

Nov. 2003

dampf an der furka



dampfbahn
furka
bergstrecke

Wir setzen Dampf auf



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

und erst noch erfolgreich zum Ziel geführt werden, die 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 Gültig-
keit. Mit überragenden Leistungen, verbunden mit einem ausgewo-
genen 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
- Plakate und Poster
- Geschäftsberichte usw.

ea

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

Verlag
Electronic Publishig
Offsetdruck

Bauen – natürlich mit Kalksandstein



K-S-V

Kapellenstrasse 7
3011 Bern
www.kalksandstein.ch



Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser,

stimmt, so habe ich Sie an dieser Stelle bisher nie angesprochen. Wenn ich nun diesen persönlichen Schritt tue, so deshalb, weil dies meine letzte Kolumne ist in «dampf an der furka». Ich habe schon vor einiger Zeit den DFB-Verantwortlichen gegenüber angekündigt, ich möchte diese Tätigkeit abgeben. Im Oktober habe ich meinen Rücktritt schriftlich angekündigt.

Es war meine nicht allseits geschätzte Gewohnheit, hier offen eine persönliche Meinung abzugeben. Offen sein möchte ich auch diesmal. Meine Arbeitslast ist einfach zu gross geworden. Neben meiner teilszeitlichen journalistischen Tätigkeit bin ich in St. Gallen daran, ein grosses Buch über die Geschichte der Bodensee-Toggenburg-Bahn abzuschliessen. Für die Südostbahn führe ich auch weitere Tätigkeiten aus. In Zug werde ich demnächst mit dem Schreiben des Jubiläumsbuches «100 Jahre Zugerland Verkehrsbetriebe» beginnen. Und in Einsiedeln wartet ein bereits begonnenes Buch auf seine Fertigstellung. Es sind dies alles Auftragswerke. Ein weiteres ist absehbar. Ins Gewicht fällt aber etwas anderes. Ich bin Präsident des Vereins «Historischer Triebwagen 5». Wir möchten dieses SOB-Fahrzeug aus dem Jahre 1940 und den letzten Mitteleinstiegswagen der alten SOB sanieren und betriebsfertig aufarbeiten. Dort geht es nach der GV vom 19. November jetzt richtig los. Daneben ist noch eine Reihe anderer Tätigkeiten.

Da passt es gut, dass an der Präsidentenkonferenz des VFB gemäss Mitteilung von Andreas Stadelmann massive Kritik gegenüber dem Redaktor geäussert wurde. Das bestätigt mir, dass ich richtig handle.

Ich habe mich ehrlich bemüht, aus bescheidenen Anfängen aus «dampf an der furka» ein lesenswertes Heft zu machen. Ich habe dies in den letzten 2 Jahren ohne die geringste Spesenentschädigung getan. Dass man es als Journalist nie allen recht machen kann weiss ich. So entschuldige ich mich bei jenen, deren Wünsche nicht in Erfüllung gingen und bedanke mich bei denen, die mir Anerkennung zukommen liessen.

Leider, und diesen Satz will ich mir nicht ersparen, habe ich es nie erlebt, dass an der Spitze des VFB allseits Ruhe und gegenseitige Übereinstimmung herrschte.

Ich danke und wünsche der Furka-Bergstrecke und Ihnen allen viel Erfolg,

herzlich,

Gerhard Oswald

☆ *Zu den Festtagen und zum Jahreswechsel
wünschen wir Ihnen alles Gute und unserer
Dampfbahn Furka-Bergstrecke eine Fahrt
in ein helles, zukunftsreiches Jahr.* ☆

Redaktionsschluss Ausgabe 1/2004: **16. Februar**

aktuelles

Die «Altlasten» sanieren	2
Wieder ein Frequenz-Rückgang	3
Die Betriebsstatistik des Reisedienstes	3
Der B 4229 ist getauft	4
Neubau rechtzeitig unter Dach	6
Das liebe Geld	8
Das lange Warten lohnte sich	9
Auflösung geregelt	9
Gewinnerin ist die Sektion Aargau	10
Als gemeinnützig anerkannt	10
Fotografische Impressionen von Pfarrer von Euw	11
«Rhein-Mail» war dabei	13
Eine Diesel- und drei Dampfloks	15
Dank für geleistete Dienste	17
Herbst-Einsätze	17

nachruf

Erwin Meier	17
-------------	----

vereine

Sektion Zürich	18
Sektion Aargau	19
Sektion Solothurn	19
Sektion Stuttgart	19
Sektion Ostschweiz	19
Sektion Rhein-Main	20
Partie en français	21

Titelbild

Ein gelungener Schnapsschuss der DFB Nummer 9 auf der Fahrt von Gletsch zum Furkatunnel.

Foto: Alois von Euw

Impressum

Redaktionsadresse: Andreas Stadelmann
Mühleplatz 4, CH-6210 Sursee
Telefon +41 79 451 97 26
E-Mail: furkabergstrecke@eadruck.ch

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bericht aus dem Verwaltungsrat

Die «Altlasten» sanieren

An der Generalversammlung und auch in der letzten Ausgabe des «Dampf an der Furka» hat der Verwaltungsrat seine Besorgnis über die schwierige Finanzlage der DFB AG den Aktionären und den Lesern unseres Informationsblattes mitgeteilt. Es zeigt sich mit aller Klarheit, dass der von allen Furkafreunden erwartete Aufschwung seit Erreichen von Gletsch nicht eingetreten ist. Trotz grossartigem Einsatz aller FrondienstmitarbeiterInnen auf allen Ebenen ist das Unternehmen in der heutigen Finanzierungs- und Organisationsstruktur kaum überlebensfähig. Die Gründe dazu sind vielfältig.

Die nach wie vor angespannte Wirtschaftslage bringt den Tourismus allgemein in grosse Bedrängnis. Die Dampfbahn kann dem Trend rückläufiger Frequenzen bei den Reisenden nur mit einem professionellen, auf Events ausgerichteten Marketing erfolgreich begegnen; das Angebot einer Dampfbahnfahrt allein genügt nicht. Wir müssen uns öffnen und unser exklusives Angebot in ein Netzwerk von Tourismus-Leistungsanbietern der ganzen Region Gotthard einbringen, um Kundenwünsche zu erfüllen. Über die langsam entstehende Dachmarke «SAN GOTTARDO» sind systematisch Allianzen mit anderen Partnern zu finden und zu festigen. Auch organisatorisch ist das Marketing in enger Partnerschaft mit anderen Anbietern zu verbessern.

Das Sponsoring ist in den letzten Jahren konjunkturbedingt eingebrochen. Grössere finanzielle Unterstützungsleistungen sind nur zu finden, wenn sich mit den Partnern in gegenseitigem Interesse Projekte entwickeln lassen, die sich zu einer Win-win-Situation ergänzen und die Synergien nutzen. Wir sind kein Unternehmen, das «Sozialhilfe» oder Subventionen in Anspruch nehmen kann. Diese Entwicklung braucht ebenfalls fachmännische Unter-

stützung und lässt sich schlecht mit Fronarbeit umsetzen. Gesucht sind Partner mit einem grossem Netzwerk und Erfahrung im Umgang mit grossen Institutionen, die ein Interesse an unserem ausgezeichneten Produkt haben und die mit uns einen gemeinsamen Weg gehen wollen.

Das Kernproblem

Auf der Angebotsseite liegt das Problem der DFB darin, dass während nur 70 Betriebstagen im Jahr der Aufwand eines Jahresbudgets erwirtschaftet werden müsste, und dies zurzeit mit nur einem fahrplanmässig garantierten Dampfzug. Auswege aus dieser Situation sind nur möglich, wenn einerseits mehrere, ausgelastete Züge eingesetzt werden können – dazu braucht es weitere Loks und Wagen – oder andererseits die Fahrsaison verlängert werden kann (zum Beispiel durch Fahrten im Tal). Hier stossen wir – abgesehen von der politischen Machbarkeit – schnell an Grenzen beim Lok- und Wagenmaterial und insbesondere beim zeitlich verfügbaren Frondienstpersonal. Wir sind aber überzeugt, dass wir in einer solchen Entwicklung einen bedeutenden Beitrag zur touristischen Entwicklung des Goms und der Ursern leisten könnten.

Die Dampfbahn hat auch intern wichtige Aufgaben zu lösen. So ist einerseits die Bilanz, welche durch viele «Altlasten» früherer Jahre belastet ist, in partnerschaftlichem Einvernehmen mit allen Beteiligten zu sanieren, andererseits sind über neue Aktionäre zusätzliche Mittel zur Fertigstellung unseres Werkes sicherzustellen. Die Führung des Aktionariates mit seinen über 11'000 Aktionärinnen und Aktionären und den vielen Valoren ist zeitintensiv und muss dringend substanzial vereinfacht werden (Einheitsaktie).

In der Betriebsrechnung sind die allgemeinen Kosten wo immer möglich zu reduzieren und gleichzeitig sind Rückstel-

lungen für unvorhergesehene Ereignisse zu erwirtschaften. Demgegenüber nimmt der Druck auf teilweise bezahltes Personal, das denn auch vertraglich für wichtige Aufgaben verpflichtet werden kann, zu. Projektbezogene Sammelaktionen sind einerseits nützlich und erfolgreich, haben aber den Nachteil, dass die innere Flexibilität beim Einsatz der Mittel verloren geht. Es ist deshalb unbedingt erforderlich, dass sich sowohl der VFB, wie auch der 1000er-Club und die Stiftung Furka-Bergstrecke strategisch mit der DFB über die Prioritätensetzung abstimmen.

Der Verwaltungsrat hat anlässlich einer Klausur die gesamte Finanzlage gemeinsam mit externen Experten und Fachleuten analysiert und beschlossen, das Ganze in voller Breite anzugehen. So wurden Arbeitsgruppen gebildet, die sich schwergewichtig mit der Bilanz, der Finanzierung, der Kostenstruktur und des Marketings befassen müssen. Der Umbauprozess braucht längere Zeit und kann im 2004 nicht abgeschlossen werden. Wir müssen uns deshalb anstrengen, die schwierigen Liquiditätsempässe in der Übergangsphase mit Spenden aus den eigenen Reihen zu finanzieren.

Wir werden hier über die Entwicklung dieses für die Zukunft der Dampfbahn entscheidenden Prozesses laufend informieren.

Zum Schluss möchten wir betonen, dass das Unternehmen neben der ökonomischen Seite, den Frondienstgedanken nie aufgeben darf; die Dampfbahn lebt mit der Nostalgie und mit den dazu gehörenden Emotionen, die über die Frondienstarbeit einen tragenden Pfeiler bilden.

Für den Verwaltungsrat

Peter Schwaller, Präsident

«dampf an der furka» braucht Inserate!

furkabergstrecke@eadruck.ch
Telefon 055 418 82 21

Aktuelles aus der Geschäftsleitung DFB AG

Wieder ein Frequenz-Rückgang

In Einklang mit dem ersten namhaften Schneefall fuhr am 6. Oktober auch der letzte fahrplanmässige Dampfzug über die Furka und beendete somit die Betriebssaison 2003. Aussergewöhnlich gute Wetterbedingungen bescherten uns einen sonnigen Sommer und brachten viele Einzelreisende dazu, das einmalige Erlebnis mit unserer Bahn zu geniessen.

Allerdings konnte mit diesen spontanen Gästen ein weiterer Rückgang der Passagierzahlen nicht aufgefangen werden. Auf Grund der Buchungssituation Anfang Saison hat die GL kurzfristig entschieden, Kinder in Begleitung Erwachsener von Montag bis Donnerstag gratis reisen zu lassen. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten wir bedauerlicherweise vor allem bei den Gruppen und den Extrazügen einen massiven Rückgang.

Im Hinblick auf die Betriebskosten darf der 2002 gefasste Entschluss, einen Einzugsbetrieb zu führen und nur bei genügender Reservation eine Doppelführung anzubieten, als positiv gewertet werden. Leider hat dies zu einigen kleineren Missverständnissen geführt, vor allem bei Gästen in Gletsch, die beim Anblick der zwei Dampfzüge automatisch annahmen, dass ein fahrplanmässiger Zweizugbetrieb geführt und dann überrascht wurden durch die vermeintlich zu frühe Abfahrt.

Dass der Betrieb auch im vergangenen Sommer unfallfrei abgewickelt werden konnte ist ein Beweis, dass trotz aller Freiwilligkeit eine hohe, professionelle Einstellung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Vordergrund steht und vor allem dem Aspekt Sicherheit grosse Bedeutung gegeben wird.

Auch das Rollmaterial, vor allem die Lokomotiven haben ihren Dienst ohne nennenswerte Zwischenfälle absolviert, was sicher auf eine perfekte Vorbereitung, aber auch auf einen, mit viel persönlicher Initiative und Enthusiasmus durchgeführten, täglichen Unterhalt zurückzuführen ist. Neben dem, im letzten DAF erwähnten Flächenbrand wurde im Juli die Strecke unterhalb Muttbach durch einen gewitterbedingten Erdbeben verschüttet, der allerdings keinen Einfluss auf den Fahrbetrieb hatte. Dank der Aufmerksamkeit eines Heizers auf dem Heimweg konnte nämlich rechtzeitig reagiert werden. Ein nächtlicher Extrazug brachte Maschinen und Räumungsmaterial vor Ort, wo bereits eine in Gletsch anwesende Baugruppe tatkräftig am Werk war.

Infrastruktur

Das schöne Wetter dürfte dazu beigetragen haben, dass die geplanten Tätigkeiten der Bauabteilung an der Strecke durch die Baugruppen planmässig durchgeführt werden konnten. Dabei hat vor allem der

neue Sanitärtrakt/Kantine in Realp natürlich einige Vorfreuden auf gutes Essen und gemütliches Zusammensitzen in einer neuen, angenehmen Umgebung geweckt. Verschiedene verbleibende Detailarbeiten werden nun über die Wintermonate unter Dach realisiert. Dieser Neubau soll auch ein Zeichen für die Wertschätzung all unserer Fronis sein und sie weiterhin motivieren, an diesem einmaligen Werk mitzuarbeiten.

Personal

Während wir dankenswerterweise wieder auf hunderte von Frondienststunden zählen durften, zeichnete sich kurzfristig beim Lokpersonal ein Engpass ab. Die vom BAV (Bundesamt für Verkehr) auferlegte Alterslimite hat natürlich auch auf unseren Betrieb einen Einfluss. Spontane Einsätze erlaubten aber die Aufrechterhaltung des Betriebes. Im Hinblick darauf, die Fahrfrequenzen in den nächsten Jahren zu erhöhen, ist eine Überprüfung des Ausbildungskonzeptes sicher nicht zu vermeiden.

Nach wie vor steht Freiwilligkeit/Frondienst im Vordergrund, dennoch werden wir nicht darum herumkommen, in näherer Zukunft gewisse Funktionen im Anstellungs- oder Mandatsverhältnis zu besetzen, um wirtschaftliche Effizienz, aber auch Marktkonformität längerfristig sicherstellen zu können.

Finanzen

In den Finanzen bewegen wir uns nach wie vor im roten Bereich, wobei vor allem Schuldrückzahlungen namhafte Beträge verschlingen. Zusammen mit dem VR sind wir bestrebt, dieses Problem durch mög-

Die Betriebsstatistik des Reisedienstes

Jahr	Anzahl Züge	Fahrgäste	davon Gruppen	in %	Fahrgäste/Zug	Einnahmen Fr.	pro Fahrgast Fr.
1999	443	31'862	13'514	42%	72	359'077	11.25
2000	280	25'905	10'361	40%	92	905'279	34.95
2001	361	27'151	14'118	52%	75	929'130	34.22
2002	240	22'752	15'926	70%	95	784'993	34.50
2003	193	18'219	8047	45%	95	740'000 ¹⁾	40.62 ¹⁾

1) vorbehaltlich Endabrechnung 2003

liche neue Finanzmodelle in den Griff zu bekommen. Dies, um einerseits wieder auf gesunden Beinen stehen zu können und andererseits die Voraussetzungen zu schaffen, um neue Projekte wie Ausbau Remise Realp, vorbeugende Instandstellungsarbeiten auf der Strecke Gletsch – Oberwald usw. realisieren zu können.

Ausblick

Die Dampfkessel unserer drei Loks sind noch nicht ganz abgekühlt, und schon sind wir mitten in den Arbeiten für 2004. Vor allem im Marketingbereich müssen Anstrengungen unternommen werden, um die Passagierzahlen beträchtlich ansteigen zu lassen. Eine Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus Mitarbeitern der DFB AG, Mitgliedern des VFB sowie Teilnehmern aus der Tourismusbranche ist daran, Anregungen aus dem vorhandenen, leider bis heute spärlich genutzten Marketingkonzept umzusetzen. Dazu gehören neben Ideen für Pauschalangebote auch Bestrebungen, Partnerschaften mit Hotels, Tourismus- oder anderen Transportorganisationen einzugehen. Dass uns dabei die VFB Sektionen aus Deutschland und den Niederlanden tatkräftig unterstützen stimmt uns sehr zuversichtlich, und wir hoffen demnächst mehr Details über dieses, für unser Überleben wichtige Thema publizieren zu können.

Dank

Trotz finanzieller Einbusse dürfen wir mit der vergangenen Saison zufrieden sein. Viele Sponsoren haben uns geholfen, dass das Loch nicht allzu gross wurde und mit ihren Beiträgen bestätigt, dass sie an uns glauben und uns helfen wollen auf unserm zukünftigen Weg. Ihnen gehört ein grosses Dankeschön.

Unsere Anerkennung gehört aber auch allen unsern Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen im Fahrbetrieb, auf und an der Strecke, in den Werkstätten, auf dem Bau, im Souvenir- und Restaurationsbereich sowie auch in den unvermeidbaren administrativen Funktionen. Dank ihrem unermüdbaren Einsatz und der konstruktiven Zusammenarbeit mit dem VFB konnte die Fahrsaison planmässig und unfallfrei be-



Das nächste Renovationsobjekt, der BVZ-Wagen B 2222, wird auf dem Tiefgangwagen in die Wagenwerkstätte Aarau rangiert. Fotos: Sektion Aarau

In Aarau tut sich allerhand

Der B 4229 ist getauft

Wie bereits im letzten «dampf an der furka» berichtet, sind die Arbeiten am Personenwagen B 4229 so weit gediehen, dass am 24. Oktober die Taufe vollzogen wer-

wältigt werden und wird es auch zukünftig möglich sein mit vollen Zügen über die Furka zu dampfen.

Dank gehört aber auch all unsern Fahrgästen, die uns regelmässig mit ihrem Besuch erfreuen. Ihre Freude und Begeisterung an unserer einmaligen Dampfbahn kompensiert uns für die vielen freiwilligen Arbeitsstunden und gibt uns Ansporn zur Aufrechterhaltung und ständigen Verbesserung unseres Betriebes. Wir von der Geschäftsleitung wünschen nun allen recht frohe Festtage, einen guten Rutsch in ein erfolgreiches, gesundes neues Jahr. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen anlässlich der Betriebsaison 2004.

*Peter Bernhard,
Geschäftsleiter DFB AG*

den konnte. Im Vorfeld waren noch viele Abschlussarbeiten zu erledigen wie die Fertigmontage der Aussenverkleidung, das Anbringen der Wagenbeschriftung, die Fertigstellung und Montage der Fenster und der Sonnenstoren, die Montage der Bänke und Gepäckablagen.

Der Wagen ist gemäss Aargauer Tradition wieder ein ausgesprochenes Schmuckstück geworden dank solider Arbeit und Liebe zum Detail. Anders als bei den Vorgängern bleibt der B 4229 noch eine Weile in der Wagenwerkstätte in Aarau, um vor dem Winterwetter geschützt zu sein. Das gibt den Werkstattmitarbeitern für einmal Gelegenheit, sich am eigenen Werk zu freuen und nicht immer nur schwer ramponierte Renovationsobjekte um sich zu haben. Zur Betriebsaison 2004 erfolgt der Transport zur Furka-Bergstrecke für die technische Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr und die Aufnahme des Dienstes auf der Strecke.

Gut besuchte Wagentaufe

Am 24. Oktober 2003 durften wir neben den Werkstattmitarbeitern und ihren Angehörigen viele Material- und Sitzplatzsponsoren zur Taufe des Wagens begrüßen. Nur dank ihrer Opferbereitschaft und Unterstützung war es möglich, den B 4229 in gegen 10'000 Arbeitsstunden quasi neu zu schaffen. Dies alles aus Mitteln, die die Sektion aus Eigenem beschafft hat. Als Gäste waren auch Mitglieder des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der DFB-AG zugegen, angeführt von VR-Präsident Peter Schwaller und Geschäftsführer Peter Bernhard.

Neben den Ansprachen mit Information über das Projekt und Dank an alle, die die Renovation möglich gemacht haben, wurde mit Bildern und Videos der Werdegang der Arbeiten gezeigt. Für viele der Gäste war es ein Aha-Erlebnis, die vielfältigen Arbeiten vom Abbruch des defekten Kastens über dessen Wiederaufbau, die Herstellung einer Unzahl von Einzelteilen,

der Revision des Chassis und der Drehgestelle bis zur Schlussmontage im Zeitraffer mitzuerleben. Peter Bernhard brachte schlussendlich das Revisionsdatum am Chassis an und vollzog damit die offizielle Taufe.

Der nächste Patient steht bereits in der Werkstätte

Es ergab sich, dass der Transport des BVZ-Wagens B 2222 nach Aarau früher als ursprünglich geplant am 14. Oktober erfolgte. Mit beeindruckender Präzision rangierte Ruedi Baumann den 12 Meter langen Wagen auf dem Tiefgänger durch den engen Mauerdurchbruch in die vollgestellte Wagenwerkstätte. Fünf Eisenbahnwagen, das Chassis des Benzin-Triebwagens und ein ausgewachsener Tiefgang-Lastwagen in der Werkstätte: Das war bewundernswerte Millimeterarbeit!

Für die Werkstatt-Mannschaft war die Gelegenheit ideal, den Gästen das nächste Renovations-Objekt vorstellen zu können:

Den bisher ältesten Wagen in der Werkstätte mit Baujahr 1890. Er erlebte zwar mehrmals Umbauten, nachdem sich das ursprüngliche Konzept eines Sommerwagens ohne Glasfenster nicht bewährt hatte und auch die Ausführung als Erstklass-Salonwagen nicht recht erfolgreich war. Wie der Kasten hinter einigen abgenommenen Blechen der Verkleidung zeigt, wartet wieder viel und interessante Arbeit auf die Werkstattkollegen.

Der B 2222 fuhr bereits 1993 – im Jahr der Streckenerweiterung der DFB bis zur Station Furka – auf der Bergstrecke, als er von der DFB angemietet wurde (Vergleiche DFB-Kalender 1996, Bild 8). Zur Saison 2006 hoffen wir, den dann B 4222 genannten Wagen fertig und wieder zum Dienst auf der Strecke bereit zu stellen.

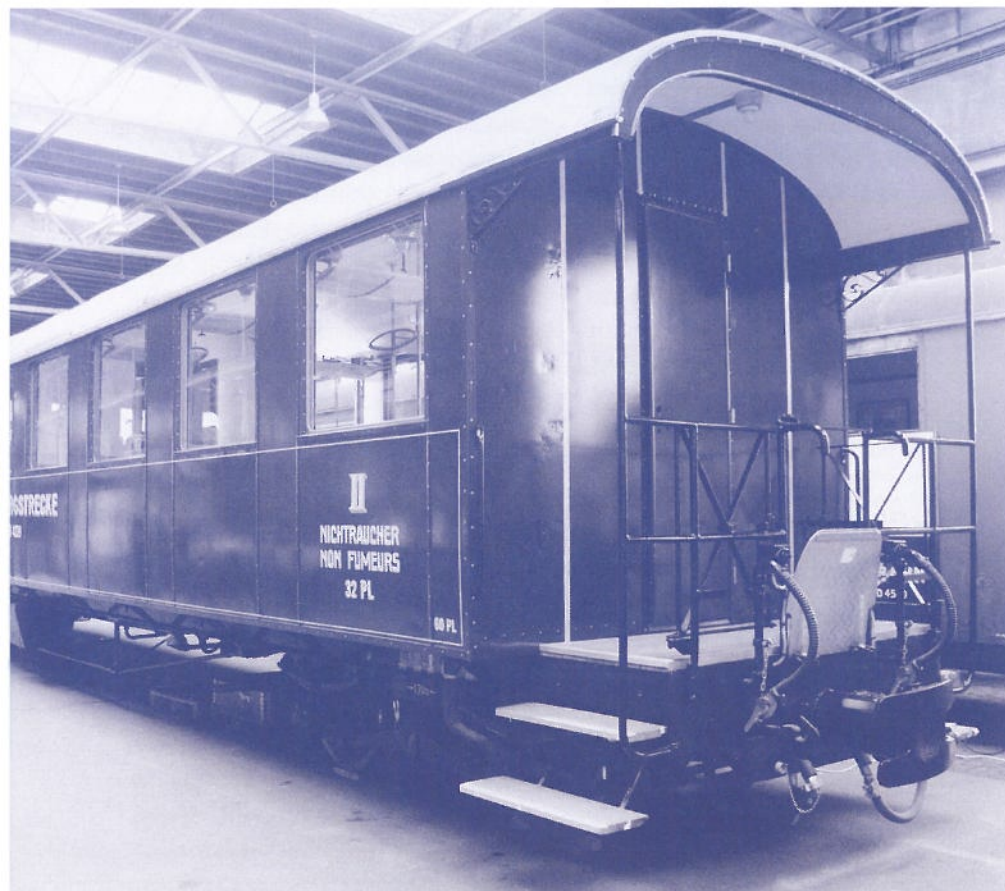
Furka-Bergstrecke denkt auch an Behinderte

Im kommenden Winter wird ein weiterer Wagen in die Werkstätte in Aarau kommen. Der Aussichtswagen C 2353 wird so modifiziert, um auch an den Rollstuhl gefesselten Behinderten eine Fahrt auf der wunderschönen Furka-Bergstrecke zu ermöglichen.

Im hinteren Teil des Wagens werden die vier Sitzplätze zu Klappsitzen umgebaut. Zum Festzurren von zwei oder drei Rollstühlen werden Ösen angebracht und die linke Seitenwand wird auf 1,2 m Länge durch ein einschiebbares Wandstück ersetzt. Für das Hinaufschieben der Rollstühle wird eine mobile Rampe gebaut, die am Wagen eingehängt werden kann und mit dem Wagen mitgeführt wird.

Die Lösung zeichnet sich durch Einfachheit aus und passt sich den gegebenen Bahnsteigverhältnissen an. Für eine Lösung mit Lift wären in allen Stationen Hartbelagsplätze erforderlich. Nach einer Erprobungsphase mit dem ersten umgebauten Wagen, sollen weitere folgen. Man denkt auch an die behindertenfreundliche Ausrüstung von geschlossenen Wagen, um den Rollstuhlgästen eine Reise in vom Wetter geschützter und allenfalls geheizter Umgebung zu ermöglichen.

Heinz Unterweger



B 4229 Totalansicht: Der fertige Personenwagen B 4229 steht zur Taufe bereit.

Fortschritte beim Ausbau der Infrastrukturen in Realp

Neubau rechtzeitig unter Dach

Die Nachricht wird all jene freuen, die je als Fronis an der für unsere Furka-Bergstrecke tätig waren. Jener Trakt, der vor allem ihrem Wohlbefinden dienen wird, konnte vor Beginn der kalten Jahreszeit unter Dach gebracht werden. Die ganze Vorgeschichte, die Vorarbeiten und das Geschehen in diesem Jahr hat DFB-Bauchef Walter Willi zusammengetragen.

Im Jahr 1986 werden die ersten spontanen Arbeiten am Trassee der Furka-Bergstrecke auf der Urnerseite geleistet. Mit sehr bescheidenen Mitteln beginnen einige Idealisten mit der Rekonstruktion des eingestürzten Tunnels III. Nebst den Werkzeugen und Geräten sind für die mehrwöchigen Arbeiten auch Unterkünfte für die Helfer notwendig. So hausen während des ersten Einsatzes von 1986 die Frondienstler noch zwei Wochen in Zelten auf der Wiese vor der Zahnstangeneinfahrt in Realp! Doch bereits bei den folgenden Einsätzen bieten die Gaststätten von Realp Unterkunft. Die Mahlzeiten hingegen werden noch wie im Wilden Westen in einer improvisierten Küche unter freiem Himmel zubereitet und eingenommen.

Mit der zunehmenden Anzahl Helfer finden die Übernachtungen in Masslagern oder im Wohnwagen statt. Einen luxuriösen Fortschritt bedeutet der Mannschafts- bzw. Küchenwagen, der aus einem im Jahr 1988 beschafften Brünigwagen vom Typ K hergestellt wurde und ab der Saison 1989 betriebsbereit ist. In diese Zeit fällt auch die grosse Zunahme von Helfern. Und da sich die Bausaison bereits über mehrere Monate erstreckt, entschliesst sich die DFB, im Jahr 1990 ein umfassendes Baucamp zu errichten. Die Geldmittel werden sehr sparsam eingesetzt, und so reicht es lediglich für bereits gebrauchte Container. Nebst Mannschaftsraum, Küche, Sanitäranlage können nun auch erstmals etwa ein Dutzend Schlafplätze für die Helfer angeboten werden.

Das Leid mit den «Provisorien»

Was vorerst als bedeutender Fortschritt galt, zeigt sich bald auch als Ärgernis. Die erstandenen Container eignen sich nicht für das raue Klima und die grossen Schneelasten. Auch die Wasserversorgung in die Container kann nicht frostsicher angelegt werden. Der tägliche Mit-

arbeiterumfang der DFB mit den Baugruppen sowie dem Lok- und Betriebspersonal erfordert einen ansehnlichen Logistikbetrieb.

Es kommt nicht selten vor, dass über 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gepflegt werden müssen. Während dieser Zeit werden mehrmals Überlegungen angestellt, wie sinnvoll es wäre, den gesamten Logistikbetrieb ins Dorf Realp zu verlegen. Alle diesbezüglichen Ideen werden aber verworfen. Wer den täglichen Betrieb der DFB kennt, weiss, dass der betriebsnahe Logistikbetrieb nicht mehr wegzudenken ist.

Der lange Weg zum heutigen Stand

Wegen der baulichen Schwierigkeiten mit den Provisorien und aufgrund der Tatsache, dass die Bauten kein schönes Bild in der Landschaft sind, macht sich die DFB bereits seit einigen Jahren über den Ersatz dieser Provisorien Gedanken. Mit der Realisierung der Einsteigestation DFB und der Notwendigkeit einer Depoterweiterung steht das Projekt Logistikbetrieb immer im Zentrum der Planungsarbeit. Die Verlegung der Kantine zur Einsteigestation DFB erweist sich als nicht sinnvoll. Schon bald wird auch klar, dass der jetzige Standort der Provisorien für die künftige Depoterweiterung zur Verfügung stehen muss. Im Jahr 1999 wird abgeklärt, ob nicht der Logistikbetrieb dem östlichen Bereich des bestehenden Depots angegliedert werden könnte. Die entsprechenden Projektstudien zeigen aber, dass das zur Verfügung stehende Gelände für einen optimalen Baukörper ungeeignet ist. Deshalb entsteht auch die Idee, neue, passende Container zu beschaffen. Im Zusammenhang mit den hängigen Landumlegungen für die Einsteigestation DFB entsteht die Idee, mit den privaten Nachbarn des Depots einen Kauf- oder Tauschvertrag auszuhandeln. Diese Initiative erweist sich schon bald als gangbarer Weg. Die Verhandlungen bis zu den Verschreibungen dauern allerdings fast ein Jahr. In der Zwischenzeit entsteht in der Bauabteilung DFB aufgrund der Bedürfnisse ein Projekt, welches die notwendigen Gebäude im nördlichen und östlichen Bereich des Depots als «Winkelanbau»



Betonarmierung Decke Untergeschoss Kantine (Juni 03)



Fertiggestellte Fassade Kantine (September 03)

vorsieht. Das Projekt erhielt den Namen «Sanitär- und Kantinentrakt» und gilt beim Gesamtausbau der Infrastrukturen Realp als Etappe 1–2.

BAV genehmigt Pläne

Am 14. Juni 2002 erteilt das BAV aufgrund des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens die Baubewilligung für den Sanitär- und Kantinentrakt. Unmittelbar nach dem Eintreffen der Baubewilligung beginnen die Arbeiten am Sanitärtrakt. Für den Sanitärtrakt müssen in mühsamer Arbeit und in unmittelbarer Nähe des bestehenden Depots rund 50 Kubikmeter Fels (vorsichtig) gesprengt

und entfernt werden. Noch rechtzeitig vor dem Wintereinbruch 2002/03 wird der Rohbau unter Dach gebracht. Beim Kantinentrakt können aufgrund der umfangreichen Landumlegungen vorerst nur die Vorarbeiten in Angriff genommen werden. Der Abbau und die Verschiebung der Provisorien erfordern grosse Anstrengungen. Dank gutem Arbeitsfortschritt ist es aber möglich, noch vor dem Wintereinbruch die Fundamentplatte und einen Drittel der Untergeschosswände zu betonieren.

Im Winter 2002/2003 konzentrieren sich die Arbeiten auf den Innenausbau des Sanitärtraktes. Das Ziel, die Sanitäranlagen zum Betriebsbeginn 2003 zu übergeben,

gelingt. Dieser Neubauteil umfasst einen Umkleideraum mit den entsprechenden Kleiderkasten, zwei Duschen, Waschmaschine, Handwaschraum und WC-Anlage. Die Sanitäranlage ist durch das Depot, den künftigen Kantinenraum und zusätzlich im Sommer über eine Aussentüre zu erreichen. Die Dankbarkeit der Mitarbeiterkollegen über die neuen Sanitäräumlichkeiten motiviert uns, die Anstrengungen für den Kantinentrakt weiterzuführen.

Rechtzeitig unter Dach

Die Rohbauarbeiten für den Kantinentrakt starten im Mai 2003 nach der Schneeschmelze. Bereits Anfang Juni 2003 können die Betonarbeiten für das Erdgeschoss abgeschlossen werden. Ab Mitte Juni beginnen die Aufrichtarbeiten für das Obergeschoss in Holzbauweise. Dank der guten Zusammenarbeit aller Handwerker wird das Ziel, den Kantinentrakt noch vor Einbruch der kalten Jahreszeit unter Dach zu bringen, erreicht. Bei einem Rundgang im Neubau kann man bereits den Umfang und die Funktionen der Räumlichkeiten erkennen.

Im Obergeschoss entsteht ein Kantinenraum für 50 Mitarbeiter. Die moderne Küche mit entsprechender Leistung und den notwendigen Kühl- und Lagerräumen ist unmittelbar neben der Kantine ange-



Rohbau Kantinentrakt (Juli 03)

ordnet und schon betriebsbereit. Ebenfalls im Obergeschoss befinden sich die neuen Büros von Bau und Zugförderung. Die Kantine, Küche und die Büros können durch den östlichen Ausgang, den Durchgang vom Depot oder vom Sanitärtrakt erreicht werden. Im Untergeschoss entstehen die Unterkünfte mit zusätzlichem WC. Der gesamte Gebäudekomplex schmiegt sich gut an das bestehende Depot an. Bei der Wahl von Baumaterialien und Bauart sind verschiedene Überlegungen eingeflossen. Das mit Trapezblech erstellte Steildach ist für diesen Klimabereich geeignet. Beim Neubau wurde der Wärmeisolation grösste Beachtung geschenkt, und die Eternitfassade wird den Winterstürmen gut widerstehen. Die Beheizung des Sanitär- und Kantinentraktes erfolgt über eine Bodenheizung. Für die beiden Neubauten und das Depot wurde eine zentrale Heizkesselanlage installiert. Nach einem intensiven Winter-Arbeitsprogramm kann die Gesamtanlage voraussichtlich im Mai 2004 vollständig in Betrieb genommen werden. Mit dieser Inbetriebnahme verschwindet ein Teil Geschichte der DFB, die vielleicht auch ein Hauch von Wehmut hinterlässt.

Dank an alle Beteiligten

Dieses Neubauprojekt ist nur dank dem grossen Engagement von verschiedenen Mitarbeitern der DFB und auch gut gesinnten Firmen möglich geworden. An dieser Stelle bedanken wir uns herzlich bei diesen Mitarbeitern und den Firmen. Ein besonderer Dank gehört den Mitarbeitern, welche nebst viel eigener Arbeit auch Planungs- und Führungsfunktionen übernommen haben. Es sind dies: Edi Gubler, Heinz und Josef Bissig, Traugott Naef, Hans Fehr, Manfred Willi und Hanspeter Scheiwiller.

Was folgt nun?

Nach der Inbetriebnahme des neuen Sanitär- und Kantinentraktes bleibt der Abbruch und die Räumung der vielen Provisorien. Dieser Schritt ermöglicht, die geplante Depoterweiterung an die Hand zu nehmen. Auf der anderen Seite wird sich unser Gelände um den Stützpunkt bedeutend freundlicher präsentieren.



Flugaufnahme Gesamtansicht Stützpunkt Realp (September 03)

Leserbrief

Das liebe Geld

Der nachfolgende Brief ist persönlich an den Redaktor gerichtet. Er scheint mir von seiner Aktualität her aber von allgemeinem Interesse. Der Abdruck erfolgt leicht gekürzt.

Gerhard Oswald

Für den Ausdruck meines Vietnam-Tagebuchs danke ich. Es sind darin tatsächlich meine persönlichen Erinnerungen enthalten, und nicht die offizielle Version aus dem Buch von Ralph Schorno. Nach meiner Meinung, die ja nicht als allgemein bekannt ist, war es ein riesiges Abenteuer, diese 6 Loks aus Vietnam zurückzuholen. Alle Beteiligten wussten ja zu Beginn auch nicht, wie wir dieses grossartige Unternehmen bewältigen würden. Die täglichen Hindernisse mussten möglichst ohne Komplikationen mit den Vietnamesen beseitigt werden. Wir durften ja niemals provozieren, sondern mit gut durchdachten Vorschlägen unser Ziel, die Loks in die Schweiz zurückzuholen, immer vor Augen haben. Das ist uns, nach meiner Meinung, auch gelungen.

Das, was wir vor 13 Jahren fertig gebracht haben, das sollte auch in der heutigen Zeit

Gültigkeit haben. Unser Ziel ist und bleibt Oberwald. Mit den richtigen Voraussetzungen aller wird uns auch das bestimmt gelingen. Dafür spricht der grosse Enthusiasmus um die gleichen Ziele zu erreichen. Nur, jetzt geht alles etwas langsamer, als wir es uns wünschen.

Es ist das liebe Geld, welches uns daran hindert, weiterzukommen. Jedermann setzt sich für unsere Bahn ein, versucht das Seine beizutragen, um unserem Ziel etwas näher zu kommen. Wäre es da nicht auch richtig, auch einmal etwas ganz Besonderes zu tun? Ich denke daran, dass wir im Heft «dampf an der furka» für einmal jene Personen ansprechen, welche über ein Einkommen im wahrsten Sinne des Wortes verfügen, uns doch einen kleinen Teil davon zukommen zu lassen. Ein grosser Teil der Vereinsmitglieder ist ja sowieso schon als Frondienstler mit enormen eigenen Auslagen dabei, der Bahn zu helfen. Diese Leute muss man nicht mehr nach Unterstützung fragen. Aber all jene, die ebenfalls darauf warten, dass wir bald in Oberwald eintreffen und nichts tun, das uns Geld einbringt, all diese können uns mit ihrem Beitrag grosszügig unterstützen, schneller vorwärts zu kommen, und wenn dieser Aufruf etwas weitergeholfen hat, dann werde auch ich mich sehr freuen.

Bruno Rütli

Der Verein Furka-Bergstrecke als gemeinnützige Institution anerkannt!

Das lange Warten lohnte sich

Die Vorbereitungen auf dieses Ziel begannen schon vor der Delegiertenversammlung vom 5. April 2003 in Realp.

Die Sektion Aargau hatte es bereits geschafft, die Bestätigung der Gemeinnützigkeit zu erhalten. Doch der ZV des VFB musste erst eine Statutenanpassung durchführen, bevor der Antrag gestellt werden konnte.

Der Beauftragte für Spezialprojekte im ZV, Andreas A. Stadelmann, übernahm die Aufgabe, die Gemeinnützigkeit für den ZV des Vereins Furka-Bergstrecke zu erarbeiten. An der Delegiertenversammlung konnte die Statutenanpassung vorgebracht werden, welche als Grundlage für den Antrag benötigt wurde. Die Anpassung wurde einstimmig angenommen und so konnte er schon bald den ersten Antrag einreichen. Der endgültige Antrag konnte dann zusammen mit allen Unterlagen am 15. August 2003 eingereicht werden.

Dann begann das bange Warten, immer mit der zermürbenden Frage: «Schaffen wir es, sind wir nicht nur aus unserer Sicht sondern auch aus Sicht von aussen eine gemeinnützige Institution?»

Die Wochen vergingen wie im Flug, der August neigte sich seinem Ende entgegen und der September begann die Blätter der Bäume rot zu färben, doch die Antwort traf nicht ein. Im Oktober sass der Beauftragte wie auf Nadeln und telefonierte mit dem Steueramt, und versuchte so ganz unverbindlich den Status des Antrages zu erfahren. Die Prüfung wurde vom Departement für Finanzen, Landwirtschaft und äussere Angelegenheiten des Kantons Wallis bearbeitet.

Er sollte schnell herausfinden, dass an der Gegenstelle ein Freund der Dampfbaht sass. Die freundliche Stimme von Herrn J. Ruppen vermochte den inzwischen etwas nervös gewordenen Beauftragten des Vereins zu beruhigen. Die Aussage: «Bis zu Ihrer Präsidentenkonferenz werden Sie den definitiven Entscheid sicher haben»!

Also wartete man weiter, ein banger Monat verging, bis am 2. November 2003, Andreas Stadelmann wiederum bei der Steuerverwaltung des Kantons Wallis anrief. Als Herr Ruppen das Telefon entgegennahm, wusste er bereits Bescheid: «Wir sind gerade an der Schlussbesprechung der verschiedenen Anträge, Ihrer ist auch dabei. Sie erhalten wie besprochen den Bescheid bevor Sie an die Konferenz müssen.»

Am 6. November 2003 klingelte das Telefon im Büro des Spezialbeauftragten. Eine freundliche Stimme an der Gegenstelle suchte Herrn Stadelmann und offenbarte ihm: «Betreffend Ihres Gesuches über die Befreiung von der Kantons- und Gemeindesteuer sowie von direkten Bundessteuern... Es freut mich, Ihnen mitzuteilen, dass Ihre Organisation, der Verein Furka-Bergstrecke, als gemeinnützige Organisation anerkannt ist! Der Brief dazu wird Sie in den nächsten Tagen erreichen.» Die Bestätigung dieses Anrufs lag am 8. November im Briefkasten.

In den nächsten Tagen erhalten alle Schweizer Sektionspräsidenten eine Kopie dieses Schreibens, zusammen mit einer Kopie des Antrags. Mit diesen bei-

den Dokumenten sollte es jeder Sektion möglich sein, den Status einer gemeinnützigen Organisation zu erhalten! Spenden und andere Zuwendungen können bei einer gemeinnützigen Organisation von den Steuern abgezogen werden! Dies dürfte für manchen Spender ein weiterer Anreiz sein, den Verein Furka Dampfbaht vermehrt zu unterstützen.

Andreas Stadelmann

Statutenanpassung

«Auflösung» geregelt

An der Delegiertenversammlung vom 5. April 2003 in Realp wurde eine Anpassung des Artikels 17 beschlossen. Die Anpassung hatte das Ziel, die Grundlage zu bilden um die gesetzlichen Bestimmungen für eine steuerliche Begünstigung zu schaffen.

Der bestehende Artikel 17 Abs 4 lautete bis anhin:

Art17⁴ Die Delegiertenversammlung kann die Auflösung des VFB beschliessen, wenn mindestens zwei Drittel aller Delegierten zustimmen.

Die Anpassung erweitert den bestehenden Artikel um die Verwendung des Vermögens bei der Auflösung des Vereins. Neu:

Art17⁴ Die Delegiertenversammlung kann die Auflösung des VFB beschliessen, wenn mindestens zwei Drittel aller Delegierten zustimmen. Sie beschliesst über die Verwendung des Vereinsvermögens, das ausschliesslich für den weiteren Unterhalt der historischen Furka-Bergstrecke, ihrer Lokomotiven und Bahnwagen einzusetzen ist.

Da die Statuten erst vor kurzem neu gedruckt wurden, wurde aus Kostengründen auf eine Neuauflage verzichtet. Sobald die Statuten neu herausgegeben werden, wird diese Erweiterung miteinbezogen.



Wanderpreis zum zweiten Mal

Gewinnerin ist die Sektion Aargau

An der diesjährigen Präsidentenkonferenz wurde wiederum der Wanderpreis an die beste Fronarbeitersektion vergeben. Im letzten Jahr ging diese Trophäe an die Sektion Berlin-Brandenburg, die den Pokal mit ihrer Leistung erarbeitet hatte. Im Jahr 2003 hat die Sektion Aargau den Pokal errungen. Die Trophäe wurde von Herrn Unternährer der Aargauer Sektion entgegengenommen.

Die Kriterien für die Vergabe des Wanderpreises sind unter anderem:

- die Sorgfalt mit der die Werkzeuge behandelt werden
- die Vorsicht, die man walten lässt, um Unfälle zu vermeiden
- die Qualität der erbrachten Leistung

Wir gratulieren der Sektion Aargau recht herzlich und danken für ihren Einsatz für die Furka Dampfbahn! VFB



Der Wanderpreis

Der Sektion Rhein-Main gelingt der Durchbruch

Als gemeinnützig anerkannt

In der letzten Ausgabe von «dampf an der furka» konnten wir nur sehr kurzfristig über die Gründung der VFB Sektion Rhein-Main als Verein, deren Eintragung ins Vereinsregister und Anerkennung als gemeinnütziger Verein berichten.

Inzwischen haben wir die Gremien von VFB und DFB AG, sowie die Verantwortlichen der deutschen Sektionen ausführlich über unseren neuen Status und die steuerlichen Vorteile informiert, welche die Spenden an unsere Sektion (deutscherseits) bieten.

Neue Wege

Bisher gab es für deutsche Steuerzahler keine Möglichkeit, Spenden für die Furka-Bergstrecke steuermindernd geltend zu machen – trotz deren Anerkennung als «schützenswertes Kulturgut von nationaler Bedeutung». Dabei spielte es keine Rolle, ob diese Spenden dem VFB, seinen deutschen Sektionen, der DFB AG oder den verschiedenen projektgebundenen Einrichtungen zukamen.

Auch die Steuerbefreiungen des VFB-Dachverbands und einzelner Schweizer Sektionen durch die jeweiligen kantonalen Steuerämter bringt den Spendern in Deutschland keine Vorteile.

Sie haben als deutsche Steuerbürger nun die Möglichkeit, der als gemeinnützig anerkannten VFB Sektion Rhein-Main e.V. Ihre Spenden für den Erhalt der Furka-Bergstrecke und deren historische Fahrzeuge zukommen zu lassen, um sie in Ihrer Einkommenssteuererklärung steuermindernd geltend zu machen.

Keine Konkurrenz

Dieser Weg, die Furka-Bergstrecke zu fördern, ändert nichts an der Art und dem Umfang der Spenden, die den deutschen Sektionen bisher zufließen und weiterhin zufließen mögen: Die Sektion Rhein-Main tritt dazu nicht in Konkurrenz!

Erfreulicherweise haben uns bereits einige deutsche Sektionen in ihren Mitteilungen empfohlen, sodass wir hoffen, bald landesweit bekannt zu werden: Schliesslich bieten sich die steuerlichen Vorteile nicht nur den Mitgliedern!

Erfreulicherweise sind auch bereits die ersten Spendeneingänge auf unser Spendenkonto erfolgt, für die wir uns – auch an dieser Stelle – herzlich bedanken.

Zur Erinnerung nochmals unsere Bankverbindung: Konto-Nr. 104 393 02 bei der Volksbank Lauterbach-Schlitz eG, BLZ 519 900 00.

Geben Sie bitte unter Verwendungszweck Ihre vollständige Adresse an, wenn Sie eine Zuwendungsbestätigung wünschen.

Zeitnahe Verwendung

Neben den steuerlichen Vorteilen kann die Sektion Rhein-Main allen Förderern die Gewissheit bieten, die erhaltenen Mittel ausschliesslich und unmittelbar, vor allem aber zeitnah für ihren Zweck zu verwenden.

Im Gegensatz zu anderen, eher langfristig angelegten Sammlungen, fliessen die Zuwendungen an unsere Sektion innerhalb relativ kurzer Zeit dem Erhalt der Furka-Bergstrecke zu.

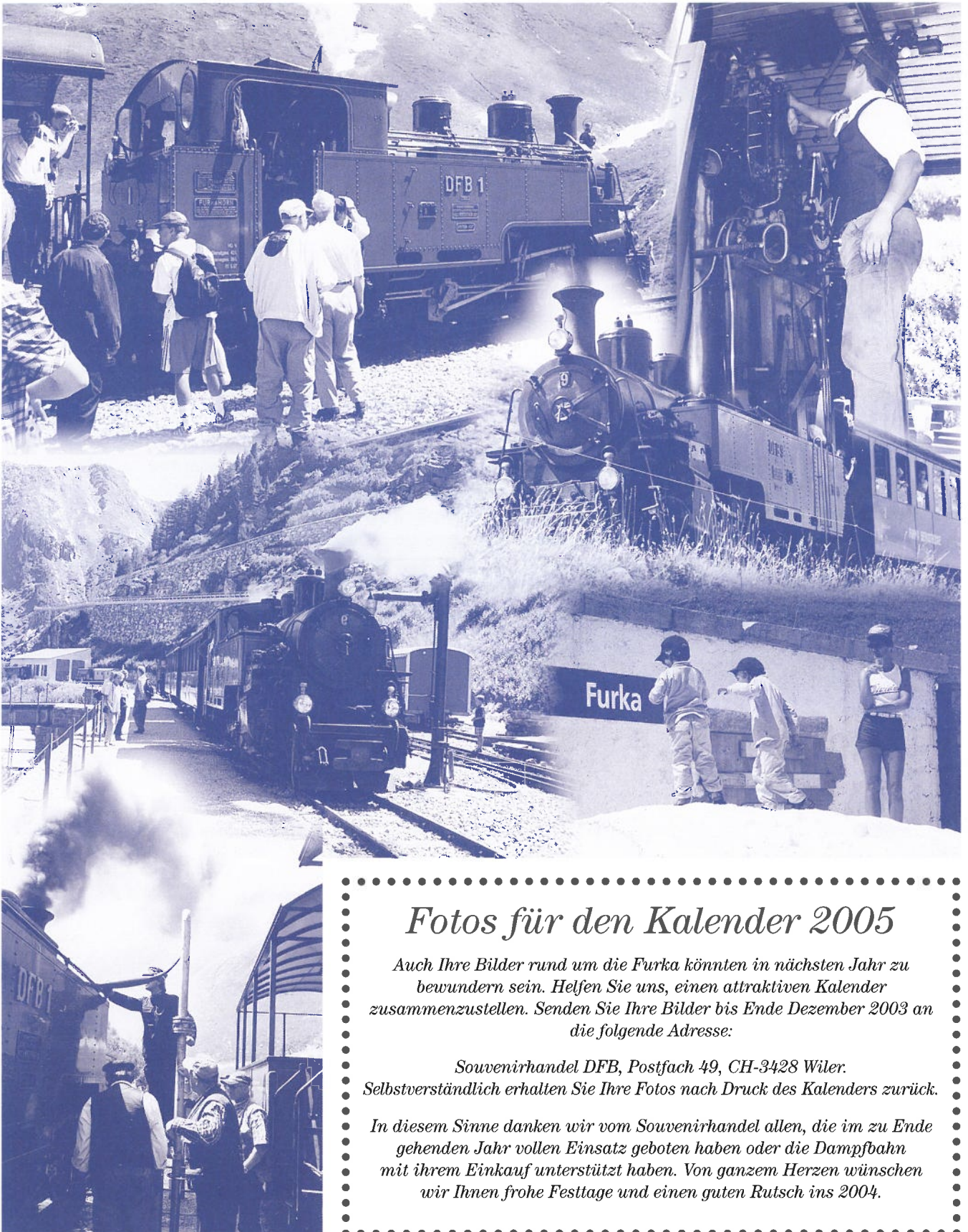
Zu guter Letzt

Es ist vielfach ein Tabu-Thema: Die Frage, was von uns bleibt, wenn wir gehen. So schwierig der Umgang mit diesem Thema, so einfach macht es uns die Gemeinnützigkeit: Durch sie sind Schenkungen oder Vermächtnisse an die Sektion Rhein-Main von der Schenkungs- und Erbschafts-Steuer befreit.

Für weitere Informationen zu diesem und allen Aspekten der Gemeinnützigkeit unserer Sektion stehen wir zur Verfügung.

Walter Knobloch, Pestalozzistrasse 11, D-36110 Schlitz, vfbRM-Kasse@gmx.de und Joachim Ziegler, Kreuzweg 7, D-65719 Hofheim a.Ts., Tel. 06192-8825.

Fotografische Impressionen von Pfarrer von Euw



Fotos für den Kalender 2005

Auch Ihre Bilder rund um die Furka könnten in nächsten Jahr zu bewundern sein. Helfen Sie uns, einen attraktiven Kalender zusammenzustellen. Senden Sie Ihre Bilder bis Ende Dezember 2003 an die 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 2004.



KSC AG

Knowledge Management &
Security Consulting



Soll Ihr internes Netzwerk ohne Sicherheitsrisiko mit dem Internet verbunden werden?
Haben Sie verschiedene Niederlassungen, die Sie verbinden möchten?
Möchten Sie die Sicherheitsmassnahmen in Ihrer Informatik durch einen ausgewiesenen Spezialisten überprüfen lassen?
Haben Sie Probleme mit Ihrer Firewall?
Planen Sie einen WEB-Auftritt?
Fehlen Ihnen die notwendigen Ressourcen?

Dann sind wir Ihr Partner!

Wir sind spezialisiert auf die Integration und Implementation von Mail- und WEB-Auftritten in Firmennetzwerken.

KSC AG · Giessenstrasse 7 · CH-8952 Schlieren
Tel. +41 1 774 25 25 · Fax +41 1 774 25 26 · E-Mail: info@ksc-ag.com

Die Zeitschrift «dampf an der furka» sucht einen neuen

REDAKTOR

Anforderungen:

- Kenntnisse der normalen Redaktionsarbeit
- bereit mit DFB AG und VFB zusammenzuarbeiten
 - teamfähig
- sicherer Umgang mit einer komplexen Umgebung
 - terminorientiert

Interessenten melden sich per E-Mail unter andreas.stadelmann@ksc-ag.com
oder per Post bei Andreas Stadelmann, Spezialaufgaben VFB, Mühleplatz 4,
6210 Sursee

Alle Bewerbungen werden vom Redaktionsteam, bestehend aus DFB AG und VFB Mitgliedern, bearbeitet und schriftlich beantwortet.

IX. Meininger Dampfloktage am 6. und 7. September 2003

«Rhein-Main» war dabei

Die diesjährigen Meininger Dampfloktage fanden wieder unter Beteiligung der Regionalgruppe Rhein-Main statt. Am Samstagmorgen 6. September 2003 endete die Nacht bereits um 3.30 Uhr in der Früh. Nach einem kurzen Frühstück fuhr ich zu Hans Kappe, der seinen Van bereits am Vorabend mit unserem kompletten Furka-Equipment wie Infostand, Werbebrochüren und Souvenirartikeln beladen hatte. Von seinem Wohnort Kronberg waren es noch ein paar Kilometer nach Nidderau, wo wir unseren dritten Mann, Peter Hammer, mit an Bord nahmen. Mehr Personal war auch nicht möglich, da das Auto nun restlos ausgefüllt war. Nach gut 2,5-stündiger Fahrt erreichten wir das Dampflokwerk Meiningen. Wir erhielten einen Standplatz in der grossen Ausbesserungshalle zugewiesen. Gegenüber den Jahren zuvor war die Halle dieses Jahr mit einer grossen Anzahl an Verkaufs- und Infoständen belegt. Wir begannen sofort mit dem Standaufbau. Unser Stand bestand aus vier grossen Bildwänden mit Fotos von der Fronarbeit und vom Fahrbetrieb an der Furka, einem grossen Tisch mit Info-Material und Souvenirartikeln sowie Fernsehgerät und Videorecorder. Unterhalb der Bildwände haben wir eine Modellzahnstangenstrecke im Massstab 1:45 montiert, auf der eine Lok zwischen den beiden Endpunkten unermüdlich hin und her fuhr. Damit hatten die Kinder eine Attraktion, und wir konnten die Eltern in aller Ruhe über unsere Bahn informieren. Das Auto wurde nach dem Aufbau des Standes noch ausserhalb der Halle geparkt, und bereits kurze Zeit später strömten die ersten Besucher auf das Gelände. Wie wir später erfuhren, kamen an diesem Tag allein vier Dampfsonderzüge nach Meiningen. Wir hatten alle Hände voll zu tun, um die fachkundigen Besucher mit Informationen über unsere Strecke zu versorgen. Viele wollten wissen, was aus den

beiden anderen Vietnam-Loks geworden ist; auch das Thema «Was kostet eine Fahrt von Realp nach Gletsch und zurück?» konnten wir dank unserer Unterlagen erschöpfend beantworten. Unser Fernsehgerät war immer dicht belagert, konnten wir doch die bekannten Filme von der Rückholung der Loks, vom Wiederaufbau der Strecke bis hin zu den Einweihungsfahrten nach Gletsch zeigen.

Verwaltungsräte zu Besuch

Am Vormittag erhielten wir prominenten Besuch aus der Schweiz mit Peter Schwaller, dem Präsidenten des Verwaltungsrates, dem neuen Geschäftsführer Peter Bernhard sowie Karlheinz Orth, einem Verwaltungsratsmitglied. Die Herren informierten sich über unsere Aktivitäten und nahmen anschliessend Gespräche mit Verantwortlichen des Dampflokwerks Meiningen wahr.

Neben einer Vielzahl von Dampflokomotiven der Baureihen 01, 03, 35, 38, 41, 44,

50 sowie 52 war der grosse Star die 18 201 in ihrer roten Lackierung mit den beiden Tendern. Diese Lok mit Baujahr 1961 und einem Treibraddurchmesser von 230 Zentimeter erhielt im April 2002 im Dampflokwerk Meiningen eine neue Hauptuntersuchung, bei der sie auch ihre aktuelle rote Farbe bekam. Grund hierfür: Der bekannte Modellbahnhersteller Roco aus Salzburg, der seit einigen Jahren die «gewohnte» grüne 18 201 im HO-Programm führt, half mit, dass die Legende wieder unter Dampf erlebt werden kann und schuf ein exklusives limitiertes Modell in eben jener roten Farbe.

Vor der Halle konnte auf einem der Dampflokriesen ein Ehrenlokführerschein erworben werden, die Schlange zum Anmelden hierfür nahm kein Ende. Für die zahlreichen Fotografen und Hobbyfilmer war dieses Wochenende ein wahrer Genuss, wurden doch fast alle Loks unter Dampf im Gelände hin und her bewegt. Zwischendurch gab es organisierte Führungen durch das komplette Dampflokwerk, in denen die verschiedenen Stationen einer Aufarbeitung gezeigt wurden. Dia-Fachvorträge unter anderem über eine Reise mit der Transsibirischen Eisenbahn oder dem Aufbau und der Wirkungsweise einer Dampflokomotive run-



Der abwechslungsreich gestaltete Stand der Regionalgruppe Rhein-Main fand viel Beachtung.

Fotos: Michael Krieg



Viel Aufmerksamkeit zog die vorübergehend rot lackierte 18 201 auf sich. Man beachte den zweiten Tender.

deten das Programm der Meininger Dampfloktag ab.

Reissender Absatz

Der erste Ausstellungstag verging für uns wie im Fluge, unser Prospekt- und Souvenirmaterial fand reissenden Absatz und wir konnten einige interessante Gespräche mit Besuchern führen. Einige dieser Besucher gaben sich sogar als ehemalige Fronarbeiter oder aktive Vereinsmitglieder zu erkennen. Gegen 18 Uhr machten wir uns auf den Weg in unser Hotel, wo wir bei einem zünftigen Essen und dem einen oder anderen Bier den Tag ausklingen liessen.

Nach einem kurzen Frühstück am Sonntagmorgen standen wir um 9 Uhr wieder an unserem Stand, um unsere Bahn weiter bekannt zu machen. Gegenüber dem Tag zuvor machten wir jedoch die Erfahrung, dass der Sonntag fast nur von Familien zum Ausflug benutzt wurde. Dementsprechend konnten wir kaum noch Interessenten für eine Fahrt mit unserer Bahn begeistern.

Teure Schweiz?

In einigen Gesprächen bekamen wir auch immer wieder zu hören, «...wir würden ja

gerne einmal in der Schweiz Urlaub machen, aber finanziell ist dies leider nicht möglich...» «Speziell bei den Preisen für Unterkunft und Verpflegung ist dies für uns deutlich spürbar geworden.»

Hoffen wir, dass sich in dieser Hinsicht in der Zukunft etwas ändert, da wir sonst diese Auswirkung auch auf der Strecke mit dem Rückgang der Fahrgäste spüren werden.

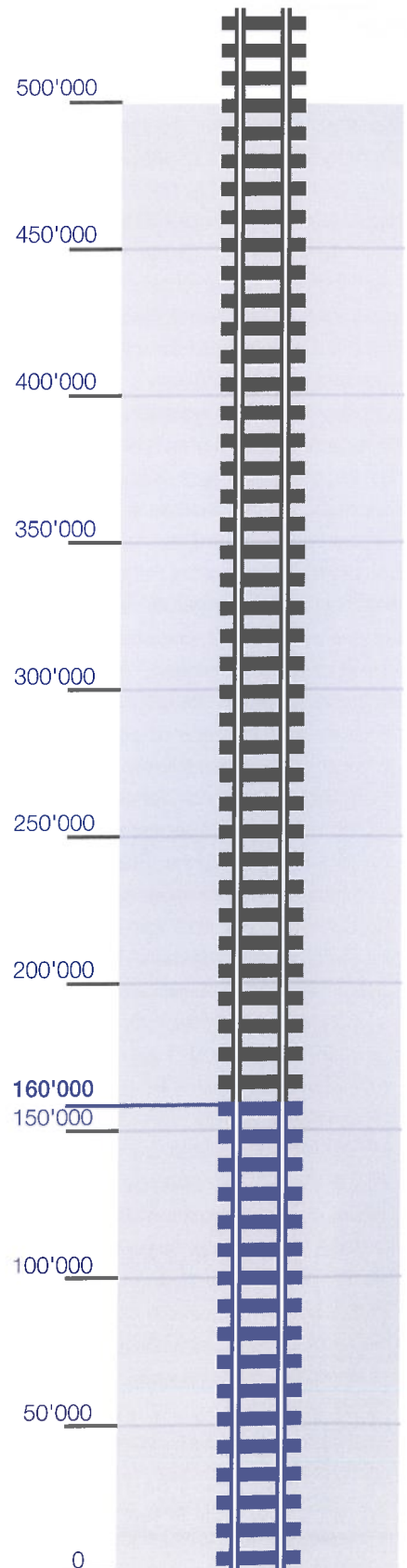
Das Programm am Sonntag endete gegen 17.00 Uhr. Wir benötigen ca. 45 Minuten, bis wir unser komplettes Material wieder im Auto verstaut hatten. Gegen 18.00 Uhr machten wir uns müde und erschöpft auf den Heimweg.

Für alle, die im nächsten Jahr einen Besuch der Meininger Dampfloktag planen, hier die Internetseite: <http://www.dampflokwerk.de>. Die Arbeit in unserem Dreierteam hat mir trotz aller Anstrengung Spass gemacht. Ich hoffe, dass wir unserer Bahn wieder zu dem ein oder anderen Fahrgast verholfen haben bzw. das Interesse für die Mitarbeit im Verein wecken konnten.

Denn wie wir alle wissen – ohne Kohle kein Dampf.

*Regionalgruppe Rhein-Main,
Michael Krieg*

Barometer der aktuellen Aktienzeichnung 2003



Erinnerung an die Rückführungsaktion von 1990 (4. Teil)

Eine Diesel- und drei Dampfloks

Dienstag, 28. August 1990: Tagwache ist um 5.15 Uhr. Die Arbeit im Lokdepot für Willi, Jakob und mich beginnt um halb sieben Uhr. Wir zerlegten Dornröschen mit dem Schweissbrenner sorgfältig, um möglichst wenig kaputt zu machen und andererseits sehr viele Teile noch zu gebrauchen. Um 12.30 Uhr trifft der letzte Loktransport in Tap Cham ein. Dieser ist blumengeschmückt und mit Fahnen und Transparenten versehen. Damit sind all die beschwerlichen Transporte abgeschlossen. Das wird mit einem speziellen Mittagessen gefeiert. Dann haben wir frei bis zum Abend. Um den gefilmten Tagesrückblick zu sehen, müssen wir jeweils die Notstromgruppe laufen lassen, denn am Abend sind nur noch etwa 160 bis 170 Volt in der Leitung. Das genügt nicht, um die Bilder laufen zu lassen.

Mittwoch, 29. August: Die Zerlegearbeit am Dornröschen wird weitergeführt. Es braucht sehr viel Sauerstoff für den Schweissbrenner. Ich habe den Auftrag, neue Sauerstoffflaschen zu organisieren. Das ist nicht ganz einfach. Weil ich im Moment noch keine leeren Flaschen zum Austausch habe, gibt es Verständigungs-

schwierigkeiten. Meine Überzeugungskunst und viel Lächeln helfen mir, auch dieses Problem zu lösen. Heute Abend durften wir bei unseren Vietnamesen das Nachtessen einnehmen. Gut die Hälfte der Schweizer war dabei. Es gab Fisch oder Hummer und Langusten und war sehr gut. Die andere Hälfte ass schweizerisch, Ravioli und Tomatensalat war das Menü.

Donnerstag, 30. August: Fortsetzung der Demontagearbeiten im Depot. Das Mittagessen unseres Kochs war total missraten. Auch das gibts. Zum Trost organisierte Hanggi Bananen und Äpfel für den Nachmittag. Bei der Rangierfahrt der 6. Lok zu unserer Halle blieb diese auf einer Weiche hängen, weil der Zahnkranz noch zu tief war. Mit unserer schweren Hebe- presse war die Lok nach einer Stunde wieder fahrbereit.

Freitag, 31. August: Auch die Lok Nr. 2 muss zerlegt werden, wie unser neuster Tagesbericht sagt. Für diese Arbeit müssen wir aber die halbe Nacht auch noch dazu nehmen, denn der Bahnkran wird anderswo dringend gebraucht. Eine halbe Stunde nach Mitternacht waren wir soweit mit den Arbeiten, dass wir schlafen gehen konnten.

Samstag, 1. September: Sehr früh beginnen wir mit unserer Schlussarbeit der Demontage. Alles klappt bestens. Der Bahnkran hebt den Dampfkessel vom Fahrgestell und verlädt diesen in bereitstehende offene Güterwagen. Auch wir verpacken unser überzähliges Gepäck so, dass es im Container per Schiff den Weg nach Hause antreten kann. Nur noch ein Koffer plus das Handgepäck bleibt uns zurück. Am Nachmittag waschen wir unsere Wäsche selber von Hand mehr oder weniger sauber.

Sonntag, 2. September: Heute wird unser Sandstrand sehr früh durch die Vietnamesen bevölkert, schliesslich ist es der 45. Nationalfeiertag der Befreiung. Das ist ein besonderer Feiertag. Für uns wird es zu eng hier. Wir beschliessen, die Umgebung etwas zu erkunden. Mit unserem Bus haben wir Gelegenheit, ein Stück mitzufahren. In der Nähe gibt es einige Hügel, von denen aus man eine wunderschöne Aussicht hat. Dies benütze ich, um gute Fotos zu machen und auch zu filmen. Um 12 Uhr gibts Mittagessen und am Nachmittag versuchen wir etwas zu schlafen. Der nachmittägliche Regen vertreibt unsere «Besucher» wieder, so dass wir am Abend wieder alleine sind. Beni Christen geht es nicht gut, er ist krank geworden. Alle Mittel aus der Apothekertasche helfen kaum, denn das Heimweh ist nach meiner Meinung die Ursache.

Montag, 3. September: Jakob hat den Auftrag, einen Grill herzustellen, damit wir auf unserer Bahnfahrt zurück nach Saigon darauf kochen können. Wir machen mit unseren Vietnamesen einen schönen Nachmittag bei besonders offerierten Getränken in unserer Gartenwirtschaft und mit Baden im Meer.

Dienstag, 4. September: Nochmals dürfen wir einen freien Tag geniessen mit Baden, Jassen und Faulenzen. Frühes Nachtessen und nachfolgend eine Besprechung über die Arbeiten während der Rückfahrt füllt den Abend aus. Ich bin also verantwortlich für die Notstromgruppe, damit wir auch Licht in unserem Wagen haben, für das Aufladen unserer Funkgeräte-Batterien, dass der Kühlschrank immer voll Getränke ist und einige weitere Aufgaben.



Auf einem Bahnhof kreuzt uns ein Zug der vietnamesischen Staatsbahn. Der Rauch stammt von der Diesellok!



Ankunft der «letzten» Lok in Tap Cham

Fotos: Bruno Rütli

Mittwoch, 5. September: Tagwache um 2.00 Uhr. Mit unserem Gepäck im Bus fahren wir nach Tap Cham. Alles wird in unserem letzten Personenwagen, einem frisch renovierten Wagen 3. Klasse verstaut. Auf der einen Einsteigeseite des Wagens sind die Notstromgruppe und der Grillrost (mit offenem Feuer geheizt) montiert. Unsere Sonntagsblick Lisa versucht sich neu auch als unsere Köchin auf der Fahrt nach Saigon. Schon beim Zusammenstellen des Zuges (1 Diesellok und 15 verschiedene Wagen inkl. 3 Dampfloks) gab es Probleme mit der durchgehenden Bremsluftleitung, die uns dann auch auf der ganzen Fahrt noch viel zu schaffen machte. Auch konnten nicht alle Wagen mit der ordentlichen Hakenverbindung zusammengekoppelt werden, weil « unsere » Loks nicht dieselbe Ausführung wie die Vietnamesische Staatsbahn hatte. Mit einer starken Kette wurde auch dieses Problem gelöst. Unsere Abfahrt um 7 Uhr am Morgen wurde mit einem langen Pfeifen der Lok angesagt. Was wir auf dieser Fahrt nach Saigon alles noch erlebten, ergäbe alleine einen Bericht. Ich fasse mich kurz und berichte nur einzelne Begebenheiten. Unsere ganze Aufmerksamkeit galt den drei Lokomotiven, die wir in unserer Komposition hatten. Die Antriebsstangen waren ja bereits demontiert worden, damit die Lok überhaupt rollfähig ist. Mit rund 80 Liter Öl, welches wir immer wieder in die Lagergefässe aufzufüllen hatten, gelang es uns, ohne zu

heisse Lager die über 300 Kilometer Fahrt zu bewältigen. Auf jeder Lok war auch ein Begleiter – Willi, Jakob und Martin – um bei eventueller Störung sofort Halt zu melden. Auch verloren wir immer wieder Bremsluft. Nach längerem Suchen fanden wir ein kleines Loch in einem Leitungsrohr, das wir mit einem spitzen Holzspahn und Klebeband reparieren konnten. Immer wieder mussten wir auf Bahnhöfen anhalten, um einen Zug abzuwarten, der uns kreuzte oder überholte. In Vietnam ist das Schienennetz nur eingleisig.

Donnerstag, 6. September: Nach einer wunderschönen Fahrt durch die Vollmondnacht und durch sehr viele unbesiedelte Landschaften haben wir gut die Hälfte unserer Fahrt mit Tempo 15 bis 20 Kilometer pro Stunde hinter uns. Wir erreichen am Abend bereits wieder bei Dunkelheit unser Ziel im Güterbahnhof Song Tang. Die mit uns mitgereisten Vietnamesen übernehmen hier die Bewachung des Zuges, während wir uns ins Hotel begeben. Einige sind so müde, dass sie ohne Nachtessen zu Bett gehen.

Freitag, 7. September: Vor unserem Frühstück, das auf 9 Uhr angesagt ist, packen wir unsere Koffer für den Heimflug. Wir verabschieden uns von unseren vietnamesischen Helfern, am Nachmittag folgt ein letzter Stadtbummel in Saigon.

Samstag, 8. September: Tagwache war wieder um 6 Uhr. Auf der Fahrt zum Flughafen treffe wir mit Ralph Schorno zu-

sammen, der uns kurz über seinen Schweizeraufenthalt informiert. Er übernimmt jetzt noch die Einschiffung unserer Loks und des übrigen Materials und führt den Auftrag in Vietnam zu Ende. Bei dieser Arbeit helfen Hanggi, Martin, Franz-Xaver und Josef mit. Sie reisen später in die Schweiz zurück. Unser Heimflug aus Vietnam mit Zwischenhalt in Bangkok startet um 10.40 Uhr. Beim Aufenthalt in Bangkok wurden wir vom Schweizer Botschafter, Herr Koch, begrüsst. Von ihm erfahren wir noch vieles an diesem Abend, bevor er uns allen einen guten Heimflug wünscht.

Sonntag, 9. September: Tagwache ist um 6 Uhr, Frühstück 7 Uhr. Mit einem Taxibus werden wir zum Flughafen gefahren, wo wir mit einem Flugzeug der Thai Air noch vor dem Mittag unseren Rückflug beginnen. Nach 12 Stunden Flugzeit landen wir in Zürich.

Das gesamte Material trifft rund sechs Wochen später im Hamburger Hafen ein und wird nach dem Umlad auf die Bahn in die Schweiz transportiert. Eine ganz besondere Ehre erhielten wir, als wir die Dampfloks während vier Monaten im Verkehrshaus in Luzern ausstellen durften. Mit diesen Worten schliesse ich meinen Kurzbericht über diese Rückführungsaktion. Vietnam war nicht nur ein Erlebnis, Vietnam war für mich ein Abenteuer, das ich so schnell nicht vergessen werde.

Bruno Rütli

Ein Nachtrag

Verschiedentlich wurde ich angefragt, ob ich meinen Vietnam-Bericht als Ganzes abgeben werde. Diesem Wunsch werde ich gerne entsprechen, indem ich die Erlebnisse in einer gehefteten Form mit noch mehr privaten Fotos versehen, auf Bestellung gegen einen kleinen Unkostenbeitrag verschicke.

Sollten Sie daran interessiert sein, so bestellen Sie die Exemplare direkt bei mir: Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, 9230 Flawil

Nachruf**Erwin Meier**

Am 29. Oktober 2003 ist im Alter von 84 Jahren Erwin Meier nach kurzer Krankheit verstorben. Den langjährigen Mitstreitern um die Furka-Bergstrecke ist Erwin Meier als Präsident der VFB-Sektion Wallis bekannt. Bei der Gründung der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG wurde Erwin Meier zum ersten Präsidenten der damals jüngsten schweizerischen Bahngesellschaft gewählt. Bei seiner Wahlannahmeerklärung gab er der Hoffnung Ausdruck, dass nun «mehr geliefert wie geliefert» werde. Ein Wunsch, der auch heute noch seine Berechtigung hat.

Seine langjährigen beruflichen Erfahrungen im Bahnbereich generell, sowie als «Walliser» mit sehr guten Verbindungen in die verschiedensten für die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG wichtigen Amtsstellen auf kantonaler wie Bundesebene, waren für die junge Bahngesellschaft von Vorteil und Nutzen.

Unüberwindbare Differenzen im Verwaltungsrat wegen des Vorgehens zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke – Beginn auf Seite Oberwald oder Realp –, führten jedoch bereits im Herbst des Gründungsjahres zur Spaltung des Führungsgremiums und zum Rücktritt von VR-Präsident Erwin Meier mit der gesamten Walliser Delegation.

Weil die Furka-Bergstrecke, insbesondere der Abschnitt Oberwald-Gletsch durchaus seinen Reiz hat, wurde unter dem Vorsitz von Erwin Meier die «BOG Bergbahn Oberwald-Gletsch» gegründet. Anfänglich als Konkurrenz zur DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG verschrien, näherten sich die beiden Organisationen zusehends, je näher das Eröffnungsdatum Realp-Gletsch im Juli 2000 rückte.

Unbesehen der gesundheitlichen Probleme hat Erwin Meier an den Eröffnungsfeierlichkeiten im Jahre 2000 teilgenommen. Sein Interesse am Fortschreiten der Instandstellungsarbeiten, der Fahrgastzahlen, der Entwicklung im Finanzbereich und manches mehr bei der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG war bis zuletzt ungeboren.

Saisonschlussfest der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFB AG 2003**Dank für geleistete Dienste**

Auch dieses Jahr versammelten sich 57 Mitarbeiter vor der Talstation der Gemstockbahn. In diesem Jahr waren es vorwiegend unsere Leute der Betriebsabteilung (BA) des Zugförderungs- und Werkstättendienstes (Zf.W) und etwas weniger der Bauabteilung. Letztere nahmen am Aufrichtefest des im Rohbau bereits erstellten Kantinenbaues der DFB teil.

Unser Verwaltungsrat-Vizepräsident Peter Heinzer, Direktor der Andermatt Bergbahnen, offerierte uns wiederum in verdankenswerter Weise eine Gratisfahrt auf den Gurschen, wo uns sein Personal zu einem Aperitif empfing. Bei schönstem Wetter standen wir in kleinen und grösseren Gruppen zusammen und tauschten unsere Erlebnisse, Neuigkeiten und Sorgen im Zusammenhang mit unserem Bahnbetrieb aus. Andere genossen die herrliche Aussicht oder prüften die ersten gefrorenen Schneereste. Die Zeit verging im Fluge und bereits wurde zum Mittagessen im Restaurant geladen. Ein Raclette à discretion wurde von der DFB – quasi als symbolischer Dank für die geleisteten Dienste – offeriert. Viele schätzen dieses bereits zur Tradition gewordene jährliche Saisonschlussfest als Gelegenheit mit Kollegen wieder einmal in Kontakt zu treten, mit welchen man im Verlauf der Saison nicht oder selten zusammen im Betriebseinsatz eingeteilt gewesen ist. Unser neuer Geschäftsleiter Peter Bernhard, nutzte deshalb auch die Gelegenheit, in seiner kurzen Rede allen Anwesenden zu danken, seine wichtigsten Eindrücke zum unfallfreien Betriebsgeschehen zu äussern sowie uns zu versichern, dass er weiterhin gewillt ist, seinen nicht immer leichten Führungsauftrag

Den lang ersehnten durchgehenden Betrieb über die Furka-Bergstrecke konnte Erwin Meier nicht mehr erleben. Behalten wir Erwin Meier mit seiner zielstrebigem Art in guter Erinnerung. *Bruno Albisser*

wahrzunehmen. Peter Bernhard erwähnte im Weiteren Ernst Meier besonders lobend. Bereits 25-mal hat Ernst mit grossem Einsatz mitgeholfen, die Stettenbachbrücke auf- und abzubauen. Unser Verwaltungsratspräsident, Peter Schwaller, überbrachte der Runde die Grüsse und den Dank des Verwaltungsrates.

So gegen 16 Uhr lichteten sich die Reihen, die meisten machten sich auf den teils langen Heimweg oder trafen sich noch zu einem Abschiedstrunk in Andermatt. Mit den besten Wünschen bis zum nächsten Saisonschlussfest im Oktober 2004!

Peter Schwarzenbach

Sektion Innerschweiz**Herbst-Einsätze**

Im Oktober wurden zweimal an Samstagen Fronis aus der Innerschweiz in Realp gesichtet. Jakob konnte beim ersten Mal recht viele Furka-Freunde aus dem Seetal zur Mitarbeit motivieren, es wurden Vorbereitungs-Arbeiten zum Einwintern gemacht, zwei Weichen mussten in Andermatt abgeholt werden, es wurde am neuen Kantinentrakt mitgearbeitet, die Wasserfassung bei der Zahnstangeneinfahrt wurde gereinigt. Es war trocken bei vernünftigen Temperaturen.

Ganz anders der zweite Einsatz: im Schnellzug nach Göschenen Probleme mit der Heizung, im Buffet in Andermatt ist es ebenfalls sehr kühl, der draussen vorbeigehende Heizungstechniker wird von der Chefin sofort ins Buffet hinein zitiert. In Realp ist kein Kollege der Sektion Innerschweiz zu sehen: trotzdem konnten einige Arbeiten erledigt werden. Bütet gibt's in der Schlosserei beim Umspuren von zwei Baumaschinen, auch für den Neubau ist was zu Bohren, kurz vor Feierabend Material verstauen im Stollen. An der Sonne ist's angenehm, alles ist von einer feinen Schneeschicht bedeckt.

Willy Auf der Maur

Hauptversammlung der Sektion Zürich

Datum: Samstag, 6. März 2003
Ort: Restaurant «Zum Stadttor»
1. Stock, Jona, Molkereistr. 1
Zeit: 14.30

Traktanden: Statutarische; die detaillierte Liste liegt an der HV auf. Das Restaurant, geführt von unserem Mitglied Ernst Schneiderhan, ist ab Bahnhof Jona (Linie S5) zu Fuss in 5 Min. zu erreichen; P beim Bahnhof. Auch dieses Jahr bieten wir ein interessantes Vormittags-Programm an: Besuch der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) Führung in der Abt. Baulabor. Unser sehr aktives Mitglied Hans Fehr, u.a. beim Kantinen-Neubau, zeigt uns dort diverse interessante Versuche. Treffpunkt: 10.15 vor dem Gebäude Nr. 1 der HSR

Dauer: 1 ½ bis 2 Stunden
Die HSR ist gleich hinter dem Bahnhof (Unterführung, Wegweiser), P bei der HSR vorhanden. Anschliessend gemeinsames Mittagessen im «Stadttor» Jona.

2 Menüs stehen zur Auswahl:
Für beide: Bouillon mit Einlage, Saisongemüse, Schoggimousse
Menü 1: +Schweins-Cordonbleu, Krokettchen Fr. 24.50

Menü 2: +Kalbsgeschnetzeltes Zürcherart, Teigwaren Fr. 26.50
Wir bitten um Anmeldung für Besuch HSR und Essen, mit Angabe des gewünschten Menüs und Anzahl Personen direkt an:
Kurt Brügger Tel. oder Fax Nr. 01 9354503, bis spätestens 28.2.03
Der Vorstand freut sich auf eine zahlreiche Teilnahme am Anlass.

Werbung

Nachdem wir an der ZOM, Wetzi-ikon keinen Stand bekamen, sind wir dafür im Rahmen des Auftritts der Gastregion Obergoms an der «Expo Stäfa» vom 6. bis 9.11. prominent vertreten. Wir hoffen auf einen guten Werbe-Effekt und vor allem zahlreiche Neumitglieder! Im Weiteren sind wir auf der Warte-liste für die Winterthurer Messe vom Ende November.

Mitgliederwesen

Vor kurzem erhielten wir vom ZV die CD der Mitglieder-Liste, Stand Ende August. Diese weist ein Total von 1815 aus, wovon knappe 20 Prozent Familien-Mitglieder. Dies ist auf den ersten Blick eine betrübliche Abnahme, verglichen mit einer Anzahl von 1978 von Ende

Okt. 2001! Dazu ist folgendes zu sagen: Einerseits ist dafür sicher die wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahre verantwortlich (Kündigungen), andererseits aber ist diese Abnahme das Resultat einer in der Zwischenzeit erfolgten rigorosen Bereinigung der Listen, sprich einer strikten Beseitigung von sogenannten «Karteileichen»! Immerhin können wir feststellen, dass wir bezüglich der Anzahl Mahnungen (dieses Jahr waren es 58) im Vergleich mit anderen Sektionen gut dastehen. Davon konnten aber, auf telefonische Intervention unseres Präsidenten hin, 35 «gerettet» werden!

Wir können also jetzt auf einer sicheren Basis aufbauen und unser erklärtes Ziel von 2000 Mitgliedern mit neuem Elan in Angriff nehmen! Ab sofort ist jede/r von euch aufge-ruft, (mindestens) ein neues Mitglied zu werben. Hier der Beweis, dass dies möglich ist: Mein Wohnort Illnau-Effretikon weist, bei einer Einwohnerzahl von ca. 15000, ausser den zwei grossen Städten die höchste Mitgliederzahl auf, nämlich 41. Davon habe ich persönlich 15 geworben, dazu noch ca. ein Dutzend weitere aus meinem Bekanntenkreis, die ausserhalb wohnen. Ich hoffe, dass diese Angaben von allen 1814 weiteren Werbepersonen als Ansporn verstanden werden! Anmeldungen via Internet oder, falls gerade kein offizieller Anmelde-Talon vorhanden ist (sollte eigentlich bei jedem Mitglied in der Brieftasche stecken!), genügt auch ein leserlich ausgefüllter Zettel mit allen wichtigen persönlichen Daten, Angabe ob Einzel oder Familie, Unterschrift, geschickt an Simone Hurter, Adresse im Heft, 3. Umschlagseite. Viel Erfolg!

Besichtigung HB Zürich

Am 27. Oktober 2003 nahm ein bescheidenes Grüppchen von 13 Mitgliedern an diesem Anlass teil. Damit wurde das Versprechen einer Wiederholung eingelöst. Siehe den Bericht im Juniheft. Da auch diesmal das Heft zu spät erschien (nach der Anmeldefrist!) möchte ich euch aufrufen, in einem solchen Fall euch trotzdem zu melden. Oder ist es eventuell so, dass eine hochinteressante Führung durch die Bahn-Infrastruktur des 21. Jahrhunderts und die Projekte der Bahn 2000 rund um unseren «Heimat-Bahnhof» bei den Dampf-Nostalgikern auf wenig Interesse stösst?



Auf der Fahrt Richtung Furka, Zwischenhalt in Tiefenbach

Vereinsreise der Sektion Zürich unter Leitung von Fritz Schmutz

Furka und Wallis besucht

Die Reise begann um 7.10 Uhr in Zürich Richtung Göschenen, Andermatt nach Realp. Wie könnte es auch anders sein, wir reisen natürlich mit unserer Dampfbahn unter dem Motto «spenden, spenden».

Die einmalige, urige Kulisse im ersten Streckenabschnitt ist auch für Teilnehmer die diese Gegend fast auswendig kennen, immer wieder ein Augenschmaus. Bei der Station Furka am Eingang des Scheiteltunnels ist der längere Aufenthalt eine willkommene Zeit um am Buffet die angebotenen Esswaren und Getränke auszukosten. Ein paar Pfiffe von der Lok lösen das emsige Treiben auf. Ein-

steigen, Fenster schliessen und schon entschwindet der Zug im Tunnel nach Muttbach. Der Blick zu den Hängen zeigt eine ganz andere Gegend. Bald lässt sich auch der Rhonegletscher erkennen. Aber die Enttäuschung vieler Touristen lässt erahnen, dass das Eis in diesem heissen Sommer enorm geschwunden ist. Unterdessen ist der Zug in Gletsch eingefahren.

Das Grand Hotel Glacier du Rhône steht im besten Licht und Sonnenschein. Das Mittagessen war lecker, abgerundet mit einer Eisschnitte.

Um 14.30 Uhr bestiegen wir den Extrabus nach Oberwald. Nun bringt uns die Matterhorn-Gotthardbahn auf vielen Kurven und Kehren durch das Goms bis hinunter nach Brig. Im Hotel Ambassador beziehen wir unsere Zimmer. Die anschliessende Führung im Stockalperpalast, das Wahrzeichen von Brig, war sehr lehrreich und interessant. Die Teilnehmer bekamen einen Einblick in das Leben dieser Familie. Beim anschliessenden Spaziergang zeigt uns Toni Stamm schöne Ecken in Brig.

Nun ist es Zeit zum Nachtessen im Restaurant des cheminots des Hotels Ambassador. Ein wunderbares Essen und ein Glas Wein dazu und schon bald meldet sich bei einigen Teilnehmern die Müdigkeit an.

Sektionsmusik

Die Suche nach Musikern unter unseren Mitgliedern läuft weiter, da das Echo auf den Aufruf im Oktoberheft bis dato bescheiden ist. Warum nicht einen Musiker unter den Bekannten und Verwandten zum Mitglied «befördern»? (siehe weiter oben zu diesem Thema). Euer Reiseleiter und Sektions-Berichterstatler
Fritz Schmutz

Neujahrswünsche

Ich wünsche allen unseren Mitgliedern und ihren Familien im Namen des gesamten Vorstandes besinnliche Feiertage und gute Gesundheit und Wohlergehen im neuen Jahr. Euer Präsident

Kurt Brügger

Gruppenfoto in Salgesch

Am Sonntagmorgen nach dem Frühstück fuhren wir um 9.38 Uhr mit SBB-Zug nach Salgesch. Nun beginnt der erste Teil des Tages mit der Besichtigung des Zumofenhauses. Diese gibt einen Einblick in die Herstellung und Gewinnung von Wein. Zum Schluss wurde uns ein Apéro serviert. Die anschliessende Wanderung (ca. 6 km) durch die Rebberge war sehr eindrücklich. Auch konnten wir von den Reben ein paar süsse Beeren erhaschen. Überall hat es Informationsschilder, die über die Mannigfaltigkeit der Rebarten hinweisen. In Sierre im Château Villa in der Oenothek durften wir den von Kurt Brügger gespendeten Apéro geniessen. Kurt hat zusätzlich einen weiteren Service angeboten. Er hat das Gepäck von sämtlichen Teilnehmern von Brig nach Sierre in seinem Auto transportiert, vielen Dank. Zum Mittagessen gab es Raclette «Spezialdegustation à discretion», Käse war nummeriert von 1 – 5. Auch diese schöne Tafelrunde mussten wir leider verlassen. Einige besuchten das Weinmuseum im Château. Am Bahnhof in Sierre nahmen wir unser Gepäck in Empfang und fuhren 15.48 Uhr ab. Eine wunderschöne Fahrt an den Gestaden des Genfersees entlang, brachte uns nach Lausanne. Leider klappte es mit dem

Anschluss nicht. Doch nach kurzer Zeit folgte ein Neigezug, der uns auf der Jurasüdfusslinie über Neuenburg nach Zürich brachte.

Zwei schöne, sonnige Tage in einer wunderschönen Gegend gingen leider zu Ende. 23 Teilnehmer sagen Dir Fritz, herzlichen Dank für die gute Organisation dieser Reise. Zufrieden und bestens gelaunt kamen alle wieder gut nach Hause. *Simone Hurter*

Agenda der Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten am Personewagen B 4222 (ex BVZ B 2222) Jeden Dienstagabend ab 16.00 Uhr, jeden Donnerstagabend ab 18.00 Uhr, Samstagseinsätze: Samstag, 27. März 2004 ab 8.00 Uhr, Samstag, 24. April 2004 ab 8.00 Uhr. An den Samstagseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Werkstattapéro und Feier «10 Jahre Wagenwerkstätte Aarau», Freitag, 2. April 2004

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

1. Arbeitstag: Samstag, 22. Mai 2004, 2. Arbeitstag: Samstag, 12. Juni 2004, Arbeitswoche 12. bis 17. Juli 2004

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

Generalversammlung 2004

Freitag, 16. April 2004, 19.30 Uhr (Apéro ab 18.30 Uhr), Restaurant Dietiker, Suhr

Reisen

Sponsorenfahrten B 4229

1. Fahrt: Sonntag, 27. Juni 2004, 2. Fahrt: Sonntag, 15. August 2004 Die Sponsoren erhalten eine persönliche Einladung.

Werbewagen

Weihnachtsmarkt Embrach

9. November bis Weihnachten 2003. Betrieb des Wagens als «Furka-Beizli» durch Cathrin und Marcel Steinmann

Jodlerumzüge

spezieller Wagen mit Aarauerbild: 6. Juni 2004 Bülach, 13. Juni 2004 Grenchen, 20. Juni 2004 Münsingen, 27. Juni 2004 Hochdorf

Unser Werbewagen steht auch Ihnen für Werbung, Gewerbeschauen, Bahnhofanlässe, Dorf-Feste, Umzüge usw. zu günstigen Bedingungen zur Verfügung (Tel. 056 245 29 03).

Heinz Unterweger
www.vfb-aargau.ch

VFB Sektion Solothurn

GV am 30. März

Der Vorstand lädt zur 17. Generalversammlung am 30. März 2004 um 20.00 Uhr im Restaurant Brauerei, Oensingen ein.

Die Traktanden sind: Begrüssung, Wahl der Stimmzähler, Protokoll der 16. Generalversammlung, Jahresbericht des Präsidenten, Kassabericht 2003, Revisionsbericht, Budget 2004, Anträge, Neuwahlen des Vorstandes und der Revisoren, Jahresprogramm 2004, Verschiedenes.

Im Vorstand sind die Stellen des Präsidenten und des Vizepräsidenten neu zu besetzen. Blutaufrischung sorgt für neuen Elan. Interessierte melden sich nach Erhalt des Heftes beim Präsidenten (gilt als offizielle Einladung gemäss Art. 14 der Statuten).

Vorstand
VFB Sektion Solothurn

Sektion Stuttgart

Bauwoche mit Erfolg durchgeführt

Vor zwölf motivierten Fronis fand die Information und Einweisung durch Walter Willi statt. Die vorgesehenen Arbeiten wurden für zwei Gruppen aufgeteilt, da entgegen der ursprünglichen Planung Gletsch nicht der Schwerpunkt war. Die Gruppe «Realp» unter Führung von Richard Schust wurde den Bauspezialisten Peter und Paul zugeteilt.

Am ersten Arbeitstag wurden Baumassnahmen im Kantinenbau erledigt. Alle weiteren Tätigkeiten waren an der neuen Stützmauer bei Kilometer 57,5. Für die Fundamente wurden Schalungen erstellt sowie die Fundamente einschliesslich der Wasserrinne betoniert. Durch den Böschungsbrand, der am Mittwoch durch Funkenflug des 11-Uhr-Zuges entstand, waren die Arbeiten zeitweise behindert.

Für die in Gletsch arbeitende Gruppe waren ausschliesslich Gleisbauarbeiten vorgesehen. Unter sachkundiger Leitung unseres Mitgliedes Gleisbaumeister Dieter Koesling wurden diese Arbeiten mit willigen und motivierten Fronis hervorragend durchgeführt.

Im Detail waren es folgende Arbeiten: bei Km 57,4 Gleis gerichtet und gestopft – bei Km 57,3 Gleis bergwärts so gut wie möglich gerichtet, da hohe Spannungen die Arbeiten einschränkten – Von Gletsch in Richtung Nuttbach-Strassenquerung wurden 13 durch Steinschlag beschädigte Stahlschwellen ausgewechselt mit anschliessender Verstopfung. – Im Bahnhof Gletsch von Weiche 18 bis zur Drehscheibe das Gleis anheben, richten und anschliessend mit der Maschine verstopfen.

Die «Verstopfung» der Fronis mit flüssiger und fester Nahrung wurde von der Sektion Stuttgart materiell und finanziell voll übernommen. Viel Zeit wurde bereits im Vorfeld in die Logistik der Küchenabwicklung investiert. Die beiden «Küchenfeen» hatten für diese Arbeitswoche einen hervorragenden Essensplan erstellt und mit Bravour umgesetzt. Ein besonderer Dank von der ganzen Mannschaft geht daher an die Frauen Nelly Koesling und Anita Kühnle.

Als Fazit ist die vorbildliche Zusammenarbeit innerhalb der Arbeitsgruppe sowie die Organisation und Abwicklung der einzelnen Arbeitsbereiche hervorzuheben!

Richard Schust,
Leiter der Bauwoche

VFB Sektion Ostschweiz

Hauptversammlung

Der Vorstand lädt zur ordentlichen Hauptversammlung am 6. März 2004 um 14.15 Uhr im Restaurant Freihof in Wil ein. Die Traktanden sind: Begrüssung, Wahl der Stimmzähler, Protokoll der HV 2003, Jahresbericht des Präsidenten, Jahresrechnung 2003, Revisionsbericht, Budget 2004, Bericht Bauchef Bauprogramm, Wahl des Vorstandes 2004 bis 2006, Anträge/Verschiedenes.

Anträge müssen bis spätestens am Samstag, 14. Februar 2004 beim Präsidenten eintreffen. Hugo Peter, Mühlackerstrasse 27, 4402 Frenkendorf.



Château Villa, Endstation in Sierre, mit Raclette degustation

Jahresausflug der Regionalgruppe Rhein-Main

Abspringen (eigentlich) verboten

Unser alljährlicher Jahresausflug führt uns in der Regel immer zu einem mit dem Thema Bahn verknüpften Ort. So auch in diesem Jahr. Mitten im Pfälzer Bergland zwischen Staudernheim und Altingen kann auf einer Länge von 40 Kilometern eine stillgelegte Bahntrasse mit Fahrradraisinen befahren werden.

Die Organisation dieses Ausfluges war nicht gerade einfach, musste doch bereits ein Jahr im Voraus eine verbindliche Reservierung beim Veranstalter abgegeben werden. Insgesamt 23 Personen, bestehend aus Vereinsmitgliedern, Partner und Kinder aller Altersgruppen trafen sich am 26. Juli 2003 gegen 10 Uhr am Morgen am Startpunkt der Strecke in Staudernheim, nahe der Stadt Bad Kreuznach. Nach einer kurzen Instruktion durch den Veranstalter wurden unsere 23 Personen auf die sechs Draisinen aufgeteilt.

Eine Draisine besteht im Prinzip aus einer Plattform mit vier Rädern, aussen jeweils einen Platz, um in die Pedale treten und dazwischen auf einer kleinen Sitzbank Platz für zwei Mitfahrer. Für das Gepäck wie Rucksäcke besteht hinter der Sitzbank eine kleine Ablagemöglichkeit. Für ganz heiße Tage hat die Draisine eine Vorrichtung in Form eines Rohres, in das ein Sonnenschirm eingespannt werden kann. Das Wetter war an diesem Tag bewölkt und daher nur angenehme 23 Grad warm.

Schranken öffnen

Dadurch, dass die Draisine nicht wie beim normalen Fahrrad gelenkt werden muss, kann man sich

voll und ganz auf die unterschiedlichen Natureindrücke konzentrieren. Die Fahrt führte in Abständen von rund zwei Kilometern durch kleine Dörfer und reizvolle Städtchen. Ein besonderes Highlight war das Kreuzen mit den Verkehrsstrassen. Zu diesem Zweck sind auf der Strecke Schranken quer über die Gleise installiert. Vor diesen Schranken muss die Draisine abgestoppt werden. Je zwei Mitfahrer öffnen die Schranken und warnen den Autoverkehr per Handsignal vor den Draisinen. Das Abspringen während der Fahrt war eigentlich verboten und wurde auch an den Strassenkreuzungen immer wieder mit Schildern gewarnt. Trotzdem liessen es sich einige nicht nehmen, bei der Anfahrt auf eine Schranke abzuspringen, der Draisine vorauszuweichen und die Schranke bereits zu öffnen. Zum Teil wurde dies durch den einen oder anderen blauen Fleck am Schienbein bestraft.

Nach 9,5 Kilometern legten wir die erste Rast am Gartenlokal «Zum Radler» ein. Ein zur Gartenwirtschaft umgebautes ehemaliges Bahnwärterhäuschen lud zum Verweilen ein. Die Draisinen werden zu diesem Zweck aus dem Gleis heraus gehoben und neben der Strecke angekettet und geparkt. Nach einer guten halben Stunde bei Kaffee und Kuchen oder auch schon dem ersten Bier ging unsere Fahrt weiter. Unsere Gruppe hatte mittlerweile den Ehrgeiz entwickelt, die jeweils voraus fahrende Draisine einzuholen und etwas Schubhilfe zu geben.

Alle auf der Strecke durchfahrenen Dörfer bieten irgendwelche Besonderheiten, so zum Beispiel die



Die Person rechts hatte kräftig in die Pedalen zu treten. Fotos: Michael Krieg

Stadt Meisenheim eine spätgotische Schlosskirche mit einer Stumm-Orgel, ein mittelalterliches Stadtbild mit wehrhaften Stadtmauern, Türmen, alten Adelshöfen und Befestigungsanlagen. Wer mehr Zeit mitbringt, kann an diesen Orten einen Halt einlegen und die Sehenswürdigkeiten besichtigen.

Bahnhof mit Brauerei

Nachdem wir gut die Hälfte der Strecke bei Kilometer 20 geschafft hatten, lud der Bahnhof Lauterecken mit einer eigenen Brauerei zur Mittagsrast ein. Hier besteht auch die einzige Möglichkeit, die Draisinen vor Ende der Strecke wieder zurück zu geben. Nach einer einstündigen Pause und deftigem Essen ist es etwas schwergefallen, weiter in die Pedalen zu treten – aber es sind alle weitergefahren.

Ein gebrochener Finger

Bei Durchquerung der Ortschaft Offenbach-Hundheim kamen wieder die obligatorischen Schranken ins Blickfeld. Ein hier nicht näher genanntes Vereinsmitglied versuchte einen Absprung von der fahrenden Draisine, kam jedoch ins Straucheln und stürzte auf den parallel verlaufenden Radweg. Nach einer Schrecksekunde stellten sich Hautabschürfungen und ein gebrochener kleiner Finger heraus. Per Mobiltelefon wurde ein Rettungswagen geordert, der auch kurze Zeit später eintraf und den Verunfallten samt Freundin ins nächstgelegene Krankenhaus nach Kusel brachte.

Da in der Zwischenzeit weitere Draisinen aufrückten, mussten wir unsere während des Zwangsaufenthaltes aus dem Gleis heben und diese vorbeilassen. Nachdem uns der Krankenwagen verlassen und die Draisinen wieder im Gleis waren, ging die Fahrt etwas ruhiger weiter.

Seit diesem kleinen Unfall versucht keiner mehr abzuspringen und voraus zu laufen. Womit einmal

mehr bewiesen wurde, dass man durch Erfahrung klug wird.

Unsere Fahrt führte uns nun weiter durch den Ort St. Julian, an dessen ehemaligem Wärterhaus ein kleiner Fotohalt eingelegt wurde. Ein gleichnamiges Mitglied posierte für ein Erinnerungsfoto vor dem Stationsschild am Wärterhaus.

Von nun an lagen noch rund 8,5 Kilometer der Strecke vor uns. Der Himmel wurde dunkler, und es begann leicht zu nieseln. Dies wurde jedoch von den meisten als willkommene Abkühlung gesehen.

Die Fahrt ging weiter durch Eschenau, in dessen Bahnhof eine kleine Kunstausstellung zu besichtigen ist, über Erlesbach mit einem Gewässerlehrpfad bis zu unserem Endpunkt Altingen. Dort wurden die Draisinen wieder entgegen genommen und sofort auf einer kleinen Drehscheibe für den nächsten Tag gewendet. Dies deshalb, da die Strecke keinen Gegenverkehr zulässt und die Fahrt an geraden Tagen von Staudernheim nach Altingen und an ungeraden von Altingen nach Staudernheim führt. Etwas müde und auch mit etwas «Pudding» in den Beinen bestieg unsere Gruppe den fahrplanmäßigen Bus zurück nach Staudernheim. Nach etwas mehr als einer Stunde Fahrt gelangten wir wieder zum Ausgangspunkt unserer kleinen Exkursion, und jeder begab sich per Auto wieder auf den Heimweg. Von allen Teilnehmern wurde bestätigt, dass dies ein aussergewöhnlicher Ausflug war. Wenn dann noch wie in unserem Fall das Wetter mitspielt, ist diese Tour auf jeden Fall zu empfehlen. Unter der Internetseite <http://www.draisinentour.de> können sich Interessierte weitere Informationen und Ansprechpartner für eine Vereinsausflug holen. Aber immer daran denken – der Vorlauf beträgt zwischen 1 bis 1,5 Jahre und «Nicht abspringen»!!

Michael Krieg



Kurze Instruktion vor dem Start auf die 40 Kilometer messende Strecke.

Partie en français

Compte-rendu de la semaine de travail de la section Romande sur la ligne de la Furka, rédigé par Hervé Vonstadt (dit Deville en français).

Elle s'est déroulée du lundi 14 au vendredi 19 juillet 2003.

Dimanche 13 juillet

Arrivé à Gletsch par le car postal en provenance d'Oberwald, le dernier de la journée !, à 17 heures environ, je fais la connaissance immédiate de Cédric et de Jean-Jacques, des habitués des lieux qui me conduisent droit à la remise de la DFB. Et là je me demande si une photo expédiée par internet ne nous aurait pas permis de faire connaissance plus tôt, dans le train à partir de Brigue.

Pierre-Yves est déjà là, ainsi que Paul, venu tout exprès depuis la Belgique. Après la visite guidée des lieux, cuisine, salle à manger, toilettes, dortoirs et douche, nous partons tous en direction de Realp, afin de prendre connaissance de la tâche à accomplir.

Magnifique vue, fugitive, sur le glacier du Rhône et sur la ligne, tout au long du parcours. Arrivée au col, descente sur Realp, par une route moins bien aménagée que du côté valaisan. Visite des installations à Realp et réunion avec Walter Willi qui nous présente les groupes qui vont travailler cette semaine. Nous faisons la connaissance d'Andréas, arrivé directement à Realp. Le nouveau membre du comité central du DFB nous remercie et nous explique la situation financière difficile de la compagnie. Il promet de tout faire pour la redresser. Il nous remercie également pour notre participation bénévole, sur laquelle repose la vie de la compagnie.

Notre travail consistera en la réfection, dans un virage sur une dizaine de mètres de longueur, d'un mur de soutènement sur le chemin qui conduit de la route du col à la station Muttbach-Belvédère. Nous avons donc rendez-vous sur place, le lendemain, dès 8 heures.

Après un retour avec un minibus et une remorque, conduit par Pierre-Yves, nous retrouvons Raphael qui est arrivé «avec le pouce» depuis Oberwald. Cette première soirée s'est déroulée dans une ambiance

de franche camaraderie ferroviophile. La raclette, agrémentée de jus de raisin bellerin a achevé cette prise de contact de la meilleure façon. Le coucher a été un peu tardif, en raison d'une visite éclair à l'hôtel Glacier du Rhône, afin de raccompagner Andréas autour d'un café Luz servi, malgré l'heure tardive par la patronne, une femme très dévouée.

Lundi 14 juillet (fête nationale Française !)

Réveil à six heures, au son du clairon local, une crécelle située dans la remise, par les soins de Pierre-Yves. Toilette rapide, puis petit déjeuner à l'hôtel Glacier du Rhône. Très bonne table !

Départ de suite pour le chantier, dans le minibus conduit par Paul. Nous sommes à pied d'œuvre à huit heures, comme convenu et allons chercher des outils dans le wagon stationné à Muttbach-Belvédère.

Les traits rouges tracés par Walter Willi marquent la limite des travaux à entreprendre.

Vaste entreprise !

Des blocs de 300 à 400 kg déplacés, à remettre en bon ordre, et de la manière la plus sûre possible. La poussée de la terre, très meuble à cet endroit a fait des dégâts ! Et chacun, à tour de rôle joue de la pelle et de la pioche pour déblayer le tout. Mise en dépôt des cailloux le long de la route et organisation de la mise en remblais, dans ce site protégé. Le soleil arrivant, la casquette n'est pas de trop, ainsi que la bouteille d'eau. Justement, il y a une source à proximité, et malgré l'appellation «d'eau dangereuse» je fais régulièrement provision de cette eau rafraîchissante, quoique certainement ferrugineuse, à en juger d'après les dépôts sur les pierres...

Et vers 11 h 30, ça y est, je le vois ! Le convoi sort du tunnel de faite et un sifflement nous annonce son arrivée en gare de Muttbach-Belvédère ! Je ne perds pas une miette du spectacle et prépare mon appareil photo ! Il descend ensuite avec une majestueuse lenteur jusqu'au passage à niveau, puis s'éloigne en direction de Gletsch, avec ses voyageurs ravis !

La pause méridienne a permis d'apprécier le repas préparé par le

chef situé à Realp, et apporté par Reto, qui vient tous les jours depuis Illanz, Grisons, afin de pousser le convoi de 14 heures, dans le tunnel, de manière à soulager la locomotive. Ce repas est pris dans le wagon d'équipe (Mannschaftswagen) qui stationne en bout de voie. Très bien agencé, il nous offre le confort d'une situation assise, sur de solides bancs de bois massifs et une vraie table. Le tout au frais.

En fin de journée, vers 18 heures, nous laissons deux premières pierres bien positionnées, avec une particularité. L'une d'entre elles ressemble à la Corse, en plan et volume ! Incroyable !

De retour à Gletsch, douche, apéritif et repas.

Mention spéciale à Pierre-Yves qui est redescendu vers 16 heures, afin de faire les provisions et de préparer ce repas du soir. Il nous a dit que le président lui avait demandé à ce que les participants soient «contents». Il s'y emploie fort bien. Salade de carottes et de concombres aux champignons et aux câpres, rôti de boeuf du Valais, avec des herbes aromatiques de l'Hospice du Grand saint Bernard ! Excusez du peu ! Et pour terminer, une talentueuse tarte aux abricots !

Il a donc bien mérité «un ban» après que nous eussions dégusté ce très bon repas ! Mais il avait des arguments ce cher Pierre-Yves : de solides livres de cuisines de tous les pays du monde qu'il avait apporté, le bougre ! Pour terminer cette première journée, détente à l'hôtel Glacier du Rhône autour d'un café Luz, en l'honneur du 14 juillet français !

NB : J'ai donc pu voir un train à vapeur sur la ligne. La sortie du tunnel de faite, annoncée à grands renforts de coups de sifflet, puis le retour en début d'après midi, avec photos obligées !

Mardi 15 juillet

Lever à 7 heures, déjeuner, puis en route pour le mur ! Arrivée à pied d'œuvre dès 8 heures, aller chercher la remorque d'outillage à la station Muttbach-Belvédère et poursuivre des travaux. Echanges pour savoir quelle est la meilleure place pour telle pierre, compte tenu de l'assise présente et de la future, sans oublier la réflexion sur la meilleure manière de manutentionner ces gros colis ! Tout cela conditionne la bonne future tenue de l'ouvrage et le respect des consignes de Walter Willi. Petit à petit, le mur monte. Chacun à son tour

aide à débarrasser l'arrière et à placer de nouvelles pierres, puis à dégager la terre et à la mettre en déblais. Je m'emploie donc à confectionner de «petits murs», côté pente, qui vont retenir tout cela, sans trop dénaturer le site. Je couronne même ce nouveau talus de mottes de terre ! Le train siffle et passe régulier, vers 11 heures trente. Pause pour le regarder descendre la pente avec une pensée émue pour les automobilistes sots qui passent... le feu rouge éclairé et la sonnerie qui retentit ! Repas à midi, dans le Mannschaftswagen, toujours apporté par Reto : soupe, céleri rémoulade, saucisses, pâtes au curry et dessert lacté. Reprise ensuite sur le mur, pluie en fin de journée, mauvais présage. Retour à la remise à 18 h 15, douche, apéritif, repas, puis :

Événement !

Vers 20 heures, alors que nous nous apprêtons à déguster le dessert, appel téléphonique de Realp !

Une coulée de boue obstrue la voie et il nous faut nous mettre à l'œuvre ! Nous saurons plus tard que c'est un mécanicien qui revenait chez lui, dans le Valais qui l'a vue et a alerté ensuite Realp.

Branle bas de combat, tout le monde sur la voie ! Nous arrivons dès 20 h 30, un peu plus haut que le passage à niveau. Le spectacle est beau à voir au soleil presque couchant ! Un ru a apporté environ une trentaine de mètres cubes de cailloux et de boue collante et recouvre la voie de 80 centimètres environ, sur une vingtaine de mètres. Et collant, c'est collant ! Attention à ne pas laisser le pied trop longtemps dedans, sinon, dur dur pour l'enlever ! Pendant que Paul est parti chercher les outils dans la remorque à Muttbach-Belvédère, nous commençons à dégager avec ceux que nous avons apporté depuis Gletsch. Vers 21 h 30, halètement de machine à vapeur, crissement des freins, lumières crues des projecteurs et dans une mise en scène fantasmagorique, la pelle mécanique poussée par la Gletschhorn arrive ! Aussitôt, les choses changent et la force mécanique vient très largement au secours de nos pauvres bras ! Le progrès a du bon ! En une heure de travail le plus gros est dégagé et la nuit arrive également. L'action concomitante de la machine et de l'homme vient à bout des forces de la nature ! Il reste cependant à parfaire le travail en dégagant les rails et la crémaillère, puis le gaba-

rit de chaque côté. Ce sera l'affaire du travail de la matinée de demain. Retour à Gletsch à 23 h 15... fin du repas par la dégustation des «tulipes aux framboises et coulis d'abricots». Merci à Pierre-Yves ! Bonne nuit à tous !

Mercredi 16 juillet

Journée extraordinaire, jugez plutôt !

Réveil à 7 heures, tous opérationnels sur la site dès 8 heures afin de terminer le dégagement de la voie ! Le train doit passer à l'heure ! Et c'est à nouveau les pieds dans la boue, un peu plus dure, donc moins collante, que la course contre la montre reprend. Nettoyage soigné de la voie, action par binômes l'un piochant, l'autre pelant, balayage de la crémaillère et des rails, dégagement du passage inférieur. Sous la conduite attentive d'Andréas, tout se passe bien. Jean-Jacques part en reconnaissance de ligne depuis le passage à niveau jusqu'à Gletsch afin qu'il n'y ait pas de surprise. Pierre-Yves le rapatrie auprès de nous une heure après, pas de difficulté «en dessous», ouf ! Andréas informe Walter que la voie est libre et c'est avec joie et satisfaction qu'à 11 h 30, nous assistons au passage du train. Nous recevons le salut des voyageurs et les merci de l'équipe d'accompagnement et de conduite.

Repas à midi, dans le Mannschaftswagen, toujours apporté par Reto : soupe, légumes, viande, mais pas de dessert ? Un oubli ou une punition ? Reprise ensuite sur le mur, puis, vers 17 h 30, passage de Walter qui nous donne les consignes pour le travail de vendredi et samedi. Retour à la remise à 18 h 15, douche, apéritif, repas particulier. Raphael nous avait proposé une soirée «crêpes», nous y sommes. Il a préparé les deux saladiers de pâte idoine, salée et sucrée. Et c'est parti ! Cette prestation restera dans les annales de la section ! En fait, nous avons eu droit à une soirée de «crêpes natel». À peine en préparait-il une qu'il la délaissait pour répondre à un appel téléphonique. Heureusement, Paul a pris le relais, à main levée et nous a fait découvrir les délices de cette préparation. Bien que la pâte des «salées» fût quelque peu consistante... Ah, la cuisine ! La soirée se termine par un passage à l'hôtel Glacier du Rhône autour d'un café Luz, au dodo vers 23 h 15.

Jeudi 17 juillet

Réveil habituel à 7 heures, petit déjeuner et travail à 8 heures sur le

site. Matinée froide, ventée et peu de soleil. Le mur continue de monter, mon «jardinage» se passe bien, recherche de pierres plates et solides pour continuer notre construction. Raphael s'y emploie avec Jean-Jacques et la remorque. Repas à midi, dans le Mannschaftswagen, toujours apporté par Reto : soupe, légumes, viande, mais toujours pas de dessert ? Une punition ! Reto a dégusté la crêpe que lui avait réservé Raphael. Reprise ensuite sur le mur, fin vers 17 heures de cet ouvrage. Photos de l'ouvrage, pour la postérité ! Cueillette de pierres le long de la route, avant qu'elles ne tombent et pour combler un grand creux à la station Muttbach-Belvédère. Le soir, Pierre-Yves nous a confectionné un délicieux gâteau orné du sigle LSFR, sous la croûte dorée se cache un crumble appétissant et en accompagnement un coulis à la crème vanille, de la vraie ! Hummm... Pour marquer l'évènement de la fin du mur, déplacement à Oberwald. Jean-Jacques et Raphael gardent «la maison» et sur le chemin du retour, pause à l'hôtel Glacier du Rhône et café «Gletsch»...

Vendredi 18 juillet

Réveil habituel à 7 heures, petit déjeuner et travail à 8 heures sur le site. Direction route d'accès à la station Muttbach-Belvédère, poursuite de la cueillette de pierres. Cela nous permet d'assister de près à la sortie du tunnel du train, un joli spectacle ma foi ! Repas à midi, dans le Mannschaftswagen, toujours apporté par Reto : soupe, légumes, viande, et le dessert nous est offert par Reto. L'après-midi, dégagement d'une évacuation d'eau comblée par les pluies boueuses de mardi, à proximité du passage à niveau. Nous retrouvons la terre collante et difficile à extraire, tandis que plusieurs d'entre nous dégagent les regards qui sont cachés aux nôtres, rendant ce travail d'exploration difficile. Nous constatons que la buse située sous la route est vraiment bouchée par cette boue ! Du travail en perspective pour la voirie du canton.

En fin de journée, toilettes soignées pour la soirée fondue à Oberwald, à l'occasion de l'arrivée des collègues du samedi. C'est une tablée de près de dix huit personnes que nous formons, avec la présence d'un Président incognito et virtuel. Jacques Fornachon ne correspond pas à une person-

ne, ni à un chanteur, il n'est pas là ! Un point, c'est tout ! Le retour tardif ne nous laisse le choix du café Luz que dans la cuisine de la remise, c'est familial et amical !

Samedi 19 juillet

Lever à 7 h 30, nous sommes samedi, tout de même ! Petit déjeuner, toujours préparé par Pierre-Yves qui a eu le mérite de revenir de l'Hôtel car il a changé de dortoir ! Nous nous rassemblons avec les 4 autres collègues qui sont montés depuis Oberwald, photo. Cédric nous quitte dans la matinée. Répartition des tâches de la journée entre trois chantiers. Fondation pour la pose de trois mâts devant le gare par Alain, Pierre et Raphael, poursuite du dégagement de l'entonnement du collecteur, avec l'aide de la pelle mécanique et de celui des drainages sous voie, aux abords du passage à niveau. Au final, c'est bien près de 30 m³ qui aura été sorti de cette coulée de boue ! Repas à midi à la remise de Gletsch, pour 18 repas commandés, seuls 13 ont été livrés par Realp ? Quid ? C'est dans la bonne humeur que nous avons réparti la pénurie ! Dégustation de chocolats divers au moment du café. Même tâches pour les mêmes équipes l'après-midi. Nous avons par ailleurs noté et signalé la détérioration de l'appareil de prise de crémaillère côté amont du PN. Retour à 18 heures à Gletsch, détente de fin de journée et préparation individuelle pour le repas pris en commun à l'hôtel Glacier du Rhône. Jean-Jacques et Claude partent avant ce dernier.

Dimanche 20 juillet

Le jour de la ré qu'on pense ! Lever tardif : 8 heures ! Départ pour Realp avec le minibus et la remorque. Nous embarquons dans le train pour le parcours de retour à destination de Gletsch. Surprise dans les tunnels ! Nous sommes dans la voiture sans fenêtres, mais avec volets roulants juste derrière la locomotive et la vélocité de certains, ou leur non connaissance de la langue parlée nous fait bénéficier de la fumée, des escarbilles et de la chaleur de la vapeur dans la voiture dès le premier (court) tunnels ! Prudent, je passerai dans la voiture suivante pour le passage du tunnel de faite ! passage du pont de Steffenbach, pause pour ravitaillement en eau à Tiefenbach, photos, arrivée à Furka, pause gustative et pour admirer le panorama et pour faire des provisions de

bouche... Tout un rituel que je découvre. Durant cette montée, j'ai apprécié la lenteur majestueuse du train cheminant sur cette voie à crémaillère. Cependant, le temps est compté pour admirer l'environnement. Après le passage du tunnel sommital, pause à Muttbach et descente sur Gletsch. Je remplis mes yeux du spectacle et le grave en mémoire.

L'arrivée à Gletsch sonne la fin de l'aventure. Le groupe perd peu à peu les siens et nous nous retrouvons à quatre, Paul, Alain, une dame de Genève pour un repas sur la terrasse de l'Hôtel glacier du Rhône.

Je mets à profit cette après-midi libre pour aller voir de près le géant qui donne naissance au Rhône. Au passage, je note sa situation en 1818, à peine à trente mètres de la chapelle, puis en 1856, un peu plus loin et en 1905, au bout de la plaine. Photos, grimpe près de la cascade, embruns, photos, puis retour à l'hôtel. J'y passe une excellente nuit.

Je remercie tous les organisateurs pour cette semaine d'activité au service de la DFB, particulièrement Pierre-Yves qui a su nous flatter le palais et Andréas, Cédric, Paul, Raphael et Jean-Jacques pour leur accueil fraternel et la bonne ambiance durant ces quelques jours.

À l'an prochain ! Merci. Hervé Deville (dit Vonstadt en allemand) 26 juillet 2003.

Renouveau du Glacier-Express
Brigade/Coire (MGBahn/RhB) – En 2005, le Glacier-Express, ce train célèbre exploité en commun par le Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) et le Chemin de fer Rhétique (RhB), fêtera ses 75 ans de prospérité. Pour marquer ce jubilé, les compagnies partenaires ont décidé de renouveler le produit «Glacier-Express».

Lors de leurs assemblées du 16.6.2003, respectivement du 29.8.2003, les conseils d'administration des compagnies *«Chemin de fer Cervin Gotthard*» (MGB) et Chemin de fer Rhétique (RhB) ont approuvé l'acquisition de nouvelles voitures panoramiques pour le Glacier-Express. La commande de matériel remorqué pour 4 trains à 5 voitures panoramiques et une voiture de service, d'une valeur globale de 60 millions de CHF environ, a été adjugée à la firme Stadler à Altnrhein. Une partie des travaux sera exécutée

par les compagnies elles-mêmes. Le 22.6.1930, les premiers Glacier-Express circulaient entre St-Moritz et Zermatt. Les compagnies de chemin de fer partenaires de l'époque (BVZ, FO et RhB), mettaient à disposition de ces trains leur meilleurs véhicules. En 1968, elles décidèrent d'orner les compositions d'une couleur rouge uniforme. Jusqu'à la fin 1981, l'exploitation du Glacier-Express se limitait toutefois aux mois d'été, car, en raison de rigueurs hivernales, un court tronçon de ligne entre Realp et Oberwald, situé sur le trajet reliant Zermatt à St-Moritz, devait être mis hors service chaque automne. La caténaire sur cette section culminant à 2165 mètres était démontée et le pont du Steffenbach retiré. L'ouverture du tunnel de base de la Furka en 1982 permit enfin au Glacier-Express de rejoindre les deux stations touristiques aussi en hiver. En 1986, la mise en service de voitures panoramiques dans les compositions du Glacier-Express augmenta le pouvoir d'attraction de «l'express le moins rapide du monde». Vu la demande croissante, un système de réservation des places pour voyageurs individuels fut instauré en 1987. Les 250'000 passagers transportés chaque année prouvent que le Glacier-Express dispose d'un grand pouvoir de fascination.

Après une continuelle augmentation des fréquences d'utilisation de ce train et des revenus qu'il engendrait dans les années nonante, la courbe de croissance s'est infléchie et les chiffres ont accusé une certaine stagnation. Les causes sont multiples: effet de saturation, exigences accrues de la clientèle et présence de produits concurrents en Suisse et à l'étranger. Afin de remettre le Glacier-Express sur les rails de la réussite, le MGB et le RhB ont opté pour une opération de renouvellement du produit. Pour ce faire, de nouvelles rames, composées de 5 voitures panoramiques et d'une voiture de service, seront mises en service. Pour assurer un meilleur confort des passagers le nouveau matériel sera équipé notamment de suspensions pneumatiques, de portières automatiques intérieures et extérieures, de passages entre voitures améliorés, de sièges plus confortables et il sera plus silencieux. Un nouveau concept permettra à tous les clients de disposer d'une meilleure offre de restauration à leur place, de dis-

poser d'un service de minibar intégral et de possibilités de shopping à bord des trains. La mise en service et la présentation au public du nouveau matériel est prévue pour l'automne 2005.

*notre traduction du nom de cette compagnie qui n'a pas encore officialisé son nom français

Au feu !

La sécheresse a créé des situations critiques à Realp L'été 2003 ensoleillé et sec a certes eu un effet bénéfique sur le chiffre de fréquentation du Train à vapeur de la Furka. Suite à la longue période de sécheresse toutefois, le danger d'incendies provoqués par des jets d'étincelles provenant des locomotives à vapeur s'est notablement accru. Le tronçon gare Realp DFB – entrée de crémaillère près du pont de Wiler est particulièrement exposé. Comme mesure immédiate, un train spécial, doté de matériel pour lutter contre les incendies suivait chaque train à vapeur jusqu'à l'entrée de la crémaillère, au pied de la rampe qui mène à la Furka. Par ailleurs, une camionnette du DFB équipée d'un réservoir d'eau et d'une pompe est prête à engagée. Ces moyens ont permis d'éteindre plusieurs petits foyers et un modeste feu de pré et de broussaille qui s'étaient déclarés suite au passage de trains à vapeur du DFB. Le 13 août 2003 toutefois, les moyens du DFB n'ont pas suffi pour venir à bout d'un feu de grande surface qui s'était développé en amont de la voie ferrée à l'entrée des gorges de la Reuss et il a fallu faire appel aux pompiers professionnels qui ont pu maîtriser l'incendie en engageant des moyens considérables, notamment deux hélicoptères qui ont largué de l'eau sur la zone en feu.

Rapport intermédiaire du conseil d'administration et de la direction

Dans le dernier numéro du «dampf an der furka» nous avons renseigné en détails sur l'état financier problématique du DFB. Nous avons appelé toutes les sections de l'Association LSF et toutes les personnes concernées à un engagement spécial en 2003 pour assainir la situation en récoltant des fonds et en faisant plus de publicité pour notre train. Grâce à la générosité de beaucoup d'amis du Train à vapeur de la Furka, la crise financière aiguë semble avoir

été évitée, mais tout danger n'a pas encore pu être écarté. Jusqu'à cette date, des dons extraordinaires d'un montant total d'environ CHF 120'000 ont été faits. Le CA et la direction remercient cordialement tous les donateurs pour leur geste généreux.

Nous nous félicitons de constater que la volonté de continuer notre œuvre est toujours intacte, l'engagement sans faille des bénévoles qui, avec talent et compétence en prennent soin, en est aussi la preuve.

Dans le domaine du marketing, nous avons aussi pu constater que les membres et les sections de l'Association ont entendu notre appel à faire de la publicité pour notre train. Nous sommes toutefois conscients que son degré de notoriété peut et doit être fortement augmenté. Les conditions météorologiques de cet été aidant, nous osons qualifier la saison 2003 de satisfaisante à bonne. Ainsi, nous espérons dépasser largement les chiffres de l'année précédente qui étaient plutôt modestes. La situation financière de notre entreprise reste toujours très critique. Aussi, nous vous invitons tous à continuer sur le chemin qui doit nous amener jusqu'au but qui

avait été fixé: rassembler jusqu'à la fin de l'année CHF 300'000 pour combler la lacune financière.

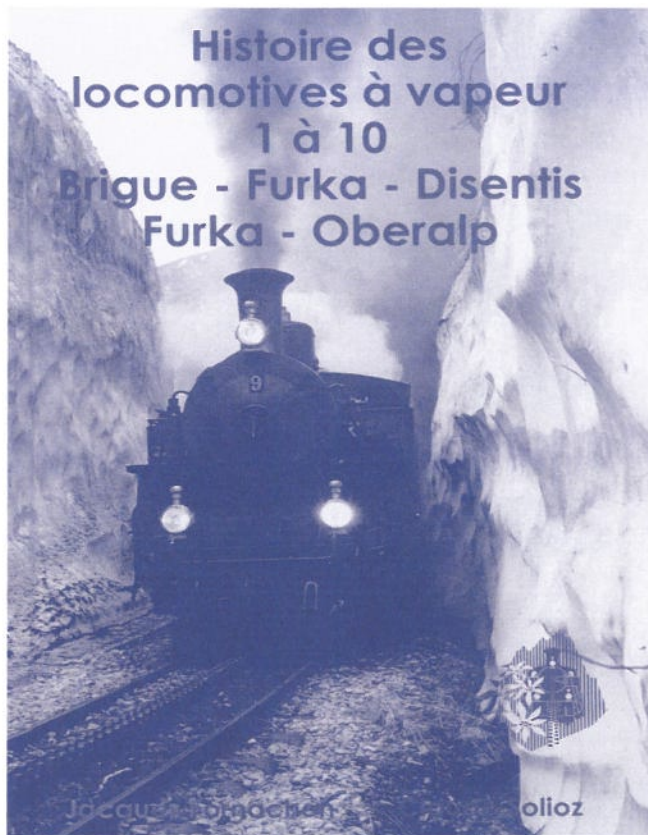
Vous pouvez adresser vos dons sur le CCP 87-640684-8 au nom du DFB AG à 3999 Oberwald. Par ailleurs, nous attirons votre attention sur le fait que vous pouvez souscrire des actions et bons de participation. Les moyens financiers provenant de l'augmentation du capital servent essentiellement à la reconstruction des infrastructures.

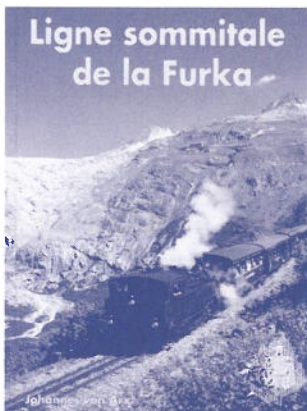
Nous vous remercions pour votre élan de générosité et félicitons les bénévoles pour leur engagement exemplaire. Le CA et la direction.

L'atelier de Coire a reçu d'importants dons

L'atelier de Coire signale la réception de cadeaux financiers d'une certaine importance. Cette aide financière permettra de faire avancer les travaux de restauration de la locomotive à vapeur FO 4 et des voitures voyageurs qu'elle doit remorquer.

Certains travaux nécessaires pour la restauration de la locomotive à vapeur FO 4 pourront être faits par l'atelier du DFB à Coire, pour d'autres, il faudra faire appel à des entreprises spécialisées. Notamment les travaux de reconstruction de la





boîte à fumée et du cendrier de la chaudière devront être donnés à l'extérieur. Pour l'assemblage de la locomotive le matériel suivant est encore nécessaire:

- matériel d'isolation et carénage en tôle pour la chaudière
- tuyaux pour les conduites de commande de freins, d'alimentation et en huile
- tôles pour la cabine
- segments de pistons
- peinture pour la finition.

Les travaux en attente sur les voitures voyageurs BD 2502, B 2206 et B 2210 sont bien plus importants. Notons que la future voiture voyageurs B 2210 est encore toujours utilisé sur la ligne sommitale comme wagon pour équipes de travail. Le châssis du B 2206 est prêt à recevoir les superstructures. Beaucoup de petits travaux doivent encore être faits sur la voiture BD 2502:

- installer l'équipement électrique
- installer le chauffage par vapeur,

les aérateurs de toiture et des lampes

- assembler et monter les banquettes, les porte-chapeaux, et les cadres des fenêtres
- mettre en place les fenêtres
- installer une loge pour le chef de train dans le compartiment à bagages.

Grâce à la clairvoyance de Bruno Enzler, une grande partie des éléments en bois pour les trois voitures a déjà été préparée. L'assemblage et la finition des trois voitures nécessitera encore un «certain» temps.

Un généreux donateur anonyme, vivement impressionné par les prestations fournies par les travailleurs et travailleuses bénévoles, a gracieusement fait cadeau d'un montant de Fr. 10'000 aux ateliers DFB de Coire. De plus, l'appel aux dons qui avait été lancé dans l'édition 1/03 du DAF a trouvé un large écho chez les lecteurs; en moins de quatre mois, des dons pour un montant total de près de Fr. 30'000 ont afflué sur le compte de l'atelier. Ces montants sont les bienvenus et permettront de faire avancer plus rapidement tous les travaux en cours.

Les gens de l'atelier de Coire n'ont malheureusement pas que des bonnes nouvelles à rapporter, puisqu'ils doivent faire part de la triste nouvelle du décès de Bruno Enzler, leur camarade et chef d'équipe de construction de wagons qui était très apprécié, non seulement pour ses compétences, mais aussi pour sa loyauté et sa camaraderie. Ses amis de l'atelier

ont été profondément touchés par son décès et se sont promis de terminer dans son esprit les travaux qu'il a initiés.

NOUVEAUX

Jusqu'à cette date, aucun ouvrage ne relatait en langue française l'histoire extraordinaire des 10 locomotives à vapeur du Chemin de fer Brigue-Furka-Disentis et du Furka-Oberalp, qui ont chacune eu une destinée différente, parfois heureuse, parfois tragique. Cette lacune est maintenant comblée. Le 9 octobre un nouveau livre est sorti de presse en langue française qui retrace en détails l'histoire de chacune de ces 10 locomotives à vapeur à crémaillère de la Furka. Un chapitre entier est dédié à chacune des 10 machines qui arpentaient dès 1913 la ligne métrique de la Furka et de l'Oberalp. Près de 110 belles photos anciennes et actuelles, souvent inédites, nous montrent ces machines à différents endroits du parcours entre Brigue et Disentis et sur certaines lignes qu'elles ont desservi, après leur vente par le FO à d'autres compagnies de chemin de fer. Des photos de l'ancienne ligne à crémaillère Tháp Châm - Đà Lat au Vietnam, dont certaines présentant des locomotives à vapeur HG 4/4 en service, ne manqueront pas de surprendre le lecteur intéressé. Les textes éclairent les étapes de la carrière de chacune des 10 locomotives HG 3/4 et décrivent de manière concise mais complète l'histoire et la physionomie des lignes desser-

vies par ces locomotives après qu'elles aient quitté le FO. D'autres chapitres décrivent avec force détails la mécanique particulière et le fonctionnement des locomotives HG 3/4 compound de type Abt et l'histoire de la ligne du BFD. Livre en français

Auteurs : Jacques Fornachon et Claude Solioz

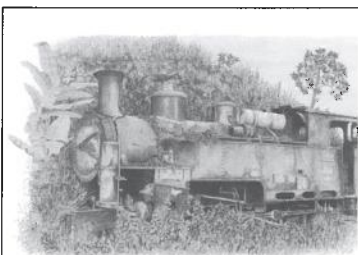
Format : 215 x 147 mm

Contenu : 96 pages, 110 photos 11 plans et dessins

Prix de vente : Fr 29.- (Plus frais de port et d'emballage)

VIDEO

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). Durée : environ 54 minutes



Dampflokomotive «Dornröschen» in Vietnam

Originalbild gezeichnet von
Paul Huber, Oberbüren

Mit viel Freude und Begeisterung zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke habe ich dieses Bild zeichnen lassen. Die ersten Kopien verkaufte ich an der Eröffnungsfeier in Gletsch. Mit dem Kauf dieser Bilder, ob gross oder klein, unterstützen Sie die Lokwerkstätte in Chur. Ab sofort gilt ein neuer, reduzierter Verkaufspreis.

Verkaufspreise:	Doppelkarte mit Couvert C5	Fr. 7.-
	kleines Bild gerahmt (30 x 24 cm)	Fr. 85.-
	grosses Bild ungerahmt	Fr. 95.-
	grosses Bild gerahmt (50 x 36 cm)	Fr. 345.-

Bestellungen (mit Porto- und Verpackungszuschlag) bitte an:
Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, 9230 Flawil, Telefon 071 393 68 68,
Fax 071 390 08 14
Besuchen Sie mich im Internet unter www.dampf-reisen.ch

LIVRE EN FRANÇAIS

Auteur : Johannes Von Arx; Format : 235 x 175 mm; 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)

BULLETIN DE COMMANDE

_____ Livre (s) Histoire des locomotives

_____ Vidéo (s)

_____ Livre (s) Ligne sommitale de la Furka

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

NP+Lieu _____

Signature _____

(Bulletin de commande à découper ou à photocopier et à envoyer sous enveloppe affranchie à : Association ligne sommitale de la Furka, Section romande, Au Curson, CH-1142 Pampigny)
Tél.+Fax (0041) 021 800 48 61

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

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

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

VR

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

VR

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

VR

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

Aktienregister

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

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

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

Stv. Geschäftsleiter

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

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

vakant

Betriebsbuchhaltung

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

Betrieb

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

Reisedienst

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

Zugförderung und Werkstätten

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

Bau und Infrastruktur

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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

Georg Schaefer
Grabackerstrasse 30
CH-4441 Thürmen
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/Fax +41 1 761 47 01
simone.hurter@ksc-ag.com

Info D/NL

Bernd Hillemeier
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 56 68
hillemeier@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.de

Aargau

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

Romande

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

Gotthard

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

Edelweiss

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

Wallis

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

Graubünden

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

Ostschweiz

Hugo Peter
Mühlackerstrasse 27
CH-4402 Frenkendorf
Telefon +41 61 901 49 70
Natel +41 78 815 53 67
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 20
D-22043 Hamburg
Telefon/Fax +49 40 656 2173

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

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

Rhein-Neckar

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

Stuttgart

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

Schwaben

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

München/Oberbayern

Helmut Mack
Ganzmüllerstrasse 12
D-85354 Freising
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@euronet.nl

Erleben Sie die Faszination des
Eisenbahn-Modellbaues
in unseren Ausstellungsräumen

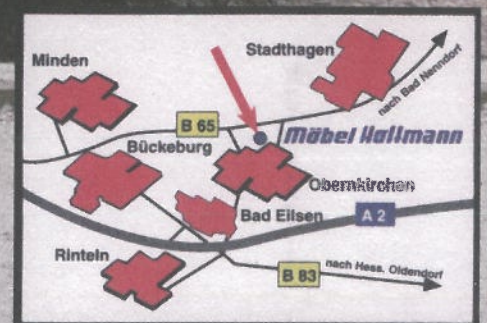


**Möbel
Holtmann**

D-31683 Obernkirchen / Gelldorf

Telefon 05724 / 3960 • Fax 39613

www.moebelholtmann.de



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen