei Bausaisons in Anspruch nehmen. Die Finanzierung des erforderlichen Materials ist aber noch nicht gesichert. Walter Willi rechnet bei grösstmöglichen Eigenleistungen mit einem Aufwand von gegen zwei Millionen Franken. Diese Schätzung bezieht sich auf die Verwendung von gebrauchtem Gleismaterial. Dennoch soll ein guter Standard erreicht werden, der nicht gleich wieder nach Unterhaltsmassnahmen rufen wird.

Von der Idee zur Ausführung

Angelpunkt für den Anschluss in Oberwald ist die Finanzierung. Parallel zur Lösung dieses Problems sind Projektierungsarbeiten zu leisten und Bewilligungsverfahren durchzuführen. Vorab gilt es, ein Vorprojekt zu erstellen mit dem man in das Plangenehmigungsverfahren steigen und die Verhandlungen über Erwerb oder Abtausch von Land einleiten kann. Danach folgen das Ausführungsprojekt und der Bau. Neben dem Planungsstrang der Bauabteilung gibt es einen solchen des Betriebs. Ein Betriebskonzept ist zu erstellen. Gegebenenfalls müssen zusätzliches Rollmaterial beschafft und Personal rekrutiert werden. Die Finanzierung wird über sechs Kanäle laufen: Stiftung Oberwald–Gletsch, 1000er-Club (Rollmaterial), Gesuch an Bund und Kanton gemäss Investitionshilfegesetz, andere Finanzquellen (beispielsweise Aktienkapitalerhöhung), Sponsoring und Eigenleistungen.

Projektieren, Finanzieren, Verhandeln, Bauen

Sowohl in technischer als auch in finanzieller Hinsicht bietet die Einfahrt in den Bahnhof Oberwald eine grosse Knacknuss. Denkbar sind die Varianten «Bahnunterführung», «Zahnstangenüberfahrt», «Adhäsionsüberfahrt» und «Drehbrücke» Wie immer auch entschieden wird: Es braucht Projekte, Kostenberechnungen Verhandlungen mit Gemeinde, Kanton und Bund. Das Ausführungsprojekt insgesamt umfasst den Oberbau, Trasse und Entwässerungen, Viadukte und Brücken, Kehrtunnel, Anschlussbauwerk Oberwald, Infrastrukturen, Sicherungsanlagen und Sonderkonstruktionen.

Stichworte zu Betriebskonzept und Betriebsführung sind: Marketing, Bedürfnisse, Kapazitäten, Personal, Zugsführung, Fahrplan. Das Durchfahren eines Hanges mit Dampflokomotiven stellt eine nicht zu unterschätzende Brandgefahr dar. Vorstellungen über die Lösung dieses Problems gibt es durchaus, doch ist es auch da nicht leicht, Sicherheit, Bahn-Kulturgut und Kosten auf einen Nenner zu bringen.

Hansueli Fischer



Bauzug auf dem Lammenviadukt.



Güterwagen als Aussichtsplattform.



Nach Jahrzehnten wieder Dampf und Rauch in der Rottenschlucht.



Felsbrocken und Steine werden vom Trasse geräumt.

Bauwoche 32 der Sektion Gotthard vom 2. bis 7. August

Basler Lehrlinge bei der DFB im Einsatz

Eine rund 30 Personen zählende Polymechaniker-Gruppe der Lehrwerkstätte Basel hat in Begleitung von sechs Lehrmeistern und betreut von Verbindungsleuten der DFB einen Arbeitseinsatz geleistet.

Wir trafen uns am Abend des 31. Juli in Gletsch, weil wir am 1. August unter der Leitung von Jörg Bolliger die Werkstätten der BLS in Spiez besichtigen wollten. Wir Fronis aus der Schweiz und aus Deutschland genossen die Besichtigung und die anschliessende Fahrt mit dem Raddampfer «Blüemlisalp» nach Interlaken. Nach dem Besuch der Heimwehfluh und einer Fahrt auf der Rodelbahn gelangten wir über den Grimselpass zurück nach Gletsch. Walter Willi erläuterte uns den Arbeitsplan.

Dann wurde die Unterkunft bezogen (wahrscheinlich letztmals im Depot Gletsch). Für das leibliche Wohl war die Küchenmannschaft mit Simone Hurter und Otmar Daleiden besorgt.

Der Besuch der Basler hat Tradition

Seit Jahren beteiligt sich die Lehrwerkstätte Basel (Polymechaniker) am Aufbau der Furka-Bergstrecke. Die Lehrlinge und Lehrtöchter nehmen freiwillig an dieser Arbeitswoche teil, wobei die Zeit als Arbeitszeit angerechnet wird. Wer nicht an der Arbeitswoche teilnimmt, muss eine Woche Ferien beziehen. In der Lehrwerkstatt werden rund 90 junge Leute ausgebildet. Der Werkstattdirektion sei für die Sympathie zur DFB herzlich gedankt. Es wäre schön, wenn sich weitere Firmen zu solchen Lehrlingswochen bei der DFB entschliessen könnten.

Vielfältige Aufgaben

Am Montag begann die Arbeit. Die sechs Lehrmeister betreuten ihre Gruppen und wirkten als Verbindungspersonen zur

DFB. Unsere Baugruppe wurde aufgeteilt. In Realp brauchte man im Magazin eine Kraft für den laufenden Unterhalt des Werkzeugs. Der «Fridolin» (Schneefräse) wurde von einem weiteren Gruppenmitglied für den Verkauf aufpoliert. Bei Kilometer 57,5 wurde ein anderes Gruppenmitglied für den Weiterbau an der Stützmauer eingesetzt. Eine Lehrlingsgruppe musste die aus dem Jahr 1996 stammende Wasserfassung für die Station Furka erneuern. Auf sie wartete jeden Morgen eine Fahrt von Muttbach durch den Scheiteltunnel.

Eine weitere Gruppe baute einen Zugang von der Passstrasse Oberwald–Gletsch zum Gleis Gletsch–Oberwald, damit die dort Arbeitenden mit dem Werkzeug keine halbsbrecherischen Abstiege zu bewältigen hatten. Die gleiche Gruppe bereitete auch die Maurerarbeiten an den schadhafte Stützmauern oberhalb des Kehrtunnels (angeseilt wegen Sturzgefahr) und an der Rottenbrücke vor. Eine Gruppe wurde zur Aufarbeitung von gebrauchten Zahnstangen in Gletsch eingesetzt. Die übrigen Gruppen, und alle, die ihre Aufgabe erfüllt hatten, befreiten das Trasse von Pflanzen, Felsbrocken und Schutt, damit das seit 22 Jahren nicht mehr befahrene Gleis instand gestellt werden konnte. Die Felsbrocken wurden für die Sprengung vorbereitet, die von Walter Willi fachgerecht ausgeführt wurde.

Das benötigte Baumaterial konnte nur auf dem Schienenweg herangeführt werden (Zahnstangen, Schienenstücke, Zahnstangensättel, Kran beziehungsweise «Elephant»).

Erstmals durch den Kehrtunnel

Am Donnerstag konnte der Bauzug erstmals fahren. Ich kann das Gefühl kaum beschreiben, als der Bauzug im Kehrtunnel verschwand und nach zehn Minuten

die Lichter der Diesellokomotive wieder auftauchten. Es war ein Gefühl von längst gehegter Erwartung und Stolz. Vor allem war es die riesengrosse Freude, an einem Werk beteiligt zu sein, das seinerzeit tot gesagt worden war. Die Bahn lebt wieder und die Züge nähern sich immer mehr dem angestrebten Ziel. Am Ende der Woche konnten wir mit dem Bauzug bis etwa 2,5 Kilometer vor den Bahnhof Oberwald fahren.

Ich war überzeugt, dass in der folgenden Woche die Haltestelle «Rhonequelle» oder «Lammenviadukt» (ein Kilometer vor Oberwald) erreicht werden könnte. Das Trasse war neu gefegt und selbst auf der nun sichtbaren «Nudellinie» für die Fahrt des Bauzuges vorbereitet. Wenn das nicht alle Beteiligten erfreute, ist ihnen nicht mehr zu helfen.

Die Rückfahrt nach Gletsch durch den Kehrtunnel war ein besonderes Erlebnis. Im Tunnel hingen noch die Fahrleitungsdrähte aus längst vergangener Zeit. Im gespenstischen Licht der Lokomotivscheinwerfer konnten wir erstmals den Zustand des Tunnels begutachten. Nach der 270 Grad-Wende im Berginnern erreichten wir glücklich die Aufschüttung, die wir 2001 mit einem Gleis versehen hatten.

Die Ziele der Woche wurden erreicht oder gar übertroffen. Dies war auch dem Einsatz der Lehrlinge und ihrer Betreuer zu verdanken. Ich hoffe sehr, dass die Woche trotz der oft beschwerlichen Arbeit allen in guter Erinnerung bleiben wird. Die Basler Gruppe hat wesentlich zum Gelingen des grossen Werks beigetragen. Ihr sei herzlich gedankt.

Im Namen der Baugruppe «Gotthard»:

Heinz Stocker

Nachsatz: Unterdessen habe ich vernommen, dass der Bauzug seine Fahrt bis zum Damm oberhalb von Oberwald fortsetzen und sich der Station Oberwald bis auf etwa 500 Meter nähern konnte. Die letzte Etappe wird aber noch einige Knacknüsse bieten, besteht doch zur Matterhorn Gotthard Bahn (ehemals FO) keine Gleisverbindung mehr.

Mit dem historischen Fernschnellzug zur Dampf-Zahnradbahn

Bahn-Nostalgie von 0 bis 110 Promille

Der von zwei historischen Elektrolokomotiven gezogene Nostalgie Rhein Express der Eurovapor hat am 22. August 300 Eisenbahnfreundinnen und -freunde zur Furka-Bergstrecke gebracht.

Der Zug war im deutschen Haltingen gestartet und nahm in Basel, Aarau und Wohlen weitere Fahrgäste auf. Dass der Aargau mit 56 Teilnehmenden vertreten war, ist dem Präsidenten der VFB-Sektion, Walter Benz, zu danken.

Rüstige Veteranen

Die historische Zugskomposition wurde von der ehemals bei den SBB als Schnellzugslokomotive eingesetzten Ae 4/7 11026 und der BLS-Schnellzugslokomotive Ae 6/8 208 gezogen. Die beiden Maschinen mit 3120 beziehungsweise 5980 PS sind schon länger aus dem fahrplanmässigen Dienst ausgeschieden. Die von Mikado 1244 restaurierte Ae 4/7 wird von der Eurovapor für Nostalgiefahrten eingesetzt. Die Ae 6/8 wurde von einer Privatperson erworben und dem Verein «Pacific 01 2002» zur Verfügung gestellt.

Zülig über die Güterlinie zum Gotthard

Von Aarau aus ging es über Lenzburg ins Freiamt. Rotkreuz, Immensee, Arth-Goldau hiessen die weiteren Orientierungspunkte. In Wassen verliess die eine Hälfte der Gesellschaft den Zug. Sie wurde mit Cars der Post und der Grindelwald Bus AG über den Susten- und den Grimselpass nach Gletsch kutschiert. Die Fahrgäste des einen Cars hatten Pech. Sie erlitten grosse Verspätung, weil wegen eines geborstenen Schlauches im Kühlsystem ein Ersatzfahrzeug abgewartet werden musste. Zwei Drittel der Gruppe konnten die Bergwelt etwas unbeschwerter geniessen.

Gemütlich über die Furka

Nach dem Mittagessen im Hotel «Glacier du Rhône» wurde die Fahrt auf der Furka-Bergstrecke fortgesetzt. Eine HG 3/4 legte sich ins Zeug. Der Zug überwand die rund 400 Höhenmeter zur Station Muttbach. Von dort wurde mit Schiebehilfe des Dieseltraktors Tm 506 der 1,8 Kilometer lange Scheiteltunnel durchquert. Auf der Station Furka gab es einen grösseren Aufenthalt. Danach wurde die Talfahrt via Tiefenbach nach Realp angetreten.

Die Fahrt mit Steigungen bis zu 110 Promille verlief problemlos und wurde von allen Teilnehmenden genossen. Die Bergstrecke erlebte einen solch grossen Ansturm, dass alle drei Dampflokomotiven eingesetzt werden mussten. Max Zwald, Verantwortlicher für den Fahrbetrieb beim ZfW, hat dazu angemerkt, dass auch Vertreter des BAV und ein kritischer Eisenbahnjournalist auf der Bergstrecke unterwegs waren. Alles hat bestens geklappt. Zwald sparte denn auch nicht mit Dank und Anerkennung. Von Realp reiste die Gesellschaft mit der Matterhorn Gotthard Bahn durch das Ur-

serental und die Schöllenen nach Göschenen zum Nostalgie Rhein Express. Die zweite Hälfte der Reisegesellschaft machte die Fahrt in umgekehrter Richtung. Die Rückreise erfolgte über die gleiche Strecke wie die Hinfahrt. Mit einem Halt vor dem Einfahrtssignal nach Arth-Goldau musste dem Grossverkehr, der wegen des Schwingfestes rund um Luzern herrschte, ein kleiner Tribut gezollt werden.

Hansueli Fischer

Förderpreis der Koechlin-Stiftung

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke bekommt den diesjährigen Förderpreis der Albert Koechlin Stiftung. Er ist mit 50'000 Franken dotiert. Ebenso wichtig wie das Geld, das der DFB zufließen wird, ist die Anerkennung für die Rettung und Erhaltung des Kulturgutes und die damit verbundene Erhöhung des Bekanntheitsgrades.

Die Albert Koechlin Stiftung wurde 1997 in Luzern als private Stiftung gegründet. Der Stiftungszweck umfasst ein breites Gebiet von Gemeinnützigkeit. Das Tätigkeitsfeld erstreckt sich vorwiegend auf die Kantone der Zentralschweiz.



Mit Lok Nr. 1 HG 3/4 «Furkahorn» steht der Zug in Gletsch zur Bergfahrt bereit.

Mitteilungen aus der Geschäftsleitung

Trotz Frequenzrückgang erfreuliches 2004

Zwar sind die Passagierzahlen erneut gesunken, doch ist der Betrieb unfallfrei verlaufen. In vielen Bereichen konnten bemerkenswerte Fortschritte erzielt werden.

Schon wieder gehört die Fahrsaison 2004 der Vergangenheit an und wir dürfen wieder auf einen unfallfreien Betrieb zurückschauen. Dass auch das Rollmaterial, vor allem die Dampflok, ohne grössere Probleme den Sommer durchgestanden haben, ist vor allem dem guten Unterhalt, aber auch der respektvollen Fahrweise unseres Lokpersonals zu verdanken. Nach wie vor gilt unser Grundsatz, alles zu tun um dieses wertvolle Kulturgut zu erhalten und dementsprechend Sorge zu tragen.

Rückgang nach gutem Start

Leider mussten wir auch dieses Jahr trotz intensiven Anstrengungen seitens Marketing wieder einen leichten Rückgang unserer Fahrgastzahlen feststellen. Obschon wir Anfang Saison einen fulminanten Start hatten, mussten wir in der zweiten Hälfte August auf Grund der schlechten Wetterbedingungen einen grossen Einbruch der Fahrgastzahlen in Kauf nehmen. 17'566 Fahrgäste durften wir auf 178 Zügen betreuen was einem Rückgang von 653 Kunden entspricht. Die Gründe für den weitem Rückgang werden analysiert und notwendige Korrekturmassnahmen für die Saison 2005 vorbereitet.

Behinderte auf der Dampfbahn

Natürlich durften wir auch viel Positives erfahren in den vergangenen Monaten. Der rollstuhlgängige Personenwagen hat doch rund 20 behinderten Menschen die Gelegenheit gegeben, das aussergewöhnliche Erlebnis einer Dampfbahnfahrt über die Furka geniessen zu können. Anlässe mit Goms Tourismus, sowie Andermatt Gotthard Tourismus hat uns in der

Zusammenarbeit mit diesen Organisationen näher gebracht. Nicht vergessen möchten wir hier auch den Einsatz verschiedener Fernsehtams deren Reportagen im Laufe des nächsten Jahres über die Bühne gehen werden.

Unterwegs nach Oberwald

Erfreut hat uns auch der ursprünglich nicht geplante Fortschritt an der Streckensanierung Gletsch–Oberwald. Dabei war es uns möglich mit einem Bauzug bis oberhalb der Kantonsstrasse Oberwald zu fahren. Noch bleibt allerdings viel zu tun, aber ein Anfang ist gemacht und wir sind überzeugt, dass wir in den nächsten Jahren auch noch die anstehenden, grösseren Hürden meistern werden.

Sicherheitsaudit – ein Erfolg

Ein spezieller Anlass während der Fahrsaison war das erstmalige «Sicherheitsaudit» des BAV (Bundesamt für Verkehr) vom 13. August 2004. Dabei wird neben der Organisation auch der Zustand der Bauten, Anlagen und Fahrzeuge geprüft. Das Ziel ist die Gewährleistung eines dauerhaft sicheren Betriebes.

Während des ganzen Tages wurde Geschäftsleitung, Bauabteilung, Betrieb und

ZfW einer entsprechenden Prüfung unterzogen, Mitarbeiter befragt und der betriebliche Ablauf auf der Station Realp beobachtet. Mit Genugtuung stellten wir fest, dass die Auditoren zum Teil recht beeindruckt waren von der Planung, der Ausbildung, aber vor allem der Ausführung der diversen Tätigkeiten die durchwegs durch Fronis erbracht werden. Dass diese Arbeiten oft unter widrigen Verhältnissen und limitierten Platzverhältnissen ausgeführt werden müssen wurde seitens BAV speziell vermerkt.

Mit Stolz durften wir das Resultat entgegennehmen. Der allgemeine Eindruck der Auditoren war durchwegs positiv und es wurden keine Schwachstellen im Sinne eines Verstosses gegen die Eisenbahngesetzgebung festgestellt. Die im Laufe des Tages erhaltenen Empfehlungen werden wir überprüfen und wenn immer nötig anpassen.

Dank für unermüdlichen Einsatz

Dieses Audit hat mich persönlich bestärkt in meinem Glauben, dass wir die gesteckten Ziele mit und dank unsern freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erreichen werden und bereit sind auch widrigen Umständen zu trotzen. Dafür und für den unermüdlichen Einsatz möchte ich mich an dieser Stelle ganz herzlich bedanken, die sich für unser Kulturgut physisch einsetzen oder mit einem Sponsorbeitrag helfen, weitere Verbesserungen und Investitionen anstreben zu können.

Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB



Dampflok unterhalb des Kehrtunnels.

Foto: Jacques Fornachon

Heimat- und Naturkunde über die Furka-Region

Wasserwirtschaft im Urserental

Die Nutzung der Wasserkraft ist für das Urserental von grosser Bedeutung. Den DFB-Freunden dürfte die Fassung an der Furkareuss nicht entgangen sein.

Die Dampfbahn verkehrt in einem Gebiet, das bezüglich Landschaft, Natur, Geologie, Geschichte und in vielen weiteren Bereichen etwas zu bieten hat. In loser Folge sollen hier regionale Besonderheiten und Kostbarkeiten vorgestellt werden. Die nachstehenden Angaben über Wasser und Wasserwirtschaft stammen aus einer Sammlung von Infoblättern, welche die Urner Kantonalbank herausgegeben hat.

Im Bereich des Gotthardmassivs

Ein Blick auf die Landkarte genügt, um die zentrale Stellung des Gotthardmassivs zu erkennen. Bei näherem Hinsehen zeigen sich Wasserscheiden, Sprach-, Klima- und Wettergrenzen. Die grossen Schweizer Flüsse haben hier ihren Ursprung: Rhein, Tessin, Rhone, Aare und Reuss. Wer nach Realp fährt, folgt der Reuss zu ihren Quellgebieten. Wer nach Gletsch fährt, folgt der Rhone, die in ihrem Oberlauf Rotten genannt wird, bis in die Nähe des Gletschers. Es lohnt sich einmal, vom Oberalppass zum Tomasee am Fuss des Piz Badus zu wandern. Er gilt als Quelle des Rheins.

Die oberhalb 2500 Meter gelegenen Gletscher sind gewaltige Wasserspeicher. Wer sich dessen bewusst ist, bedauert ihren Rückgang doppelt. Da ist es erfreulicher, von den 45 kleineren und grösseren Bergseen im Wassereinzugsgebiet des Urserentals zu erfahren.

Die Kraft des Wassers

Wer Bergbäche beobachtet, ahnt ihre mechanische Kraft. Ihr Wasser hebt Bachbette aus, frisst Schluchten, wälzt Steine zu Tal und schleift Strudellöcher in den Fels. Schon früh wurde auch im Urserental die



Brücke und Einlaufbauwerk an der Furkareuss. Von hier führt ein Stollen zum Göschenalpsee.

Kraft des Wassers genutzt, um Mehl- und Ölmühlen anzutreiben.

Die Korporation Ursern betreibt Wasserkraftwerke in Andermatt, Hospental und Realp. Dabei sind nicht nur die erzeugten Kilowattstunden, sondern auch die 35 Arbeitsplätze wichtig.

Von der mechanischen zur elektrischen Energie

Die grossen Gefälle und die vielerorts vorhandenen Speichermöglichkeiten bilden die Voraussetzung für den Betrieb von Hochdruck-Kraftwerken.

Das Wasser der *Unteralpreuss* wird durch einen Stollen zum Ritomsee auf der Tessiner Seite des Gotthards geleitet und im Kraftwerk in Piotta auf die Pelton-Turbinen geschickt.

Die *Oberalpreuss* wird in den um 6 Meter aufgestauten natürlichen Oberalpsee geleitet und vom EW Ursern turbiniert. Jährlich werden 11 Millionen kWh (Kilowattstunden) Strom erzeugt.

Die *Gotthardreuss* wird im oberen Bereich in den Lucendrosee geleitet, der um 60,5 Meter aufgestaut wurde. Das Wasser wird von der Atel genutzt, die daraus jährlich 104 Millionen kWh Strom produziert.

Die *Gotthardreuss* wird im unteren Bereich

bei Gamssteg-Stäubenegg gefasst und vom EW Ursern genutzt. Jahresproduktion 7 Millionen kWh.

Das EW Ursern nutzt auch den Lochbach in Realp. Jährlich werden hier 2,2 Millionen kWh Strom erzeugt. Überschüssiges Wasser wird durch einen Stollen zum Göschenalpsee geleitet.

Die *Furkareuss* – das den Dampfbahnfreunden wohl am besten vertraute Gewässer – wird durch einen 7 Kilometer langen Stollen zum Göschenalpsee geleitet. Das in diesem See gesammelte Wasser wird von der Kraftwerk Göschenen AG genutzt, die eine Jahresproduktion von 270 Millionen kWh ausweist.

Die *Reuss* schliesslich ist beim Urnerloch gefasst worden. Ihr Wasser wird ebenfalls in Göschenen auf die Turbinen geschickt, die jährlich 130 Millionen kWh Strom erzeugen.

Wasser ist mehr als Strom und Geld

Die Stromproduktion ist eindrücklich und deren Bedeutung für Tal und Bergkanton nicht zu übersehen. Doch das Wasser, das in Tropfen und Flocken vom Himmel fällt, ist mehr. Das reine Wasser der Bergquellen ist ein Schatz für Mensch, Tier und Pflanze, den es zu schätzen und zu schützen gilt.

Hansueli Fischer

Auseinandersetzung um Erhaltung und Sicherung des Kulturgutes wird in Gang gesetzt

Organisation, Finanzen, Transparenz

Der Verwaltungsrat der DFB AG schlägt strukturelle und finanzielle Massnahmen vor, die den Fortbestand des Unternehmens sichern und die Stellung des VFB aufwerten. Die nachstehenden Darlegungen sollen jene breite Diskussion ermöglichen, welche den Beschlüssen vorausgehen muss.

Der Vorschlag richtet sich auf die Sicherung und Erhaltung des Kulturgutes «Dampfbahn Furka-Bergstrecke», den sicheren Bahnbetrieb auf der ganzen Stammstrecke von Realp bis Oberwald und die Einbindung der Bahn in ein Gesamtkonzept für nachhaltigen Tourismus in der weiteren Region.

Die geplante Wiederinbetriebsetzung der Strecke Gletsch–Oberwald ist die letzte Etappe eines einzigartigen Werkes. Mit dem Erreichen von Oberwald wird sich die Positionierung der Dampfbahn im Tourismusmarkt durch die beidseitige Anbindung an die Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB und die Zusammenarbeit mit Goms Tourismus wesentlich verbessern. Dank dem freiwilligen, ausserordentlichen Engagement der grossen «Dampfbahn-Gemeinschaft» ist das Unternehmen zu einem anerkannten Leistungsträger im Tourismus geworden. Die in den letzten 20 Jahren gewachsenen Strukturen sind nun an die Anforderungen eines zukünftig erfolgreichen Betriebes der Dampfbahn anzupassen. Mit Schuldenreduktion und realistischen Vermögenswerten ist die Bilanz wieder tragfähig zu machen. Erstrebt wird das Gleichgewicht von intellektuellen Werten (Ökonomie/Finanzen) und emotionalen Werten (Fronarbeit) bei transparenterer Organisationsstruktur und guter Zusammenarbeit mit dem Verein Furka-Bergstrecke VFB. Auf dieser Basis ist die Positionierung im Tourismusmarkt nachhaltig zu verbessern und das geschaffene Kulturgut zu sichern.

Finanzen

Der Verwaltungsrat will die Schulden des Unternehmens sanieren durch weitgehende

Verzichtserklärungen von Banken, Kantonen und Privatgläubigern resp. Wandlung der Guthaben in Eigenkapital. Er sieht ausserdem vor, das Aktienkapital von derzeit 12,9 Millionen Franken stark herabzusetzen. Damit kann die Erfolgsrechnung von weiteren Abschreibungsverpflichtungen befreit und das Ziel einer ausgeglichenen Rechnung erreicht werden. Die Aktionärsrechte werden über diesen Vorgang nicht eingeschränkt; der effektive, ideelle Wert der Aktien bleibt erhalten. Durch die Einführung von Einheits-Inhaberaktien kann die Betreuung des Aktionariates erheblich vereinfacht und kostengünstiger geführt werden. Interessierte Aktionäre werden künftig über das Infoheft «Dampf an der Furka» informiert. Im Nachgang zur Aktienkapitalherabsetzung wird über eine einmalige Kapitalerhöhung das Kapital etwa verdoppelt. Für Neuaktionäre der Kapitalerhöhung 2004 ist in diesem Zusammenhang eine Sonderregelung vorgesehen.

Strukturen: Stiftung Furka-Bergstrecke, VFB, DFB AG, 1000er Club

Bei der Neugliederung des Unternehmens wird der Zweck der bestehenden Stiftung «Furka-Bergstrecke» auf das ganze Unternehmen ausgeweitet. Als zukünftige Mehrheitsaktionärin der DFB AG (min. 51%) sichert diese Stiftung den Fortbestand des Kulturgutes; gleichzeitig ist sie verpflichtet, die nachhaltige Finanzierung sicherzustellen. Sie beschafft die Mittel über Sponsoren, Spendenaktionen und Beiträge weiterer Institutionen. Beiträge an die Stiftung sind steuerbefreit. Die Stiftung untersteht eidgenössischer Aufsicht. Die Aktion «Schiene pro Meter» für die Strecke Gletsch–Oberwald wird als Projekt weitergeführt. Die Stiftungsgeschäfte werden von einem neuen Stiftungsrat geleitet. Ein neu zu schaffender Beirat der Stiftung mit Persönlichkeiten aus Politik, Finanzen, Tourismus und Wirtschaft sowie Mitgliedern des heutigen Stiftungs-

rates fungiert als Botschafter und Türöffner für Sponsoren und Geldgeber. Die heutige Stiftung «Furka-Bergstrecke» ist bereit, für diesen Veränderungsprozess Hand zu bieten.

Der Verein Furka-Bergstrecke behält mit den Bereichen «Frondienst», «Mitgliederbeiträge», «Marketing» und «Öffentlichkeitsarbeit» das entsprechende starke Gewicht zur Unterstützung der Dampfbahn. Eine VFB interne Arbeitsgruppe arbeitet an Vorschlägen zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Sektionen einerseits und mit der DFB AG andererseits. Oberstes Organ des VFB bleibt die aus je zwei bis drei Sektionsmitgliedern und dem Präsidenten bestehende Delegiertenversammlung.

Die DFB AG ist mit den Schwerpunkten «Management», «Bau» und «Betrieb» für die Realisierung verantwortlich. Die strategischen Aufgaben werden vom Verwaltungsrat, die operativen von der Geschäftsleitung erfüllt. Die Zusammenarbeit von Stiftung und AG beziehungsweise von Verein und AG wird mit Verträgen geregelt. Durch eine Verzahnung der Organe auf Ebene Verwaltungsrat und Geschäftsleitung wird die direkte Information und Zusammenarbeit personell sichergestellt.

Der 1000er Club wird bei gleich bleibender Zielsetzung – Finanzierung der Wiederaufarbeitung der Loks HG 4/4 – Partner der Stiftung Furka-Bergstrecke.

Zeitplan/Vorgehen

Die Umsetzung der Neuerungen in der DFB AG bedarf der Zustimmung der ordentlichen Generalversammlung 2005. Damit verbunden ist eine Statutenanpassung.

Die bestehende Stiftung Furka-Bergstrecke muss die Zweckänderung in ihren Statuten vollziehen und die Voraussetzungen für ihre Rolle als Finanzierungsinstitut und spätere Mehrheitsaktionärin der DFB AG schaffen.

Zwischen dem VFB und der DFB AG ist die Zusammenarbeit auf Ebene Vorstand bzw. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung vorgängig zu regeln. Ebenso ist das Verhältnis zwischen dem 1000er Club und der Stiftung neu zu gestalten.

*Verwaltungsrat DFB AG,
der Präsident: Peter Schwaller*

Aufwändige Revision kommt voran

Dampfschneeschleuder R12 in Wiederaufarbeitung

Die beiden Drehgestelle der Dampfschneeschleuder sind fertiggestellt. Jetzt wird der Dampfkessel in die Kur genommen.

Seit dem letzten Bericht im «dampf an der furka» sind fast zwei Jahre vergangen. In dieser Zeit hat sich eine feste Gruppe gebildet, welche im Kern gut zehn Personen umfasst. Wir arbeiten regelmässig am Dienstagabend von 17 bis 21 Uhr und das haben wir bis auf zwei Mal auch sauber durchgezogen. Klar können nicht immer alle kommen, aber fünf bis sechs Handwerker sind meistens anwesend.

Nach dem spektakulären Transport der Schneeschleuder am 6. September 2002 von Realp nach Goldau stellte das Abladen des etwa 28 Tonnen schweren Kastens erste Probleme. Er musste auf dem Tiefgangswagen erst um etwa 30° abgedreht und dann abgehoben werden, damit wir die Fahrzeuge rasch frei bekamen. Später haben wir ein provisorisches Hilfsgeleise gelegt, um mit einer Seilwinde den ganzen Kasten auf zwei Diplorlys in die Remise ein- und ausfahren zu können.

Holzkasten abgebaut

Als die in Realp demontierten Drehgestelle nach Goldau geliefert und eingelagert wurden, begann ab Ende September '02 der Abbruch des Holzkastens. Oli Stepat und Dani Bühler haben ihn zuerst vermessen, fotografiert und wichtige Teile beiseite geschafft, damit wir ihn später wieder originalgetreu aufbauen können. Der grösste Teil des Holzes war aber in so schlechtem Zustand, dass nur Entsorgen in Frage kam. Gleichzeitig widmeten sich René Gilli und Alfred Levy der Zerlegung der Drehgestelle. Besonders aufwändig war die Revision der Dampfmaschine für den Hilfsantrieb, mussten doch diverse Stangen recht kompliziert aufgearbeitet und das Zwischenzahnrad neu angefertigt werden.

Die beiden Drehgestellrahmen wurden nach dem Schweissen diverser Risse und dem Auswechseln von losen Nietensandgestrahlt und lackiert. Die während des Winters revidierten Achsen, Lager, Bremsen, Federn und die Hilfsmaschine konnten im Sommer '03 wieder montiert und beide Drehgestelle fertig gestellt werden.

Dampfmaschine und Kessel demontiert

Peter Bolliger und Stefan Horath widmeten sich dann ganz dem Demontieren der kompletten Schleuderdampfmaschine, während Kurt Altorfer bereits mit der Revision der Zylinderschmierpumpe begann. Für die Demontage des Schleuderrades und des Getriebes durften wir den Pneu-kran eines ehemaligen Furka-Kollegen gebrauchen.

Am 3. Februar 2004 konnte der Dampfkessel vom Rahmen abgehoben werden, nachdem die Blechverschalung entfernt und die Isolation durch autorisierte Personen fachgerecht entsorgt worden ist. Inzwischen sind auch die Rauch- und Siederohre entfernt und der Kessel innen sowie aussen gründlich gereinigt worden. Vor dem Ausbau der Deckenanker, welche über der kupfernen Feuerbüchse praktisch abgezerrt sind, wird noch ein Termin mit dem Kesselinspektor fällig sein. Am Rahmen mussten einige Bodenbleche ausgeschnitten und ersetzt werden, auch der hintere krumme Stossbalken wurde ausgenietet, da er im eingebauten Zustand kaum zu richten sein dürfte. Das Ganze ist jetzt bereit zum Sandstrahlen und Grundieren.

Im Mai wurde durch die Sektion Aargau der Tender der R12 nach Goldau transportiert, welcher aber mangels Platz noch unangetastet vor der Remise steht.

Die Arbeitsfortschritte und allgemeine Informationen zur XrotD R12 können auch unter www.dampfsschleuder.ch mitverfolgt werden. Die Homepage wird von unserem Mitchrampfer Thomy Erzinger betreut.

Von der technischen Seite her sehen wir eigentlich keine unlösbaren Probleme, aber die Revision des Kessels und der Einbau eines Bremszahnrades in den Tender werden uns schon noch Schweiss und Kopfzerbrechen abverlangen!

Arbeitsstunden und Mittel

Bei Problemen und grösseren «Rützen» können wir auch immer wieder auf hier nicht erwähnte Mithelfer zurückgreifen, welche uns sporadisch oder bei Bedarf unterstützen. Die beschränkte Grösse der



Enger Arbeitsplatz im Kessel.

Werkstätte erlaubt kein dauerndes Arbeiten mit mehr Leuten!

Gemäss den Aufzeichnungen von unserer «Sekretariats-Mädchen für alles» Ursula Fischer haben wir von September '02 bis Oktober '04 ganze 3050 Stunden Arbeit in das Projekt investiert!

Hanspeter Flecklin, Betreuer der Finanzen der Gruppe R12, kann eigentlich auch recht zufrieden sein, denn dank Spenden, Ausstellungen, Dienstleistungen und anderen Geldbeschaffungsmassnahmen sind inzwischen rund 25'000 Franken zusammengekommen und gleichviel Geld haben wir ausgegeben.

Um überhaupt mit dem ganzen Projekt beginnen zu können, haben einige Mitglieder der Gruppe R12 das Konto mit einem Betrag im Sinne eines bis 2007 laufenden, zinslosen Darlehens versehen.

Es darf hier erwähnt werden, dass die DFB und der VFB bisher kein Geld in das Projekt «Revision und Wiederinbetriebnahme Dampfschneeschleuder R12» stecken mussten! Wir werden unser möglichstes versuchen, um das Kostendach von max. 100'000 Franken für Fremdarbeiten und Material einhalten oder sogar unterschreiten zu können.

Finanzierungsaktion

Im Moment läuft die Aktion «Kesselrohre und Deckenanker» für den Kessel der R12. Durch die Bezahlung eines oder mehrerer Siederohre (158 Stk. à Fr. 80.-), Rauchrohre (14 Stk. à Fr. 400.-) oder Deckenanker (88 Stk. à Fr. 150.-) können Sie uns einfach, aber sehr wirkungsvoll unterstützen. Auch bei uns gilt die DFB-Devise: Aus jedem eingezahlten Franken mindestens zehn machen! Die Hälfte der Rohre sind übrigens bereits reserviert und bezahlt worden. Für grössere Beträge oder Sponsorideen wenden Sie sich bitte umgehend an den Projektleiter oder an eine sonst autorisierte Person. Besten Dank für das Interesse und Ihre Unterstützung. Einzahlungsscheine und weitere Informationen erhalten Sie bei Martin Horath, Projektleiter R12, Steinerbergstrasse 59, 6410 Goldau, Telefon 041 855 59 18, dampfhorath@bluewin.ch

Martin Horath



Präsident Peter Schwaller stellt die Mitglieder des Verwaltungsrates vor.

Betriebsabschlussfest 2004 auf dem Gurschen

Information, Dank und Geselligkeit

80 Mitarbeitende haben sich am 16. Oktober auf Einladung der Geschäftsleitung DFB AG zum Abschlussfest getroffen.

Personalchef Peter Schwarzenbach entbot auf dem Gurschen einen herzlichen Willkomm. Er freute sich über den grossen Aufmarsch. Stellvertretend für die grosse Froni-Gilde dankte er der im stillen arbeitenden Raumpflegerin Maria Fischer, welche die Kantine sauber hält, für den unermüdlichen Einsatz.

Rückblick auf den Betrieb

Nach Apéro und Spaghetti-Plausch informierte Geschäftsleiter Peter Bernhard über das Betriebsjahr 2004: «Wir dürfen stolz sein auf eine Saison, die unfallfrei und ohne grössere Zwischenfälle abgelaufen ist.» Alle hätten einen vollen Einsatz geleistet. Auch in diesem Jahr gehörten die Geldsorgen zu den treuen Begleitern der Dampfbahn. Der Geschäftsleiter verzichtete aber auf Schwarzmalerei. Bedauerlicherweise sind die Passagierzahlen abermals gesunken. Nach einem ausgezeichneten Saison-Start hat das schlechte Wetter im August die Gäste ausbleiben lassen. Aber auch da gilt das «Prin-

zip Hoffnung»: Die grossen Marketing-Anstrengungen konnten ungenügend greifen. «Oberwald» wird der DFB neuen Schub verleihen. Peter Bernhard meinte: «Das Kulturgut ist es wert, dafür zu kämpfen.» Zu bedenken ist, dass der Betriebsertrag des ganzen Jahres an 70 Tagen mit knapp 180 Zügen erwirtschaftet wird. Für nächstes Jahr wird sehnlichst Lok 4 erwartet, zumal Lok 9 dringend revidiert werden muss. Mit dem nochmaligen herzlichen Dank schloss der Geschäftsleiter seine Ausführungen.

Sicht des Verwaltungsrates

Präsident Peter Schwaller stellte die Kollegen des Verwaltungsrates vor und dankte allen Mitarbeitenden: «Ihr habt wieder einen super Job gemacht!» Er wies ebenfalls darauf hin, dass im Betrieb Sicherheit an erster Stelle stehen muss. «Das Jahr 2004 hat beim Marketing viel Schub gebracht. Paul Güdel hat Aktivitäten entfaltet, die in diesem Umfang erstmalig sind.» Marketing sei aber ein Dauerprozess und könne nicht von einem einzelnen geleistet werden. Nicht ausgelastete Züge schmälern die Finanzen. Vorrangiges Ziel des Verwal-

tungsrates ist deren Gesundheit. Dies im Wissen, dass die Bergstrecke weit von bevölkerungsreichen Zentren entfernt ist und mit einer kurzen Saison leben muss. Der Frondienst wird hoch gewichtet. Dementsprechend ist die Verbindung zum VFB enger zu knüpfen. Schwaller wies auf die Chancen der Einbindung in den Tourismus-Raum «San Gottardo» und des künftigen Anschlusses in Oberwald hin. Mit dem Angebot von Teilstrecken wolle man vorwärts machen was auch logistische Veränderungen bedingt. Schwaller würdigte schliesslich das brillante Sicherheits-Audit. In der kurzen Diskussion wurde Fragen der Verpflegung angesprochen. Heinz Scherer versteigerte eine Flasche Wein, was den Froni-Portemonnaies über 600 Franken zu entlocken und in die Betriebskasse zu spülen vermochte.

Hansueli Fischer

Der Froni meint...

...dass seine GOGAV (Gewerkschaft ohne Gesamtarbeitsvertrag) und einige Mitglieder in der vergangenen Saison wieder einmal mehr «den Vogel abgeschossen» haben. Auf dem Gurschen haben die doch eine Guttere unbezahlbaren Wein aus welschen Länden für etwas mehr als 600 Schtutz ersteigert. Da war aber auch noch der Fritz mit seiner Annemarie, die immer da ist wenn's amix brennt, der hat doch Öpperem Feuerlöcher günstig abgeluchst. Beinahe hätte er sie vergäben bekommen! Aber der Toni aus dem sonnigen Bündnerland und der Jörg vom blauen Thunersee haben sich mit ihrem neuen TmH 985 bös in die Finger geschnitten. Bis dann der Hans aus dem Wallis kam und mit seinem Scharm bei der Verkäuferin den Kaufpreis für diesen Traktor bös nach aben drückte. Der Präsi hat ihm dann eine Schtange Bier bezahlt. Der oberste Bauarbeiter Walter hat das ganze Jahr wie wild Steine gesammelt. Er hat mir gesagt, er wolle dann einisch irgend nöimen Schienen darauf montieren. Für den noch grünen Säckelmeister heisst es bei einem solchen Einsatz VIF (voll in Front) und wenn er die Zahlen recht büschelt, dampfen wir im 2005 fröhlich weiter

En schööone Winter wünscht aline

De Sperber

Wie und wann geht es weiter mit den 4-Kupplern?

Lok-Aufarbeitung nach klaren Prioritäten

Verschiedentlich hört man beunruhigte Stimmen, weil noch nicht mit der Demontage der HG 4/4 begonnen wurde, wo sie doch jetzt in Chur sind...

Von verschiedenen Seiten werden uns Arbeitskräfte angeboten, im Speziellen von der Sektion Zürich, um mit der Demontage beginnen zu können. Alle diese Angebote schätzen wir sehr, wir sind auch froh darüber und bedanken uns. Wir müssen aber gezielt und geführt vorgehen. Unsere Bau-Abteilung hat es da wesentlich einfacher. Auf den an der Strecke verteilten Baustellen kann sie jeweils, einerseits kurzfristig und andererseits befristet, Arbeitskräfte einsetzen. Sicher hat es sehr anspruchsvolle Bauobjekte, bei denen eine dauernde Bauführung nötig ist, aber

auch Bauarbeiten, die von Fronis erledigt werden können, die schon seit Jahren für solche Arbeiten eingesetzt wurden.

Wie geht es weiter ?

Die Loks werden unter sachkundiger Führung demontiert. Sämtliche Teile werden mittels einer «aufarbeitungsresistenten» Markierung gekennzeichnet. Anschliessend werden diese Teile palettiert und zur Reinigung und Aufarbeitung bereitgestellt. Die Reinigungsart, ob Schlammreinigen, Sandstrahlen oder einfach nur Entrosten, wird vor Ort festgelegt. Für diese Arbeiten werden wir um Arbeitskräfte froh sein und diese auch anfordern. Die nötige Aufarbeitung der einzelnen Komponenten, ob Reparieren oder gar neu Anfertigen in

eigener Regie, oder durch Dritte, wird ebenfalls vor Ort festgelegt. Nach erfolgter Demontage werden wir die zu erwartenden Aufwendungen finanzieller Natur festlegen. Für das Jahr 2005 haben wir im Budget der DFB AG keine Mittel eingeplant. Die vorgesehenen Arbeiten benötigen auch keine Mittel. Zur Aufarbeitung von abgeschlossenen Teilprojekten, wo Tätigkeiten durch Dritte nötig werden und somit auch zu finanzieren sind, werden wir jeweils entsprechende Finanzierungsgesuche an den 1000er Club richten.

Wann geht es weiter ?

Erste Priorität hat Lok 4. In zweiter Priorität, welche auch zur ersten Priorität werden könnte, hat die Aufarbeitung von eventuell anfallenden Komponenten und die Durchführung von Unterhaltsarbeiten an den Loks 1, 6 und 9 im kommenden Winter 2004/2005 in Realp. So richtig los geht es im Laufe des Sommers 2005. Sollten wir für die Demontage früher Arbeitskräfte benötigen, werden wir uns sicher melden.

Brünig-Zahnradtraktor für die DFB

Fahrzeug für leichteren Streckenunterhalt

Die DFB hat von der Brünigbahn den Traktor Tmh 985 erworben und wird ihn für ihre Zwecke umbauen und im Streckenunterhalt einsetzen.

Die Brünigbahn beschaffte im Jahr 1965 bei der Robert Aebi AG als Ersatz für die letzten Dampflok die beiden Zahnrad-Traktoren Tmh 985 und 986. Sie waren fortan die einzigen auf der Bergstrecke einsetzbaren fahrdrahtunabhängigen Fahrzeuge. Der Tmh 985 wurde dem Depot Meiringen, der Tmh 986 dem Fahrleistungsdienst Giswil zugeteilt. Aufgrund der in der Zahnstange zulässigen relativ geringen Anhängelast von maximal 15 Tonnen bestellte die Brünigbahn Anfang 2004 bei Stadler Bussnang eine auf der HGm 75 der MGB basierende moderne Diesellok mit Drehstromantrieb.

Ein Defekt am Zahnradgetriebe des Tmh 985 sowie die Aussicht auf die baldige Lieferung der Stadler-HGm ermöglichte es der DFB, den Tmh 985 diesen Herbst zu übernehmen. Das Fahrzeug konnte am 18. September mittels LKW von Meiringen nach Realp überführt werden.

Für die Unterhaltsarbeiten an der Strecke

sowie für kleinere Bauarbeiten im Bereich der Zahnstangenstrecke fehlte der DFB bisher ein Triebfahrzeug im Leistungsbe- reich zwischen der Draisine Xmh 4961 und der Diesellok HGm 51. Der Tmh 985 wird den Baubetrieb auf der Bergstrecke einfacher und wirtschaftlicher machen. Mit seinem Einsatz kann die unterhaltsin- intensive HGm 51 entlastet werden.

Die Anpassungen an die Normalien der DFB sind recht umfangreich. Nebst dem Umbau auf das Zahnradsystem Abt und dem Einbau der Zug- und Stossvorrich- tungen nach RhB/MGB-Norm müssen auch die Bremsen und die Elektrik geän- dert werden. In einem ersten Schritt wird der Tmh im Winter 2004/05 nun soweit angepasst, dass mit ihm im Laufe der Sai- son 2005 Testfahrten durchgeführt wer- den können. Erst danach kann die künftige Bedienung definiert und somit die Elektrik und Bremse/Pneuma- tik definitiv angepasst werden.

*Text und Bilder
Jürg Bolliger*



Der Schwertransport in der Schöllenen.

**Fulgurex, Lemaco, HAG,
Märklin, Fleischmann,
Liliput, Roco, Bemo, usw.**

**Grosse Auswahl
Raritäten für Sammler
Prompter Versand nach überall**



HOBBY-CENTRE

48, PLACE DU MIDI
1951 SION, TEL./FAX 027-322 48 63
www.hobby-centre.ch



Der Tmh 985 in Realp.

DFB-Bilder-Buch

Geschenk für andere und für sich selber

Das gut 100 Seiten starke Bändchen «Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Jahreslauf» von Hans-Walter Beyeler könnte über den «dampflosen» Winter helfen.

Wenn Weihnachten naht, sind gute Geschenkideen bisweilen noch fern. Für Dampfbahn-Freunde und für Leute, die dies werden sollten, ist das Büchlein ein geeignetes Geschenk. Ausser den «Furka-Sinnlichkeiten», mit Humor geschrieben und gereimt von Eugen Wintsch, finden sich noch einige technische und geschichtliche Angaben über die Dampfbahn. Die wenigen aber sinnvollen Text-

beiträge rahmen den grossen Bildteil ein. Hans-Walter Beyeler hat mit seiner Kamera Landschaft, Strecke und Bahnbetrieb in vielen stimmungsvollen Farbbildern eingefangen. Wer schon über den Berg gefahren ist, wird an das grosse Erlebnis «Dampfbahn» erinnert. Wer noch nie von Realp nach Gletsch oder umgekehrt gedampft ist, fragt sich unweigerlich: Warum noch nicht? Das Versäumte ist schleunigst nachzuholen!

Das Büchlein ist beim Souvenirhandel für 22 Franken zu bekommen, von denen etliche in die Bahnkasse fliessen.



So präsentiert sich das Dampfbahnbuch.

Alphorn Academy of Switzerland Schweizer Alphorn Akademie Académie suisse de Cor des Alpes



Weihnachtsgeschenk
Cadeau de Noël

Unser nächster Kurs:
Notre prochain cours:

25.6. - 2.7.2005
Charmey (FR)

Suchen Sie etwas Aussergewöhnliches?
Cherchez-vous quelque chose qui sort de l'ordinaire?

* * * * *

Schenken Sie...
...eine Woche Alphornunterricht für Anfänger

* * * * *

Offrez...
...une semaine de cours de cor des Alpes
pour débutants

Auskunft: / Informations: Alphorn Academy of Switzerland / CP 21 CH-1820 MONTREUX 3
www.alphorn-academy.ch / e-mail: info@alphorn-academy.ch / Tel. 021/921 93 13

**Die DFB
DampfbahnFurka-
Bergstrecke AG**

**sucht
zwei
Personen**

...welche ihre Fahrgäste während dem rund halbstündigen Zugshalt in Furka (2100 m.ü.M.) im Stationsbeizli in eigener Regie bewirten.

**Zeitraum:
Ab 25. Juni bis
2. Oktober 2005**

Jeweils Freitag,
Samstag, Sonntag und
vom 8. bis 21. August '05
täglich.

Weitere Auskünfte:

Peter Schwarzenbach,
Personalchef der DFB AG,
Raad, CH 8498 Gibswil
Telefon +41 55 246 36 15

E-Mail:
schwarzen.bach@bluewin.ch

Stellen Sie sich einmal vor...

*dass alle 7000 Mitglieder zu Weihnachten
3 Bekannte mit einem*

Geschenk-Gutschein

*für eine Dampffahrt oder mit einem
DFB-Souvenirartikel überraschen und damit
21'000 Personen glücklich machen würden...*

Wäre das nicht fantastisch?

Zum Beispiel...

*...mit einem versilberten
Caran d'Ache Kugelschreiber mit Gravur*

...oder dem Jubiläumskalender «75 Jahre Glacier-Express»

...oder den originellen Dampfzug-Weihnachtsguzzi-Formen

...oder einem praktischen und formschönen Manicure-Set

*...oder einem Mikado- und
Domino-Spiel für die langen Winterabende*

*...oder zum Goethe-Jahr dem hochaktuellen Buch
über seine Wanderungen*

...oder mit den neuen, interessanten DVDs und Videos

*...oder eben doch mit dem beliebten Gutschein
für eine Dampffahrt im 2005!*

Wie gesagt – einfach fantastisch...

Souvenirhandel DFB
Heidi Albisser · Postfach 49 · CH-3428 Wiler
Tel./Fax +41 32 665 11 24 · E-Mail: souvenir@fu-be.ch

L'ancien conseiller national Silvio Bircher se souvient

Les débuts du sauvetage de la Ligne sommitale de la Furka

La présence d'amis hardis du train et des pressions au niveau politique étaient nécessaires pour sauver la Ligne sommitale de la Furka.

Ce sont probablement mes deux interventions parlementaires de fin 1981 et du printemps 1982 qui ont créé le climat politique et émotionnel nécessaires pour qu'une petite formation d'amis du train se rassemble le 6.8.1982 à Gletsch pour une action de protestation. Mais, il fallut attendre jusqu'au 8 octobre 1983 avant que la réunion du comité directeur ait lieu et que la nouvelle Association soit fondée le 3 décembre. Pour des raisons tactiques, nous avons élu l'employé ferroviaire Bernhard Vouillamoz de Viège au poste de président. Les nouveaux membres étaient recrutés au moyen d'un modeste talon d'inscription au format A4. Fin 1989 et début 1990 seulement, les décisions des Chambres fédérales ont montré la voie. Ce pas important, qui a permis la mise en service du DFB le 11 juillet 1992, doit être rappelé.

Le 22 mars 1990, le Conseil national a octroyé la concession pour le chemin de fer à vapeur de la Furka, alors que le Conseil des Etats l'avait déjà accordée le 29 novembre 1989. Je faisais aussi partie de ceux qui désiraient moderniser notre réseau ferroviaire. Je regrettais d'autant plus qu'en été 1981, soit une année avant l'ouverture du tunnel de base de la Furka, les derniers trains allaient emprunter la ligne sommitale. Nous craignons aussi la construction d'une retenue d'eau en dessous du glacier du Rhône, près de Gletsch. Ceci nous motivait encore plus à nous engager pour sauvegarder le paysage en même temps que l'ancienne ligne de chemin de fer. L'organisation professionnelle de l'Association et du DFB SA, avec à sa tête le président Gysin et les responsables des différents secteurs ainsi que les centaines d'amateurs ferroviaires enthousiastes, ont permis de porter l'œuvre devant les

Chambres fédérales. En 1982, quand j'ai tenté d'obtenir une aide financière de la Confédération au moyen d'une intervention parlementaire, le Conseil fédéral m'a répondu que le déferrement était irrévocable, vu que personne n'était à même de réunir les 30 à 40 millions de francs de fonds nécessaires, même pas la Confédération...

Le Conseil fédéral change d'avis

Dans son message au Parlement, le Conseil fédéral avait toutefois oublié sa position initiale pessimiste. Il écrivit: «En remplacement de la ligne sommitale de la Furka détériorée, utilisable uniquement en été et nécessitant un assainissement, le FO planifiait depuis la fin des années 60 une liaison ferroviaire utilisable aussi en hiver entre Realp et Oberwald, sous forme d'un tunnel au niveau de 1500 mètres sur mer. L'Assemblée fédérale a accordé le 24 juin 1971 un crédit de 70 millions de francs pour la construction du tunnel de base de la Furka. Des problèmes rencontrés au cours de la construction ont fait que la ligne de base n'a pas coûté 74, mais 311 millions. Après 9 ans de construction, la ligne de base a pu être mise en service le 25 juin 1982. Depuis l'automne 1982, le tunnel est aussi utilisé pour le ferroutage.

La ligne sommitale a subi l'assaut du public dans le courant de l'été 1981, ce qui avait placé le FO devant de gros problèmes, et le dernier train régulier y a circulé le 11 octobre 1981. L'autorisation d'exploitation de la ligne de base était liée à la condition de démolir la ligne sommitale dans les deux ans qui suivaient.

Après le succès populaire exceptionnel, apparurent les regrets de voir disparaître la ligne sommitale d'importance historique et technique. Des politiciens et des amis du train de Suisse et de l'étranger se sont mobilisés pour son maintien. Une action de protestation contre la démolition a eu lieu le 6 août 1983 à Gletsch. Le 3 décembre

1983, l'Association Ligne sommitale de la Furka a été fondée à Berne. Se basant sur un concept élaboré par l'Association, le conseil d'administration du FO a décidé de renoncer au démantèlement de la ligne sommitale et d'entamer des négociations au sujet de sa cession. En même temps, l'Association a été autorisée à commencer les travaux d'entretien nécessaires au maintien de la ligne. L'Association compte actuellement 4000 membres.»

L'argent et le tracé de la ligne

Dans le contrat de concession à l'intention du Conseil National et du Conseil des Etats, le Conseil fédéral avait dépeint le chemin qui avait déjà été parcouru dans la restauration Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka, ce qui a certainement contribué à l'octroi unanime de la concession par les deux chambres.

«Après des travaux préparatoires de la direction de l'ALSF, le DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG avec siège à Oberwald VS fut fondé le 27 mai 1985 à Lausanne. Le capital-actions, fixé à 3'000'000 francs à l'origine, a été porté à 3,3 millions de francs au cours des deux augmentations du capital qui ont suivi. Fin 1987, suite à la conclusion avec le FO des contrats de vente et ceux concernant les droits de construction, le DFB est devenu propriétaire de toute la ligne sommitale et de toutes ses installations fixes.

Le tracé de la nouvelle ligne, l'écartement et les tronçons à crémaillère ne changeront pratiquement pas par rapport à la ligne abandonnée. Une incertitude demeure au sujet de l'entrée en gare d'Oberwald. Globalement, toutes la substance construite sera reprise. Les normes du FO seront valables pour les nouvelles constructions.

La longueur de la Ligne sommitale est de 17,2 kilomètres dont 12,1 sont équipés de crémaillère avec des pentes allant jusqu'à 110 %. Dans les secteurs à adhérence, l'inclinaison peut atteindre 50 %. Hormis le tunnel de façade d'une longueur de 1874 mètres, la ligne parcourt 4 autres tunnels ainsi que 11 ponts et viaducs, dont le pont du Steffenbach au dessus de Realp qui a la particularité d'être démontable. Font aussi partie des installations les stations Tiefen-

bach, Furka, Muttbach-Belvédère et Gletsch.

L'état des installations, qui datent en grande partie de l'époque de la mise en service de toute la ligne par le FO en 1926, n'autorise pas un trafic ferroviaire régulier. Si les travaux de remise en état sont réalisés et un entretien régulier est assuré, les superstructures peuvent être utilisées pour l'exploitation prévue comme chemin de fer touristique, après expertise par l'Office fédéral des transports. Il en est de même pour les ouvrages d'art qui doivent être partiellement assainis.»

Ces explications du Conseil fédéral ont finalement amené les deux Conseils à octroyer au DFB SA la concession d'exploitation pour 50 ans dans un premier temps.

Silvio Bircher, Aarau / trad. Claude Solioz

De Gletsch à Oberwald

Quelques pas en direction du but

La liaison ferroviaire DFB Oberwald-Gletsch commence à se concrétiser après le nettoyage du tracé et les excursions de trains de chantier et de locomotives à vapeur. Il faudra toutefois encore pas mal de temps et d'argent avant de toucher au but.

Qui n'a pas été enthousiasmé par le rapport sur les excursions des locomotives diesel et vapeur en dessous du tunnel hélicoïdal ? Quelque chose s'est passé – et ça bouge ! Ce «réarmement moral» fait du bien. Malgré tout, ceux qui connaissent la topographie du sommet de la vallée de

Conches ne perdront ni la tête, ni le sens des réalités. «dampf an der furka» a demandé des renseignements à Walter Willi.

Ce qui fut fait

Le tracé a été libéré de l'herbe, des buissons, des arbres et des pierres qui l'obstruaient. Environ 200 mètres de rails endommagés ont été remis en état. Un petit pont provisoire a été mis en place près d'un mur éclaté. Un mur latéral du pont du Rhône a été réparé. En dessous du tunnel hélicoïdal, un mur de soutènement a été assaini. Il y a déjà deux ans, le pont T a été remplacé par un remblai. Le tunnel hélicoïdal est dans un très bon état. Des dégâts dus au gel devront toutefois être réparés près des portails.

Le DFB peut-il se satisfaire de 4 locomotives à vapeur ?

Non, il faut des HG 4/4!

Anton Westreicher, le chef du Service Traction & Ateliers, expose combien de locomotives à vapeur sont nécessaires pour la Ligne sommitale.

Certaines rumeurs circulent selon lesquelles nous aurions assez de locomotives à vapeur une fois la no. 4 en service et que, par conséquent, les machines à 4 essieux couplés seraient superflues. Cette réflexion est totalement fautive. Une entreprise de trains à vapeur saine et fiable met en service simultanément au maximum le 70 % de son parc de locomotives.

Grâce à l'entretien préventif et à l'usage soigneux, le 100 % de notre parc de machines est disponible. Mais l'entretien et les précautions ne peuvent à eux seuls garantir l'infailibilité. Des pièces peuvent présenter une défaillance due au vieillissement ou à une construction inadéquate, mettant ainsi la locomotive hors service. Si une de nos machines devait nous faire défaut, nous nous retrouverions déjà en dessous de la barre fatidique des

70 %. La locomotive no. 9 exige une révision de chaudière et il ne sera plus possible de réaliser une intervention aussi conséquente entre deux saisons, comme cela avait été exceptionnellement le cas en 2001 (novembre 2000 – juin 2001) avec la no. 1. Nous ne pouvons plus exiger un tel engagement de la part de nos collaborateurs. De plus, nous manquons de place pour démonter la locomotive. L'ancien dépôt des CFF à Coire n'est plus disponible. L'agrandissement de la base de Realp est donc prioritaire.

Admettons que la loc 4 soit en service, la no. 9 en révision de chaudière, que l'horaire prévoit deux trains successifs ou même un train d'équilibre et qu'une défektivité importante frappe une de nos machines restantes. Nous serions complètement perdus et dans l'incapacité de réaliser un tel programme.

La décision de restaurer nos locomotives à 4 essieux couplés est donc entièrement fondée. Mais cela nous prendra du temps.

*Anton Westreicher,
Chef T&A / trad. C. Solioz*

Les saisons 2005 et suivantes

Les équipes de construction réaliseront en priorité des travaux sur la partie de la ligne actuellement en service. S'il reste des capacités libres, des travaux de maintien seront réalisés sur le tronçon Gletsch-Oberwald et concerneront essentiellement le tracé et les rails. Les ouvrages d'art sont en assez bon état.

Si les travaux pour le raccordement à Oberwald doivent être exécutés uniquement à l'aide de nos propres ressources, il faut compter avec un délai de réalisation d'au moins deux ou trois saisons. Le financement du matériel de construction n'est toutefois pas encore assuré. Walter Willi compte avec des frais pour un montant d'environ 2 millions de francs dans le cas où la plus grande partie du travail est faite par nos propres moyens. Cette estimation tient compte de la réutilisation de matériel de voie usagé. Malgré tout, un standard d'exécution élevé est recherché afin de ne pas devoir précéder aussitôt à des travaux d'entretien.

De l'idée à sa réalisation

Le financement reste le point cardinal dans la question du raccordement à Oberwald.

Parallèlement au traitement du problème du financement, il faut mener à bien la planification et aller jusqu'au bout des procédures d'autorisations. Avant tout, il s'agit d'établir un avant-projet avec lequel il sera possible d'entamer les procédures d'approbation et de débiter les négociation pour l'acquisition et l'échange de terrains. Suivront le projet d'exécution puis la construction.

La Division Construction de même que l'entreprise disposent d'une ligne de planification. Un concept d'exploitation doit être établi. Le cas échéant, il faut acquérir du matériel roulant et recruter du personnel. Le financement sera assuré par six canaux: Fondation Oberwald-Gletsch, Club des 1000 (matériel roulant), demandes adressées à la Confédération et au Canton conformément à la loi sur l'aide à l'investissement, autres sources de financement (p. ex. augmentation du capital), sponsoring et moyens propres.

Projeter, financer, négocier, construire

L'entrée en gare d'Oberwald est un casse-tête technique et financier. Les solutions envisageables sont le passage souterrain, le passage à niveau à crémaillère, le passage à niveau à adhérence et le pont pivotant. Indépendamment de la variante choisie, il faut établir des projets, faire des calculs de frais et mener des discussions avec la Commune, le Canton et la Confédération.

Le projet d'exécution prévoit les superstructures, le tracé, les drainages, les ponts et viaducs, le tunnel hélicoïdal, l'ouvrage de raccordement à Oberwald, les infrastructures, les installations de sécurité et les constructions spéciales. Les mots-clés concernant le concept d'exploitation sont: marketing, nécessités, capacités, personnel, conduite des trains, horaire. Le passage de locomotives à vapeur le long d'un coteau boisé avec des prés secs crée un risque d'incendie à ne pas sous-estimer. Des solutions existent aussi à ce niveau, mais dans ce cas aussi, il n'est pas facile de trouver un juste équilibre entre sécurité, bien culturel ferroviaire et dépens.

Hansueli Fischer/Trad. C. Solioz

Entre Gletsch et Oberwald

Semaine de travail de la Section romande du 8 au 14 août

Visite de Walter Willi

Rendez-vous le samedi 7 août en fin d'après-midi, afin de aller voir le lendemain le chantier du tunnel du Gotthard à Sedrun. Dans la remise je rencontre des collègues allemands avec lesquels nous effectuerons la visite et qui terminent leur semaine de travail. Avec Andreas et Jean-Jacques nous prenons quartier à Gletsch. Plus tard arrive Pierre-Yves avec l'auto stoppeur Raphaël! En fin de journée, Walter Willi explique le programme de travail: nous interviendrons entre Gletsch et Oberwald, avec Paul et Peter Christen, deux maçons. Wolfgang Hackl aura à disposition le locotracteur. Dimanche, nous retrouvons Paul à Realp, il arrive tout droit de Belgique.

En action entre Gletsch et Oberwald

Du lundi 9 jusqu'au 14, nous oeuvrons en groupes répartis sur différents chantiers. Jusqu'à la fin de la semaine, nous avons réalisé les travaux suivants:

- fin de la réparation d'un mur de soutènement après le pont du Rhône en dessous du tunnel hélicoïdal avec tous les travaux annexes: chargement du wagon plat à Gletsch et transport du ma-

tériel de construction sur les chantiers, nettoyage de ceux-ci et des abords, démontage et transport des échafaudages, etc.;

- ébarbage à Gletsch des rails-crémaillère usagés en vue de leur réutilisation;
- réparation du mur avant le tunnel hélicoïdal, et travaux connexes: transport de pierres, remblaiement approvisionnement en eau et sable;
- désherbage et nettoyage de la voie sur plusieurs sites en aval de Gletsch;
- intervention sur la voie en aval du pont du Rhône;
- mise en ordre dans la remise de Gletsch, dépose d'une pompe à carburant et le réservoir;
- découpe, pour transport, du portail de fils d'acier du tunnel hélicoïdal.

Nous étions les héros d'une aventure et expérience unique, puisque nous passions régulièrement en train le tunnel hélicoïdal sur le chemin d'Oberwald! Les repas étaient délicieux. Il n'y eût qu'une panne de ravitaillement. Ambiance amicale lors des repas et pots conviviaux au Rhonequelle. Et les nuits des étoiles étaient extraordinaires. Il fallut un peu d'attention pour repérer quelques constellations



Chantier près du pont du Rhône.

et des étoiles filantes avant de nous mettre au lit!

Vendredi 13, sans problème

L'OFT est en visite sur la ligne. Nos collègues Roger Balet, Claude Wenger (qui a secondé Pierre-Yves dans les tâches culinaires), Gérard de Genève, Alain Kaegi et Daniel Maeusli arrivent pour l'engagement du samedi.

Walter et Manfred Willi nous ont remerciés pour le travail accompli avec célérité et ont expliqué que le rétablissement de la voie jusqu'à Oberwald n'était pas la priorité du DFB, mais les travaux sur ce tronçon ne laissaient pas indifférents autorités locales et habitants. Visite de la Maison bleue, devenue pour une somme modique propriété du DFB. Elle sera réhabilitée pour héberger des équipes de travail. Repas pris avec la présence active de Madame Claudine Delvigne, maman de Raphaël qui nous a gratifiés d'une belle image... Dernier repas du soir pris en compagnie de Sandrina au Rhonequelle. Wolfgang nous a félicités pour le travail.



Group de travail de la Section romande dans les gorges du Rhône.

Dimanche 15 août, le retour

Un groupe de six fait un voyage en vapeur de Realp à Gletsch, descend à pied à Oberwald avec arrêt aux Sources du Rhône, pour saluer Monika.

Dernière étape à Sierre chez Jean-Jacques pour déguster un bami goreng mijoté par son épouse.

J'ai dû regagner la France au plus vite, sans faire le voyage vapeur, avec halte à Brig, en raison des misères avec ma voiture...

Je remercie les organisateurs pour cette semaine d'activité pour le DFB, Andreas, Paul, Raphaël et Jean-Jacques pour l'accueil fraternel et la bonne ambiance et ceux qui sont venus aider le samedi. Mention spéciale à Wolfgang! Pierre-Yves a su flatter nos palais.

Attention à la régularité de l'approvisionnement du menu de midi. Bon retour dans vos foyers et à l'an prochain!

Hervé Vonstadt/ le 17 août 2004

Rejoindre le train à vapeur en train express historique

Nostalgie ferroviaire jusqu'à 110 pour-mille

Le 22 août, le «Nostalgie Rhein Express» de l'Eurovapor, remorqué par deux locomotives électriques historiques, a amené 300 amatrices et amateurs de chemins de fer au Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka.

Le train électrique, parti de Haltingen en Allemagne a fait des arrêts à Bâle, Aarau et Wohlen, où des passagers supplémentaires sont montés. Que 56 participants provenaient du canton d'Argovie est du mérite de Walter Benz, président de la section Aarau de l'ALSF.

Les anciennes locomotives de trains express Ae 4/7 11026 des CFF et Ae 6/8

208 du BLS ont remorqué la composition historique. Ces machines développant 3120, respectivement 5980 CV avaient été réformées il y a déjà fort longtemps. L'Ae 4/7, restaurée par Mikado 1244, est engagée par Eurovapor pour des voyages nostalgiques. L'Ae 6/8 avait été acquise par un privé et mise à disposition de l'association «Pacific 01 2002».

Depuis Aarau, les voyageurs ont passé par Lenzburg, Rotkreuz, Arth-Goldau et Wassen, où une partie de la société est descendue du train pour rejoindre Gletsch en passant par les cols du Susten et du Grimsel. Après le repas de midi, l'excursion s'est poursuivie sur la Ligne sommit-

ale. Les 400 mètres de dénivelé jusqu'à la station Muttbach ont été parcourus avec une HG 3/4 et le tunnel sommital traversé avec l'aide du Tm 506 en poussée. Avant la descente vers la vallée d'Urseren, il y eût un arrêt prolongé à la station Furka.

Le jour en question, il y eût une telle affluence que les trois locomotives à vapeur ont été mises en service. Par ailleurs des représentants de l'OFT et un journaliste ferroviaire critique se trouvaient aussi sur la ligne, selon Max Zwald, responsable de la circulation de la Section T&A. Tout a parfaitement fonctionné et Zwald n'a pas lésiné sur les messages de remerciements.

A Realp, la société a pris le MGB pour passer l'Urserental et les gorges du Schöllenen afin de rejoindre Göschenen et le «Nostalgie Rhein Express». L'autre moitié du groupe a fait la même excursion en sens inverse. Le voyage de retour s'est fait par la même voie que l'aller.

Les fonctions importantes du Dieselcrew

La traction vapeur – la poussée diesel

Le Train à vapeur de la Furka ne pourrait pas fonctionner sans véhicules diesel. Les courses en train à vapeur, qui réjouissent tant petits et grands, ne sont possibles durant la courte saison d'été que grâce au travail des compagnons de l'équipe diesel du DFB.

Les locotracteurs et les draisines diesel ronronnent et brimbalent de manière peu spectaculaire, ne fument que peu, n'ont pas de panache de vapeur et ne chuintent pas ni ne halètent. Bien que certaines de ces machines aient déjà atteint un âge respectable, elle ne provoquent pas auprès du voyageur autant d'émotions que ne le font les vénérables locomotives à vapeur. Cet article est consacré à ces machines diesel apparemment peu spectaculaires et aux hommes qui les conduisent, les entretiennent, réparent voire les modernisent.

Le Dieselcrew

Les hommes du Dieselcrew prennent soin de leurs machines ronronnantes avec autant de dévouement que leurs collègues de l'équipe vapeur. Le Dieselcrew est subordonné à Anton Westreicher, chef du Service T&A (Traction et Ateliers). Jürg Bolliger est chef d'équipe et Manfred Willi est son remplaçant.

Les conducteurs des locomotives diesel du DFB sont pratiquement tous des cheminots ou d'anciens cheminots et disposent d'un solide bagage technique. Toutefois, leur travail au sein du DFB est pour eux un hobby. L'aspirant conducteur de machine diesel du DFB doit commencer sa carrière par le service d'atelier. Il y apprend à connaître les machines qui lui seront confiées, tout en révélant ses aptitudes. Suivent une formation théorique et pratique, puis les examens. Il est bien plus simple de conduire un véhicule diesel qu'une locomotive à vapeur. Mais la locomotive à vapeur se conduit à deux (mécanicien et chauffeur) et ceux-ci peuvent compter sur le personnel

d'accompagnement de train, alors que le mécanicien de la locomotive diesel est livré à lui-même. Notre propos n'est toutefois pas d'opposer la traction vapeur à celle au diesel - les deux sont exigeantes et demandent un engagement total.

Les machines

Voici les 4 machines les plus importantes du parc de véhicules du Dieselcrew.

La HGm 51 est une locomotive équipée d'un moteur diesel Deutz à 12 cylindres qui développe 280 CV. Elle pèse 21 tonnes, a deux essieux-moteurs, une roue dentée motrice et une roue dentée de freinage. Sa vitesse maximale est de 25/12 km/h (adhérence/crémaillère). La HGm 51 dispose d'un équipement de sécurité électronique de la Firme Seratec. L'homme-mort, la vigilance, la protection contre la marche arrière et la vitesse excessive sont ses fonctions les plus importantes.

Pour les travaux de déneigement, un chasse-neige rotatif, qui peut être commandé depuis la cabine de la HGm 51, est installé à l'avant de celle-ci. Il dispose d'un moteur 6 cylindres turbodiesel Deutz. Le réglage de la hauteur de l'agrégat est hydraulique. Son gabarit d'action est de 2.67 en largeur et de 1.3 m au maximum en hauteur.

Roman Moser est le responsable de la HGm 51. Cette machine est utilisée essentiellement pour le déneigement, les trains de chantier, l'entretien de la voie et les travaux d'hivernage.

Le Tm 506 est un tracteur diesel à deux essieux conçu pour l'emploi exclusif en adhérence. Il est doté d'un moteur 6 cylindres Saurer dégageant 100 CV. Sa vitesse maximale est de 45 km/h. Il est aussi équipé d'une commande de sécurité de la Firme Seratec. Le Tm 506 est engagé pour pousser les trains à vapeur à travers le tunnel de faite entre les stations de Muttbach et Furka. Reto Caprez est le responsable du Tm 506.

La draine Xmh 4961 à deux essieux est munie d'un moteur industriel VW de 31 CV. L'essieu arrière entraîné est équipé d'une roue crémaillère. La V max est de 30/20 km/h. La Xmh 4961 convient particulièrement au transport du personnel et du ravitaillement, aux travaux d'inspection et pour les petites réparations. Ce véhicule a été repris du FO. A l'époque, il circulait déjà sur la ligne sommitale. Koen De Decker est le responsable de ce véhicule.

Le tracteur de manoeuvres Tm 68 est utilisé à Realp. Grâce à sa petite taille, il convient bien aux travaux à proximité de la plaque tournante. Les deux essieux de ce véhicule à adhérence sont entraînés. La V max est de 25 km/h. Le responsable est Hans-Ruedi Schneider.

En été, on roule

Pour le Dieselcrew, la saison d'été commence vers la mi-mai, avec les travaux de déblaiement. Les chasse-neige Rolba et Peter, ainsi que l'excavatrice sont transportés jusqu'au cônes d'avalanches avec le wagon surbaissé. Quand les tranchées du tracé ont été ouvertes dans la neige avec ces machines, la HGm 51 libère la voie du dernier mètre de neige qui la recouvre.

Durant la phase de construction, les véhicules diesel sont utilisés pour réaliser les transports. Le Dieselcrew assure le service de poussée à travers le tunnel sommital, afin que les trains circulant en direction de la vallée d'Urseren passent sans encombre la rampe de 35 % dans le tunnel, même si les rails sont humides. Le tunnel se remplissant rapidement de fumée, il serait très désagréable qu'un train y reste bloqué. En cas de nécessité, le véhicule assurant la poussée (normalement le Tm 506, occasionnellement la HGm 51) pourrait ramener rapidement l'entier ou une partie du train sur territoire valaisan. Par cette mesure de précaution, le DFB démontre que la sécurité de ses passagers est une affaire prioritaire.

Le Dieselcrew est aussi présent à la fin de la saison, lors de la fermeture des tunnels, du démontage du pont du Steffenbach et des autres travaux en relation avec la mise hors service de la ligne.

En hiver, on entretient

Contrairement aux marmottes, l'équipe de la traction diesel n'hiberne pas. Elle consacre trois fins de semaine sur quatre au service en atelier. En maintenant, réparant et modernisant ses véhicules, dont certains sont déjà âgés, elle garantit leur bon fonctionnement et un bon niveau de sécurité durant la saison d'exploitation suivante. Plusieurs modifications apportées aux véhicules diesel ont été planifiées, réalisées et documentées par les spécialistes du Dieselcrew. La modernisation des systèmes électriques et de freinage de la HGm 51 ainsi que la modernisation du Tm 506 sont à ce titre exemplaires. Seule la réparation de certains composants est parfois confiée à des fournisseurs externes. Selon Jürg Bolliger, mille heures de travail ont été fournies dans l'atelier de Realp dans le courant de l'hiver 2003/2004.

La garantie de qualité

A première vue, le parc de véhicules du Dieselcrew semble important mais, en réalité, il est insuffisant. Les réserves manquent.

Une locomotive diesel puissante fait défaut. En l'état actuel, on ne peut qu'effectuer une maintenance parfaite et espérer... En cas de panne d'une locomotive à vapeur, il serait impossible de débloquer un train complet avec les locomotives diesel, car celles-ci ne sont pas assez puissantes et ne pourraient remorquer que des wagons isolés.

L'entretien, qui dans ces conditions revêt une très grande importance, est assuré selon des listes de vérifications à un rythme journalier, hebdomadaire ou mensuel. Les travaux réalisés sont consignés dans des livres de contrôle visés par les responsables. La traçabilité des mesures entreprises est ainsi assurée et Jürg Moser et ses hommes ne craignent pas les audits de sécurité de l'Office fédéral des transports. Les manuels et la documentation continuellement mis à jour peuvent être consultés par Internet. A ce sujet, nous vous recommandons de visiter le très intéressant site www.dieselcrew.ch pour y trouver d'autres informations.

Hansueli Fischer / trad.: C. Solioz

raires des guichets sur place sont limités. Pour cette raison, la vente de titres de transports à la réception des hôtels de la région et dans les gares MGB est appréciée.

En 2004, le Train à vapeur était dans tous les médias. L'exploitation et des événements particuliers, tels que la mise en service des voitures voyageurs accessibles aux fauteuils roulants, le transfert des HG 4/4 à Coire ou la journée nationale du patrimoine, ont suscité un large écho médiatique.

Fréquences et recettes insuffisantes

Selon les statistiques, les fréquences ont atteint leur sommet en 1999, malgré le fait qu'à cette époque le train ne desservait pas encore Gletsch. Depuis, les chiffres de fréquentation sont en continuelle baisse. En moyenne, un train emportait 95 passagers et le revenu net était de Fr. 35.- par voyageur. Il ne peut pas être établi si cela est dû aux anciens billets ou au fait que les enfants aient été inclus dans le recensement. En 2003, le chiffre d'affaires global était de Fr. 665'500. Le revenu marginal est insuffisant.

En marketing on ne fait pas cavalier seul

Afin que le travail pour le DFB ait un sens

La recherche de partenaires touristiques, les offres combinées et les travaux de relations publiques doivent attirer de nouveaux passagers et améliorer les revenus.

Le but du marketing est de vendre au mieux la durée d'exploitation qui dure 70 jours. Paul Güdel est responsable du marketing. Il a développé des concepts et des offres et a noué des contacts dans la région de la Furka, en Suisse et à l'étranger. Pour son travail, il peut se fonder sur des travaux préliminaires tels que «Concept 95», «Planification à moyen terme 95 à 02», «Manuel de vente» et le rapport «Senglet», respectivement un extrait de celui-ci. Fondamentalement il faut retenir: 1. Le voyage avec le DFB n'est pour le touriste

qu'une péripétie partielle, même s'il est passionné de chemin de fer. 2. Les personnes qui s'engagent pour le DFB ou l'ALSF doivent être intéressés à aider l'entreprise à obtenir le succès et sont disposés à mettre toutes leurs capacités à contribution à cet effet.

Le partenariat c'est partager

Paul Güdel travaille avec des «partenaires bonus». Les partenaires font de la publicité pour le Train à vapeur et en contrepartie reçoivent des bonus. La politique des tarifs fait aussi partie des mesures de marketing. Les prix pour les billets pour voyageurs individuels ne changent pas, les tarifs pour groupes et pour les trains spéciaux seront revus à la baisse. Les ho-

Problèmes et solutions

Le chef du marketing, Paul Güdel, constate que le problème n'est pas dû au prix des billets, mais au temps nécessaire pour un voyage en train à vapeur. Les temps de rotation sont trop longs pour les entreprises de bus et il n'y a pas assez de possibilités de combinaisons. Vu l'absence de trains circulant en contresens, il n'a pas été possible proposer des trajets partiels. Puisque les enfants ne peuvent pas voyager gratuitement en fin de semaine, les familles ne viennent pas.

Le marketing dans la région de la Furka ne peut être amélioré que modérément. Pour cette raison il est nécessaire d'avoir des partenariats comme par exemple RailAway, Kuoni Asie, et Show your Card! Des efforts conséquents sont faits pour pousser les entreprises de transports par bus à inclure le Train à vapeur dans leur programme. A cet effet, 1000 voyageurs seront contactés en Allemagne, 300 en Suisse allemande, 100 en Romandie et

un nombre conséquent en Autriche. Les sections de l'ALSF reçoivent les adresses à travailler dans leur secteur. Les membres des sections sont priés de les retravailler en de faire jouer leurs relations personnelles. De plus, le service à la clientèle est maintenu, de même la participation à des foires et salons et, dans une mesure restreinte, l'insertion d'annonces.

Les bonnes choses sont à portée de main – et Oberwald n'est pas si loin

Dernièrement, un train de chantier s'est approché d'Oberwald. Mais, il ne faut se faire trop d'illusions. «Oberwald» doit rester le but désigné, même si des gros problèmes financiers et techniques sont à résoudre avant le raccordement.

Evidemment, bien des problèmes de mar-

keting seront plus faciles à résoudre une fois Oberwald atteint et la jonction avec le MGB réalisée. L'aller-retour à travers le tunnel de base et les trajets partiels deviendront possibles. Finalement, toute la ligne sera plus attractive grâce au passage des gorges du Rhône.

Cher lecteur, cher lectrice ! Quel que soit votre engagement pour le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka sachez que, grâce à un marketing professionnel et à l'engagement personnel de tous, les chiffres de fréquentation et les revenus augmenteront et le but «Oberwald» sera atteint plus vite. La Ligne sommitale intégrale constituera un progrès immense pour le Train à vapeur et pour la région de la Furka.

Hansueli Fischer / trad. C. Solioz

creusent des sillons dans le paysage, drainent et charrient de gros blocs de roche, rongent les flancs des montagnes jusqu'à créer de profondes gorges. Dans la vallée d'Urseren, cette énergie a été domestiquée très tôt par l'homme pour faire fonctionner des moulins à farine et à huile.

La Corporation Ursern exploite des usines hydroélectriques à Andermatt, Hospental et Realp. Non seulement les kilowattheures, mais aussi les 35 places de travail assurées dans la région sont importants.

De la force mécanique à l'énergie électrique

Dans la région, les dénivelés et les nombreuses particularités géologiques permettent l'installation de réservoirs d'eau de grande capacité et la création d'usines hydroélectriques à haute pression.

Les eaux de l'Unteralpreuss sont conduites dans une galerie jusqu'au lac Ritom, situé sur le versant tessinois du Gotthard, puis sont turbinées dans l'usine électrique à Piotta.

Les eaux de l'Oberalpreuss sont accumulées dans le lac naturel de l'Oberalpreuss, rehaussé artificiellement de 6 mètres, puis sont turbinées dans l'usine hydroélectrique d'Ursern où elles produisent annuellement 11 millions de kWh.

Dans la partie supérieur de son cours, la Gotthardreuss est déviée dans le lac Lucendro, qui a été rehaussé de 60.5 mètres. L'eau est utilisée par Atel pour produire 104 millions de kWh électriques.

Dans son cours inférieur, la Gotthardreuss est captée près de Gamssteg-Stäubenegg et est utilisée par les usines hydroélectriques d'Ursern. Production annuelle: 7 millions de kWh.

L'entreprise électrique d'Ursern utilise aussi le Lochbach à Realp. Annuellement, 2.2 millions de kWh y sont produits. L'eau inutilisée est envoyée par galerie jusqu'au lac de la Göschenalp.

La Furkareuss – bien connue des amis du train à vapeur – est amenée au lac de la Göschenalp par une galerie. L'eau de ce lac est utilisée par la Kraftwerk Göschenen AG qui produit annuellement

Culture et sciences naturelles dans la région le la Furka

L'économie hydrologique dans la vallée d'Urseren

Dans la vallée d'Urseren, l'utilisation de l'eau et de son énergie jouent un rôle primordial. Les amis du Chemin de fer de la Furka connaissent certainement la captation d'eau de la Furkareuss.

Le Train à vapeur circule dans une région qui dispose de grand trésors paysagers, naturels, géologiques, historiques et bien plus encore! A intervalles irréguliers, nous vous présenterons dans ces pages des particularités et des trésors de la région. Les indications suivantes concernant l'eau et l'économie hydrologique sont extraites d'une collection de feuillets d'informations édités par la Banque cantonale uranaise.

Dans le massif du Gotthard

Un coup d'œil jeté sur la carte topographique de la région révèle la position centrale occupée par le massif du Gotthard. En y regardant de plus près, on reconnaît les lignes de partage des eaux, les frontières linguistiques, climatiques, et mé-

téorologiques qui s'entremêlent dans cette région. Les rivières suisses et de grands fleuves européens prennent leur source ici: le Rhin, le Tessin, le Rhône, l'Aar et la Reuss. On se rend à Realp en remontant le cours de la Reuss et on atteint Gletsch en suivant le Rhône, qui dans le Haut-Valais s'appelle le «Rotten». Il est intéressant de faire la randonnée depuis le col de l'Oberalp jusqu'au Tomasee qui est considéré comme étant la source du Rhin, au pied du Piz Badus.

Les glaciers situés à plus de 2500 mètres d'altitude sont d'immenses réservoirs d'eau. Dans ces conditions, on regrette doublement leur fonte généralisée. Plus réjouissante est la contemplation des 45 petits et grands lacs de montagne présents dans le bassin hydrologique de l'Urserental.

L'énergie de l'eau

L'observateur attentif entrevoit bien l'énergie contenue dans les eaux tumultueuses des rivières de montagne qui

270 millions de kWh. Finalement, la Reuss est captée près de l'Urnerloch. Son eau est également envoyée dans les turbines à Göschenen, produisant 130 millions de kWh.

Plus important que l'électricité et l'argent

La production d'électricité est impressionnante et importante pour l'économie du canton. Pourtant, ce liquide qui tombe du ciel sous forme de gouttes et de flocons vaut bien plus. L'eau propre des sources de montagnes est réellement un don du ciel pour les êtres humains, les animaux et les plantes. Il nous appartient de savoir l'apprécier à sa juste valeur et de la protéger.

Hansueli Fischer / Trad. C. Solioz

Nouvelles de la direction

Bon millésime 2004 malgré la baisse de fréquentation

Le nombre de passagers a de nouveau baissé, mais aucun accident n'est à signaler et dans bien des domaines de remarquables progrès ont été réalisés.

La saison d'exploitation 2004 appartient déjà au passé. De nouveau, elle s'est déroulée sans accident. Le matériel roulant, notamment les locomotives à vapeur, ont passé l'été sans problèmes notables grâce à un bon entretien et à l'emploi respectueux de celui-ci par le personnel. Aujourd'hui comme toujours,

notre devise est de tout faire pour maintenir notre précieux bien culturel, donc d'être soigneux.

Bon début – baisse ensuite

Malgré de considérables efforts de marketing, nous devons à nouveau constater une légère baisse du nombre de passagers en 2004. Après un début de saison fulminant, nous avons dû prendre note, au courant de la deuxième quinzaine d'août, d'une forte chute du chiffre de fréquentation. Nous nous sommes occupés de 17'566 voyageurs dans 178 trains, ce qui correspond à une baisse de 653 clients. Les origines de ce mouvement baissier seront analysées et les mesures de correction élaborées pour la saison 2005.

Littérature et train à vapeur

Avec Goethe à la Furka

Le 2 octobre 2004, plus de 40 personnes ont participé à une course en Train à vapeur lors d'une manifestation en commémoration du franchissement il y a 225 ans du col de la Furka par le poète et romancier allemand Johann Wolfgang Goethe.

Le fond historique

En automne 1779, Goethe entama son deuxième voyage en Suisse. Après être passé par Bâle, Berne, Genève, Chamonix et Martigny, il remonta la vallée du Rhône et franchit le 12 novembre la Furka enneigée en compagnie de plusieurs autres voyageurs, puis il descendit à Realp où il trouva refuge chez les capucins. Evidemment, il consigna ses constatations et impressions dans son journal, ce qui nous vaut d'avoir aujourd'hui une description assez précise de la région, de ses habitants, de leurs demeures, des voies de communications existantes et aussi des dimensions du glacier du Rhône à l'époque.

Furka 1779 – Furka 2004

Le 2 octobre 2004, la société a fait le tra-

jet Oberwald-Gletsch à pied. A Gletsch, certains participants ont pris le Train à vapeur de la Furka jusqu'à Muttbach où ils furent rejoints par ceux qui avaient préféré faire ce trajet à pied. De Muttbach, le groupe de nouveau réuni a voyagé en train jusqu'à Realp où il a visité l'atelier du DFB et la «chambre de Goethe» à la cure. Tout le voyage était ponctué de haltes permettant aux participants de prendre connaissance d'extraits de textes de l'auteur mis à l'honneur.

Et après?

L'idée de faire la voyage de la Furka en compagnie de célèbres hommes de lettres disparus sera reprise et poursuivie sous une forme ou une autre au cours des prochaines années. Des manifestations réunissant aspects culturels et voyages en Train à vapeur étant une possibilité de faire découvrir la Ligne sommitale de la Furka à une nouvelle clientèle ou de la présenter au public sous un autre aspect.

Claude Solioz

Personnes handicapées en train à vapeur

Evidemment, nous avons aussi eu d'excellentes nouvelles au cours des derniers mois. La voiture voyageurs accessible aux fauteuils roulants a permis à 20 personnes handicapées de goûter au plaisir d'un voyage en train à vapeur par delà de la Furka. Nos liens avec Goms Tourismus et Andermatt Gotthard Tourismus ont été renforcés à l'occasion de divers événements. Relevons aussi la présence sur notre ligne de plusieurs équipes de télévision dont les reportages seront diffusés ces prochaines années.

Direction Oberwald

Nous avons été agréablement surpris par l'avancement inattendu des travaux d'assainissement du tronçon Gletsch-Oberwald. Un train de chantier a pu circuler jusqu'à la route cantonale au-dessus d'Oberwald. Il reste toutefois encore beaucoup à faire, mais le début a été fait et nous sommes certains que nous fran-

chirons les derniers grands obstacles au cours des prochaines années.

Audit de sécurité – Le succès

Le premier «audit de sécurité» de l'OFT (Office fédéral des transports) du 13 août 2004 fut un événement particulier. A cette occasion, l'état des constructions, des installations et du matériel roulant ont été soumis à examen, des collaborateurs ont été questionnés et les différentes activités observées à la station de Realp. Nous avons été satisfaits d'apprendre que les auteurs de l'audit ont été en partie très impressionnés par la planification, la formation, mais surtout par l'exécution des diverses activités déployées essentiellement par des bénévoles. L'OFT a spécialement relevé que ces travaux étaient souvent faits dans des conditions difficiles et dans un espace étiqué.

Nous avons pris acte des résultats de l'audit avec beaucoup de fierté. L'impression générale des auditeurs était tout à fait positive et aucun point faible comparable à une infraction contre la loi fédérale sur les chemins de fer n'a été constaté. Nous analyserons les conseils reçus au cours de la journée et ferons les adaptations nécessaires.

Remerciements pour le zèle

Cet audit m'a renforcé dans notre certitude de pouvoir atteindre les buts fixés avec et grâce aux collaborateurs bénévoles et que nous sommes prêts à résister aux pires contretemps. Je tiens à remercier tous ceux qui par leur engagement personnel ou financier nous aident à apporter des améliorations et à investir.

*Peter Bernhard, chef d'exploitation
DFB trad. C. Solioz*

Pour le jubilé «75 ans Glacier-Express»

Un voyage médiatique de plusieurs jours organisé pour un parterre de plus de 120 représentants des médias du monde entier aura lieu sur la ligne du Glacier-Express 3 au 5 juin 2005 avec la participation du DFB. De plus, le «Nostalgie Glacier Express», qui circulera les 9/10 juillet, 13/14 août, 27/28 août, 3/4 septembre et 24/25 septembre 2005 avec du matériel historique des RhB/DFB/FO/BVZ a déjà enregistré bon nombre de réservations. Le site Internet www.glacierexpress.ch vous informera plus en détails sur ce thème et à ce sujet, dès la fin novembre 2004, les pages Internet du DFB donneront plus de nouvelles nous concernant (aussi en français).

Standaktion der Sektion Bern

Holzzug und Stickerei

DFB-Präsenz markieren, Mitglieder werben und Souvenirs verkaufen sind die Ziele der Standaktion vom 28. August auf dem Bahnhof Langenthal gewesen.

Nebst dem üblichen Souvenirangebot konnte die Sektion mit zwei Besonderheiten aufwarten. Lilian Bollinger hatte ein mit Dampf-Sujet besticktes Tüchlein entworfen. Weiter war in einem Beschäftigungsprogramm der Stadt Langenthal ein Spielzeugzug geschreinernt und lackiert worden. Betreut

wurde der Stand von Lilian und Peter Bollinger und Kurt Zimmerli.

Die Sektion lebt

Die schon in den Anfängen des VFB entstandene Sektion Bern wird von Peter Bollinger präsiert und zählt rund 400 Mitglieder. Wie in anderen Sektionen ist das Durchschnittsalter hoch. Die Verjüngung ist angesichts der Wirtschaftslage schwierig. Dennoch wird unentwegt geworben mit Geschenken, Aktionen, Reisen und direkt im persönlichen Umfeld der Mitglieder. Leute

der Sektion Bern sind selbstverständlich bei Bau, Betrieb und Administration der Bergstrecke mitengagiert. Die Sektion Bern informiert offen und trägt zusammen mit den Sektionen Aargau und Nordwestschweiz das Heft «Sektionsnachrichten», das vierteljährlich erscheint.

Früher eigene Werkstätte

Die Sektion hatte zuerst in Deisswil und später in Kirchberg eine Werkstatt betrieben. Zwei vierachsige und ein zweiachsiger Personenwagen sowie drei Güterwagen wurden für die DFB aufgearbeitet. Das Unternehmen starb schliesslich, weil die Werkstattmiete zu hoch wurde. Übriggeblieben von der Werkstatt ist ein in Bätterkinden stationierter Container. Von da aus wäre eine Neubelebung der Werkstatt theoretisch möglich.

In der Vernetzung stärker

Die VFB-Sektion Bern unterhält gute Kontakte mit der Ballenberg-Dampfbahn. Die beiden Partner denken an Rundfahrten über beide Strecken mit Einbezug von Postauto, MGB und SBB: Interlaken–Meiringen–Innertkirchen Grimsel–Furka–Bergstrecke–Göschenen–Wassen–Susten–Innertkirchen. Vernetzungen dieser Art dürften letztlich mehr Gäste auf die DFB bringen und deren Fortbestand sichern helfen.

Vorankündigung für 2005

Mit dem TEE zur DFB

Die HAG Modelleisenbahnen AG lädt zu einer Fahrt mit dem RAe TEE II zu einer Nostalgiefahrt ein, in deren Zentrum die Furka-Überquerung mit der DFB steht.

Ab einem noch festzulegenden Startpunkt (St. Gallen, Zürich, Olten oder Bern) geht die Fahrt über Wohlen, Rotkreuz, Arth-Goldau nach Göschenen. Mit der MGB wird Realp erreicht, wo in den Dampfzug der Furka-Bergstrecke umgestiegen wird. Nach einem Aufenthalt in Gletsch geht es auf dem gleichen Weg zurück. In Andermatt besteht die Möglichkeit, auszusteigen um über die Teufelsbrücke nach Göschenen zu wandern, wo der RAe TEE II die Gäste zur Rückfahrt erwartet.

Der Tagesausflug findet voraussichtlich am 20. August (Ausweichdatum 17. September) statt. Einschliesslich Lunchpaket wird er rund 250 Franken kosten. Wer sich für den Ausflug interessiert, mag sich provisorisch anmelden bei HAG Modelleisenbahnen AG, Postfach, CH-9402 Mörschwil, E-Mail info@hag.ch. Die Unterlagen für die definitive Anmeldung und die Detailinformationen werden später zugestellt.



Kurt Zimmerli, Lilian und Peter Bollinger am Stand beim Bahnhof Langenthal.

Sektion Nürnberg an den Meininger Dampfloktagen 2004

90 Jahre Dampfloswerk

Am 4. und 5. September fanden im Dampfloswerk Meiningen nun schon zum zehnten Mal die traditionellen «Meininger Dampfloktage» statt. Sie standen unter dem Motto «90 Jahre Dampfloswerk Meiningen».

Der Besucheransturm war in diesem Jahr gewaltig, rund 16'000 Besucher konnten gezählt werden. Viele davon waren mit den elf Sonderzügen allein am Samstag aus ganz Deutschland angereist.

Den Besuchern wurden wieder viele Attraktionen geboten, wie zum Beispiel der Erwerb des Ehren-dampfloführers, Führungen durch das Werk und Dampfloparade am Anheizschuppen.

Auch wir als Sektion Nürnberg waren mit unserem Infostand wieder vor Ort, der von unseren Sektionsmitgliedern Peter Krogloth mit Sohn Alexander, Manfred Schultz und mir betreut wurde.

Die zahlreichen Besucher an unserem Infostand konnten wir über den aktuellen Stand bei Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke informieren und für einen Besuch bei uns interessieren. Viele Interessenten planen im Jahr 2005 eine Reise in die Schweiz, so dass auch allgemeine Informationen über die Region Goms und Urserental, wie beispielsweise Übernachtungsmöglichkeiten und andere touristische Angebote, immer wieder gefragt wurden. Es wurde auch gerade von älteren Leuten mehrmals gefragt, welche Busreiseveranstalter uns im Programm haben.

Leider lag uns zum Zeitpunkt der Veranstaltung noch nicht der offizielle Fahrplan 2005 vor, so dass wir auf die einschlägigen Infomöglichkeiten verweisen mussten.

Nach dem wir in den letzten Jahren immer wieder festgestellt hatten, dass viele die Furka-Bergstrecke mit dem Glacierexpress, mit dem

sie schon gefahren sind, verwechseln, konnten wir positiv vermerken, dass es immer mehr Besuchern bekannt ist, dass die DFB nichts ausser der historischen Strecke über den Furkapass mit dem Glacierexpress gemeinsam hat. Wir meinen, dass diese Tatsache ein Erfolg der unermüdbaren Aufklärungsarbeit in den letzten Jahren ist.

Bei jenen Besuchern, die uns schon kennen, wurde immer wieder die Frage gestellt «Wann fahrt ihr bis

Oberwald?» Auch wir konnten natürlich auf diese Frage keine konkrete Antwort geben, liegen doch vor diesem Ziel noch viele Unwägbarkeiten. Doch genau diesen Umstand konnten wir jedoch zur Werbung für Spenden oder neuen Fronarbeitern nutzen. Fazit: Das Interesse an unserer Strecke ist beim Fachpublikum ungebrochen und lässt für die Zukunft hoffen.

Volker Kabisch, (stellvertretender Vorstand der Sektion Nürnberg)

Sektion Rhein-Main e.V.

Eine gute Idee

Bei mancher Gelegenheit ist eine Spende an die Furka-Bergstrecke das richtige Geschenk.

Bei einem langjährigen und vielfältig engagierten Mitglied steht ein «runder» Geburtstag an. Er lädt Verwandte und Freunde ein, mit ihm zu feiern. Mit der Einladung stellt er die leidige Frage: Was schenken? Und macht den Vorschlag: eine Spende für die Furka-Bergstrecke! Dezent aber deutlich verweist er auf das Konto der Sektion Rhein-Main und die Möglichkeit, für diese Art Geschenk eine Spendenquittung erstellt zu bekommen.

Auch an der fröhlichen Feier ist von der Dampfbahn, der Fronarbeit, den Reisen und den weiteren Formen der Unterstützung die Rede. Abschliessend freuen sich alle: das Geburtstagskind über seine Wunsch-Geschenke, die Schenkenden über dessen Freude – und ihre Quittung – und die Sektion Rhein-Main über einen vierstelligen Euro-Betrag für die Furka-Bergstrecke! – Eine sehr gute Idee!

Natürlich freuen wir uns über alle Formen der Nachahmung, zu welchen Anlässen auch immer.

Aber auch ohne ein besonderes Datum bietet das Spendenkonto der VFB-Sektion Rhein-Main (Konto-Nr. 104 393 02, Volksbank Lauterbach-Schlitz, BLZ 519 900 00) allen Förderern die Möglichkeit, Spenden für den Erhalt der Furka Bergstrecke und deren historische Fahrzeuge quittiert zu bekommen und sie steuermindernd geltend machen zu können. Wer eine Zuwendungsbestätigung wünscht, gibt bitte unter Verwendungszweck seine vollständige Adresse an.

Weitere Informationen

Zusammen mit der Zuwendungsbestätigung («Spendenquittung») erhalten unsere Spender ständig aktualisierte Berichte in Wort und Bild über die geförderten Objekte und den Fortgang der Massnahmen.

In diesem Jahr konnten wir den Spendern und den Teilnehmern unseres «Stammtischs in Gletsch» am 7. August die Verwendung der Mittel für die Sanierung der Rottenbrücke und des Lehnenviadukts I an Ort und Stelle zeigen. Am 6. August 2005 ist wiederum ein «Stammtisch in Gletsch» geplant, zu dem wir schon heute alle Spender, auch die potenziellen, und alle anderen Interessierten einladen.

Weitere Informationen zum Jahresprogramm der Sektion Rhein-Main und zu deren Gemeinnützigkeit finden sich unter www.furka-rhein-main.de. Für Fragen, Anregungen und weitere gute Ideen wende man sich an Walter Knobloch, Pestalozzistrasse 11, D-36110 Schlitz, vfbRM-Kasse@gmx.de oder Joachim Ziegler, Kreuzweg 7, D-65719 Hofheim a.Ts., 06192-8825, furka.rhein-main@gmx.de.

«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 Ausserstehende angesprochen werden, um sie für die Bergstrecke zu gewinnen.

Die neue Redaktionskommission des «dampf an der furka» hat an einer Grundsatzdiskussion beschlossen, dass inzwischen bewährte Hefte in dieser Form weiterzuführen. Dies gilt auch für die Nachrichten aus den Sektionen, die jeweils auf den hinteren Seiten abgedruckt werden. Um die Kosten möglichst tief zu halten, muss aber in allen Hefteilen darauf geachtet werden, dass der Platzanspruch nicht noch zunimmt. 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! Erwogen wird als Neuerung ab einer der nächsten Ausgaben die Einführung einer Tabelle für die Termine aus den Sektionen: eine kompakte Agenda für alles, was sich um die Furka-Bergstrecke tut.

Julian Witschi

Sektion Berlin-Brandenburg

Die Sektionstreffen werden am 12.11.2004 und am 14.1.2005 in Hellersdorf stattfinden; es wird neben Informationen jedesmal einen kleinen Vortrag geben. Am Wochenende 5./6.2.2005 wird unsere 11. Modellbahnausstellung in Hellersdorf stattfinden. Zur Generalversammlung am 11.3.2005 werden die Vereinsmitglieder statutengemäss eingeladen.

Axel Schiele



Altmaterialverlad

Bauwoche der Sektion Norddeutschland – KW 31

Schwellenkappen gehören nicht auf den Kopf!

Die traditionelle Augustbauwoche der «Nordlichter» (oder wie manche auch sagen: Muschelschubser) begann mit dem traditionellen Ausflug – diesmal haben wir die ebenfalls in Fronarbeit betriebene Ferrovía Mesolcinese besucht. Die 30 Grad und das leckere Essen im «Grotto» stimmten uns für die kommende Woche auf das durchgehend gute Wetter und die hervorragende Verpflegung durch Evi ein.

Die Unterkunft im Neubau erwies sich als Drei-Sterne «Froni-Hotel» – nochmals Dank an alle, die dieses Gebäude und die Ausstattung möglich gemacht haben!

Das von Walter als «Intensiv-Programm» angekündigte Pensum schien zunächst überwältigend, aber dank der minutiösen Vorplanung und des Einsatzes vieler Bau-Experten ging es zügig voran.

Ein Team machte sich an die Fortführung der Stützmauersanierung km 57,5 – hier wurde wieder viel Beton gemacht und transportiert und damit einige Meter der Strecke durch neue Mauern gesichert. Die anderen Gruppen machten sich an

vielen Stellen nützlich – einige langjährige «Pendenzen» im Bauprogramm konnten erledigt werden: Montage von Schwellenkappen (Blechschaufeln, die das Wandern der Schwelle im Schotter verhindern) in den Ein- und Ausfahrten Realp, Gletsch und BUe Furkastrasse; Installation einer Notbeleuchtung (Versuchsstrecke) und Fluchtwegbeschilderung im Scheiteltunnel; Nachschottern und Aufräumen im Scheiteltunnel; Neuordnung des Materiallagers an der Zahnstangeneinfahrt; Stopfen von abgesackten Stössen und der Verlad von einigen Tonnen Schrott (der Schrottpreis ist auf Rekordhoch).

Bei all diesen Arbeiten war die gute Planung, die Ordnung und Verfügbarkeit des Materials und die ausgefeilte Logistik eine grosse Hilfe. Insgesamt kann man als langjähriger Froni feststellen, dass die Bauwochen immer professioneller ablaufen, auch dank eingespielter Teams und vor allem der Bauleitung durch Walter und Manfred Willi.

Oliver Racine,
Koordination Fronarbeit



Arbeitsgruppe auf der Bergstrecke.

Sektion Norddeutschland

Einladung zur Mitgliederversammlung

Der Vorstand der Sektion Norddeutschland lädt alle Mitglieder und Freunde unserer Sektion zur Versammlung ein.

Gleichzeitig ist dies Gründungsversammlung der Sektion nach den neuen Statuten des Vereins Furka-Bergstrecke. Die Versammlung findet statt am Sonntag, 13. März 2005 um 11 Uhr im Sport- und Kommunikationszentrum der Hamburger Hochbahn AG, «Halle 13», in Hamburg-Barmbek, Hellbrookstrasse 2.

Das Kommunikationszentrum ist zu erreichen mit der U-Bahnlinie 3 Richtung Barmbek bis zur Station Saarlandstrasse (aus der Station links die Saarlandstrasse entlang – 1. Strasse rechts ist die Hellbrookstrasse, etwa 5 Minuten Fussweg). Parkplätze gibt es vor der Halle 13.

Tagesordnung

1. Begrüssung, 2. Wahl des Tagungsvorsitzenden, 3. Jahresbericht des Obmanns, 4. Bericht des Kassierers, 5. Bericht des Kassenprüfers, 6. Aussprache über die Berichte, 7. Entlastung des Vorstands, 8. Neuwahl des Vorstands, 9. Wahl des Kassenprüfers, 10. Gründung der Sektion Norddeutschland gemäss den neuen Statuten des Vereins Furka Bergstrecke, 11. Beschluss der Satzung der Sektion: Der Entwurf der Satzung wird mit

der offiziellen Einladung verschickt. 12. Verschiedenes.

Für die Vorstandswahlen bitten wir um Wahlvorschläge!

In einer Pause ist Gelegenheit zu einem Imbiss und zum Kauf von Furka-Souvenirs.

Um 14 Uhr beginnt eine etwa einstündige Sonderfahrt mit der Hamburger Hochbahn. Der Vorstand der Sektion Norddeutschland freut sich auf rege Beteiligung an der Versammlung, bei der wir mit der Sonderfahrt ein zusätzliches «Schienen-Erlebnis» anbieten.

Nächste Termine der Sektion Norddeutschland

Modellbahnausstellungen in Odense (16. bis 17. Oktober), in Bremen (12. bis 14. November) und in Hamburg (19. bis 21. November). Im neuen Jahr startet die Sektion mit ihrer Generalversammlung. Als einer der offiziellen Punkte geht es um die Annahme der neuen Satzung der Sektion. Im Anschluss ist geplant, auf einer Strecke der Hochbahn selber einen modernen Triebwagen zu fahren.

Saison-Rückblick

Dampf-Reisen Ostschweiz

Das Reiseprogramm 2004 mit schönen und interessanten Bahnausflügen in der Schweiz ist vorbei.

Viele Fahrgäste haben sich an den zehn Ausflügen von einem oder zwei Tagen Dauer beteiligt. An fünf Wochenenden war die Dampfbahnfahrt über die Furka-Bergstrecke der Höhepunkt. Jeder der Fahrten war Wetterglück beschieden. Von den motivierten Teilnehmern haben sich etliche entschlossen, Aktionär oder Mitglied zu werden.

Für das nächste Jahr sind wieder zehn neue Ausflüge geplant, fünf davon zur Furka. Als Neuheit werden wir in Oberwald gemeinsam

Brot backen wie zu Grossmutterns Zeiten. Die Einweihung des Backhauses am 9. Oktober habe ich mir nicht entgehen lassen. Die rund 150 Gäste waren in bester Stimmung.

Solche Anlässe begeistern mich immer wieder. Sie tragen zum Aufbau einer guten Infrastruktur der Furka-Region bei und helfen auch der Bergstrecke.

Im nächsten Jahr werden wir das neue Tor beim Kehrtunnel Gletsch montieren. Ein herzlicher Dank gilt der Lehmann AG, Arnegg, deren Firmenchef sich damals spontan zu diesem Geschenk entschieden hat. Auch er war unterwegs mit Dampf-Reisen Ostschweiz.



Reisegruppe auf der Bergstrecke.

Für die kommenden Festtage stehen folgende Geschenke bereit:

- Gutscheine für eine Reise zur Furka,
- Dampfbahnbillette einfach oder retour,
- Bilder «Dornröschen in Vietnam» (Lok. Nr. 9 in Da Lat).
Dazu gibt es gratis die Tage-

buchaufzeichnungen mit 36 Bildern von der Rückführaktion der sechs Dampflokomotiven.

- Ohne Bild ist die Broschüre für 20 Franken erhältlich.

Den Freunden der Furka-Bergstrecke wünscht bis zur nächsten Fahrsaison eine gute Zeit

Bruno Rütli, Flavil
www.dampf-reisen.ch



Unterwegs in der Rottenschlucht.

Foto: Jacques Fornachon

Ein Wochenende auf der Furka

Eine mitreissende Überraschung

Jeder Sektionspräsident sollte wenigstens einmal im Jahr einen Ausflug zur Furka unternehmen (klar wäre es super, wenn jedes Vereinsmitglied desgleichen täte). Diesmal habe ich mich entschieden das verlängerte Wochenende des Eidgenössischen Bettages zu diesem Zweck zu benutzen. Also los! Wir kommen am Samstag-nachmittag im Hotel Furka in Oberwald an, wo wir wie üblich von Frau Nanzer und den Angestellten freundlich empfangen werden, so dass ich mich dort wie zu Hause fühle. Nach einem währschaffen Nachtessen (Wildbret) und einer gut durchschlafenen Nacht, heisst es dann frühmorgens aufstehen und losziehen.

Mit viel Freude treffe ich auf dem Bahnhof Realp DFB einige Bekannte. Der erste Zug von 10.10 Uhr ist ausgebucht. Der Businessmann Peter Bernhard stellt einen zweiten Zug bereit. Eine halbe Stunde später dampfen wir los.

Die Auffahrt zur Furka erfolgt mit einem alten Kameraden, Max Zwald, dem Verantwortlichen der Lokführer der DFB. Ich erkläre ihm, dass wir anschliessend durch den Kehrtunnel von Gletsch nach Oberwald wandern. Da warnt uns Max: «Achtung! Heute verkehren dort Bauzüge!» «Ach so, arbeitet man hier auch sonntags? Das wäre neu!» rufe ich aus.

«Aber nein! Wir werden mit einem Bauzug nach Oberwald fahren und mit der Weisshorn ein kleines Stück hinterher», erklärt mir Max. Auf dem Weg zur Furka trinken wir den vom Begleitpersonal verkauften Aperitif. Auf der Furka gibt es einen Zwischenhalt mit Wurst und Bier und freundlichem Empfang. Ich nehme mir vor, hier Kräfte zu schöpfen und zuzugreifen, man weiss ja nie...

Der Bahnhof Gletsch ist von einer sonderbaren Unruhe erfüllt. Ich bleibe in der Nähe von Max, der viel wusste aber wenig sagte. Da erscheint Walter Willi, der mich grüsst und von Max gefragt wird, ob ein Sondergast mitfahren könne. «Klar!» antwortet Walter, der uns zu der vor dem Depot bereitstehenden Draisine schickt. Kaum bin ich auf den Kranwagen geklettert, fahren wir schon los in Richtung Oberwald. Ich kann euch versichern, dass ich eine gewaltige Gemütsbewegung verspürte. Nach mehr als 23 Jahren wird ein Zug die verlassene Strecke wieder befahren. Doch damit ist noch nicht genug, denn die Weisshorn folgt uns, was die Emotionswelle noch höher steigen lässt. Super, unglaublich, ich glaube zu träumen. Natürlich geht's nur langsam abwärts, wegen den Fotohalten. Wir fahren in den Kehrtunnel ein. Die Weisshorn wartet, bis wir ihn verlassen haben, folgt nach und holt uns in der Rottenschlucht auf. So fahren wir ungefähr einen Kilometer bis zu dem das Gleis überragenden grossartigen Felsen. Hier wird die Weisshorn stehenbleiben. Mit Sicherheitsmassnahmen soll nicht gespart werden, denn im schönen Lärchenwald weiter unten herrscht wegen der Trockenheit Brandgefahr. Gratuliere Walter! Dein Entschluss, hier die Weisshorn anzuhalten zeugt von Weisheit. So funktioniert eine Bahnlinie

problemlos. Die Talfahrt geht langsam weiter und wir kommen nach Oberwald. Ungefähr 400 Meter vor dem Gleisende halten wir an, denn ab hier ist das Gleis noch nicht freigelegt. Klar, dass jetzt jede Menge Fotos gemacht werden.

Es war eine grossartige Fahrt, aber Sie dürfen jetzt nicht meinen, dass schon nächstes Jahr Reisezüge nach Oberwald fahren werden. Die Exkursion mit dem Bauzug nach Oberwald erfolgte als Beweis für die Machbarkeit des Projekts. Aber, ohne aktive Mithilfe von den Leuten aus dem wirtschaftlichen und politischen Milieu und der Einwohner der Talschaft Goms ist es viel schwieriger. Es braucht konkrete finanzielle Unterstützung, auch in wirtschaftlich ungünstigen Zeiten. Denn vor der Inbetriebnahme der Strecke Gletsch–Oberwald muss dort sämtlicher Ballast ausgewechselt, die Gleise zwischen Gletsch und dem Lärchenwald erneuert und vor allem muss die Kantonsstrasse in Oberwald überquert werden.

Unsere Bahnlinie durchfährt drei spezifische Gebiete: Oberwald, mit seinem Lärchenwald; Gletsch mit dem Rhonegletscher und der wilden Vegetation; Uri mit seinen Alpweiden, dem Steinstafelviadukt, der Steffenbachbrücke und den drei Tunnels in der Reusschlucht. Alles ist vorhanden für einen anziehenden Tourismusbetrieb.

Ich wünsche, dass auch Sie demnächst das Erlebnis einer Bahnreise über die Furka bis nach Oberwald nachvollziehen können, doch zuerst müssen wir noch einmal alle Kräfte auf breiter Ebene mobilisieren.

Ich bin überzeugt es geht, sonst hätte ich schon seit langem mein Amt als Sektionspräsident niedergelegt.

Jacques Fornachon
Präsident der Section romande



Bauzug bei Oberwald.

Foto: Jacques Fornachon

Sektion Zürich

Rück- und Ausblick

Steuerbefreiung

Wir möchten an dieser Stelle daran erinnern, dass Spenden und auch der Jahresbeitrag an unseren Verein unter dem Titel «gemeinnützige Zuwendungen» von den Steuern absetzbar sind. Dies gilt unterdessen dank der Démarchen des Dachverbandes auch in den Kantonen SH, GL, SG und SZ, wo ebenfalls viele Mitglieder unserer Sektion wohnhaft sind. Bitte weitersagen, auch an Bekannte, die (noch) nicht Mitglied sind, aber auf Ende Jahr noch überschüssige Liquidität abbauen wollen! Hier zur Erinnerung unser Konto: VFB, Sektion Zürich, 3999 Oberwald; PC 80-9043-1

Nichtzahlende Mitglieder

Mitte September bekamen wir vom Vorstand des Dachverbandes, wie übrigens jedes Jahr, eine Liste derjenigen «Mitglieder» unserer Sektion, die auch nach zwei Mahnungen, (die jeweils einige Tage nach Ablauf der 30-tägigen Zahlungs-Frist verschickt werden), den Beitrag für das laufende Jahr schuldig geblieben sind! Diese Anzahl, zusätzlich zu den bis heute eingegangenen wenigen regulären Kündigungen, ist mit 58 (achtundfünfzig) erschreckend hoch! Wir sind damit unter den Sektionen nicht nur bei der Zahl, sondern auch in Prozenten an der Spitze! Wohl versuchte auch diesmal Kurt Brügger mit Telefonanrufen einige davon zu «retten»; bis zum Redaktionsschluss hat er denn auch nicht wenige Zahlungs-Zusagen erhalten! Wir wissen wohl, dass immer noch tagtäglich Leute ihre Kündigung erhalten und deshalb den Gürtel enger schnallen müssen; man kann sich aber fragen, ob unser Verein nicht wenigstens eine Kündigung, sogar mit einer kurzen Begründung, erwarten darf? So können wir über unsere aktuelle Mitgliederzahl, inklusive die an der ZOM geworbenen (siehe Bericht) nur soviel sagen: die Zahl 2000 als Ziel ist in weiter Ferne, wenn nicht noch ein Weihnachtswunder geschieht!

ZOM Wetzikon, 1. bis 6. 9.04

In den sechs Tagen konnten wir 33 Neumitglieder (inkl. fünf «Nachzügler») anwerben und auch viele gute Info-Gespräche über unser Bahnprojekt führen. Dabei tauchte fast immer auch die Frage auf: «Wann fährt ihr endlich bis Ober-

wald?» Man kann daraus schliessen, dass viele Dampfbahn-Freunde unsere Bahn kennen und sehlichst auf diesen Tag warten. Erfreulich ist, dass fast die Hälfte der Anmeldungen mit einer Familien-Mitgliedschaft dabei waren und dass sechs auf Anfrage bereit sind, den Beitrag 2004, trotz der späten Jahreszeit, noch zu bezahlen! Über den Erfolg an der Winterthurer-Messe (20. bis 28. November) werden wir im nächsten Heft berichten.

Einsätze Realp

Ab 24. September haben wir in total fünf Tages-Einsätzen mit einer jeweiligen Beteiligung von bis zu sieben Aktiven unter Leitung von Emil Halter in Realp diverse Hilfswagen eingerichtet. Es ging dabei primär um das Zügeln der Einbauten und des Inventars der bisherigen in-

«neue», von der MGB ausrangierte Wagen, die mit Zahnradbremsen ausgerüstet sind. Dabei wird natürlich gleichzeitig die Komplettierung und Markierung aller Werkzeuge und des übrigen Inventars vorgenommen. Bei Redaktionsschluss liegt aber die Hauptarbeit noch vor uns; im nächsten Heft hoffen wir, über den erfolgreichen Abschluss dieser Einsätze berichten zu können.

Bauwochen (Vorankündigung)

Es sind für 2005 die zwei folgenden Bauwochen «gebucht»: KW 23 und KW 39. Der Vorstand hofft, dass dafür die nötige Beteiligung zustande kommt! Bitte reserviert schon heute eines (warum nicht beide?) dieser Daten. Es wäre schön, wenn auch wieder einmal neue und vor allem jüngere Teilnehmer sich für eine Wo-

che «Aktiv-Ferien» melden würden an unseren Bauchef Edi Schlumpf (Adresse siehe VS-Verzeichnis im letzten Heft), der Neulingen gerne jede gewünschte Auskunft darüber gibt.

Neujahrswünsche

Der Vorstand wünscht allen unseren Mitgliedern und ihren Familien erholsame Feiertage und für das neue Jahr Gesundheit und Wohlergehen. Und zu Gunsten unserer Bahn wünschen wir, dass es jetzt nur noch solche Leute in unseren Reihen hat, die bereit sind, ihren letzten Heller für unser Projekt auszugeben. Wir und die DFB danken ihnen schon zum voraus für diese Unterstützung.

Kurt Brügger, Präsident
und der Sektions-Redaktor
Fritz Schmutz

Sektion Zürich

Ausflug auf das Stanserhorn

Unter wolkenlosem Himmel nahmen am 9. September 23 Mitglieder, inklusive Präsident und halbem Vorstand, kurz vor 8 Uhr im IR nach Luzern Platz mit dem Ziel Stanserhorn.

Eine gute Stunde dort genügte, um die prachtvolle Aussicht zu geniessen, eine Wanderung auf den nahen Gipfel zu machen und noch ein spätes Frühstück zu geniessen. In Luzern stand zunächst ein Besuch im Verkehrshaus auf dem Programm, mit einer speziellen Führung zum Thema «Wie funktioniert eine Dampflokomotive?» von unserem Mitglied Max Zwald, Oberlokkführer der DFB. Niemand wollte sich diese einmalige Gelegenheit entgehen lassen, auch die Damen nicht! Max hat denn auch in seinen didaktisch geschickten und sehr le-

bendig angebrachten Informationen jedem, sowohl den Laien als auch den (fast) Alles-Wissern, viel bieten können. Dafür danken wir ihm an dieser Stelle nochmals sehr herzlich. Daneben blieb noch Zeit für individuelle Besichtigungen, wie beispielsweise die Schau über den damaligen Bau des Gotthard-Bahntunnels.

Zum Ausklang des Programmes gab es eine zweistündige Rundfahrt auf dem See nach Vitznau; leider mussten wir von einer kurzfristigen Änderung der Schiffs-Einsätze erfahren, so dass uns das Vergnügen einer Dampfschiffahrt nicht vergönnt war! Kurz vor sieben Uhr war im HB Zürich schon wieder der Abschied nach einem abwechslungsreichen Tag angesagt. Der RL möchte den Dank der Teilnehmer für den reibungslosen

Ablauf an euch zurückgeben: Ihr ward trotz (oder vielleicht gerade wegen) der langen Leine und der geforderten Eigeninitiative eine disziplinierte und leicht zu dirigierende Truppe! Der Kassier freute sich über die Überweisung des Überschusses der Reisekasse im Betrag von 268 Franken, der ihr alle (mit einer Enthaltung) zugestimmt habt! Und ich freue mich auf ein Wiedersehen im Jahr 2005.

Der Reiseleiter: Fritz Schmutz

Sektion Zürich

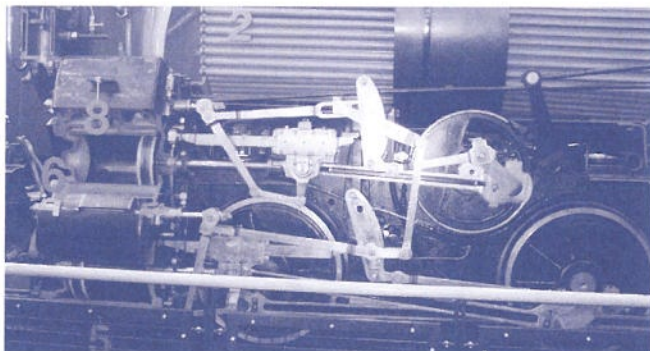
Einladung zur Hauptversammlung

Samstag, 12. März 2005, 14 Uhr, im Restaurant «Stadtrot», Jona SG (Molkereistrasse 1).

Traktanden: 1. Begrüssung, 2. Wahl der Stimmenzähler, 3. Genehmigung der Traktanden, 4. Genehmigung des Protokolls der HV 2004, 5. Jahresberichte: Präsident und Ressortchefs, 6. Bericht über die DV vom 8.5.04, 7. Jahresrechnung, 8. Revisionsbericht, 9. Décharge an den Vorstand.

Pause. 10. Anträge, 11. Genehmigung des Budgets 2005, 12. Wahlen: Vorstand, Delegierte, Revisoren (*), Diverses, Umfrage.

(* Der Präsident K. Brügger und der Bauchef E. Schlumpf haben auf diese HV ihren Rücktritt erklärt. Bis heute (15.10.04) liegen noch keine Vorschläge für die Ersatzwahl vor. Die übrigen VS-Mitglieder und die andern Amtsinhaber stellen sich der Wiederwahl.



Querschnittszeichnung einer Dampflokomotive im Verkehrshaus Luzern.

VFB Sektion Ostschweiz

Hauptversammlung

Der Vorstand lädt herzlich ein zur 18. ordentlichen Hauptversammlung am 5. März 2005 um 14.15 Uhr im Restaurant Freihof in Wil. Die Traktanden sind: Begrüssung, Wahl der Stimmenzähler, Protokoll der HV 2004, Jahresbericht des Vizepräsidenten, Jahresrechnung 2004, Revisorenbericht, Budget 2005, Bericht Bauchef und Bauprogramm, Ergänzungswahl in den Vorstand, Wahl des Präsidenten, Wahl eines Delegierten, Anträge, Varia. Anträge müssen bis spätestens am Samstag, 12. Februar 2005 beim Präsidenten eintreffen. Die Sektion Ostschweiz sucht zur Vervollständigung des Vorstandes einen Präsidenten und ein für den Baubereich zuständiges Vorstandsmitglied. Ich bitte interessierte Mitglieder, mit mir Kontakt aufzunehmen: Hans-Walter Beyeler, Seefeldstrasse 255 B, 8008 Zürich.

Sektion Bern

Bauwoche mit klarem Höhepunkt

Just zum Ende der Berner Bauwoche 36 am Samstag, den 4. September 2004 ist nach fast 23 Jahren erstmals wieder ein Zug von Gletsch nach Oberwald gefahren.

Es handelte sich um eine DFB-Baukombination mit HGm 51 und Kranwagen. Mit dieser Fahrt wollte die DFB untermauern, dass sie weiterhin an der Aufarbeitung auch des letzten Teilstückes der Furka-Bergstrecke festhält und dass Oberwald Endziel bleibt. Noch endete die Fahrt nicht im Bahnhof Oberwald, denn die Einfahrt will immer noch gebaut werden. Die Bergstrecke ist aber bis wenig oberhalb des Strassenüberganges nun wieder für Bauzüge befahrbar. Etliche Baugruppen haben in diesem Sommer, aber auch schon über viele Jahre zuvor, an diesem Abschnitt Hand

angelegt. In den letzten beiden Tagen zuvor waren die meisten Teilnehmer der Berner Bauwoche 2004 mit allerhand Gerät und Werkzeug unterwegs von der Stelle, wo oberhalb die Passstrasse einen kleinen Tunnel passiert, bis ins Dorf hinunter. Unzähligen kleinen Bäumen und Unkraut wurde der Garas gemacht. Eine zweite Gruppe hatte die ganze Woche oberhalb der Wilerbrücke gearbeitet. Dringend mussten dort Unterhaltsarbeiten, die nicht im Bauprogramm vorgesehen waren, an der etwa zwölf Meter hohen talseitigen Stützmauer in Angriff genommen werden. Die erste Gruppe hatte zu Beginn der Woche bei der neu erstellten Stützmauer geschaufelt, damit die Gleisverschiebung Richtung Hang erfolgen konnte. Fotos gibt es unter www.vfb-bern.de.

Julian Witschi

Sektionsreise der Berner

Auf steilster Bahn

Die diesjährige Sektionsreise führte am 14. August zur steilsten Bahn der Welt, zur Standseilbahn Handeck-Gelmersee im Grimselgebiet. Die schöne Zahl von 28 Teilnehmern konnte zu dem von Vizepräsident Daniel Gertsch organisierten Ausflug begrüsst werden. Nach der vorzüglichen Röstli-Verpflegung im Hotel Handeck besuchten wir die Unterirdische Kraftwerksanlage Grimsel II der KWO mitsamt der eindrücklichen Kristallgrotte. Am Morgen waren wir von den KWO am Hauptsitz über ihre Tätigkeiten informiert worden. Weiterer Höhepunkt war dann die Fahrt in einem ehemaligen «Blaus Bähni»-Triebwagen der MIB von Innertkirchen nach Meiringen. Dort empfing uns dann Hermann Leuenberger mit seinem über 20 Jahre alten Saurer-Poschti, um uns zurück nach Bern zu fahren.

Un Week-end à la Furka

Surprise et émotion

Un président de section se doit d'aller à faire un tour à la Furka chaque année. (Bien sûr se serait super si chaque membre en faisait de même). Pour ce faire je choisis le week-end prolongé du Jeûne Fédéral pour y aller. La météo annoncée est excellente. Donc départ. Nous arrivons samedi en fin d'après-midi à l'hôtel Furka à Oberwald, où l'accueil est toujours aussi cordial, aussi bien par la patronne, Mme Nanzer, que ses employés. Je m'y sens toujours comme à la maison. Après avoir bien mangé (une chasse de derrière les fagots) et bien dormi, le matin petit déjeuner et départ.

Arrivé à la gare du DFB à Realp, je rencontre des personnes que je connais bien et que j'ai toujours plaisir de retrouver. Le premier train de 10H10 est complet. Mais un homme comme M. Bernhard qui a le business dans le sang organise un deuxième train. Nous partons une demi-heure plus tard, soit vers 10H40.

Je fais la montée avec Max Zwald, un ami de longue date, responsable des conducteurs de locomotives à vapeur du DFB. Je lui explique que nous redescendrons à Oberwald à pied en passant par le tunnel hélicoïdal. Et là il me dit: «Attention! Au

jourd'hui il va y avoir des trains de chantier.» «Ah bon, on travaille le dimanche? C'est nouveau!» m'exclama-je. «Non, non! Nous descendons avec un train de chantier jusqu'à Oberwald et un bout avec la Weisshorn,» me dit Max. Je ne dis plus rien. Nous faisons la montée, buvons l'apéro aimablement vendu par les contrôleurs durant le trajet jusqu'à Furka. Là, halte traditionnelle, avec saucisse bière etc. etc. où nous sommes toujours bien accueillis. Dans ma petite tête je me dis: «Restaures-toi, si jamais...»

Arrivé à Gletsch, il y avait un petit vent d'effervescence, et je restai bien vers Max qui en savait beaucoup, mais qui m'en avait pas trop dit. Arrive Walter Willi, qui me salue, et Max, en gentleman, demande à Walter: «Peut-on prendre un hôte spécial?» Walter lui répond: «Bien sûr!» et il nous dit d'aller vite à la draisine qui se trouvait prête à partir devant le dépôt. A peine monté sur le wagon grue accroché à la draisine, nous nous mettons en marche direction Oberwald. Je peux vous dire que votre président a eu une sacrée émotion. Après plus de 23 ans, un train va emprunter la ligne abandonnée, et en plus l'émotion monte quand la Weisshorn nous suit. Super, incroyable, je vis un rêve, c'est fantastique. Bien sûr nous avançons lentement, quelques arrêts pour les photos. Puis

nous entrons dans le tunnel hélicoïdal, alors que la Weisshorn attend que nous en soyons ressorti pour nous rejoindre plus bas vers le petit Rhône. Et nous continuons ainsi sur environ un kilomètre et nous nous arrêtons vers le magnifique rocher qui surplombe la ligne. La Weisshorn restera ici et sera attachée à la crémaillère. On ne badine pas avec la sécurité, car plus bas il y a la magnifique forêt de mélèzes, et avec la sécheresse le risque d'incendie est trop grand. Bravo Walter, c'est là qu'on reconnaît toute ta sagesse, une ligne qui fonctionne sans problème et sans accident. Nous poursuivons la descente lentement mais sûrement pour arriver à Oberwald où nous nous arrêtons à environ 400 mètres de la route, car la voie n'est pas encore dégagée. Près du village, les photos sont bien sûr prises sous tous les angles.

Evidemment, c'est magnifique, mais ne croyez pas que l'année prochaine nous serons à Oberwald avec des trains voyageurs. La descente à Oberwald avec un train de chantier a été faite pour montrer que les infrastructures sont là, qu'il est possible d'y arriver. Mais sans une grande mobilisation des milieux économiques, politiques et de la populations de Conches, nous ne pourrons pas y arriver. Car avant d'exploiter le tronçon Oberwald – Gletsch, il faut changer tout le bal-

last, les voies de Gletsch jusqu'à l'orée de la Forêt de mélèzes et bien sûr repenser comment franchir la route cantonale pour arriver à la gare d'Oberwald. Les bras ne suffisent pas il faut aussi trouver le financement et de nos jours les bourses ont de la peine à se délier. Après cette expérience, quand je pense au trajet depuis Oberwald, je constate que la Ligne sommitale traverse trois régions bien spécifiques. Oberwald, avec la forêt de mélèzes et le tunnel hélicoïdal; Gletsch avec son glacier du Rhône et une végétation très sauvage; Uri, avec ses pâturages; le fond des gorges de la Reuss avec ses œuvres d'art que sont les ponts de Steinstaffel et du Stenfenbach et les trois tunnels. Lors du voyage on a pas le temps de s'ennuyer, tout est là pour attirer un plus grand tourisme.

Ce que j'ai vécu aujourd'hui avec cette descente sur Oberwald, j'aimerais que vous tous puissiez le vivre et que vous puissiez aussi faire des photos comme moi, mais pour cela il faudra une mobilisation à grande échelle.

J'y crois, sinon il y aurait déjà longtemps que j'aurais donné ma démission de président, mais il ne faut pas que compter sur les autres, il faut l'engagement de tous.

A bon entendeur! *Le président de la section romande Jacques Fornachon*

Semaine de travail 32 de la Section Gotthard du 2 au 7 août**Apprentis bâlois au DFB**

Une trentaine de polymécaniciens de l'atelier d'apprentis de Bâle, accompagné de 6 maîtres d'apprentissage et de gens de l'ALSF, ont travaillé sur la ligne.

L'équipe de la Section Gotthard s'était déjà rencontrée le 31 juillet et – sous la conduite de Jürg Bolliger – avait visité l'atelier du BLS à Spiez. A leur retour à Gletsch, Walter Willi leur a expliqué le plan de travail.

Depuis un certain nombre d'années, des apprenties et des apprentis bâlois accomplissent des semaines de travail sur la Ligne sommitale de la Furka. Les maîtres d'apprentissage encadrent le groupe et fonctionnent comme personnes de contact à l'endroit du DFB.

Le groupe de travail a été réparti sur divers chantiers:

- dans l'atelier de Realp, le chasse-neige «Fridolin» a été préparé pour la vente;
- au kilomètre 57.5 on a continué

la construction d'un mur de soutènement;

- la captation d'eau au-dessus de la station Furka a été renouvelée;
- un accès à la voie DFB Gletsch-Oberwald a dû être créé depuis la route du col;
- à Gletsch, des rails-crémaillère ont été ébarbés
- en aval du tunnel hélicoïdal, le tracé a été débarrassé des herbes, buissons, arbres et blocs de roche. Les rails défectueux ont été changés.

Judi, le train de chantier a pour la première fois pu emprunter le tunnel hélicoïdal et descendre jusqu'à 2,5 kilomètres d'Oberwald. Sur le chemin du retour, lors du passage du tunnel hélicoïdal, le joie était immense et la foi en «Oberwald» avait grandi.

Les buts de la semaine de travail ont été dépassés. Les jeunes gens de Bâle et leurs accompagnateurs méritent tous nos remerciements.

(version écourtée du rapport de Heinz Stocker / trad. C. Solioz)

Agenda de la Section romande

Nous vous invitons à visiter les stands que la Section tiendra prochainement. N'oubliez pas d'en informer vos amis et connaissances. Nous vous recommandons de marquer et de réserver dans votre agenda les dates suivantes:

05.02.2005

Bourse de Pesieux

19.02.2005

Bourse de Payerne

05.03.2005

Bourse de Confignon

16 et 17.04.2005

Bourse multicollections de Tavannes

Autre date importante à

retenir: 04.03.2005

Assemblée générale de la Section romande Ligne sommitale de la Furka.

On cherche**Responsable pour les bourses et expositions**

La Section romande de l'ALSF cherche un responsable, dont la tâche importante et gratifiante consiste à tenir le Stand de la Section romande lors des diverses bourses et expositions. Profil requis:

- aisance dans les contacts avec les visiteurs, les clients et les organisateurs
- être ordonné et savoir s'organiser
- capacité de gérer un stock de marchandises à vendre
- savoir tenir avec exactitude la caisse
- avoir le permis de conduire et disposer d'une voiture ayant un grand volume (break, espace, ...)
- être disposé à consacrer 8-10 week-ends par année pour assurer la présence sur les stands de la Section.

Ce travail de bénévolat sera une expérience enrichissante! Le nouveau responsable des bourses et expositions de la Section romande sera mis au courant, soutenu et conseillé par le président de la Section (Jacques Fornachon, 021 800 48 61)

Participations aux bourses et expositions**Rail-expo Nyon 2004**

Cette très grande exposition de maquettes est très connue et bien fréquentée et ce n'est pas sans raisons. Cette année, elle a eu lieu du 15.10. au 17.10. De très beaux réseaux étaient exposés, il y avait aussi une petite bourse de modèles réduits, une démonstration de modèles d'hélicoptères télécom-

mandés en vol, des concours, la présentation des nouveaux horaires CFF, etc. etc.

La Section romande était représentée par François Martin, son petit fils Thibaut Racine et Eggenberg Blaise qui ont fait fonctionner la maquette de Gletsch, renseigné un nombreux public curieux et conseillé les clients intéressés aux articles mis en vente.



Attraction à Nyon: maquette de Gletsch et stand de la Section romande.

Expo-maquette Broyarde

Cette belle exposition a eu lieu du 11 au 12.9.04 dans la grandesalle du battoir à Granges-près-Marnand. Elle a été un peu boudée par le grand public, probablement en raison de sa nouveauté, puisqu'il s'agissait d'une première. Par ses talents d'organisateur, Olivier Cornut a contribué à y créer une ambiance plaisante.

La Section romande de l'ALSF était présente avec un grand stand et la maquette de la gare de Gletsch, réalisée par Paul Berce. Jacques Fornachon et François Martin ont eu le plaisir d'assurer le service à la clientèle. Le chiffre d'affaires réalisé par la Section lors de cette bourse n'a malheureusement pas atteint des sommets, mais ce qui comptait à cette occasion, c'était bien de participer et de faire connaître le train à vapeur de la Furka. Ce qui fut bien fait!

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

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

VR-Vizepräsident

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

VR

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

VR

Paul Güdel
Zumhofstrasse 51
CH-6010 Kriens
Telefon +41 41 320 69 51
Fax G +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
paul.guedel@fgluzern.ch

VR

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

VR

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

VR

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

VR

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

Aktienregister

p.A. Postfach 141
CH-6490 Andermatt

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

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

Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

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

Personal

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

Finanzen

Albert Gasser
Loorstrasse 22
8401 Winterthur
Telefon +41 52 202 00 77
Mobile +41 79 331 49 00
Fax +41 52 202 77 00
info@wintreu.ch

Betrieb

Erich Ulrich
Mühlehofstrasse 23
CH-6038 Gisikon
Telefon +41 41 450 31 09

Reisedienst

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

Zugförderung und Werkstätten

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

Marketing

Paul Güdel
Zumhofstrasse 51
CH-6010 Kriens
Telefon +41 41 320 69 51
Natel +41 79 641 97 28
paul.guedel@fgluzern.ch

Kommunikation

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

Souvenirhandel DFB

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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsidentin

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

Sekretariat CH Mitglieder-Service

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

Finanzen

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

Info D/NL

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

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

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

Zürich

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

Bern

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

Aargau

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

Romande

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

Gotthard

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

Edelweiss

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

Wallis

vakant

Graubünden

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

Ostschweiz

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

Solothurn

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

Berlin-Brandenburg

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

Norddeutschland

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

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

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

Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf
Bohrstrasse 64
D-69126 Heidelberg
Telefon/Fax +49 6221 38 4048
mnmiller77@aol.com

Stuttgart

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

Schwaben

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

München/Oberbayern

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

Nürnberg

Norbert Baumann
Untersbergstrasse 16
D-90471 Nürnberg
Telefon/Fax +49 911 86 8726
volker.kabisch@arcor.de

Niederlande

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

Erleben Sie die Faszination des

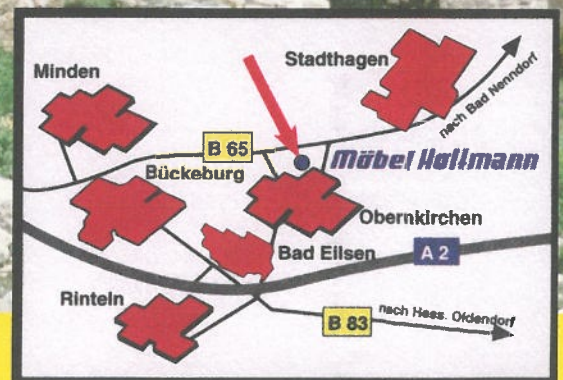
Eisenbahn-Modellbaues

in unseren
Ausstellungsräumen



**Möbel
Holtmann**

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



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen