

Dez. 2002

dampf an der furka



dampfbahn furka
bergstrecke

Wir setzen Dampf auf



Gute Ideen gibt es jede Menge. Ideen jedoch, die reifen, sodann umgesetzt und erfolgreich

zum Ziel geführt werden, sind äusserst dünn gesät. Da braucht es viel Enthusiasmus, noch mehr Ausdauer und ein grosses Stück Arbeit gibt es auch. Das war und ist bei der DFB so und ist bei uns nicht anders. Das Motto «Rauch erzeugt nur, wer Dampf aufsetzt» hat auch für unsere grafische Unternehmung seine Gültigkeit. Mit überragenden Leistungen, verbunden mit einem ausgewogenen Dienstleistungsangebot, rufen wir unseren «Passagieren» zu: **Einsteigen bitte!**

Hier ein paar Beispiele aus unserem «Fahrplan»:

- Geschäftsdrucksachen
- Handbücher und Kataloge
- Prospekte und Broschüren
- Zeitschriften und Bücher
- Geschäftsberichte usw.

ea Druck und Verlag AG
Zürichstrasse 57
8840 Einsiedeln
Telefon 055 418 82 82
Fax 055 418 82 84
www.eadruck.ch

Verlag
Electronic Publishing
Offsetdruck



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,
ein Jubiläum oder eine besonders bemerkenswerte Zahl gibt es nicht zu erwähnen. Es ist dies die 9. Ausgabe von «dampf an der furka». Und es ist, einigermaßen bescheiden beigefügt, das 8. Heft, das ich gestalten durfte. Da gehen einem, der vor zwei Jahren von aussen dazu gekommen ist, doch einige Gedanken und Fragen durch den Kopf.

Zuvorderst steht doch wohl die Doppelfrage: Macht diese (neue) Publikation im Umfeld der Furka-Bergstrecke überhaupt Sinn? Und: Gerät das «Produkt» einigermaßen so, dass es seine Auftraggeber und – vor allem Sie als Empfänger – einigermaßen zufriedenstellt? Dazu und zur Frage, wie sich «dampf an der furka» verbessern und weiter entwickeln soll, möchte ich einige Gedanken anstellen. Die Absicht, eine Zeitschrift zu gestalten, die auch und – damals – vor allem Botschafterin nach aussen sein sollte, war vorausschauend. Die Bestrebungen, die Dampfbahn Furka-Bergstrecke verstärkt in ihr Umfeld einzubringen, beziehen auch diese Zeitschrift mit ein. Die Zielsetzung schoss anfänglich wohl übers Ziel hinaus. Wir haben in der Folge versucht «dampf an der furka» wieder näher an ihre «internen» Konsumenten heranzuführen. Wie ich zahlreichen Kontakten entnehmen kann, gelingt der Mix von aktuellem Informationsorgan der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und Mitteilungsblatt des Vereins Furka-Bergstrecke einigermaßen so, dass «dampf an der furka» auch nach aussen präsentabel ist.

Das war, mit Verlaub gesagt, ein harter und ausreichend von Anfeindungen begleiteter Weg. Da wuchs dann und wann die Absicht, den «Bettel» hinzuschmeissen. Es ist nicht meine Sache, die doch recht aufwendige Arbeit zu beurteilen. Ich danke jedoch allen, die den Redaktor während der beiden letzten Jahre mit aufbauender Kritik, mit Mitarbeit und zunehmend mit Freundschaft begleitet haben.

Aber: Wir sind noch lange nicht am Ziel. «dampf an der furka» hat noch nicht jenen Grad von Eigenwirtschaftlichkeit erreicht, den wir anstreben. «dampf an der furka» ist noch nicht so aktuell, dass alles, was aktuell über unsere Bahn wissenswert ist, auch drinnsteht. Hier geht die Bitte an alle, mitzuhelfen, dieses Manko auszubügeln. «dampf an der furka» stehen zudem inhaltliche Veränderungen an, die nun aktuell werden. Wir müssen unsere Zeitschrift (zusätzlich) so ausstatten, dass sie in der Region (Destination) Gotthard beachtet, gelesen und als interessanter Werbeträger gewählt wird. Und dass (auch) mittels dieser Zeitschrift die Furka-Bergstrecke in ihrer direkten Umgebung vermehrt be- und geachtet wird. Das, liebe Freunde, ist sehr viel.

Herzlich, Ihr



*Allen frohe, besinnliche Festtage
und ein guter Start ins neue Jahr 2003!*

«dampf an der furka» erscheint 2003 an folgenden Daten:
15. März, 17. Juni, 16. September und 27. November

Redaktionsschluss Ausgabe 1/2003: **15. Februar**

aktuelles

Aktuelles aus der Geschäftsleitung	2
Gelingt etwas Unmögliches?	3
Es war kein einfaches Jahr	4
Nächste GV am 13. April 2003	5
Barometer der aktuellen Aktienzeichnung	5
Aktuelles vom Souvenirhandel	6
Dampfpreise Ostschweiz aktiv	6
Mitglieder, die nicht zahlen	7
Bald Erfolge beim Sponsoring?	7
Renovation erfolgt in Goldau	8
Churer Werkstatt-Echo	10
Ein Nachtrag	10
Die Sache mit der Motivation	12
Der B 4229 nimmt Gestalt an	14
Eine imposante Leistung	16

leserbriefe

17

nachrufe

19

vereine

Sektion Zürich	20
Sektion Nordwestschweiz	20
Sektion Aargau	20
Unsere Bahn fördern	20
Sektion Innerschweiz	21
Kleinbagger gesponsert	21
Sektion Rhein-Main	22
Sektion Nürnberg	22
Sektion Norddeutschland	22
Partie en français	23

Titelbild

Ziemlich von Dampf verhüllt ist auch die Zukunft der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Foto: G. Oswald

Impressum

Redaktionsadresse: Gerhard Oswald,
Senkgraben 6, Postfach 359, CH-8840 Einsiedeln
Telefon/Fax 055/412 19 22
E-Mail: furkabergstrecke@eadruck.ch

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach 3468, CH-4002 Basel

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

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

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

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

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

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

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

Betriebssaison 2002: 15% weniger Ertrag

Aktuelles aus der Geschäftsleitung

Nach Beendigung der diesjährigen Betriebssaison 2002 bestätigt sich die Ertragsminderung von ca. 15%, was im Vergleich zum Vorjahr rund 140'000 Franken bedeutet. Im Gruppengeschäft sind nebst Absagen ganzer Gruppen, auch Gruppen mit teils bedeutend weniger Teilnehmern angereist. Als Ausgleich konnte das Grossgruppengeschäft betrachtet werden, welches während dem Ganzwochenbetrieb von Montag bis Freitag das volle Platzangebot des Zuges Gletsch-Realp beanspruchte.

Im Einzelreiseverkehr sind ebenfalls bedeutende Ertragsausfälle vorhanden, dies aus vielfältigen Gründen, von zunehmend schlechter Erreichbarkeit zufolge Stau (Gotthard) bzw. Fahrplanangebot (Anschluss SBB/FO), vermehrt unpassendem Wetter oder Bevorzugung der Expo 02. Im kommenden Jahr 2003 wird der Fahrplan vermehrt dem Nachfragebedürfnis angepasst, grundsätzlich wird noch ein Zugpaar im Fahrplan angeboten, eine Doppelführung wird bei genügender Nachfrage (Gruppen) angeboten. Bei den Dampflokomotiven haben bereits die jährlich wiederkehrenden Unterhaltsarbeiten begonnen, bei Lok 1 wird zudem der Zahnradwagen ausgebaut und einer Revision unterzogen. Bei den Dieselfahrzeugen sind nebst jährlichen Unterhaltsarbeiten der Einbau von Sicherheitsüberwachungen bei HGm 51 und Tm 506 vorgesehen, hiermit wird die Betriebssicherheit nachhaltig verbessert. Bei Diesellok HGm ist zusätzlich eine Getriebe- welle im Zahnradgetriebe nochmals zu überarbeiten. Damit unsere engen Platzverhältnisse im bestehenden Depot ausreichen, wurden die vorzunehmenden Arbeiten bei Dampflok bzw. bei Dieselfahrzeugen nach Dringlichkeitsablauf auf die vorhandenen Arbeitswochenenden aufgeteilt, somit sind jeweils die Dampf-

gruppe bzw. die Dieselcrew in Realp. Somit kann unser winterliches reduziertes Arbeitsplatzangebot im Depotgebäude optimiert werden. Eine wirksame Verbesserung der Einstell- und Arbeitsplatzverhältnisse wird erst mit Inbetriebnahme einer Werkstatterweiterung ermöglicht, entsprechende Planstudien sind in Bearbeitung. Im September wurde die in Gletsch seit längerem eingestellte Dampfschneesleuder Xrot 9212 nach Realp bzw. weiter nach Goldau überführt. Von der Arbeitsgruppe R12, Leitung Martin Horath, vorgenommene Zustandanalyse ergab die Möglichkeit einer betriebstauglichen Restaurierung. Unsere Personenwagen sind auch diesen Winter in Brig abgestellt.

Im Baudienst konnten die vorgesehenen Unterhaltsarbeiten an der Fahrbahn mit grösseren oder kleineren Ergebnissen vorgenommen werden, vor allem die teils erhebliche Unstetigkeit in der Verfügbarkeit von Frondienstpersonal macht unseren Planungen/Vorarbeiten sehr zu schaffen. Die erlittenen Schadenereignisse aus Lawinnenniedergang 2002 bzw. noch von Unwetter im Oktober 2000 konnten noch nicht gänzlich behoben werden. Bei den Investitionen konnte eine erste Etappe der von unserem Personal längst ersehnten überfälligen Sanierung der Sanitäranlagen erstellt werden. Der neue Sanitärneubau am Depot Realp ist im Rohbau bereits Wirklichkeit, somit sind Innenarbeiten wintersüber möglich. Beim Ersatz des bestehenden Kantinenprovisoriums sind Fundament wie auch Teile von Gebäudemauern erstellt, die Fortsetzung ist ab Frühjahr 2003 vorgesehen. Im personellen Bereich ist immer noch ein Mangel an ausgewiesenen Fachkräften in allen Bereichen vorhanden. In einigen Personalbereichen sind noch Verbesserungen mittels verbesserter Koordination möglich. Im September ist unser

langjähriger Mitarbeiter Peter Schär während seiner Arbeitstätigkeit im Depot Realp unerwartet gestorben. Im Bereich der Aktienregisterbetreuung zeigt die Einsetzung einer Stabstellenfunktion als Koordinationsstelle bereits erste Ergebnisse, konnten doch bereits ein Drittel von bekannten Ausständen abgebaut werden.

Finanzielle Sorgen

Der finanzielle Bereich des Unternehmens kämpft auch weiterhin mit knappem Liquiditätsbestand. Die zusätzlichen unvorhergesehenen Instandstellungsarbeiten von Lawinen-/Unwetterschäden wie auch die anstehenden Unterhaltsarbeiten / Verbesserungen an all unsern Fahrzeugen, Baumaschinen und Anlagen benötigen erhebliche Mittel von rund 200'000 Franken, dem gegenüber sind Einnahmefälle von ca. 150'000 Franken, anzurechnen. An Einnahmen zugunsten der Sanitär- und Kantineerneuerung sind bereits vorhandene und zugesagte Mittel von rund 180'000 Franken vorhanden. Von VFB-Beiträgen sind die zugesagten jährlichen Mittel von 200'000 Franken beinahe vollständig überwiesen worden. Die diesjährige Aktienerzeichnung erreicht ein Zeichnungsergebnis von 250'000 Franken, davon sind 180'000 Franken einbezahlt.

Mit dem ZV des VFB ist die positive Zusammenarbeit der Lösung gemeinsamer Probleme wirksam und die Erarbeitung weiterer Ziele werden angegangen.

Josef Albisser

Gefunden

Im hinteren Schlafraum der
Remise Gletsch
1 Schlüsselset
mit
3 Schlüsseln KABA STAR
1 Microtronic Steckschlüssel

Melden unter
Telefon 081 284 59 27

Gespräch mit Peter Schwaller über Visionen am Gotthard

Gelingt etwas Unmögliches?

Die Initiative ging von der Dampfbahn Furka-Bergstrecke aus. Nun macht es den Anschein, als nehme ein Projekt Konturen an, an das kaum jemand geglaubt hatte. Die Destination Gotthard-Furka-Oberalp, als Arbeitstitel GFO genannt, umfasst vier Kantone und erreicht vier Kulturen. Für sie soll gemeinsam gewonnen werden. Die Furka-Bergstrecke ist eines der massgeblichen Angebote.

Das haben wir in der Schule gelernt. Das «Gotthardmassiv» ist irgendwie der Mittelpunkt der Schweiz und das Dach Europas. Von ihm aus fliessen vier Flüsse, darunter zwei Ströme, in die vier Himmelsrichtungen.

Verkehr führte zusammen

Bis ins Mittelalter erwies sich der Gotthard aber als Riegel. Er war von Norden nach Süden nur schwierig zu bezwingen. Seine zentralen Vorteile konnte er erst ausspielen, als die senkrechten Felswände in der Schöllenen Schlucht durch eine Brücke verbunden wurden. Während die Urner ihr politisches Einflussgebiet bis nach Bellinzona hinab ausdehnten, gehörte das Urserental lange zum Einflussbereich des Klosters Disentis. Die Politik machte schon vor vielen Jahrhunderten vor den Pässen nicht Halt. Die alten Schweizer entzogen den Gotthardpass dem Einflussbereich des Deutschen Reiches und Mailands. Sie wussten seine Vorteile wirtschaftlich wohl zu nutzen.

Und heute? Der Verkehr von Norden nach Süden und umgekehrt geht «unten durch». Die Bahn in einigen Jahren ganz unten. Der Passverkehr entspricht für den Durchgangsverkehr keinem Bedürfnis mehr. Das hat dem Tourismus Tür und Tor weit geöffnet. Eine verbindende Klammer aber gibt es nicht (mehr). In jeder Talschaft werden touristisch und wirtschaftlich weitgehend die lokalen und begrenzten Eigeninteressen verfolgt. Dass – als Beispiel

gesagt – Wassen, Faido, Disentis und Münster – gemeinsam werben könnten, ist selbst Gutmeinenden nicht einsichtig.

Sich wieder finden

Im Zeitalter globaleren Denkens, sollte doch ein Zusammenwirken rund um den Gotthard möglich sein. Dies sagte sich Peter Schwaller, Verwaltungsratspräsident der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Er machte sich auf den Weg und fand zunehmend mehr Unterstützung. Unter anderem bei der Universität St. Gallen, deren Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus unter der «futu-ristischen» Bezeichnung «Swiss-Park-Alpin» eine Marketing-Strategie für die Destination Gotthard-Furka-Oberalp, die auf das Kürzel GFO hört, entwickelte.

Heute hat Peter Schwaller das erste Ziel erreicht. Er hat, ausgehend von der DFB und ihrem Erfolg mit Gletsch 2000, eine Initiativgruppe zusammengebracht, die in Zusammenarbeit mit der Universität St. Gallen das Projekt definiert. Es umfasst jenes Gebiet, das man mit 4 mal 4 umschreiben kann: 4 Kantone (Uri, Graubünden, Tessin, Wallis), 4 Kulturen, 4 Flüsse von europäischem Rang (Rhein, Rhone, Tessin, Reuss) und 4 Sprachen (Deutsch, Italienisch, Romanisch, Französisch).

Angestrebt wird das Zusammenfassen aller vorhandenen Strukturen in den Tal-schaften Surselva (Graubünden), Leventina, Bedrettal (Tessin), Goms (Wallis) sowie Urseren, Reusstal (Uri). Peter Schwaller: «Ein übergreifendes Konzept fehlt.»

Verein als Träger des Projekts

Nun soll ernst gemacht werden. Ein Verein als Träger des Projekts steht vor seiner Gründung. Peter Schwaller: «Entscheidend ist, dass die Kantone mitmachen.» Dies gilt auch für den Fonds für Tourismusprojekte (Innotour) des Bun-

des. Die Finanzierung ist zwischenzeitlich gesichert. Die Kantone bezahlen zusammen rund 70'000 Franken, der Bund hat 100'000 Franken zugesichert. Die Eigenleistungen der Initianten in Form von Fronarbeit beziffert Peter Schwaller auf etwa 30'000 Franken. Gegründet werden soll der Trägerverein sinngemäss im Hospiz auf dem Gotthardpass.

Was will der Verein erreichen? Das Ergebnis der ersten Phase wird man im Zusammenwirken mit der Universität St. Gallen mit Entwicklungs-, Park- und Marketingkonzept umschreiben können. Ziel ist die touristische Erschliessung, die Angebote und den Bekanntheitsgrad der ganzen Destination rund um den Gotthard nachhaltig zu verbessern. Dabei soll die Natur eine entscheidende Rolle spielen. Dass die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in diesem Angebot eine massgebliche Funktion innehaben wird, versteht sich von selbst.

Es sind weitgehend prominente Namen, die sich im Initiativkomitee GFO zusammenfinden. Neben dem Verwaltungsrat DFB haben sich mehr als ein Dutzend Personen zum Mitwirken bereit erklärt. Erwähnen wir Professor Thomas Bieger von der Hochschule St. Gallen, den bekannten Urner Politiker Carlo Dittli, oder die bekannten früheren Sportler Koni Hallenbarter und Bernhard Russi. Die Seco ist mit Peter Keller (Direktor Tourismus) und die (bisherige) Furka-Oberalp-Bahn mit Marketingleiter Amadé Perrig vertreten. Das gibt zu etlichen Hoffnungen Anlass.

Unsere Dampfbahn soll sich – wie unsere Zeitschrift «dampf an der furka» – vermehrt auf diese touristische Destination ausrichten. Sie wird umgekehrt von deren Aktivitäten auch stark profitieren können. Wenn jetzt noch wenig Konkretes geschrieben werden kann, so ist das wohl verständlich. Hauptsache ist die Tatsache, dass es offensichtlich gelingt, die verschiedenen politischen Barrieren am Gotthard zu beseitigen und als gemeinsame touristische Destination gestärkt im Wettbewerb mitzuwirken. Bis das konkret so weit ist, wird es seine Zeit dauern. Aber eine Fiktion ist es offensichtlich nicht mehr.

Gerhard Oswald

Herzlicher Saisonabschluss auf dem Gurschen

Es war kein einfaches Jahr

Die Gemsstockbahn durfte am 12. Oktober wiederum gratis benutzt werden. Beim zur Tradition werdenden Raclette lockerte sich die Stimmung. Geschäftsführer Josef Albisser konnte einigermassen zufriedenstellende Zahlen bekannt geben. In die Zukunft blickte Verwaltungspräsident Peter Schwaller. Karl-Heinz Wirz bedankte sich für seine Ehrung als bester Verkäufer mit einem Gedicht.

Eigentlich war es trostlos an diesem Samstag, 12. Oktober. Der Berichtstatter verlief sich auf dem Weg zur Gemsstockbahn im hintern Dorfteil. In Gedanken versunken über die Furka-Bergstrecke, versteht sich. Also durfte er sich durch die Leere des dichten Nebels zur Mittelstation Gurschen hieven lassen. Es war wie im Nichts.

Droben stiess man – in den gewohnten Gruppen formiert – auf die eben abgeschlossene Saison an. Viel Bergstrecken-

Latein war vernehmbar. Es war fast wie am Schluss einer militärischen Dienstleistung, früher einmal (in der Schweiz) WK genannt. Der Redaktor traf gottlob auf eine Zürcher Gruppe, bei der er sich für ein Versehen entschuldigen konnte. Besagter Artikel ist in dieser Ausgabe aufgefrischt zu lesen.

Mit Freiluft-Veranstaltung war es nichts. So wurde bald ins Restaurant disloziert. Das Raclette war ausgezeichnet, die Gummel (Kartoffeln) sowie die Portionen sehr respektabel und die Bedienung eigentlich auch. Wer zum Abschlusstreffen kommt, will auch informiert sein. Diesmal war der Kirsch, der Käseverdauung dienlich, weniger hochprozentig als auch schon.

Weniger Personen und Einnahmen

Geschäftsführer Josef Albisser drückte das mit dem Satz aus, es sei kein einfaches Jahr gewesen. Vor allem der Saisonbeginn war schwierig. Befördert wur-

den 22'750 Personen. Das sind gegenüber dem Vorjahr 2850 oder 11,1 Prozent weniger als im Vorjahr. Entsprechend fielen die Einnahmen mit 820'000 Franken deutlich niedriger aus als im 2001 mit 929'000 Franken. Mit Gletsch hätten wir viel erreicht, meinte Josef Albisser, aber noch nicht alles: «Wir müssen gute Stimmung schaffen für die Sanierung Gletsch-Oberwald». Damit meinte er auch die interne Organisation, in der es Schwachstellen gebe. Einzelne Bereiche können nicht mehr im Fronisystem bewältigt werden. Unter Beifall dankte der Geschäftsführer den Abteilungsleitern. Hingegen stellt er ein teilweises Vakuum bei den Stellvertretungen fest.

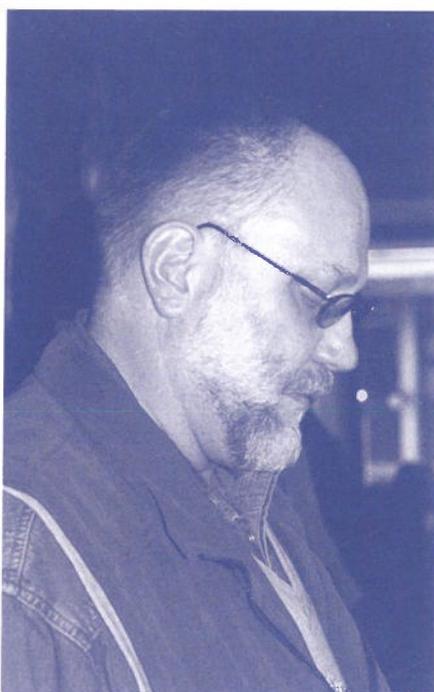
Der Verwaltungsratspräsident der DFB, Peter Schwaller, setzte mit seiner ausführlichen Betrachtung, die Überlegungen des Geschäftsführers fort. Die dritte Saison nach Erreichen von Gletsch ist weniger gut ausgefallen als ihre Vorgängerinnen. Weshalb haben wir weniger Passagiere befördert? Als mögliche Gründe erwähnte Peter Schaller die Expo und das Wetter. Dennoch: «Wir haben eine guten Job gemacht. Dafür danke ich Euch allen.»

Wie bei ihm gewohnt, nannte der Verwaltungsratspräsident die Probleme beim Namen. Etwa beim Personal: «Wie können wir in Zukunft auf dieser Basis weiterarbeiten?» und: «Wir haben auch Geldsorgen. Millionen sind für Investitionen notwendig.» HU Tschanz vom Sponsoringbereich hat den Auftrag, «grosse Beiträge hereinzubringen». Peter Schwaller hofft, dass ein oder zwei der anvisierten Sponsorings nächstes Jahr zum Tragen kommen.

«Wir besitzen ein Superprojekt», sagte Peter Schwaller, «Lokomotiven, Wagen, Strecke gehören uns. Aber wir stecken in den roten Zahlen. Wir verfügen über keine Reserven.»

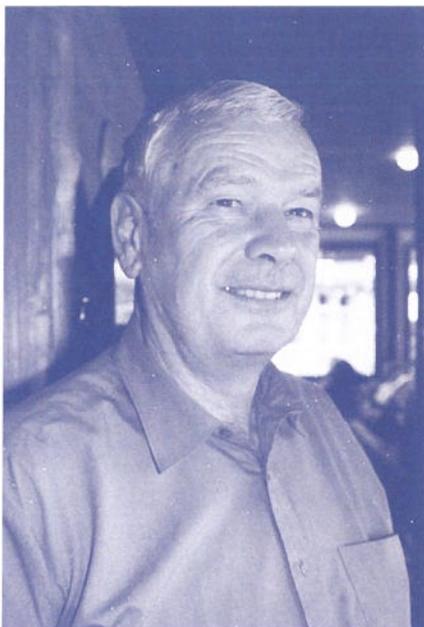
Das «Image» machen wir

Als weitere Sorge nennt der VRP das «Image der DFB». Jede Firma hat eine Ausstrahlung. Sie ist so gut, «wie sie sich nach innen und aussen verkauft. Zu dieser Ausstrahlung müssen wir alle beitragen.» Peter Schwaller sagte es den Anwesen-



Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller (links) und Geschäftsführer Josef Albisser brachten mit ihren Erläuterungen eine etwas ernstere Note in das gemütliche Beisammensein.

Fotos: Gerhard Oswald



Karl-Heinz Wirz bester «Verkäufer» und gekonnter Interpret.

den sehr eindringlich: «Wir müssen unsere Firma kommerziell und personell auf einen Stand bringen, der stimmt.» Seine Aussage, die DFB befindet sich in einer «relativ kritischen Situation zwischen Vergangenheit und Zukunft» unterstrich der VRP mit dem aufliegenden Faltprospekt «Vision/Leitbild». Es werden darauf nicht nur interessante Aussagen gemacht. Alle sind aufgerufen, darauf auch ihre eigene Meinungen und Anregungen zu «Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken» zu formulieren. Je mehr sich äussern, desto erfolgreicher die Meinungsbildung. Zudem kündigte Peter Schwaller als weitere Massnahme die Bildung von fünf Arbeitsgruppen an, die sich mit den Bereichen Ökonomie, Frondienst, Marketing, Investitionsplan und Betrieb auseinandersetzen. «Nächstes Jahr wollen wir Klarheit erhalten.» Das sind zwei positive Ansätze. Die Ausführungen Peter Schwallers hinterliessen einen (hoffentlich) nachhaltigen Eindruck.

Die besten Verkäufer

Aber dann wartete noch ein Höhepunkt auf die Anwesenden, der für viel Heiterkeit und Beifall sorgte. Ruedi Burri, verantwortlich für den Zugverkauf im Souvenir-Shop, konnte einen Umsatz von 43'000 Franken bekannt geben. Für 2003 wird

ein solcher von 50'000 Franken angestrebt. Dann wurden die zehn erfolgreichsten Gästebetreuer bekannt gegeben. Ein Zugteam besteht bekanntlich aus einem Zugführer und zwei Gästebetreuern. Weil die Gruppen in verschiedener Zusammensetzung fahren, kamen in den zehn Positionen fünfmal die gleichen Namen vor. Die Spitzenränge nahmen Karl-Heinz Wirz und Ruedi Burri selbst ein. Der intensive Beifall veranlasste Karl-Heinz Wirz zur dramatischen Darbietung des Gedichts (oder war es eine Ballade?) «Schlacht bei St. Jakob an der Birs».

Zu Ehren des verstorbenen Peter Schär (einen Nachruf finden Sie in diesem Heft) erhoben sich alle von den Sitzen.

Wer eine neue Jacke zu erwerben trachtete, konnte sie a) anprobieren und b) bestellen. Damit war der «offizielle» Teil beendet. Und bald schon machten sich viele auf, durch den dichten Nebel den Talboden von Andermatt zu finden. Vielleicht sollte man doch ein wenig mehr Zeit zur Geselligkeiten bleiben. Und vielleicht setzen sich nicht immer die gleichen Gruppen zusammen?

Der 1000er Club

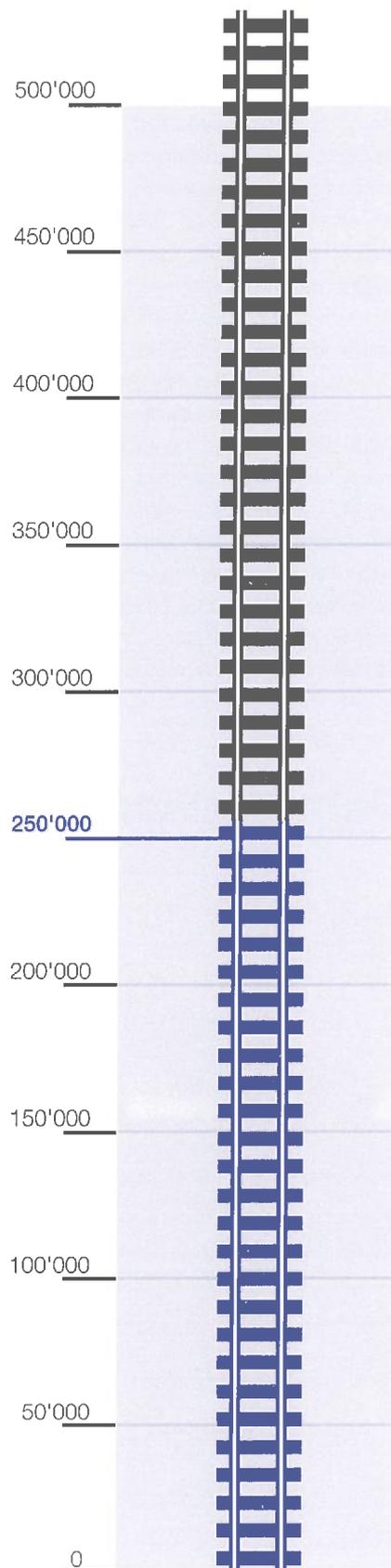
Nächste GV am 13. April 2003

Die erste Generalversammlung am 19. Oktober in Zürich wurde mit Erfolg durchgeführt. Den Mitgliedern möchte der Vorstand fürs Mitmachen im 1000er Club herzlich danken. Für die Aufarbeitung der Lok HG 4/4 (Vierkuppler), die zurzeit in Altdorf steht, werden weitere Mitglieder gesucht die sich für diese einmalige Sache begeistern können. Nach einem Interesse am 1000er Club (Telefon und Fax 061-601 30 67) werden Sie umgehend Unterlagen erhalten.

Paul Tschudin, Präsident 1000er Club

«dampf an der furka» erscheint wieder am 15. März 2003

Barometer der aktuellen Aktienzeichnung



Aktuelles vom Souvenirhandel

Saisonrückblick

Es war ein arbeitsintensiver, aber nicht besonders erspriesslicher Jahrgang, der 2002er. Von der «Gletsch 2000»-Euphorie und den entsprechenden Zahlen sind rund zwei Drittel übriggeblieben. Dies trotz Neuheiten, Spezialaktionen und einem allgemein grossen personellen Einsatz auf allen (Verkaufs-)Ebenen.

Speziell der Verkauf an den Kiosken in Realp und Gletsch war rückläufig. Hier trifft zu, dass weniger Gäste auch weniger Umsatz bedeuten. Zudem trafen vor allem viele Gruppenreisende erst in letzter Minute ein oder sie versuchten sofort einen (Fenster-)Sitzplatz zu ergattern.

Lichtblick ist der gestiegene Umsatz auf dem Zug, welchen wir den stark verbesserten Getränkeverkäufen verdanken. Der Verkauf an Bord ist wohl die zukunfts- und ertragsträchtigste Sparte in unserem Business: Die Gäste benutzten unsere

Dienstleistung rege, so dass sowohl Getränke wie auch Broschüren reissenden Absatz fanden. Nicht zuletzt natürlich auch dank geschultem und initiativem Personal! Ertragsmässig steht der Zugverkauf nur noch wenig hinter dem Umsatz des Kioskes Gletsch zurück. Und noch besteht ein grosses Potenzial.

Das Versandgeschäft kann dank dem Gutscheinangebot, welches rege benutzt wird und guten Anklang findet, in etwa auf dem Stand der letzten zwei Jahre gehalten werden. Die gemachten Erfahrungen zeigen uns, dass vermehrt mit zeitlich und anzahlmässig beschränkten Aktionen wie der «Weisshorn-Jubiläums-Lok» oder der Winterjacke gute Resultate eingefahren werden können. Die Einführung des Internet-Verkaufs mit Bildern auf Ende 2002 könnte mithelfen, diese Sparte aufzuwerten.

Benutzen auch Sie die Gelegenheit, Ihren Freunden und Angehörigen mit einem Gutschein eine Fahrt mit der Dampfbahn zu schenken.

Wie geht es weiter mit dem Souvenirhandel? Stichworte sind: Anpassung des Sortimentes, vermehrte Sonderaktionen (es hat, solange es hat), einen dritten Betreuer/Betreuerin auf den Zügen, noch gezieltere Schulung des Verkaufspersonals.

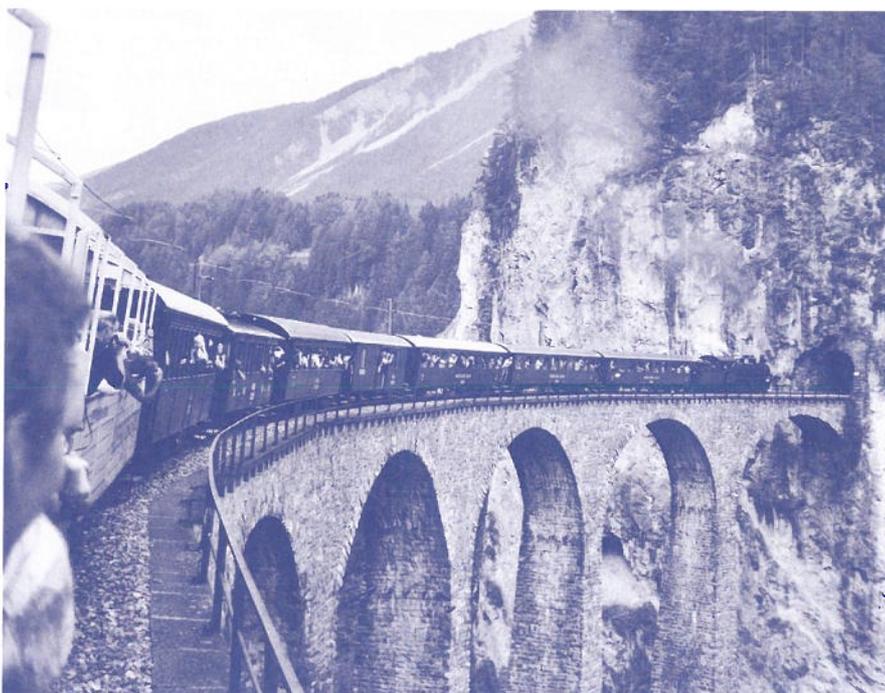
Fotos für den Kalender 2004

Auch Ihre Bilder rund um die Furka könnten im nächsten Kalender zu bewundern sein. Helfen Sie uns, einen attraktiven Kalender zusammenzustellen. Senden Sie Ihre Bilder bis Ende Dezember 2002 an folgende Adresse: Souvenirhandel DFB, Postfach 49, CH-3428 Wiler. Selbstverständlich erhalten Sie Ihre Fotos nach Druck des Kalenders zurück.

In diesem Sinne danken wir vom Souvenirhandel allen, die im zu Ende gehenden Jahr vollen Einsatz geboten haben oder die Dampfbahn mit ihrem Einkauf unterstützt haben. Von ganzem Herzen wünschen wir Ihnen frohe Festtage und einen guten Rutsch ins 2003!

Heidi Albisser und Ruedi Burri

Dampfreisen Ostschweiz aktiv



RhB-Dampfzug auf dem Landwasser-Viadukt bei Filisur.

Foto: Bruno Rütli

Dampfreisen Ostschweiz führte am 7. September die letzte ausgeschriebene Reise dieses Jahres durch. Es waren insgesamt neun gut organisierte Ausflüge, welche die Teilnehmer an sehr schöne Orte führte. Für das kommende Jahr sind wieder zehn Ausflüge vorgesehen. Neben den bereits bewährten Zielen, dabei auch der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, werden wieder neue Destinationen dabei sein. Momentan sind weder die Daten noch die Preise festgelegt. Erwähnen möchte ich aber die neuen Ziele: mit Dampfschiff und Dampfbahn auf die Rigi und zurück, auf den Bürgenstock und mit dem Dampfschiff bis nach Brunnen. Fahrt auf den Niesen, die Rückfahrt erfolgt auf dem Thunersee mit dem Dampfschiff Blümlisalp nach Thun. Dies sind Tagesausflüge jeweils samstags oder sonntags. Die neuen Ausschreibungen werden bis Ende Jahr vorliegen, damit Sie die Reisedaten vormerken können. – Auskünfte und Anfragen bitte an Dampfreisen Ostschweiz, Bruno Rütli, Wilerstr. 192, 9230 Flawil. Telefon 071 393 68 68. www.dampf-reisen.ch

Aus dem Zentralvorstand VFB

Mitglieder, die nicht zahlen

In den vergangenen Wochen wurde den Sektionspräsidenten in der Schweiz die Listen über die säumigen Zahler zugestellt. Wir mussten leider feststellen, dass die Zahlungsmoral sehr unterschiedlich ist. In einigen Sektionen sind die Listen sehr umfangreich ausgefallen. Der Zentralvorstand veranlasste auf Wunsch einiger Sektionen für diese einen zweiten Mahnlauf. Im Einverständnis mit den Sektionen, wurde nun in diesem Jahr eine Bereinigung des Mitgliederbestandes durchgeführt. Das heisst alle diejenigen, die trotz erneuter Aufforderung nicht bezahlt haben, wurden aus dem Bestand gestrichen. Es sind dies zirka 400. Zum Teil sind dies noch Altlasten aus vergangenen Zeiten, die im Jahre 2001 noch nicht behandelt werden konnten.

Auch für unseren Verein wirkt sich weiterhin die schlechte Konjunkturlage aus. Die Spendengelder fliessen nicht mehr so grosszügig. In den D- und NL-Sektionen ist die Lage ähnlich. Teilweise können Mitglieder den Jahresbeitrag nicht mehr bezahlen. Der ZV wird im Jahre 2003 für die Schweizer Sektionen generell zwei Mahnläufe durchführen und den Schweizer Präsidenten, die noch nicht zahlenden Mitglieder melden. Die Sektionen entscheiden dann nach Abklärung, ob sie das Mitglied abmelden wollen.

Wir haben auch dieses Jahr wieder Mitglieder gehabt, die mit irgendeinem uralten ungültigen Einzahlungsschein den Jahresbetrag bezahlt haben. Wir bitten für das kommende Jahr die Schweizer Mitglieder, nur noch den ihnen mit der Rechnung zugesandten Einzahlungsschein zu verwenden. Desgleichen bitte ich, alle alten Einzahlungsscheine zu vernichten. Ebenso ist das angegebene Konto des Mitgliederdienstes zu verwenden. Die Rechnungsstellung wird in etwa im Februar 2003 erfolgen. Der Aufwand für die Ermittlung wer, wann und wohin bezahlt

hat, ist enorm. Wir bitten daher alle dies zur Kenntnis zu nehmen und auch zu tun.

Schneesleuder ohne VFB!

Ich möchte nun noch zu dem im Internet, auf irgendeiner Forumsseite behandelten Thema, Stellung nehmen und klarstellen, dass weder der Verein noch die AG sich an der Wiederaufbereitung der Dampfschneesleuder beteiligen. Die Aufbereitung der Schleuder bindet weder Geld noch Ressourcen seitens der AG oder des Vereins. Solche Äusserungen sind sehr schädlich. Die Initiative wurde von privater Seite aus gemacht. Ebenfalls ist der Transport ab Realp gesponsert worden. Wann und ob die Revision überhaupt geschieht, ist nicht Sache des Vereins und auch nicht der AG. Einzig der Entscheid, dass die Schleuder von privater Seite übernommen werden konnte, wurde auch vom ZV unterstützt. Eine Alternative war

die sofortige Verschrottung, da der Platz in Gletsch dringend gebraucht wird. Ob dieser Pflug irgend einmal an der Furka fuhr, ist unklar und auch nicht relevant.

Zum Thema Aufbereitung einer weiteren Lok: Für eine Aufbereitung einer HG 4/4 ist der gegründete Tausenderclub zuständig. Wenn die nötigen Finanzen vorhanden sind, wird entschieden, wo und wann die Revision geschieht. Die Entscheidungsträger sind auch hier der 1000er Club und die AG. Der Verein und die AG unterstützen die äusserst dringende Realisierung des Sanitärtraktes in Realp. Dort werden Ressourcen und Mittel gebraucht und auch angewendet.

Ich anerkenne auch, dass Meinungsfreiheit herrschen soll. Aber es wäre schön, dass Mann oder Frau sich an Tatsachen hält und nicht teilweise falsche oder nicht korrekte Meldungen verbreitet werden. Ich will auch keine Mücke zum Elefanten machen, aber eine Stellungnahme war nötig geworden. Zudem musste ich feststellen, dass teilweise die Verfasser, respektive die Forumsteilnehmer nicht im Verein sind. Darum wäre es auch gut, wenn Mitglieder, denen solches auffällt, klar Gegensteuer geben.

G. Schaefer Präsident Zentralvorstand

Aus dem Verwaltungsrat der DFB

Bald Erfolge beim Sponsoring?

Der Spendenaufruf im Frühjahr 2002 für die Sanierung der Infrastruktur in Realp hat rund 100'000 Franken eingebracht, darunter sind vier grössere Geldgeber, die nicht namentlich genannt werden wollen. Der Rohbau der neuen Sanitäranlage in Realp ist bis zum Wintereinbruch «unter Dach» – eine für unser Personal sehr erfreuliche Mitteilung.

Die Hochrechnung für 2002 entspricht in etwa den reduzierten Budgeterwartungen; bei den Einnahmen sind wir leicht unter den Vorgaben.

Im Sponsoring sind wir mit drei Firmen in engeren hoffnungsvollen Verhandlungen. Im Personalbereich fehlt es zunehmend an Fachkräften; zu schaffen macht auch

die Alterslimite von 70 Jahren bei sicherheitsrelevanten Aufgaben; wir werden nicht darum herumkommen, gewisse Fachkräfte respektive Schlüsselpositionen zu bezahlen, um einen geregelten Betrieb aufrechtzuerhalten.

Beim Aktienkapital stellen wir fest, dass wiederum 200'000 Franken gezeichnet worden sind; auch im Aufarbeiten des Aktienregisters sind Fortschritte festzustellen.

Mit Befriedigung stellt der VR fest, dass das Marketing-Projekt «Gotthard» kontinuierlich Fortschritte erzielt; alle vier Kantone sind prinzipiell sowie finanziell eingebunden, zurzeit läuft das Gesuch «Innotour» beim Bund. *Ruedi Willi*

Die Dampfschneesleuder Xrotd 9212

Renovation erfolgt in Goldau

Wir haben innerhalb der DFB, in der Geschäftsleitung, mehrmals über die Dampfschneesleuder Xrotd 9212 (kurz R12) gesprochen. Zur Diskussion stand: Konservieren, Veräussem, Verschrotten oder sanft Renovieren und wieder in Betrieb nehmen. Sie ist nämlich noch in einem recht guten Zustand. Wir haben uns für Renovieren entschlossen und somit für eine Wiederinbetriebnahme.

Übers Internet flitzen bereits Kommentare von negativer und zum Teil auch etwas positiver Natur durch die Lande. Dies kann man den Verfassern gar nicht so übel nehmen, fehlte doch unsererseits bis heute eine allgemeine Information. Mit diesem kurzen Bericht möchte ich dies nachholen.

Was waren die Gründe dafür?

Es war ein Vorschlag von Martin Horath. Er habe ab dem Herbst 2002 in Goldau eine Werkstätte frei (Auszug eines Kleinunternehmens). Eine Gruppe begeisterter Innerschweizer habe Interesse, im Frondienst dieses «Monstrum» wieder betriebsüchtig herzurichten. Es ist eine Gruppe Interessierter aus dem Bekanntenkreis von Martin Horath, die nicht bei der DFB arbeiten. Der DFB gehen also keine Einsatzkräfte verloren, im Gegenteil, vielleicht bekommen diese Leute «Gluscht», nach dieser Aktion bei der DFB mitzuwirken. Vielleicht können wir ihnen den «Furkavirus» intravenös einpflanzen?

Weitere Gründe: In Gletsch bekommen

wir Platz. Bereits können wir dort einen 4achsigen Personenwagen überwintern. Gletsch, das wir als Nebenstützpunkt (siehe Mehrjahresplanung des ZfW) bezeichnen – Realp bleibt der Hauptstützpunkt – können wir sukzessive herrichten.

Welche Kosten erwachsen der DFB?

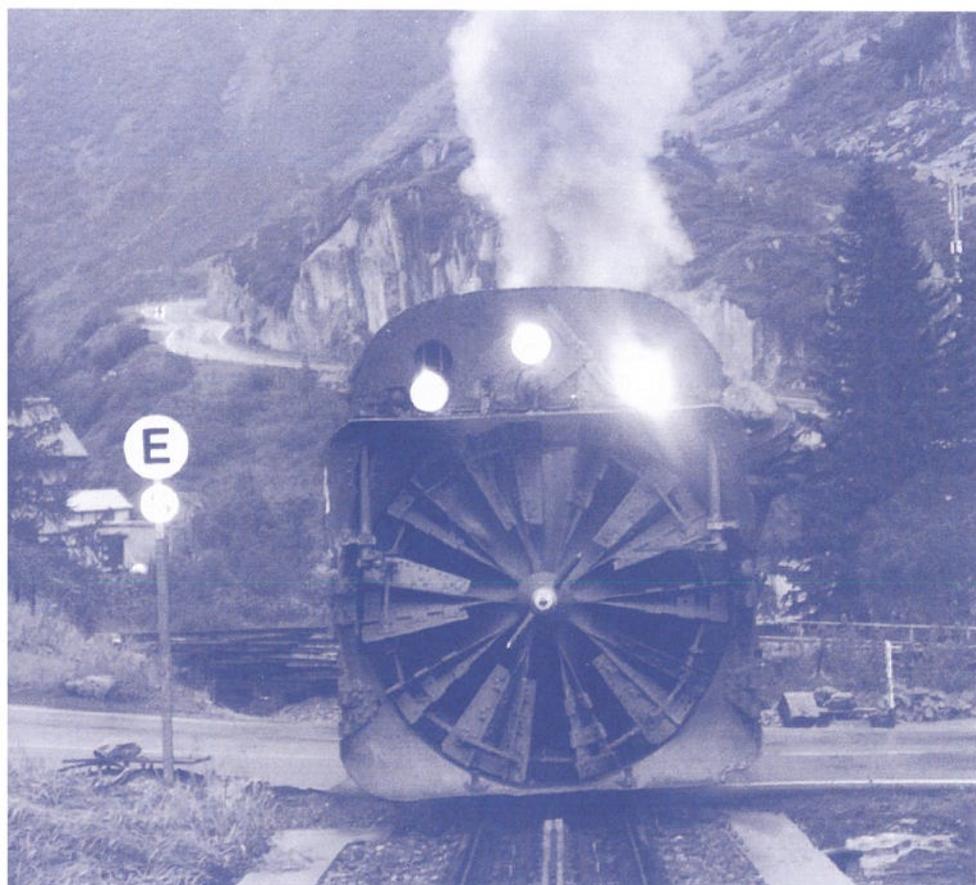
Die Überfuhr von Gletsch nach Goldau kostete die DFB keinen Rappen. Unser Chef Bau, Walter Willi, hat diese Kosten aus privatem Sack finanziert! Die Renovationkosten wurden auf maximal 100'000 Franken veranschlagt. Dazu kommen noch Mietkosten für die Räumlichkeiten. Das Ganze wird auf 3 bis 4 Jahre verteilt. Ziel ist: Die R 12 soll auf den Winter 2005/2006 einsatzbereit sein.

Die bevorstehenden Aufwendungen (Material, eventuelle Arbeiten durch Dritte und Miete) sollen über Sponsoren bestritten werden. Bis Sponsorengelder fließen, wird die DFB finanzielle Unterstützung in jährlichen Raten bis zur Inbetriebsetzung leisten. Eine entsprechende Vereinbarung mit Martin Horath ist in Bearbeitung.

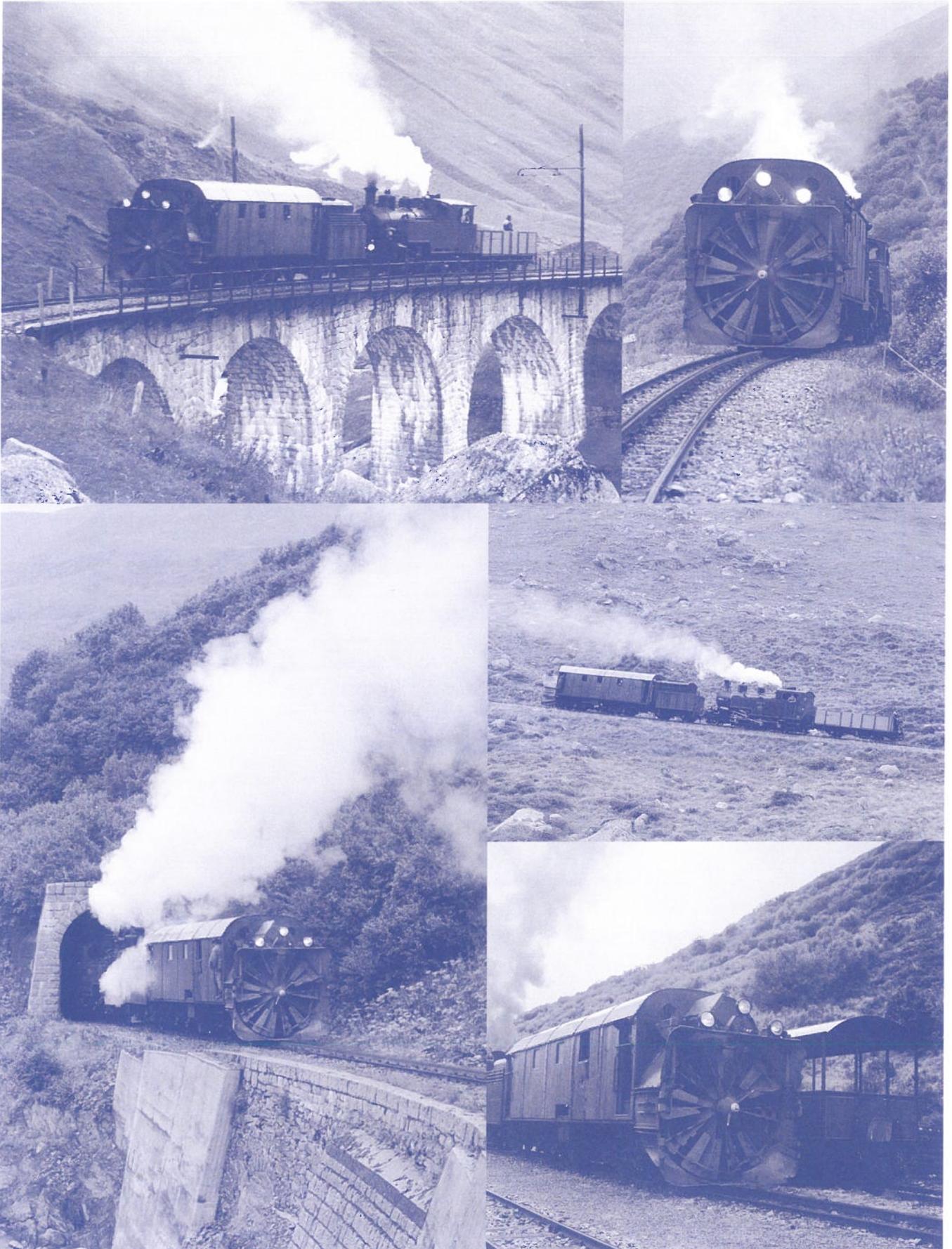
Gegenwart und Zukunft

Unsere HGm 2/2 51 ist wohl ein relativ leistungsstarkes Fahrzeug. Es ist jedoch zu behandeln wie ein rohes Ei. Für viele Baueinsätze und speziell für die Schneerräumung wird es überbeansprucht. Wir sind immer wieder froh, wenn es die Schneerräumung schadenfrei überstanden hat. Die auch dieses Jahr entstandenen Abnützungen müssen wir im kommenden Winter wieder mit viel Geld für Arbeiten durch Dritte (fehlende Werkzeugmaschinen bei uns) aufarbeiten. Sicher müssen bei der Schneerräumung (mehrere Meter) mit den vorhandenen schienenunabhängigen Fräsen soweit abgetragen werden, bis die HGm eingesetzt werden kann. Der noch zurückbleibende Rest ist von einer Beschaffenheit, der manchmal beinahe nicht zu schaffen ist und unserer HGm stark zusetzt. Betrachten Sie mal das wuchtige Schleuderrad der R 12.

Anton Westreicher, Chef ZfW



Die Dampfschneesleuder R 12 verlässt ihren Standplatz Gletsch Richtung Goldau. Foto: B. + M. Gwerder



Fotos: B. + M. Gwerder, Willi Auf der Maur

«Churer Werkstatt-Echo»

Der Tag der offenen Tür war für unsere DFB Werkstätte erfolgreich. Das zeigte sich ganz besonders bei einem Besucher und seinem nachfolgenden Brief. Mitte Oktober hat die Arbeit am BD 2502 und an der FO 4 wieder eingesetzt, nachdem alle Mitarbeiter zumeist in Realp anzutreffen waren.

Unser Mittelsmann bei der Firma Bühler Uzwil, Markus Staubli, brachte die Idee «Tag der offenen Tür» auf den Tisch und erhielt spontane Unterstützung vom Chef-Stellvertreter Wagenbau, BrunoENZler. Die Arbeitskollegen bei Bühler kann unser Verbindungsmann immer wieder derart motivieren, dass sie die für uns erforderlichen Arbeiten in der Regel unentgeltlich erbringen, das heisst für uns auszuführende Arbeiten erfolgen in der Freizeit oder die fehlende Arbeitszeit bei der Firma Bühler wird in der Freizeit nach-

geholt! Alle diese Mitarbeiter warten längst auf eine versprochene Freifahrt mit der FO 4. Die ursprünglich vorgesehene Revisionszeit von vier bis fünf Jahren konnte aus verschiedenen Gründen nicht eingehalten werden. Einerseits führen viele technische Detailaufarbeitungen für Injektoren, Ölpumpen, Generatoren, Armaturen etc. zu Verzögerungen in der Fertigstellung, andererseits fehlt in Realp eine zusätzliche Einstell- und Werkstatthalle um weitere Zugfahrzeuge wintergerecht zu warten und remisieren.

Dieser Umstand war für Markus Staubli ausschlaggebend, die betreffenden Arbeitskollegen einen Tag nach Chur einzuladen und Ihnen die Fortschritte und Probleme an der FO 4 vor Ort zu erklären. Rund die Hälfte der geladenen Gäste folgte unserer Einladung und besichtigte am Vormittag des 17. August als geschlossene Gesellschaft die Werkstätte,

nachmittags öffneten sich die Tore einem breiten Publikum.

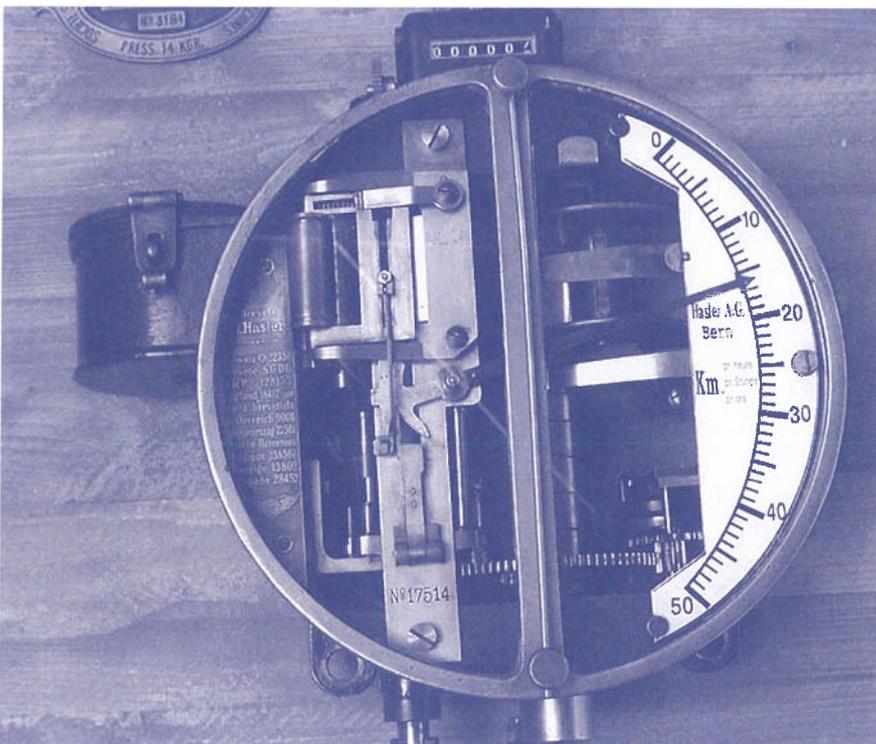
Das Echo auf die Einladung und Bekanntmachung zum «Tag der offenen Tür» in einer Gratiszeitung, im «dampf an der furka», und in den beiden Tageszeitungen vor Ort war überraschend gut. Vor allem deshalb gut, weil am selben Wochenende das Churer Stadtfest stattfand und damit viele Churer und Zureisende andere Interessen hatten, als eine Werkstätte zu besichtigen. In der «Südostschweiz» erschien am folgenden Montag und im «Bündner Tagblatt» am Dienstag je ein halbseitiger bebildeter Bericht. In beiden Medien wurde die Arbeit der freiwilligen

Konto Werkstätte Chur

Ein Nachtrag

Im letzten Heft (September 2002) «dampf an der furka» ist unter dem Artikel «Finanzen und Finanzierung» auch eine Tabelle «Wie kann ich mich an der Dampfbahn Furka-Bergstrecke finanziell beteiligen» aufgeführt. In dieser Tabelle ist eine ganz gewichtige Dienststelle ins Abseits geraten oder wurde einfach von mir nicht beachtet. Es handelt sich um die Werkstätte in Chur. In den vergangenen drei Jahren haben wir mit gezielter Werbung über 300'000 Franken Sponsorengelder entgegennehmen dürfen. Ohne diese Spenden wären wir mit der Lok4, mit den zweiachsigen Personenwagen, mit dringend benötigten Ausstattungen der Werkstätte (Werkzeuge und Maschinen), mit der jeweiligen Aufarbeitung von Teilkomponenten und Anfertigen wichtiger Ersatzteile sowie den Vorbereitungen von Wagen für den Transport von rollstuhlabhängigen Fahrgästen, bei weitem nicht soweit. Unsere Arbeiten gehen ständig weiter. Bitte helfen Sie mit. Unser Konto für die Werkstätte Chur lautet: Raiffeisenbank Urner Oberland, 6472 Erstfeld, Konto 1925510. Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Werkstätte Chur, 7000 Chur, PC 60-3263-3. Wir danken für Ihre Mithilfe

Anton Westreicher, Chef ZfW



Alter, rein mechanischer Geschwindigkeitsmesser Bauart Hasler

Lieber Herr Zahnd,

es freut mich sehr, dass Ihnen die FO-Medaille ein gewisses Interesse erweckt hat. Dass diese selten in Verkehr ist, kann man sich vorstellen. Diejenige die Sie jetzt nahe ihrem Arbeitsplatz sichtbar machen, hat eine kurze Geschichte. Geschenkt wurde sie mir vor Jahren von einem Jahrgänger der bei der FO zuerst mit Dampfloks und später mit roten Elektro die Züge zog. Sein Vater war mit meinem SBB-Kollegen in Brig, das heisst, dass beide 1926 am Einweihungsfest ganz sicher teilnahmen. Es ist möglich (kann mich nicht erinnern), dass ich irgendwo in der vordersten Reihe zusah, da meine Eltern an der Bahnhofstrasse wohnten. Ein solcher Anlass war damals sicher derjenige des Jahrzehnts. Die «Furzdruckka» (FO Dampfloks, Anmerkung), wie wir Schüler sie nannten, war für uns ein tägliches Ereignis, wenn sie auf dem Bahnhofplatz rangierte. Ein besonderes Ereignis war für mich die letzte öffentliche Dampffahrt Brig–Disentis–Brig über den Scheitel im September 1942. Es war ein herrlicher sonniger Herbsttag. Den Wert dieser Fahrt habe ich später wahrgenommen, als ich denselben Ausflug elektrisch erlebte. Am 16. August 2002 konnte ich wieder auf den Scheitel via Realp und Gletsch, dann Anschluss nach Disentis, wo ich eine Nacht verbrachte. Mit einem langsamen Zug erreichte ich Chur am Vormittag und hoffte nachher, Sie in der Werkstatt anzutreffen.

Ich war sehr erstaunt über die Präzision, die in dieser Werkstatt herrscht und die feinen Arbeiten, die da vollbracht werden. Ich möchte Ihnen meinen Dank für die feine Arbeit die Sie und Ihr Team zu Gunsten meiner lieben BFD/FO/DFB leisten sowie für die wertvollen Auskunftsbriefe herzlich danken.

Bien cordialement

R. Grandjean

Mitarbeiter gewürdigt und die hohe Zielsetzung der DFB zur Wiederinbetriebnahme der alten Furka-Bergstrecke gelobt. Selbst unter www.bahnonline.ch wurde von einem Besucher ein äusserst positiver Bericht verfasst.

Diesen Tag der offenen Tür haben viele DFBler ermöglicht, vorab die Sektion Graubünden des VFB, die für die geladenen VIP-Gäste den Apéro sowie die Würste und Getränke für die Besucher

bereitstellte. Einen Souvenirstand betreute ebenfalls die Sektion GR. Die Liegenschaftlichen Verwaltung des Pulvermühlencenters ermöglichte freies Parkieren für Besucher. Damit dieser Tag reibungslos durchgeführt werden konnte, organisierte die Sektion Zürich unter der Leitung von Emil Halter am vorangehenden Wochenende eine Räum- und Putzaktion in der Werkstatthalle. Kurt Brügger und Paul Federspiel stellten Bildwände mit

Fotos, die einen breiten Überblick über Arbeitseinsätze auf der Streck und in der Werkstätte boten. Informationen über Wagenbau und Lok-Komponenten waren an den entsprechenden Arbeitsplätzen auf Tafeln und Plakatanschlügen festgehalten. Die anwesenden freiwilligen Mitarbeiter mit ihren profunden Kenntnissen waren gerne bereit den interessierten Besuchern Details näher zu erklären. Der Abteilungsleiter ZfW dankt allen, die sich so uneigennützig für die Werkstätte Chur und im besonderen für den «Tag der offenen Tür» einsetzten. Resultat: fünf Besucher aus der Region Chur möchten künftig in der Werkstätte Chur mitarbeiten!

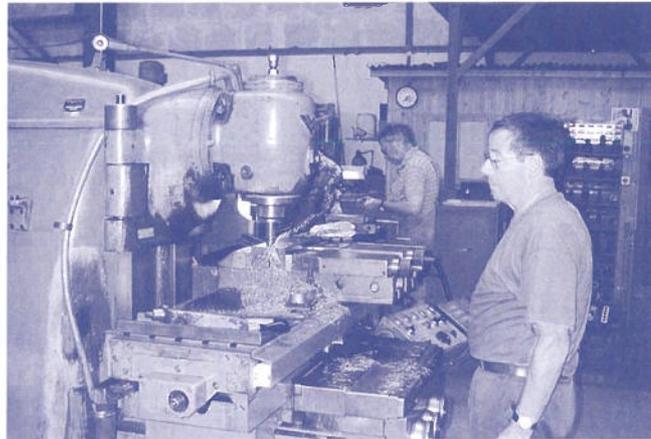
Überraschendes Erlebnis

Die kleine Anzeige in der Ausgabe 2/02 «dampf an der furka» hat sogar Mr. Grandjean (Name geändert) aus Frankreich zu einem Besuch bewegt. Mehrmals im Jahr öffnet er das Konto der DFB Werkstätte mit grösseren Frankenträgen und erhält dafür den üblichen Dankesbrief mit einigen Details über Fortschritte und Probleme an Wagen und Lokomotiven.

Darüber freut sich Herr Grandjean und schickt uns gelegentlich eine Karte oder eben besucht uns in Chur. Dabei schenkte er uns eine Medaille von der Eröffnungsfahrt der FO aus dem Jahre 1926! Da der Schreibende wegen anderweitigen Verpflichtungen nicht anwesend war, schrieb Mr. Grandjean im Nachhinein folgenden interessanten, hier leicht gekürzten, Brief (siehe Kasten). *Jürg Zahnd*



Die FO4 wie sie sich zurzeit präsentiert



Bearbeiten von Neuteilen auf der Fräsmaschine

Ist die Pionierzeit in Gletsch zu Ende gegangen?

Die Sache mit der Motivation

DFB-Präsident Peter Schwaller appelliert unermüdlich: Mit dem Erreichen von Gletsch hat für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke eine neue Phase begonnen. Sie soll das Unternehmen konsolidieren. Nebeneinander stehen auf einem Faltprospekt die Begriffe Vision und Leitbild. Am Ende der Entwicklung soll ein professionell geführtes Unternehmen stehen.

Für all jene, die das unmöglich Erscheinende seinerzeit auf die Schienen führten, mag es unverstündlich tönen: «Die Pionierzeit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist abgeschlossen.» Der dies sagt, hat heute das Ruder des Unternehmens in der Hand. Peter Schwaller weiss als Präsident des Verwaltungsrates, dass ein solcher Satz schwer wiegt. Dies vor allem in einem Unternehmen, das teilweise immer noch von Pionieren geprägt ist. Aber der Lauf des Lebens geht voran, und die Pioniere werden wohl spüren, dass sich dieser fundamentale Satz nicht gegen sie als Person richtet. Beim nähern Hinsehen werden auch sie nicht um die Feststellung herumkommen, dass ihre Bahn neuer Energien, neuer Motivation

und – vor allem – neuer Finanzen bedarf. Im letzten Heft von «dampf an der furka» wurde über all die Finanzbedürfnisse und jene informiert, denen man seinen Obolus zukommen lassen kann. Manch einer wird sich gefragt haben, ob die zunehmende Diversifizierung der Mittelbeschaffung auf weitere Sicht der richtige Weg sei.

«Wir müssen den heutigen Betrieb stabilisieren sowie Unterhalt und Infrastrukturen auf einen verlässlichen Stand bringen.» Das ist der eine Punkt, der dem VR-Präsidenten am Herzen liegt. Den andern formuliert er so: «Wir stellen ein gewisses Nachlassen der Motivation fest.» Das ist nach zwanzig Jahren Einsatz nicht erstaunlich. Zusammen heisst das wohl: Vor der Verwirklichung der letzten Etappe nach Oberwald muss das Unternehmen in jeder Beziehung auf einigermassen sichere Beine gestellt werden.

Von einem neuen Gleichgewicht

Peter Schwaller ist überzeugt, dass zu den Idealen sich zunehmend die Ökonomie gesellen muss. Er spricht von einem neuen Gleichgewicht zwischen Motiva-

tion und Identifikation auf der einen und Ökonomie auf der anderen Seite. Mit Ökonomie meint er «professionelle Betriebsführung». «Wir dürfen aber nicht dem Fehler verfallen, die bisherigen Werte zu unterschätzen.» Es kann also nicht darum gehen, sie über Bord zu werfen. Aber sie müssen in eine neue Zeit überführt und wohl auch zeitgerecht so definiert werden, dass die Identifikation mit dem Geschaffenen und dem Unternehmen weiterhin leicht fällt. Es mag hart klingen, aber dem Verwaltungspräsidenten ist eines klar: «Der ökonomische Bereich muss auf- und ausgebaut werden. Das geht nicht mehr ohne bezahlte Leute.» Und Peter Schaller ergänzt: «Ich hoffe, dass die Frondienstler, auf die wir weiter angewiesen sind, das verstehen und mittragen.»

Eine Zwischenbemerkung ist hier am Platz: Schon der frühere Verwaltungsratspräsident Alfred Gysin sprach im Zusammenhang mit der Konzessionierung und der Eröffnung des Bahnbetriebs von einer gewissen Professionalisierung des Unternehmens. In Bezug auf die Betriebsführung musste sie umgesetzt werden.

Wenn der jetzige Verwaltungsratspräsident ähnliche Überlegungen zur Diskussion stellt, so erreicht er damit wohlverstanden eine andere Dimension. Aber es geht ihm um das gleiche Anliegen wie seinem Vorgänger: Die Harmonie zwischen freiwilligen und bezahlten Tätigkeiten. Oder einfacher gesagt, das Weitertragen der Ur-Philosophie in eine Zeit, die neue und zusätzliche Anforderungen stellt, die teilweise nur hauptamtlich zu bewältigen sind. Das wird zwischen Verein und Unternehmen wohl eine ständige Frage bleiben.

Kommen wir auf den bereits erwähnten Faltprospekt zurück. Er formuliert Visionen, ein Leitbild und befasst sich mit dem Image der DFB AG. Der Verwaltungsrat hat diese Überlegungen genehmigt. Dies alles ist im Zusammenhang zu sehen mit der Idee eines gemeinsamen Wirkens in der Destination Gotthardgebiet und mündet in das, was wir als Strategie DFB AG bezeichnen können. Sie ist dargestellt in



Fotos: Urs Jossi

der beigefügten Grafik und nicht Inhalt dieses Beitrags.

Die Vision

Wir betreiben mit Erfolg eine einzigartige Dampfbahn mit restaurierten Loks, Personenwagen und Bauwerken. So beginnen die Visionen. Und beigefügt wird, dass es sich um eine exklusive touristische Attraktion im Herzen der Schweizer Alpen handelt. Wer so formuliert, hat auch hohe Ansprüche an die Tätigkeit dieses Unternehmens zu stellen.

Die zweite Vision ist tatsächlich eine, wenn sie von einer regional verankerten Bahn spricht. Dass sie eine nationale und internationale Ausstrahlung hat, stimmt eher.

Massgeblich ist in Bezug auf die ganze Region die dritte Vision: «Wir leisten einen Beitrag zur nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung der Gotthard Region, insbesondere des Urserentals und des Goms.» Es folgt der Hinweis auf die Zusammenarbeit mit anderen touristischen Leistungsträgern. Will heissen, dass das aus kleinen Anfängen gewachsene Unternehmen heute gewillt ist, für die regionale Entwicklung eine nicht unbedeutende



Erste Arbeiten für das ferne Ziel Oberwald.

Foto: Urs Jossi

Rolle zu spielen. Einen Reifeprozess kündigt die vierte Vision an: Unser Image ist geprägt durch Ausgewogenheit im Handeln zwischen den Bereichen Ökonomie (Professionalität), Ökologie, Sozialkompetenz in der Führung sowie Erhaltung hoher emotionaler Werte der Mitarbeiter, insbesondere durch Frondienstarbeit. In dieser Aussage wurden mehrere Anliegen untergebracht. Umso höher sind die Anforderungen an die eigene Kompetenz.

Das Leitbild

Es ist nicht möglich, das vom Verwaltungsrat formulierte Leitbild hier im Detail aufzuzeigen. Der Hinweis, dass auch hier bewusst das Ausweiten der eigenen Tätigkeit in das Geschehen der Region Gotthard stattfindet, darf nicht fehlen. Und auch hier werden das Naturerlebnis und die nostalgische Dampfbahnromantik in eine nahe Beziehung gebracht. Dass der DFB die Führungsrolle für den Betrieb und die Weiterentwicklung der Dampfbahn mit professionellen Methoden zukünftig wird ebenso unterstrichen, wie die Feststellung, dass wir in internationaler Zusammenarbeit Höchstleistungen schweremwichtig auf Basis Freiwilligkeit erbringen. Da sind sie also wieder, die beiden Komponenten, die gleichberechtigt das Fundament der künftigen Tätigkeit bilden (sollen).

Hingewiesen wird auf die Zusammenarbeit «auf allen Stufen» mit dem Verein Furka Bergstrecke, mit dem 1000er Club und mit der Stiftung Furka Bergstrecke. Zitieren wir den letzten Punkt des Leitbilds wörtlich: «Wir betreiben aktive Öffentlichkeitsarbeit über Messen, Medien und Publikationen.» Bescheiden könnte man hier noch die «eigene» Publikation «dampf an der furka» beigesellen.

Image

Wer denkt, sollte auch umsetzen. VR-Präsident Peter Schwaller weist auf das Projekt «DFB Image 2003». Es soll in den fünf Arbeitsgruppen Motivation/Identifikation, Ökonomie, Marketing, Investitionsplan und Betriebskonzept erarbeitet werden. Imagebildung durch Neuformierung kann man dem sagen. Im Prinzip geht das Beabsichtigte wesentlich weiter, als es zur Imageverbesserung bedürfte. Unter diesem Begriff soll ganz einfach «Ordnung in den Laden» gebracht werden. Nicht umsonst will der Verwaltungsrat DFB im Januar 2003 in einer Klausurtagung eine Analyse vornehmen und eine erste Strategiediskussion führen. Bereits im Mai will er die Gesamtstrategie beschliessen.

Und Sie, lieber Leser, liebe Leserin? Sie sind eingeladen, zu Vision und Leitbild kritisch Stellung zu beziehen.

Gerhard Oswald

DFB-Werkstattkonto

Freiwillige Beiträge sind immer willkommen!

In der Schweiz bei der
Raiffeisenbank Urner Oberland
6472 Erstfeld
Postkonto 60-3263-3

Konto 19255.10 DFB AG
Werkstätte Chur

Konto 19255.87 DFB AG
Behindertenwagen

In Deutschland bei der
Postbank Karlsruhe
Konto 335 476 758
Bankleitzahl 660 10 075

Herzlichen Dank!

Von der Brünigbahn über die LSE zur DFB

Der B 4229 nimmt Gestalt an

Im Dezemberheft 2001 von «dampf an der furka» wurde über die ersten Arbeiten am derzeitigen Renovationsprojekt der Sektion Aargau, dem vierachsigen Personenwagen B 4229 berichtet. In mühsamer und sorgfältiger Detailarbeit ist mittlerweile ein wesentlicher Fortschritt erreicht worden. Viele Komponenten sind renoviert und bereit für die Phase des Zusammenbaus, nachdem an erster Stelle das Zerlegen des Wagens stand und die Überprüfung, Instandstellung oder auch der Ersatz von Einzelteilen.

Der künftige B 4229 wurde von der SIG als C4 für die Brünigbahn gebaut und am 30. September 1935 geliefert. Er hatte 60 Sitzplätze 3. Klasse und ein WC in Wagenmitte. 1950 wurde der Wagen renoviert und erhielt unter anderem neue

Drehgestelle und ein Alu-Dach. Ab 1962 tat er als B 829 seinen Dienst, nachdem die 3. Klasse aufgehoben wurde.

1968 wechselte der Wagen zur LSE Luzern–Stans–Engelberg-Bahn und erhielt die neue Bezeichnung B 40. Um ihn für das grosse Gefälle dieser Strecke zu erüchtigen, wurde sein Adhäsionsdrehgestell gegen ein zahnradgebremstes ausgetauscht. Nach dem letzten Einsatz zum Jubiläum der LSE 1998 übernahm die Sektion Aargau des VFB den B 40, leider ohne Drehgestelle, die von der LSE weiter als Ersatzteile benötigt werden.

Chassis und Drehgestelle von der BVZ

Ein passendes Chassis mit Drehgestellen konnte von der BVZ Brig–Visp–Zermatt-Bahn beschafft werden. Es gehörte zu einem baufälligen Güterwagen (früher 1.

Klasse-Wagen), dessen Kasten vollkommen abgebrochen werden musste. Das Untergestell dieses Wagens entspricht technisch – Kupplungen, Puffer und Bremsanlage mit Bremszahnrad – den Normen der FO/DFB und ist damit ideal geeignet für den B 4229. Und die Sektion Aargau kam damit zu ihrem ersten Wagenprojekt mit Revision von Chassis und Drehgestellen.

Der Zahn der Zeit...

Nach dem Ausblechen des Kastens des B 40 kam eine zum guten Teil erbärmlich verfaulte Holzkonstruktion zum Vorschein, die weitgehend ersetzt werden musste. So mussten die beiden Boden-Längsbalken und sämtliche Fensterpfosten wie viele andere kleinere Teile der Konstruktion ersetzt werden. Dank sorgfältiger Ausmessung der vorhandenen Teile, Vergleich mit den Originalplänen und Erstellung neuer Skizzen für die Nachfertigung ist sichergestellt, dass der B 4229 seinem Original entsprechen wird.

Eine grosse Hilfe bei der Fertigung der Einzelteile ist die mittlerweile um viele wertvolle Maschinen gewachsene Einrichtung der Wagenwerkstätte in Aarau, die von grosszügigen Sponsoren übernommen werden konnten. So konnten die Längsbalken und Fensterpfosten auf der neu verfügbaren Schlittensäge gesägt und die Ausnehmungen auf der Viking-Fräse präzise gefräst werden.

Erste Chassis- und Drehgestell-Revision in Aarau

Vor der Revision der Drehgestelle mussten Skizzen des konstruktiven Aufbaus – insbesondere des Bremsgestänges – erstellt werden, da zum Teil keine Originalpläne verfügbar sind. Die Baugruppen waren in noch recht gutem Zustand. Trotzdem fielen neben der Reinigung und dem Schutz der Oberflächen viele Arbeiten an wie die Reparatur von Rissen im Rahmen, Ersatz von Bolzen, Einsatz von Connex-Büchsen für ausgeschlagene Lagerstellen des Bremsgestänges, Überholen der Gleitlager oder Neubandagieren der Räder. Auch die Zahnradbremse



Zusammenbau der Generator-Baugruppe



Verladung des Chassis zum Sandstrahlen

ist vollständig zu überholen. Das Zahnrad und die Lager sind stark abgenützt und auch die Bremstrommeln zeigen massive Gebrauchsspuren. Das Bremszahnrad musste ersetzt und die Gleitlager mussten nachgearbeitet werden. Auch der Hardy-Bremszylinder, die Vakuumrohre, der Sonderbehälter und die Bremswelle wurden revidiert. Das Chassis selbst wurde mit grossem Aufwand und sorgfältig gereinigt und bei einem Sponsor sandgestrahlt, um seinen Zustand voll überprüfen zu können und die Grundlage für einen professionellen Oberflächenschutz für den künftigen Betrieb zu schaffen. Derzeit werden die einzelnen Konstruktionsteile wie Bremszylinder, Gestänge usw. wieder eingebaut.

Auch ein Dampfzug braucht Strom

Auch die elektrische Anlage war zu erneuern, besser gesagt neu zu konzipieren und zu bauen. Im Gegensatz zum ursprünglichen Gleichstrom-Generator verfügt die neue Baugruppe über einen Wechselstrom-Generator mit eingebautem Gleichrichter zur Ladung der 24-V-Akkumulatoren. Besonderes Augenmerk musste ausreichender Stromerzeugung bei der niedrigen Fahrgeschwindigkeit auf der Furka-Bergstrecke gewidmet werden. Dies erfolgt über eine entsprechende Übersetzung und eine Vorerregung des Generators bei aufgebautem

Vakuum der Bremsanlage (d.h. betriebsbereitem Zug) via einen Vakuumschalter.

Unzahl von Detailarbeiten

Die Mitarbeiter der Wagenwerkstätte Aarau haben neben den oben beschriebenen Arbeiten und Baugruppen viele andere Revisions- und Aufbauarbeiten

durchgeführt bzw. sind weiter damit beschäftigt. Z.B. mit dem Bau von Sitzbänken, Revision der Fensterscheren, Fenster, Bereitstellung der Fensterführungen, Herstellung neuer Jalousien, Revision der Türen, Herstellung der Innenverkleidungen etc. etc. Und überall sind die Maler gefragt, um die Teile gegen die Beanspruchungen des Betriebs und Wetters zu schützen und ihnen das letzte Gesicht zu geben.

Wir sind zuversichtlich, den neuen Personenwagen B 4229 im Jahr 2003 dem Betrieb an der Furka-Bergstrecke übergeben zu können und damit einen weiteren wichtigen Beitrag zu unserem gemeinsamen Anliegen zu leisten. Über die nun folgende Synthese-Phase werden wir in einem weiteren Beitrag berichten.

Der vorstehende Bericht ist eine Zusammenfassung von Beiträgen von Werner Beer, Heiri Ott und Ernst Brunschweiler in den Sektionsnachrichten der VFB Sektion Aargau, Hefte 2001-3 bis 2002-4.

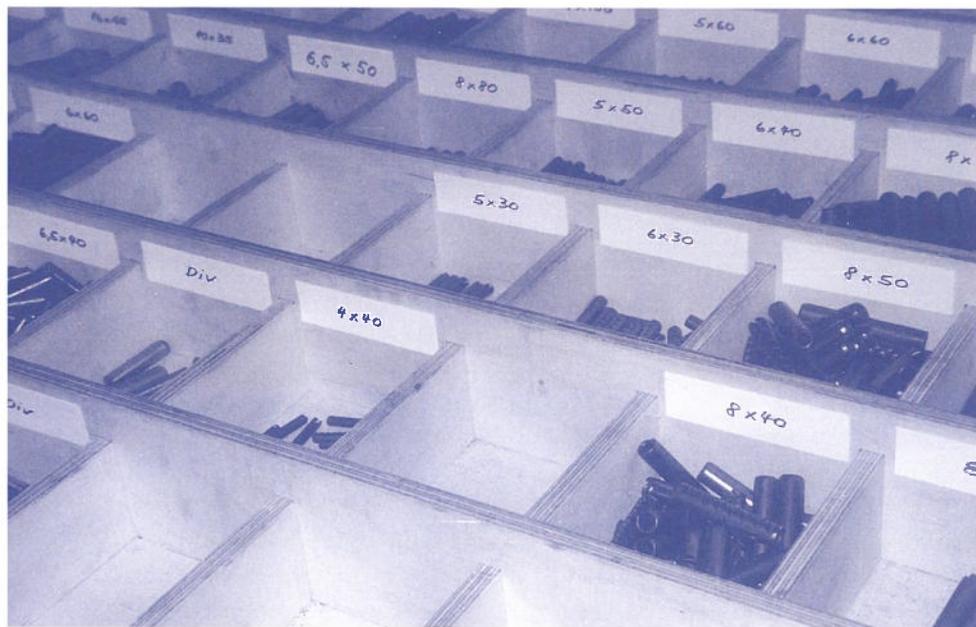
Heinz Unterweger



Die neue Schlittensäge ist unersetzlich für die Herstellung der Träger

Verbesserung der Infrastruktur des Stützpunktes Realp

Eine imposante Leistung



«Ein kurzer Blick genügt, und schon hast du das gewünschte Stück»

Foto: Fritz Schmutz

Die Übernahme des alten Bunkers vom Militär brachte einen gewaltigen Arbeitsaufwand nicht nur für die Räumung, sondern auch für die Neu-Einrichtung als Lager mit sich. Im Gefolge dieser Gross-Aktion musste auch das Untergeschoss der Remise und die diversen Bauwagen neu organisiert werden. Diese Arbeiten waren natürlich alle neben dem «normalen» Bau- und Werkstattbetrieb zu leisten. Deshalb wurde dieses Projekt der Sektion Zürich mit Emil Halter als Projektleiter anvertraut, von dem auch die Angaben für die nachfolgend in Kürze aufgeführten Teilbereiche stammen.

Mit einer stets wechselnden Gruppe Fronis seiner Sektion und in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Leuten der DFB, hat er bis heute Gewaltiges geleistet. Trotz undankbarer und teils mühsamer Arbeit liess er sich aber nicht vom gesteckten Ziel abbringen. Es zeigte sich aber bald, dass dieses Projekt, auch wenn heute ein befriedigender Zwischenstand erreicht ist, auch in Zukunft

eine permanente Aufgabe sein wird. Und nun zu den einzelnen «Schauplätzen».

Lager Bielen

So heisst jetzt offiziell der Bunker. Es besteht aus drei Räumen; der grösste, 28 Meter lang, hat über eine Laderampe Gleisanschluss. Dort wurden Palletgestelle über die gesamte Länge eingebaut zur Lagerung von Oberbau-Mat. in Pallet-Rahmen, zum grössten Teil beschriftet. Ein grosses Handlager ist angelegt. Die andere Seite ist mit Gestellen und Halterungsschienen, zur Lagerung von diverser Material, vor allem Reserve-Werkzeugen eingerichtet. Die zwei weiteren Räume, wesentlich kleiner, sind für Wagenbaumaterial und die Schneeräumung eingerichtet.

Untergeschoss Remise

Alte, zu schwache Gestelle wurden abgebrochen und durch Palletgestelle ersetzt. So kann jetzt auch schweres Material, wie zum Beispiel Lok-Reserveteile eingelagert werden. Einige Werkzeugschränke

dienen jetzt zur übersichtlichen Lagerung der im ganzen Betrieb vorhandenen Hardware wie Schrauben (siehe Foto).

Bauwagen

Eine Flotte von Bauwagen, samt der dazugehörigen Hilfwagen, steht heute zur Verfügung. Das Rückgrat bildet der Geleisebauwagen, der von Grund auf neu organisiert werden musste. Er deckt heute alle vorhersehbaren Bedürfnisse für ein Arbeiten auf der Strecke ab: Werkzeug, Ersatzteile, Werkstatt für kleinere Reparaturen. Der alte Elektrowagen wurde ersetzt durch einen Vierachser und von Grund auf neu bestückt. Er ist heute eigentlich nichts weniger als das E-Magazin inkl. Werkstatt, aber auf Rädern! Alle Bauwagen enthalten vollständige Werkzeug-Sätze und neu auch einen Satz Schutzhelme, Gehörschutz, Schutzbrillen und einen kleinen Sanitätskasten. Ausserdem sind sie aussen mit einem Farbcode markiert, so dass man in Zukunft weiss, wo ein Werkzeug hingehört, das ebenfalls so gekennzeichnet ist.

Betriebsstoff-Container

Der alte, zu kleine und gleich neben der Bekohlungsanlage plazierte Betriebsstoff-Container, wurde ersetzt durch einen grösseren, der frei wurde nach der Umlagerung etlicher Tonnen Gleisbaumaterial ins Lager Bielen. Neu bemalt in DFB-Blau, mit Gestellen und Auffangblechen ausgerüstet, steht er heute beim Strassenübergang.

Installationsplatz und Umgebung

Remise

Zwei gedeckte Bauholz-Lager erlauben heute, alles vorhandene Material, das vorher auf dem ganzen Areal verstreut lag, sortiert und vor Nässe geschützt zu deponieren. Auch sehr viel Oberbaumaterial, das da und dort vor sich hin rostete, wurde im Lager Bielen eingelagert oder, wenn nicht mehr gebraucht, als Schrott abgeführt. Die Entsorgung war überhaupt ein Dauerthema: konsequent wurde alles Unbrauchbare aussortiert und, wenn nötig, nach Rücksprache mit den zuständigen Leuten, zur Entsorgung

freigegeben. Die ganze Umgebung der Remise konnte so von Dutzenden von teils nicht gerade schönen Deponien befreit werden und macht heute einen viel besseren Eindruck, sowohl bei den Zugpassagieren wie auch den Passanten!

Viel gesponsertes Material

Das gesamte Projekt hätte nicht so erfolgreich durchgeführt werden können, wenn wir nicht die Palletgestelle und Werkzeugschränke aus der Liquidation von Teilen der Firma Alcatel gratis erhalten hätten. Dies alles nur dank der Vermittlung des Projektleiters! Auch Werkzeuge wurden aus diversen Quellen gesponsert und wo nötig zur Vervollständigung eingekauft, so dass jetzt in allen Wagen und den Werkstätten der Remise vollständige Sätze von Gabelschlüsseln, Schraubenziehern usw., mit Farbe markiert, vorhanden sind.

Folgende Zahlen mögen den Umfang des bisher Geleisteten etwas illustrieren: 56 Meter Palletgestelle, 21 Meter Blechgestelle und 38 Meter Werkzeugträger sind eingebaut. Total sind 185 Pallets, die meisten mit Rahmen, eingelagert. Weit über 200 Stück Werkzeuge wurden mit Farbe markiert. An Kosten fielen für die Sektion Zürich an: Etwa 1500 Franken für Werkzeuge und rund 1800 Franken für Entsorgung. Am Projekt waren etwa 20 Mitglieder beteiligt, in Gruppen von drei bis acht Leuten in meist zweitägigen Einsätzen. Lassen wir zum Schluss noch den Projektleiter Emil Halter zu Wort kommen: «Ich möchte meinen Kollegen der Sektion Zürich für ihre Bereitschaft danken, mit mir diese teilweise mühsame und undankbare Arbeit zu leisten. Mein Dank geht auch an die Firma Alcatel und andere Sponsoren, ebenso an Manfred und Walter Willi, ohne deren fachtechnische Unterstützung wir das niemals geschafft hätten! Ich bin stolz auf das Erreichte; es gibt aber noch einiges zu tun. Damit wir die erreichte Ordnung aufrechterhalten können, braucht es die Mithilfe aller! Diesen Aufruf richte ich an die Fronis, insbesondere die Baugruppen-Leiter, aber auch an die ständigen Mitarbeiter in Realp. So wird es uns in Zukunft noch

mehr Freude machen, an unserem Bahnunternehmen weiterzuarbeiten.»

Fritz Schmutz

Anmerkung der Redaktion: Eigentlich hätte dieser Beitrag schon früher erscheinen sollen. Unglückliche Umstände verhinderten dies. Die Redaktion dankt Fritz Schmutz und Emil Halter für das Verständnis.

Arbeitseinsatz

Wiederum durfte meine Kollegin Elisabeth Trachsler und ich eine interessante 31. Woche in Realp erleben. Viele neue Gesichter und alte Bekannte begegneten uns und erzählten von ihren Erlebnissen auf den Dampfbahnfahrten oder anderen Erlebnissen auf den Dampfbahnfahrten oder anderen Einsätzen an der Strecke. Jeder Tag brachte uns viel Freude und Abwechslung. So zum Beispiel der 1. August. Obwohl das Wetter nicht vielversprechend aussah, schmückten wir das Bahnhofsareal mit Lampions und Fahnen aller Kantone. Interessant war zuzuhören, wie die kleinen Gäste vor dem Barwagen von den Eltern Geografieunterricht erhielten. Trotz Computerzeitalter sind die Kantonswappen immer noch ein Thema. Alles verlief bei uns ausgezeichnet. An dieser Stelle möchten wir ein ganz herzliches Dankeschön an die stillen Helfer im Hintergrund aussprechen. Rosina Maurer in Realp, welche für den Nachschub im Barwagen besorgt ist und vieles andere

mehr. Heidi Albisser, welche den Kiosk unterhält und immer prompt das Fehlende liefert, und Fritz Pfändler für die Personaleinteilung. Ohne diese Helfer wären diese Einsätze nicht möglich. So freuen wir uns schon auf die 31. Woche im Jahr 2003.

Margrit Stettler

Liebe Dampfbahn-Freunde,

letzthin durfte ich von Zermatt nach Chur mit dem Glacierexpress fahren. Ich freute mich auf Oberwald und Realp und war gespannt auf den Ausblick auf die DFB. Nun, zu meiner Enttäuschung konnte ich nur mit Sperberblick weit hinten etwas vom blauen Wagen erhaschen. So musste ich mich fragen, warum nützen die DFB-Verantwortlichen nicht den Werbeeffect bei Hunderten von Eisenbahntouristen, welche mit der FO an beiden Bahnhöfen täglich vorbeifahren?

Sollten nicht mindestens ein bis zwei beschriftete Wagen an der FO-Linie stehen? Was mich noch mehr störte war die völlige Ignoranz der DFB bei der Durchsage im FO-Zug. Ich könnte mir vorstellen, dass die Tonbänder demnächst neu besprochen werden müssen (Fusion von FO/ZBV/RB). Könnte man sich nicht stark machen, dass auch hier etwas Info gemacht wird? In der Hoffnung einige brauchbare Tipps gegeben zu haben, grüsst euch freundlich *Franz Hermann*



Der Barwagen in Realp mit der Parade der Kantonswimpel

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

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

Meine Personalien

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

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

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

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

Hans Hofmann



Unter grosser Anteilnahme verabschiedete sich am 16. August eine tief berührte Trauergemeinde von Hans Hofmann, unserem ehemaligen Sektionspräsidenten. Mitten aus einem ereignisreichen Leben und völlig überraschend für Verwandte, Bekannte und Freunde ist Hans Hofmann einem Herzversagen erlegen.

Hans war über mehrere Jahre an der Entwicklung des VFB und der DFB massgeblich beteiligt. Am 27. Mai 1989 gründete er zusammen mit weiteren VFB Begeisterten die Sektion Graubünden und präsidierte sie bis zur Hauptversammlung 1999. In diesen 10 Jahren sind wesentliche Arbeiten von ihm geplant und durchgeführt worden:

- Ausbau der beiden Drehscheiben Chur und Preda mit anschliessendem Transport nach Gletsch
- Unter dem Titel «Aufräumen und Einwintern» führte er mit der Sektion mehrere Jahre Samstag-Einsätze in Realp durch
- Er leistete persönliche Einsätze beim Gleisbau.
- Er baute den ehemaligen Gleisbauwagen des «blauen Bähnli» um; zusammen mit den ebenfalls bereits verstorbenen Albert Bischof und Ernst Bommeli

Seine grosse Leidenschaft aber waren Publikationen. Durch seine berufliche Erfahrung als Sachbearbeiter in einer Druckerei und seinen eigenen Verlag stellte er – und das in seiner Freizeit – eine Vielzahl von Schriften für und über die DFB her. Er textete, fotografierte und gestaltete jede seiner Publikationen zu einem einheitlichen Ganzen. Dabei scheute er keine Mühen, alte Fotos, Bilder oder Texte aufzuspüren. Sein Buch «Geschichte der Lokomotiven 1–10» führte ihn bis in den Raum

Grenoble um das Schicksal der Nummer 7 zu verfolgen. Während der Rückführung der Lokomotiven aus Vietnam installierte er in Zusammenarbeit mit der damaligen PTT einen «heissen» Draht, um jederzeit über die Fortschritte dieser Aktion im Bilde zu sein.

Unter seiner Regie und unter Mit Hilfe begeisterter DFB Mitarbeiter sind einige DFB spezifische Broschüren entstanden. Seien erwähnte: Idee und Druck eines DFB Kalenders, den er über mehrere Jahre im «Alleingang» herstellte. Geschichte der Lokomotiven 1–10 (Calanda Verlag 1993). Basisinformation über die Furka-Bergstrecke. Rollmaterialverzeichnis der DFB. Über Gleisanlagen, Tunnels, Brücken, Strassenübergänge und Bahnhöfe zwischen Realp und Oberwald wurde eine A4-Schriften-Reihe verfasst. Für etliche Nummern des früheren VFB-Mitteilungsblattes zeichnete er als verantwortlicher Redaktor.

Hans bewegte sich immer initiativ und voller Ideen durch sein Leben. Seinen Gesprächspartnern oft einen Gedankensprung voraus und seine etwas ungestüme Art stiess nicht überall auf Verständnis. Von seiner ausserordentlichen Schaffenskraft und seiner publizistischen Tätigkeit profitierten die DFB und der VFB in reichem Masse. Wir sind ihm für seine Leistungen zu Gunsten der beiden Organisationen äusserst dankbar. Behalten wir Hans, der der Sache immer sehr verbunden war, ein ehrendes Andenken.

Jürg Zahnd

Peter Schär



Seit ich am 17. September vom plötzlichen Tod von Peter Schär erfuhr, versuche ich, mich zu erinnern, wann und wo ich Peter zum ersten Mal gesehen habe. Ich

weiss es nicht mehr genau. Sein erster Auftritt bei uns war wohl nicht spektakulär.

Er hat sich eher unscheinbar an die ersten Arbeiten gemacht und sich anfänglich sehr im Hintergrund engagiert. Umso mehr hat er im Verlauf dieser letzten zwölf Jahre an unserem verrückten Projekt seine Spuren hinterlassen und sich in unserer Erinnerung tief eingepägt. Er war nicht nur wegen seiner Körpergrösse eine markante Figur, sondern als gradliniger Kamerad, als gefragter Spezialist in den meisten technischen und handwerklichen Gebieten: Elektrotechnik, Mechanik, Hydraulik, Stahlkonstruktionen, Elektro- und Verbrennungsmotoren, um nur einige zu nennen. Ohne Skrupel die Ärmel umgelitzt und als Spezialist auch tief in die schmierigen Innereien der Maschinen gelangt, so beeindruckte er uns alle.

Viele Jahre betreute, ja hätschelte er unsere Diesellokomotive HGM 2/2. Noch vor einem Monat verpasste er ihr ein neues Äusseres. Manche Reparatur zu jeder Tages- und Nachtzeit, aber auch nachhaltige Umbauten und Verbesserungen gehen auf sein Konto. Lokteile und Kleinmaschinen nahm er zu Reparaturzwecken zu sich nach Hause. Ich weiss: Nicht jede Rechnung und nicht jeden Kassenzettel hat er nach Realp gebracht oder zum Finanzchef geschickt.

Mit seiner Präzision und seinem Qualitätsdenken verhalf auch Peter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke vom anfänglich etwas chaotisch angehauchten Ruf zum heute anerkannten und angesehenen Image. Als solider und gewissenhafter Diesellokführer, als Maschinist und konsequenter Sicherheitsbeauftragter bei den Schneebrucharbeiten, wo wir seine alpinistischen Kenntnisse und Erfahrungen sehr zu schätzen wussten, war er uns immer ein pflichtbewusster, angenehmer und lieber, manchmal etwas sensibler Kollege. Sein markanter Pfiff mit der Lokpfeife sagte uns: Heute hat Peter Dienst auf der Diesellok. Mühe hatte Peter eigentlich nur mit wenigen Leuten in unserem Kreis: Solchen, die nicht die Wahrheit sagten, solchen, die dilettantisch und gleichsam unbelehrbar ans Werk gingen oder solchen, die den Mund zu voll nahmen, dazu noch, ohne vorher die Zigarette daraus zu nehmen.

Den Begriff «Generationenkonflikt» kannte Peter nur vom Hörensagen. Mit Ernst, dem ältesten und auch mit Benno, dem jüngsten DFB-Mitarbeiter, arbeitete er Hand in Hand. Die Achtung, welche er den Leistungen anderer entgegenbrachte, drückte er auf seine spezielle Weise aus: «Worum sit ihr so guet!»

Peter war auch ein geselliger Mann. Am liebsten im kleinen Kreis, unter Eingeweihten, erzählte er manche Geschichte oder Anekdote aus seiner Lehrzeit, aus der Klus aus dem Gäu, aus der Zeit der imposanten Kraftwerksbauten, von den Kranmontagen, vom Verschieben schwerer Lasten und immer wieder von anspruchsvollen Maschinenreparaturen. Wer diese Geschichten hörte, verstand, woher Peter seinen unheimlichen Erfahrungsschatz und sein ausgeprägtes Sicherheitsdenken hatte. Seine Geschichten erzählte er übrigens am liebsten bei einem Dessert von nicht zu gering bemessener Dimension und guter Qualität.

Sein wahlweise versteckter oder offener Witz, seine markanten und einprägsamen Sprüche werden uns fehlen, sicher aber noch oft im Urserental zu hören sein. Peter wird im Kreis der Fronarbeiter an der Furka-Bergstrecke fehlen, in der Bauabteilung und bei den Kollegen der Dieseldcrew. Wen fragen wir denn eigentlich jetzt, wenn ein fast unlösbares mechanisches oder hydraulisches Problem auftaucht? Peter, wir danken Dir für alles, was Du für unser Projekt und für uns getan hast.

Über Peters übriges Leben und über sein Umfeld wissen wir nicht allzu viel. Wir wissen, dass er einen grossen Bekanntenkreis und ein wertvolles Beziehungsnetz hatte. Wir wissen von seiner innigen Liebe zu Tieren, seiner Achtung und Begeisterung für die Natur und für die Berge.

Peter, die Art, wie Du gestorben bist, war vielleicht nach Deiner, nicht aber nach unserer Vorstellung. Jedenfalls hast Du uns an einem Ort verlassen, wo es Dir sehr gefallen hat. Für uns starbst Du zu früh. Gerne hätten wir uns mit Dir zusammen an den neuen Unterkünten und an der Kantine, oder an der neuen Werkstatt für die Dieselfahrzeuge in Realp gefreut. Und Du warst doch auch noch nicht auf der Rotondöhütte.

Manfred Willi

Sektion Zürich**Einladung zur Hauptversammlung**

Datum: Samstag, 1. März 2003,
Ort: Rapperswil, Swisscom-Hochhaus, alte Jonastrasse 24, 7. Stock, Parkplatz: Kniestrass
Zeit: 14 Uhr.

Traktanden: Statutarische, inkl. Wahlen (Vorstand, Delegierte, Revisoren) und Verabschiedung der Sektionsstatuten. Die detaillierte Traktandenliste wird an der HV aufliegen.

Programm: Wie letztes Jahr, nutzen wir die Gelegenheit der HV für ein freiwilliges Rahmen-Programm: Wir besichtigen diesmal das bekannte Polenmuseum im Schloss Rapperswil. 10.15 Uhr: Treffpunkt beim Museumseingang. Dauer ca. eine Stunde. Anschliessend gemeinsames Mittagessen im Versammlungslokal. Folgende zwei Menüs stehen zur Auswahl: Nr. 1: Grüner Salat, Poulet geschneuzelt an Currysauce, Reis, Dessert, Preis: Fr. 23.-, Nr. 2: Grüner Salat, Tessinerbraten, Bohnen, Kartoffelstock, Dessert, Preis: Fr. 26.-.

Anmeldungen für Besichtigung und Essen, unter Angabe des Menüs, bis 15.2.03 direkt an K. Brügger.

Der Vorstand freut sich auf einen Grossaufmarsch für die HV und das Rahmenprogramm.

Bauwoche: KW 23

Es soll wieder einmal eine «richtige» Zürcher-Woche geben, mit einer Beteiligung, die der Grösse unserer Sektion würdig ist! Bauchef vor Ort wird Toni Stamm sein, Anmeldungen an Edi Schlumpf bis spätestens Ende Januar. Bitte schon jetzt in der Agenda vormerken! Wenn jemand für diese Woche verhindert ist, kann er sich auch einer anderen Sektion anschliessen. Anfragen ebenfalls an Edi S.

Sektionsreise

Wie angekündigt, möchten wir im 2003 eine 2-tägige Reise unternehmen, und zwar turnusgemäss mit einer Fahrt mit unserer DFB, die wir mit einem abwechslungsreichen Besuch im Kanton Wallis verbinden werden.

Reisedatum: Sa/So, 23./24. August. Wieder wählen wir das Wochenende, damit auch unsere berufstätigen Mitglieder teilnehmen können! Der RL würde eine

möglichst frühe, unverbindliche Meldung der Interessenten begrüssen, und zwar auch von solchen, die nur einen Tag mitmachen können oder wollen. So könnte er frühzeitig entscheiden, ob er genügend Teilnehmer für den Zweitäger erwarten kann.

Fron-Einsätze

Ausser den Einsätzen in den Bauwochen, waren viele von uns während der ganzen Zeit vor allem in Realp im Einsatz. Schwergewicht war hier, unser permanentes Projekt «Infrastruktur» (mit diesem Thema befasst sich ein Bericht unter «aktuelles» in diesem Heft, verfasst vom Projektleiter, E. Halter). Als wohl einmalige Einsatzwoche soll die KW 42 erwähnt werden, weil wir hier, in einem kurzfristigen Aufgebot, ca. 20 Manntage an diversen Fronten im Einsatz standen. Mit von der Partie waren ausser Arbeitslosen, einer Gruppe aus einem Jugendheim in Sursee auch ein Zug einer Rettungs-Kompanie (früher: Luftschutz). Es wurde gleichzeitig an ganz verschiedenen Fronten gearbeitet: alte Gleisjoche der FO in Sedrun demontieren, Zahnstangensättel von alten Schwellen abschrauben, schalen der Mauer am Neubau der Kantine, bauen einer Hochwasser-Schutzmauer und weitere, kleinere Arbeiten. Auch in den darauffolgenden Wochen waren wir am Neubau im Einsatz.

Stamm

Wieder einmal möchten wir unseren monatlichen Stamm in Erinnerung rufen. Er findet jeweils am zweiten Dienstag im Monat, ab 19 Uhr statt, also am 10.12.02, 14.1.03, 11.2.03 usw. Achtung: Da unser Lokal in Rapperswil geschlossen wurde, treffen wir uns bis auf weiteres immer im Restaurant Neubühl, Zürich-Irchel.

Fritz Schmutz

Sektion Nordwestschweiz**Einladung**

Drei Königs-Treffen am 10. Januar 2003 im Restaurant Seegarten Migros Grün 80 Münchenstein um 20 Uhr. Beim gemütlichen Beisammensein können wir Gedanken austauschen und auch diverses über den Stand der Bauarbeiten in Realp erfahren. Ein zahlreicheres Erscheinen ist erwünscht.

Reiseorganisatoren gesucht**Unsere Bahn fördern**

Im kommenden Jahr werden es zehn Jahre sein, seit ich meinen ersten Ausflug öffentlich ausgeschrieben hatte, um viele begeisterte Gäste zur Furka-Dampfbahn zu begleiten. In all den Jahren wuchs die Teilnehmerzahl derart an, dass ich im nächsten Betriebsjahr den 1000. Gast auf der Fahrt über die Furka begrüssen darf. Dies veranlasst mich nun zu einem Aufruf an die Leser von «dampf an der furka». Denn aus allen Teilen der Schweiz sollten solche gut organisierten Ausflüge zur Furka stattfinden, egal ob an einem Tag oder als Zweitagesausflug.

Was braucht es dazu, um als Reiseorganisator einzusteigen? Die Antwort ist einfach: guten Willen, etwas für unsere Bahn zu unternehmen sowie etwas Zeit, um die Reise zu organisieren und auch zu begleiten. Mit preisgünstigen Inseraten der Regionalzeitungen und Gratsaushang von gesponserten Plakaten betreibt man die beste Werbung. Bei mehr als zehn Personen gibt es bei der SBB das Gruppenbillett, das etwas günstiger ist als die Einzelbillette. Aber für solche und weitere Details bin ich persönlich bereit, Auskunft zu geben.

Wir alle können der Dampfbahn nur helfen, wenn weiterhin möglichst viele mit der Bahn fahren und sich dabei selber überzeugen, dass wir etwas ganz Besonderes in unserer Alpenwelt geschaffen haben. Einzelreisende werden so Gruppenreisenden, denn der ganze Tag ist organisiert, Sie brauchen nur noch dem Reiseleiter nachzulaufen. So habe

ich es jedenfalls in den vergangenen Jahren erfahren.

Die einzelnen Sektionen des Vereins Furka-Bergstrecke führen ja auch Reisen zur Furka durch. Beteiligte sind aber meistens nur die Sektionsmitglieder und ihre Angehörigen. Mein Vorschlag der öffentlichen Ausschreibung bringt aber alle anderen Leute zur Furka-Dampfbahn, die (noch) nicht Mitglieder sind. Das ist unser Ziel, denn die Mitglieder VFB kennen die Bahn. Wir müssen der ganzen Schweiz mitteilen, dass wir im Herzen der Alpen die allerschönste Bahnstrecke gerettet haben. Wir vergessen deshalb nicht, mit welchem Enthusiasmus die Gründer vor 20 Jahren beschlossen, diese unsere Furka-Bergstrecke wieder befahrbar zu machen. Dieser Idealismus muss respektiert werden, deshalb sollen auch alle nur möglichen Aktionen zur Unterstützung der Bahn gefördert werden.

Ich bin persönlich in der Lage, jährlich bereits vier Mal aus der Ostschweiz eine Gruppenreise zur Furka zu organisieren. Nun hoffe ich, dass mein Aufruf gebührend Gehör findet, damit künftig aus allen Richtungen der Schweiz die Ausflüge zur Furka ausgeschrieben werden. Das würde unserer Bahn sehr dienen und auch die dringend nötige finanzielle Unterstützung für den Weiterausbau bis Oberwald bringen.

Im Vertrauen darauf, dass mein Aufruf Sie anspricht, hoffe ich doch, bald von Ihnen zu hören.

*Bruno Rütli, 9230 Flawil
Telefon 071-393 68 68*

Die GV der Sektion Nordwestschweiz ist am Montag, 14. April 2003, 20 Uhr, wiederum im Restaurant Seegarten in Münchenstein. Auch für die GV wünsche ich mir ein zahlreicheres Erscheinen.

Herzlichen Dank an alle Mitglieder für das pünktliche Einzahlen der Mitgliederbeiträge. Ich hoffe, dies gilt auch fürs Jahr 2003. Im Namen des Vorstandes die besten Wünsche für die Festtage und den Jahreswechsel.

Paul Tschudin

Sektion Aargau**Agenda 2003**

Die Sektion Aargau hat sich für das Jahr 2003 wieder ein reichhaltiges Programm zugunsten der Furka-Bergstrecke vorgenommen. Neben den Kernaufgaben in der Wagenwerkstätte und an der Strecke tragen die Reise- und Werbeveranstaltungen wesentlich zu den Zielen des VFB und der DFB-AG bei. Teilnehmer sind an allen Veranstaltungen herzlich willkommen.

Wagenwerkstätte

Renovationsarbeiten am Personenwagen B 4229 (ex LSE B40): Jeden Dienstagabend ab 16 Uhr, jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr. Samstagseinsätze: Samstag 29. März 2003, ab 8 Uhr. Samstag 26. Juni 2003, ab 8 Uhr. An den Samstagseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich. Werkstattapéro: Freitag 25. April 2003, ab 19 Uhr.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

1. Arbeitstag, Samstag, 24. Mai 2003; 2. Arbeitstag, Samstag, 14. Juni 2003; Arbeitswoche 14. bis 19. Juli 2003 (provisorisch). Interessierte sind gebeten, sich mittels des Formulars in Heftmitte bei Ernst Brunschweiler, Tannenweg 3, 5605 Dottikon anzumelden.

Generalversammlung 2003

28. März 2003, 19.30 Uhr (Apéro ab 18.30 Uhr), Restaurant Dieter, Suhr

Reisen

Besichtigung einer Werkstätte: April / Mai 2003.

Furkafahrt Realp-Gletsch und Besichtigung KWO Grimsel: August 2003.

Sektionsreise 2003: September.

Werbewagen

Gewerbeausstellung Würenlingen

1. bis 4. April 2003

Jodlerumzug Carouge

15. Juni 2003

Dorffest Steinhausen

21., 22. Juni 2003

Heinz Unterweger

Sektion Innerschweiz

Ideen gesucht

Die Samstagseinsätze 2002 der Sektion sind schon wieder Vergangenheit. Zum Betriebsschluss halfen wir mit beim Zusammenräumen, Material führen für das Einwintern, Manövrieren der Wagen an den richtigen Platz. Vielen Dank an alle Mitarbeiter.

Der Sektionsausflug zur DFB konnte nicht durchgeführt werden, da zu wenig Anmeldungen eingegangen sind.

Der Vorstand der Sektion überlegt sich, wie wir im neuen Jahr weiterfahren wollen. Anregungen an den Vorstand. Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach 4922, 6002 Luzern.

Aktive Sektion Nordrhein-Westfalen

Kleinbagger gesponsert



Messestand auf der Intermodellbau in Dortmund.

Fotos: Martin Fränsing

Vom 17. bis 21. April 2002 fand in den Dortmunder Westfallenhallen wieder die «Intermodellbau» statt. Sie ist immer noch eine der grössten, und mit über 110'000 Gästen bestbesuchten Ausstellungen dieser Art in Europa. Als Mitglied des Modellbahnverbandes in Deutschland (MOBA) durfte sich unsere Sektion auch dieses Jahr wieder auf einer gut 80 Quadratmeter grossen Fläche präsentieren. Beachtenswert ist, dass über 10 Prozent der Besucher aus dem europäischen Ausland anreisen. Für die Eisenbahnen waren wieder zwei komplette Hallen reserviert, eine für die kommerziellen Aussteller und eine für die Vereine. Knapp 57 Prozent der Leute gaben an, ausschliesslich wegen der Eisenbahnen gekommen zu sein. Das zeigt das ungebremsste Interesse an diesem Verkehrsmittel, respektive Hobby. Der Verein Furka-Bergstrecke ist also bei solchen Messen gut aufgehoben, treffen wir dort doch genau unsere Zielgruppe.

Nach wie vor erfreut sich unsere «Furka-Modulanlage», die wieder im Detail überarbeitet wurde, eines grossen Zuspruchs. Die Filmer und Fotografen traten sich gelegentlich gegenseitig auf die Füsse und das andere Standende war manchmal wegen zahlreicher Besucher nicht mehr einzusehen. Auch unser Infostand war oft stark umlagert. Unsere touristischen Beratungen beschränkten sich dabei nicht nur auf die Dampfbahn Furka-Bergstrecke, sondern auch auf attraktive Reiseziele rundherum. Schliesslich lässt sich unsere Bahn am besten

in einem Gesamtpaket vermarkten, sieht man einmal von den Tagesgästen ab. Bei dieser Gelegenheit möchten wir uns bei allen Tourismusorganisationen und Bahnreisen-Anbietern dafür bedanken, dass sie uns wieder in ausreichender Menge mit geeignetem Prospektmaterial versorgten. Angesichts des in jeder Hinsicht positiven Echos auf unseren Auftritt, werden wir uns auch für nächstes Jahr wieder um eine Standfläche bewerben. Wir danken allen, die zum guten Gelingen der Ausstellung beigetragen haben.

Regionaltreffen

Am 26. Mai 2002 fand in Hattingen unser diesjähriges Frühjahrstreffen statt. Trotz der Jubiläumsveranstaltung des Eisenbahnmuseums in Bochum-Dahlhausen am gleichen Tag, konnten wir die erfreuliche Zahl von 54 anwesenden treuen Furka-Freunden zählen. In Worten,

Bildern und Filmen berichteten wir bei Kaffee und gespendetem Kuchen über Neuigkeiten von der Furka-Bergstrecke. Aus der Schweiz durften wir die Herren Karl Reichenbach (Reisedienst) und Josef Albisser (Finanzchef) begrüßen. Letzterer berichtete aus erster Hand über die Geschehnisse an der Bahnstrecke und insbesondere über die entstandenen Winterschäden. Zum Abschluss gab es noch einen Videofilm von der Zermatt-Bahn zu sehen, der von Unwetterfolgen an der dortigen Strecke berichtete. Dabei liessen sich viele Parallelen mit unserer Bahn feststellen.

Sponsoring

Im Frühsommer wurde von der Fahrzeugabteilung der DFB die Frage an uns herangetragen, ob unsere Sektion sich an der Beschaffung eines Baggers beteiligen könnte. Bekanntlich hatten wir seit längerer Zeit Spendengelder für die Erneuerung des grossen Pneuladers gesammelt. Nach Aussage des Bauchefs wurde dieses Projekt einstweilen zurückgestellt, da das Gerät nochmals zufriedenstellend repariert werden konnte. Dringend benötigt wurde dagegen ein Ersatz für den verunfallten Kleinbagger.

Nach einer Telefonkonferenz des Vorstandes waren wir uns rasch einig, dass dies eine gute Sache sei, das Spendengeld sinnvoll einzusetzen. So gaben wir grünes Licht für die Beschaffung eines gut gepflegten, gebrauchten Raupen-Kleinbaggers, Typ Kubota KH 35. Die Sektion NRW konnte die gesamte Kaufsumme von 8600 Franken übernehmen. Wir danken allen Spendern und Gönnern, die dies durch ihre grosszügigen Überweisungen ermöglicht haben!

Martin Fränsing



Der von der Sektion NRW finanzierte Bagger auf dem Installationsplatz Realp.

Sektion Rhein-Main erlebte auf ihrer Reise allerhand

Furka mit Hindernissen

Trotz der beiden ausgeschriebenen Bahnreisen unserer Sektion an die Furka hat sich der Schreibende im zeitigen Frühjahr 2002 für eine Busreise Mitte Juli an die Furka angemeldet. In den letzten Juni-Tagen kam vom Busunternehmen eine Absage der Reise wegen mangelnder Beteiligung. Fünf Tage vor Reisebeginn erhielt ich dann die Anfrage, ob ich noch an der Reise interessiert sei, da doch noch genügend Teilnehmer gemeldet wären.

Am 15. Juli starteten wir in aller Frühe in Richtung Schweiz. Laut Programm war für 14 Uhr eine Schiffsreise von Lausanne nach Montreux vorgesehen. Der Busfahrer fuhr diese Tour zum ersten Mal, war genervt und musste sich in Lausanne bei knapper Übergangszeit erst über die Anlegestelle informieren. Strahlender Sonnenschein auf dem See versöhnte uns für die zuvor erlebte Hektik. Pünktlich zum Nachtessen waren wir im Hotel in Brig. Der nächste Tag galt der Furka-Bergstrecke, gebucht war der Zug um 14.40 Uhr von Gletsch nach Realp. Während morgens beim Stadtbummel durch Brig der Himmel bedeckt war, begann kurz nach der Busabfahrt der Himmel seine Schleusen zu öffnen. In Gletsch angekommen, goss es in Strömen. Statt zum Kiosk zu gehen, flüchtete alles zum Hotel Glacier du Rhone zu einer warmen Tasse Kaffee. Am Fahrkartenschalter erlebten wir dann die nächste Panne. Bei ausgebuchtem Zug waren für unsere Reisegruppe vom Hotel nur 17 Personen gemeldet worden. Wir waren aber 28 Personen! In drangvoller Enge erlebten wir bei beschlagenen Scheiben die leicht verspätete Abfahrt. Für viele Reisetilnehmer war es die erste Dampfzugfahrt nach vielen Jahrzehnten. Kurz hinter dem Bahnübergang Muttbach ein Ruck und Halt auf freier Strecke. Grund: Wegen Dampfdruckmangel, angeblich Schleudern der Antriebsräder infolge nasser Schienen. Nach der üblichen Wartezeit zum Druckaufbau erneutes Anfahren. Aber noch kurz vor dem Bahnhof Muttbach wieder ein Stopp. Erst jetzt stellte sich heraus, dass der

Funkenfänger verstopft war und die Maschine trotz eifrigen Feuereinsatzes nicht genügend Dampf kochte. Das Reinigen und der erneute Druckaufbau brauchten Zeit, die aber unseren Fahrgästen Spass machte, erlebt man so etwas in der heutigen durchorganisierten Welt nicht alle Tage.

In Muttbach angekommen, wollte der Traktor zum Nachschieben ansetzen, aber die Zuggleitung entschied, dass der letzte Wagen, ein kleiner Zweiachser, abgekoppelt wird, die Fahrgäste dieses Wagens sich auf die anderen vollbesetzten Wagen verteilen sollten, um im Tunnel nur ja keine Panne zu erleben. So kamen wir in der Station Furka mit einer Stunde Verspätung an. Es sollte wegen der Verspätung eigentlich nur ein kurzer Halt werden, doch das Lokpersonal entschied, hier Wasser zu fassen. Mangels eines Wasserkranes musste mit einem Gartenschlauch nachgetankt werden. Ein Glück für die Gastronomie-Crew. Schnell wurden die wegen der Verspätung verbrannten Würstchen vom Grill gefegt, neue aufgelegt, und alle konnten unterm Regenschirm gut gelaunt eine kräftige Stärkung zu sich nehmen.

Mit 90 Minuten Verspätung wurde die Fahrt dann in Richtung Realp ohne weitere Unterbrechungen fortgesetzt. In Realp hatte man die Busfahrer von der verspäteten Ankunft bereits unterrichtet. Sie wiederum informierten das Hotel. So fiel für uns eine Pässefahrt über Gotthard und Nufenen ins Wasser und es wurde die kürzere Strecke über die Furka genommen. Den ganzen Abend und auch am nächsten Tag bot die erlebnisreiche Furkafahrt genügend Gesprächsstoff. Sogar eine Spende zur Aufarbeitung der Lok FO 4 wurde während der Heimfahrt gesammelt.

Die Fahrt am nächsten Tag nach Chamonix verlief fast planmässig. Einige Eisenbahnfans wollten unbedingt auf die Fahrt von der Schweizer Grenze nach Chamonix mit dem Zug absolvieren und mussten diese Strecke selbst bezahlen. In Chamonix fanden dann zufällig beide Gruppen wieder zusammen, da der Busfahrer mangels Ortskenntnisse im voraus keinen Treffpunkt angeben konnte.

Auch die Heimfahrt mit dem Golden-Pass-Panoramic-Express von Montreux bis Gstaad erfolgte bei strahlendem Sonnenschein. Am frühen Abend waren dann alle Reisetilnehmer nach einer unvergesslichen Fahrt wieder zu Hause.

Gerhard Kroh

Sektion Nürnberg

Die Meininger Dampfloktag

Am 31. August 2001/1. September 2002 fanden im Dampflokwerk Meiningen wieder die schon traditionellen «Meininger Dampfloktag» statt. Es wurde den Besuchern wieder viele Attraktionen geboten, wie zum Beispiel der Erwerb des Ehrendampflokführers, Führung durch das Werk und Dampflokparade am Anheischuppen. Leider war der Besucheransturm zu den Dampfloktagen in diesem Jahr nicht so stark wie in den vergangenen Jahren. Auch wir als Sektion Nürnberg waren mit unserem Infostand wieder vor Ort (Foto siehe Heft Sept / 2002), der von unseren Mitgliedern Karlheinz Orth, Rolf Jordan und mir betreut wurde.

Als Gast vom Verwaltungsrat der DFB konnten wir Josef Albisser begrüßen, der die Gelegenheit nutzte, zahlreiche Gespräche mit den Verantwortlichen des Dampflokwerkes zu führen und die in letzter Zeit aufgetretenen Verstimmungen im Verhältnis DFB und Meiningen zu klären. Die zahlreichen Besucher an unserem Infostand konnten wir über den aktuellen Stand beim Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke informieren und für einen Besuch bei uns interessieren. Da eine Vielzahl von Interessenten im Jahr 2003 eine Reise in die Schweiz planen, machte es sich positiv bemerkbar, dass der Fahrplan für das nächste Jahr schon zur Verfügung stand. Auch allgemeine Informationen über die Region Goms und Urserental, wie Übernachtungsmöglichkeiten und andere touristische Angebote, waren immer wieder gefragt. Bei jenen Besuchern, die uns schon kennen, wurde immer wieder die Frage gestellt: «Wann fährt ihr bis Oberwald?» Und genau bei dieser Frage konnten wir auf die Aktion «Eisenbahnschienen pro Meter» aufmerksam machen. Leider mussten wir darauf hinweisen, dass in Deutschland noch kein Zahlen-

konto dafür existiert. Fazit: Das Interesse an unserer Strecke ist beim Fachpublikum ungebrochen. In den Gesprächen mit Gästen an unserem Stand fiel uns, wie schon in den vergangenen Jahren aber immer wieder auf, das viele «normale» Touristen uns mit dem Glacier-Express verwechseln, mit dem sie schon eine Reise unternommen haben. Wir meinen, dass in diesem Punkt noch viel Aufklärungsarbeit beim Publikum nötig ist und wir uns als Betreiber der historischen und nicht der heutigen Route des Glaciers-Express präsentieren sollten.

Volker Kabisch (stellv. Vorstand der Sektion Nürnberg)

Sektion Norddeutschland

MV am 16. März

Der Vorstand der Sektion Norddeutschland lädt alle Mitglieder und Freunde unserer Sektion zur Mitgliederversammlung ein, verbunden mit der Möglichkeit zu einer Fahrt mit historischen Hamburger U-Bahn-Wagen, am Sonntag, 16. März 2003 um 11 Uhr im Sport- und Kommunikationszentrum der Hochbahn, «Halle 13», in Hamburg-Barmbek, Hellbrookstrasse 2.

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

Tagesordnung

1. Begrüssung, 2. Wahl des Tagesordnungsvorsitzenden, 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. 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 Fahrt mit historischen U-Bahn-Wagen. Wir freuen uns auf rege Beteiligung an der Versammlung, bei der wir mit der U-Bahnfahrt ein zusätzliches «Schienen-Erlebnis» anbieten.

Der Vorstand der Sektion Norddeutschland

Partie en français

Participation à Besançon

Deux membres de la section sont partis de Lausanne le samedi tôt le matin, pour participer à la Salon Vapeur et Modélisme Ferroviaire du 14.09 au 15.09.02 Besançon. Nous avons très bien été reçu par nos amis français du Rail Miniature 25. Parfaite organisation. Nous avons distribué beaucoup de prospectus, et quelques associations ont promis de venir en 2003 faire une ballade sur la ligne sommitale de la Furka. Mais ce ne fut pas un public d'acheteurs. L'expérience fut très intéressante, nous avons fait connaissance de beaucoup de personnes du milieu ferroviaire, et commençons à être connus dans les milieux ferroviaires français. Les organisateurs nous donnent rendez-vous pour la prochaine manifestation qui aura lieu dans 2 ou 3 ans. Cette manifestation présentait de magnifiques maquettes, et ainsi que des artisans qui vendaient du petit matériel original pour la construction de maquettes ferroviaires. Une autre association y était présente. Le «Conifer», association qui reconstruit la ligne Pontarlier Vallorbe. Ce fut une bonne expérience et nous nous réjouissons de participer à la prochaine manifestation. *J. Fornachon*

Nyon Rail Rxpo 02.

Comme chaque année au milieu des vacances scolaires, soit les 18,19,20 octobre, il y a la magnifique manifestation Nyon Rail Expo. Les organisateurs se donnent chaque année beaucoup de peines pour rendre leur manifestation attractive. Cette année ils ont ouvert les portes à d'autres modèles réduits que le train. On pouvait y voir à l'extérieur, des magnifiques démonstrations impressionnantes d'hélicoptères et d'avions, la dextérité des pilotes est incroyable, on croit que cela est facile lorsqu'on les voit voler, mais cela demande des heures d'entraînements pour pouvoir faire voler ces modèles d'une façon très acrobatique. Nous pouvions voir aussi à l'extérieur, un grand bassin où évoluait des magnifiques bateaux de tout genre et de

tout âge. Le beau temps a permis que les manifestations extérieures ne soient pas perturbées. A l'intérieur ou nous étions, de magnifiques maquettes de train, toutes avec leur particularité qui fait que la visite était pleine de surprises. Pour notre part ce fut une excellente manifestation au point de vue contact et vente. Nous avons une grande surface de présentation, ce qui nous permis de présenter les livres et cassettes d'une façon propre et donnant l'envie d'acheter les produits que nous vendions. Je tiens à remercier les organisateurs, qui nous invite chaque année à participer à leur manifestation, et ceci sans devoir délier la bourse, ce qui commence à se faire rare dans les manifestations de ce genre, nous en remercions encore les organisateurs, à qui nous donnons rendez-vous l'année prochaine. *J. Fornachon*

Evénement à la section romande



Le petit Pierre, le plus jeune membre de l'association, avec les photos des locomotives sur son T-shirt.

Nos amis et membre Belge Paul et Katia Berce, nous ont fait la joie d'un heureux événement avec la naissance du petit Pierre le 12 mai 2002, ce qui en fait le plus jeune membre de l'association qui a rempli sa carte d'inscription comme suit:
Nom: Berce
Prénom: Pierre
Rue: La même que mes parents
Localité: Bruxelles

Pays: Belgique
Date de naissance: 12.05.2002
Profession: Grandir pour aller travailler à la Furka.
Catégorie de membre: individuel

Première traversée

Parti de Gletsch et après avoir passé le nouveau remblai qui remplace l'ancien pont de secours «T», un véhicule ferroviaire du DFB a pour la première fois traversé le tunnel hélicoïdal le 18 août 2002. Après avoir parcouru prudemment cette construction unique, la locomotive diesel HGm 51 s'est engagée sur le viaduc du Rhône près du portail aval. Depuis l'abandon de la ligne sommitale en 1981, le tunnel hélicoïdal n'était d'aucune utilité, sauf pour un troupeau de moutons qui y trouvait refuge et abri.

La superstructure (les voies) de l'ouvrage d'une longueur de 548 mètres présente de fortes traces d'usure. Inutilisée depuis 21 années elle est aussi très rouillée. Pour ces raisons, l'écartement des voies a été mesuré et la voie inspectée avant le passage du HGm 51. Une attention particulière a été portée au rail-crémaillère lors de ce contrôle.

Etant donné la forte croissance du DFB durant ses dernières années, l'effort de construction doit se concentrer sur le maintien et l'amélioration du tronçon Realp-Gletsch ainsi que sur le développement des Infrastructures à Realp (cantine, installations sanitaires, ateliers). Aucun travail de grande envergure ne sera dès lors entrepris sur le tronçon Gletsch-Oberwald et il faudra encore patienter avant de pouvoir commencer les travaux de renouvellement de la voie dans le tunnel hélicoïdal.

Le DFB a besoin de votre soutien pour mener à bien les travaux d'extension et d'amélioration des installations existantes et pour l'assainissement futur du tronçon Gletsch-Oberwald.

BVZ et FO fusionnent

Le 12 septembre 2002, les assemblées générales extraordinaires du BVZ Zermatt Bahn AG (entièrement en mains de la BVZ Holding SA) et du FO Furka Oberalp Bahn AG (en grand majorité en mains de la Confédération et des cantons du Valais, d'Uri et

des Grisons) ont approuvé la fusion des deux entreprises de transport. La nouvelle compagnie emploiera plus de 550 personnes et exploitera un réseau de transport ferroviaire et routier qui s'étend de la vallée de Saint-Nicolas à la Surselva. Lors de l'assemblée constituante qui a suivi, les actionnaires (BVZ Holding SA ainsi que la Confédération et les cantons concernés) ont approuvé la création de la nouvelle Management AG et ont constitué le conseil d'administration de la nouvelle société. La direction stratégique et opérative unifiée sera effective dès le 1^{er} janvier 2003.

Le nouveau groupe ferroviaire comprendra trois sociétés:

1. La «Management AG», dont les actions sont détenues à 50 % par la BVZ Holding AG et à 50 % par le couple Confédération et cantons du Valais, d'Uri et des Grisons, assurera la direction unifiée du groupe.
2. La «Verkehrs AG» (Transport SA) aura la charge de l'exploitation ferroviaire, du matériel roulant, des dépôts et de leur entretien ainsi que du trafic de ligne sur la route. Les actions de la Verkehrs AG seront à 75 % en mains du BVZ Holding AG et à 25 % en mains des actionnaires du FO.
3. La voie, les caténaires, les postes de commandement, les bâtiments des gares et les ateliers pour les services techniques seront versés à la société «Infrastruktur AG». On aspire à ce que la collectivité publique (Confédération, cantons UR, GR et VS) détienne l'entier du capital-actions de cette société.

Le conseil d'administration de la «Management AG» qui (rappelons-le) assurera la direction unifiée du groupe ferroviaire compte 6 membres. Daniel Lauber occupera le poste de président, Rolf Escher sera vice-président. La conduite opérationnelle de la «Management AG» sera confiée à Hans-Rudolf Mooser.

Cette fusion, devrait permettre de réaliser des économies d'investissement d'environ CHF 40 millions. La circulation optimisée du matériel roulant, l'entretien et l'exploitation menés conjointement permettront également de réduire les coûts.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, le nom de la nouvelle société ainsi constituée n'est pas encore connu. *Claude Solioz*

De l'électricité pour les trains à vapeur

L'équipement du B 4229

Pourquoi équiper les voitures voyageurs des trains à vapeur du DFB d'un éclairage électrique? Bien qu'elles soient plus romantiques, les lampes à pétrole dégagent des odeurs et de la suif. Peu de voyageurs contemporains ne toléreraient de tels désagréments, même à bord d'un train à vapeur. De plus, le maniement de l'éclairage à la lampe à pétrole est très malaisé pour le personnel. Dès le début, le DFB a choisi d'éclairer ses voitures voyageurs à l'électricité.

Dans les années trente (du siècle précédent, n. d. trad.), les accumulateurs des wagons de chemins de fer étaient chargés au moyen d'une dynamo à courant continu. Le mouvement d'un axe du wagon était transmis à la dynamo par une courroie plate et une petite transmission à démultiplication. Ce mécanisme garantissait une charge suffisante des accumulateurs quand le wagon roulait à vitesse élevée ou moyenne. La ligne sommitale de la Furka étant composée essentiellement de longues sections à crémaillère, dans lesquelles les trains circulent à la vitesse de seulement 10 à 15 km/h, il a fallu trouver une autre solution.

Les générateurs à vapeur des locomotives à vapeur fournissent une tension de 24 V, mais leur puissance est insuffisante pour charger les accumulateurs des wagons. Néanmoins, il était raisonnable de doter également le matériel roulant tracté du DFB d'un système électrique ayant ce même voltage. De plus, l'équipement électrique de la majorité des poids lourds actuels fonctionne avec une tension de 24 volts. Le matériel électrique idoine est donc facile à trouver et son coût raisonnable.

Les conditions générales

suivantes ont dû être respectées pour réaliser un système électrique efficace pour les wagons du DFB:

- début de charge à partir de 10 km/h. Puissance minimale d'environ 300 W,
- vitesse maximale autorisée de 60 km/h, comme par exemple chez le RhB, FO ou BVZ,

- enclenchement et déclenchement automatique de l'excitation préalable,

- utilisation de matériel disponible sur le marché, courroies trapézoïdales Gates, courroies NU-T-LINK à éléments articulés, poulies SERAX pour courroies, générateur. (Nous remercions l'atelier de Steinen bien attentionné qui nous a spécialement fabriqué les poulies en deux parties),

- éléments simples, fers plats, fers cornières, assises pivotantes,
- possibilité de montage après coup sans démontage des essieux, respectivement des boîtes d'essieu,

- prise en compte du débattement de l'axe, du jeu transversal et longitudinal sur les véhicules à deux essieux,

- point le plus bas situé à 120 mm au dessus du plan de roulement.

Le concept mis en œuvre

Le rapport de transmission d'environ 14 n'a pu être obtenu qu'en installant une transmission primaire. Le générateur, la transmission et la résistance pour l'excitation préalable ont été réunis dans un ensemble compact. Le générateur est basculé afin que les courroies trapézoïdales qui le relie à la transmission puissent être tendues - comme dans les moteurs automobiles. Le générateur est bien protégé par les plaques de montage et par le châssis du wagon. L'ensemble est aisément démontable puisqu'il est boulonné avec le châssis de bogie ou de wagon. La transmission primaire est entraînée depuis l'essieu du wagon au moyen d'une courroie double à maillons. Cette courroie est assez onéreuse, mais présente quelques avantages importants: l'utilisateur peut la régler à n'importe quelle longueur voulue; étant donné qu'elle est élastique, la tension de courroie nécessaire est obtenue sans tendeur; l'élasticité compense aussi le débattement de l'essieu; il n'est pas nécessaire de démonter l'essieu pour remplacer cette courroie, en cas de défectuosité on peut se contenter de remplacer les maillons usés; ces courroies ont été conçues pour fonctionner dans des conditions difficiles, par exemple dans des concasseurs à

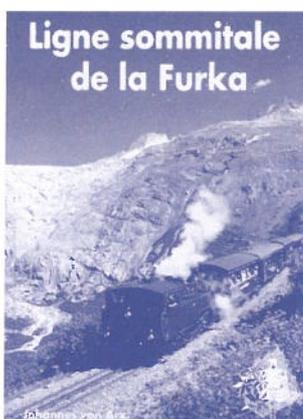
pierres, et sont insensibles aux salissures.

Charge des accumulateurs

Le générateur est toujours monté en parallèle à la batterie. Le redresseur et le régleur sont montés dans le générateur. L'interrupteur à vide d'air monté dans la conduite des freins et la résistance ont les mêmes fonctions que la clé de contact et le témoin lumineux de charge dans une automobile. Une fois le train prêt au départ, il y a vide d'air dans la conduite des freins et l'interrupteur à vide d'air est fermé. Un faible courant pas-

se par la résistance et le générateur est préexcité. Si le train est parqué, la conduite des freins est ventilée et l'interrupteur à vide d'air ouvre le circuit électrique, ainsi la batterie ne se décharge pas inutilement par la résistance. Etant donné que les wagons sont souvent inutilisés durant de longues périodes, les accumulateurs peuvent être chargés au moyen des broches mâles 7-1 du circuit de commande principal. (Suite dans le prochain cahier.)

Heiri Ott - Traduit de l'allemand:
C. Solioz



Livre en français:
Auteur: Johannes Von Arx
Format 235 x 175mm
Contenu: 144 pages
58 photos couleur
71 photos noir blanc
18 tableaux et plans
Prix de vente: Fr. 45.- (plus frais de port et d'emballage).



Vidéo: Ce film montre les efforts consentis pour assurer l'exploitation de cette superbe ligne de haute montagne, par exemple le déblaiement de la neige au printemps et le montage de l'exceptionnel pont pliable du Steffenbach. Prix: Fr. 30.- (plus frais de port et d'emballage).

--- Bulletin de commande ---

Prospectus Bon de voyage

Vidéo(s) en français

Livre(s) en français

Nom: _____

Prénom: _____

Rue, n°: _____

NPA: _____

Localité: _____

Adresse de commande :
Association Ligne sommitale de la Furka
Au Curson, CH-1142 Pampigny
Tél. + Fax 021 800 48 61
jformachon@bluewin.ch

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Peter Schwaller
Lägerweg 6
CH-5304 Endingen
Telefon +41 41 761 40 23
peter.schwaller@bluewin.ch

VR-Vizepräsident

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

VR/Geschäftsführer

Josef Albisser
Arisdörferstrasse 12
CH-4410 Liestal
Telefon +41 61 923 80 53
Fax +41 61 921 53 34

VR

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

VR

Heinz Fränsing
Gothelfstrasse 100
D-44229 Dortmund
Telefon +49 231 734 061
Fax +49 231 734 061

VR

Josef Iten
Fichtenstrasse 5
CH-6315 Morgarten
Telefon +41 41 754 50 00

VR

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

Aktienregister

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

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsführer

Josef Albisser
Arisdörferstrasse 12
CH-4410 Liestal
Telefon +41 61 923 80 53
Fax +41 61 921 53 34

Stv. Geschäftsführer

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

Stabstelle Personal

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

Finanzen

Josef Albisser
Arisdörferstrasse 12
CH-4410 Liestal
Telefon +41 61 923 80 53
Fax +41 61 921 53 34

Betrieb

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

Marketing

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

Reisedienst

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

Zugförderung und Werkstätten

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

Bau und Infrastruktur

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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

Georg Schaefer
Grabackerstrasse 30
CH-4441 Thürnen
Telefon +41 61 971 48 70
safco@bluewin.ch

Vizepräsidentin

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

Sekretariat CH Mitglieder-Service

Simone Hurter
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a. A.
Telefon +41 1 761 47 01
simone.hurter@ksc-ag.com

Info D/NL

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

Finanzen

Albert Fröhlich
Bettlistrasse 14
CH-8600 Dübendorf
Telefon +41 1 820 07 91

Spezialaufgaben

Andreas Stadelmann
Mühleplatz 4
CH-6210 Sursee
Telefon +41 79 451 97 26
andreas.stadelmann@ksc-ag.com

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.ch

Aargau

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

Romande

Jacques Fornachon
Au Curson
CH-1142 Pampigny
Telefon +41 21 800 48 61
jfornachon@bluewin.ch

Gotthard

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

Edelweiss

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

Wallis

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

Graubünden

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

Ostschweiz

Hugo Peter
Burgstrasse 71
CH-8750 Glarus
Telefon/Fax +41 55 640 63 53
hugo.peter@freesurf.ch

Solothurn

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

Berlin-Brandenburg

Axel Schiele
Thälmannstrasse 2
D-16556 Borgsdorf
Telefon +49 3303 40 4769
schiele@prz.tu-berlin.de

Norddeutschland

Ralf Hamann
Tratziger Strasse 16
D-22043 Hamburg
Telefon/Fax +49 40 656 2173

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

Gerd Kroh
Uelversheimer Weg 14
D-55278 Eimsheim
Telefon +49 6249 7473

Rhein-Neckar

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

Stuttgart

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

Schwaben

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

München/Oberbayern

Helmut Mack
Dachauer Strasse 35
D-80335 München
Telefon/Fax +49 8912 16 3259
Helmut.F.Mack@t-online.de

Nürnberg

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

Niederlande

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