

dampf an der furka

Nov. 2005



dampfbahn furka
bergstrecke

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

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

Meine Personalien

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

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

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

Datum

Unterschrift

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

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

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

www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

Liebe Leserin, geschätzter Leser

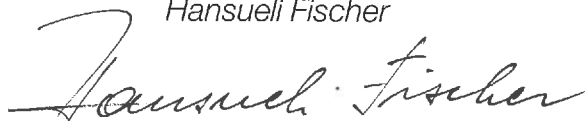
Wenn das vierte Heft erscheint, ist der Jahreswechsel nicht mehr weit, der Medien- und andere Menschen dazu verleitet, Rück- und Ausschau zu halten.

In besonderer Weise haben die «Vietnam-Veteranen» sich der Aktion vor 15 Jahren erinnert, ohne die heute keine Züge über die Bergstrecke dampfen würden. Die Geschäftsleitung der DFB hat sich an einem Workshop zwar auch mit der Saison 2005 befasst, sich vor allem aber der mittelfristigen Planung gewidmet. Kein Wunder: 2006 und in den folgenden Jahren wird es das grosse Thema «Oberwald» geben. Über dem Wunschziel «Oberwald», auf das berechnete Hoffnungen gesetzt werden, ist jedoch nicht zu vergessen: Die Strecke Realp–Gletsch muss betrieben und unterhalten werden. Es braucht mehr Geld, mehr Rollmaterial, das Remisen in Realp und vor allem mehr Fronis! Marketingleiter Paul Güdel berichtet von grösseren Passagierzahlen und legt die Latte für nächstes Jahr noch einmal höher. Doch nähert man sich – insbesondere im personellen Bereich – der Kapazitätsgrenze.

Damit sollen einige Themen dieses Hefts kurz beleuchtet sein. Nicht zu vergessen sind die neuen Initiativen des VFB. Man beachte auch die Sektionsberichte, namentlich die Schilderungen von den Bauwochen. Da steckt Gehirnschmalz und Schweiß der Fronis drin. Sie erfahren Dank und werden aufgemuntert, auch nächstes Jahr wieder zu kommen und Freunde und Bekannte für einen Einsatz oder für eine Ausbildung zu begeistern.

Ich danke für die vielen freundschaftlichen Kontakte während des Jahres 2005. Ein besonderer Dank gilt allen, die mir mit Auskünften oder gar «pfannenfertigen» Aufsätzen geholfen haben, das Heft lesenswert zu machen.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 1/2006: 15. Februar

aktuelles

Zukunft besser in den Griff bekommen	2
Die Brienz Rothorn Bahn (BRB)	4
Der Abschied fällt nicht leicht...	5
Standortbestimmung und Neuausrichtung	6
30 Prozent mehr Fahrgäste	7
Ausblick nach einer guten Saison 2005	8
Das Abenteuer «Lok-Rückführung»	9
Neues Tor für den Kehrtunnel	10
Von «Glacier»-Jubiläum bis «Fensterplatz»	11
Spendenaufruf 2005/06 ist erfolgreich	15
Damit die Bahn den Winter gut übersteht	16
Vorschriften erlassen, anpassen, umsetzen	18
Verjüngungskur für einen 115-jährigen Vierachser	18
Aufarbeitung der HG 4/4 im Visier	19
Hilfeleistung mit dem TmH	20
Reorganisation des Aktienregisters	21
Perspectives après une bonne saison 2005	22
Tunnel hélicoïdal : une locomotive à vapeur a déraillé	23
Agenda de la Section romande	24
30 pour-cent de passagers en plus	25
Diesel MGB sur la Ligne sommitale	25
Mieux appréhender l'avenir	26

vereine

Sektion NWS	27
Bauwoche der Sektion Zürich	27
Sektion Innerschweiz	27
Das Schwungrad meint...	27
Sektion Holland	28
Sektion Nürnberg	28
Sektion Stuttgart	29
Sektion Berlin-Brandenburg	29
Jahresausflug der Sektion Stuttgart	30
Leserbrief: Spenden und Legaten	30
Sektion Schwaben	31
Sektion Zürich	31
Agenda der Sektion Aargau	31
Sektion Ostschweiz	32
Wichtige Adressen auf einen Blick	32

Titelbild

Abfahrtsbereiter Zug in Realp. Foto: Hansueli Fischer
Train prêt au départ à Realp.

Impressum

Redaktionsadresse: Hansueli Fischer-Spühler
Goldenhülstrasse 130, CH-5463 Wislikofen
Telefon +41 (0) 56 243 13 13
E-Mail: furka.fischer@bluewin.ch

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mittelfristplanung bei der DFB

Zukunft besser in den Griff bekommen

BRIENZER ROTHORN (fi) – In einem Workshop im Berner Oberland hat sich die Geschäftsleitung der DFB Gedanken zum Zeitabschnitt bis 2010 gemacht.

Die Klausursitzung diente der Erarbeitung eines Geschäftsentwicklungsplanes. Im Zusammenhang mit der Streckenverlängerung nach Oberwald bemerkte Geschäftsleiter Peter Bernhard: «Die erreichte Grösse verlangt nach Professionalität. Die <handgestrickten> Zeiten sind vorbei.» Das Gespräch drehte sich in der Folge um Ist-Analyse, Strategien, Ziele, Betriebskonzept, Projekte, Organisation und Termine. Beim Marketing wird neu eine Kommunikationsstelle angesiedelt, welche Pressearbeit leistet und zweimal jährlich Medienkonferenzen veranstaltet.

Gletsch–Oberwald

Das Plangenehmungsverfahren ist so voranzutreiben, dass die Bewilligungen im Frühjahr 2006 vorliegen. Ingenieurarbeiten und Materialbeschaffung sind auf gutem Weg. Zur Aufnahme der Arbeiten an der Strecke braucht es nun Kaderleute und 50'000 zusätzliche Fronistunden pro Jahr. Wichtig ist, dass die erforderlichen Transportleistungen erbracht werden können und für die Dieselfahrzeuge während der Woche Lok-Personal verfügbar ist. Voraussetzung für die Inangriffnahme der Streckenverlängerung nach Oberwald ist die Erweiterung von Remisen und Werkstatt in Realp. Dafür sollten Anfang 2006 ebenfalls die Baubewilligung und das erforderliche Startkapital vorliegen. Weil es mit der Überwinterung des Wagenmaterials zunehmend Probleme gibt, wird versucht, in der näheren Dampfbahnumgebung geeignete Infrastrukturen zu finden. Die zusätzlichen Aufgaben, die der DFB warten, riefen erneut einer Diskussion über Festanstellungen. Diese sind gegebenenfalls so zu treffen, dass die Entlöh-

nung mit Fachwissen, Verantwortung und zeitlicher Verfügbarkeit zu rechtfertigen ist. Das künftige Betriebskonzept dürfte den Schwerpunkt weiterhin beim passqueren den Verkehr haben. Die Kapazitäten sind gleich wie heute: Zweimal Führung eines Zuges ab Realp und einmal ab Oberwald. Mit dem Anbieten von Teilstrecken – beispielsweise Shuttle-Betrieb Oberwald–Gletsch–Oberwald käme man zwar den Carunternehmungen entgegen, würde sich aber Auslastungsprobleme über den Pass einhandeln, die sich zurzeit nicht lösen lassen. Eine Erschliessung in Zusammenarbeit mit der MGB ist noch nicht spruchreif.

Bereinigen, budgetieren, renovieren

Im Zusammenhang mit einem personellen Wechsel im Souvenirbereich und der Züglete ins neue Bahnhofgebäude von Realp wird eine Neu-Unterstellung bei der DFB AG geprüft. Bei dieser Gelegenheit soll auch das Sortiment überprüft werden. Im Zusammenhang mit der Mehrjahresplanung sind die Abteilungsleiter gehalten, ihre Budgets zu erstellen. Beim ZfW wird

es beispielsweise darum gehen, die Investitionen für die Triebfahrzeuge, und die Kosten für die Aufarbeitung der HG 4/4 zu schätzen. Ausserdem ist an eine Reserve-Lok zu denken.

Der Erwerb des «Blauen Hauses» in Gletsch wird nach wie vor als richtig erachtet. Obschon für dessen Nutzung tausend Ideen bestehen, werden – um die Kräfte nicht zu verzetteln – grössere Reparatur- und Umbauarbeiten zurück gestellt. Rasch sollen jedoch Anpassungen für Kantine und Unterkunft getroffen und das Dach repariert werden. Dadurch können Verpflegung und Unterkunft der Froni sichergestellt werden.

Der VFB im direkten Kontakt

Robert Frech, Präsident des Zentralvorstands, äusserte einmal mehr Informationswünsche von Sektionen und Mitgliedern. Dem wurde entgegen gehalten, dass viermal jährlich im «dampf an der furka» informiert wird. Im Weiteren steht es dem VFB-Präsidenten, der an den GL-Sitzungen teilnimmt, frei, Informationen, die nicht vertraulicher Art sind, an die Mitglieder weiterzugeben. Die DFB AG hat dringende Wünsche an die vom VFB gestellten Froni: 1. beginnen die Arbeitswochen am Montag und enden am Samstagabend. 2. Wer bloss zu Samstagseinsätzen kommt, sollte sich frühzeitig anmelden. 3. Damit der Arbeitseinsatz sinnvoll



Teilnehmer des DFB-Workshops besichtigen Gleismaterial der Brienz Rothorn Bahn. Participants au Workshop-DFB examinant du matériel de voies du Chemin de fer Brienz Rothorn.

geplant werden kann, sind im Voraus genaue Angaben über die Anzahl Fronis, und wenn möglich über deren Fachwissen nötig.

GL im Vorprogramm

Am Vorabend des Workshops hat eine reguläre Geschäftsleitungssitzung stattgefunden. In einer kurzen Rückblende über die Sendung «Fensterplatz» des Fernsehens DRS wurde der Beitrag als attraktiv eingestuft. Selbstverständlich hätte man gern noch etwas mehr Dampfbahn gesehen. Dies hätte auch den Werbe-Effekt vergrössert.

Mit Genugtuung wurde zur Kenntnis genommen, dass bei einem kurzfristigen Lokomotivschaden vor der fahrplanmässigen Abfahrt die Diesellokomotive der MGB für die Hilfeleistung rasch zur Stelle war. Vom Marketing war zu erfahren, dass bis Ende August 16'568 Fahrgäste gezählt werden konnten. Wäre die Anreise nicht wegen der Unwetter erschwert worden, hätte der um rund 1000 Personen höher liegende Budget-Wert wohl erreicht werden können. In der Berichtsperiode wurden 40 Züge mehr geführt als im Vorjahr. Die durchschnittliche Auslastung be-

trug 65 Prozent. Dankbar wurde vermerkt, dass die DFB von direkten Unwetterschäden verschont blieb.

Das neue Aussehen des «dampf an der furka», das mit einer namhaften Kosteneinsparung einhergeht, wurde positiv aufgenommen. Der VFB ist daran, das Adresswesen neu so zu regeln, dass bei geringeren Kosten ein höherer Nutzen erzielt werden kann. Auf Wunsch des Zentralvorstandes wird mit Irene Schär eine direkte Vertretung in der Redaktionskommission geschaffen.

Dampf im Vor-Vorprogramm

Bevor die Geschäftsleitung an die Arbeit ging, konnten in Brienz Depot und Werkstätte der Brienz Rothorn Bahn besichtigt werden. Dabei war Interessantes zu Geschichte, Strecke und Betrieb dieser Ausflugsbahn zu erfahren. Danach konnte man sich selber von der Kühnheit der Strecke überzeugen und den Blick auf Bergen und See geniessen. Gewöhnungsbedürftig war weniger die Lokführerin auf der Dampfmaschine, sondern die harten Geräusche der mit Öl befeuerten Lokomotive, gegen die das sanfte Zischen und Pusten der DFB-Rösser Musik ist.

Reisebericht

Mit Dampf über die Furka

Erinnerung an die Fahrt vom 12. und 13. August 2005.

Am Freitagmorgen fuhren Kurt, unser Chauffeur, Ruth, Bethli, Victor und ich als Reiseleiterin von Cugnasco weg. Bei strahlendem Sonnenschein führte uns Kurt über den Gotthard nach Realp, wo Robert und Annemarie zu uns stiessen. Nach dem Billettbezug offerierten uns die Männer ein Glas Wein. Um 14 Uhr gab der Kondukteur das Zeichen zur Abfahrt. Schnaubend setzte sich die Dampflok mit den angehängten Wagen in Bewegung. Schnaubend gings nach Tiefenbach hinauf, wo die Lok mit Wasser aufgefüllt wurde. Dann wurde die Steffenbachbrücke überquert und bald die Station Furka erreicht. Nach einer Pause passierte unser Zug den Scheiteltunnel und gelangte vom Kanton Uri in den Kanton Wallis. Es wurde viel gelacht, erzählt und fotografiert. Meine Freunde waren ganz begeistert von der Fahrt mit der Dampflokomotive. Etwa um 16 Uhr fuhr der Dampfzug in Gletsch ein. Nach dem Zimmerbezug spazierten wir zur Rotten. Nach der Abendtoilette lud ich meine Freunde im «Glacier du Rhône» zu einem Apéro ein. Es wurde uns ein Champagner «Veuve Cliquot» serviert. Es herrschte einhellige Begeisterung. Das anschliessende Nachtessen mit Dessert war sehr gut und reichlich. Der Service war freundlich, schnell und kompetent. Es war ein lustiger Abend.

Am Samstagmorgen bestiegen wir mit viel Wehmut die Dampfbahn zur Rückfahrt nach Realp. Wir bestaunten die vielen schönen Blumen an den Hängen und natürlich auch die Kühe auf der Weide. Zwei Tage im Freundeskreis gingen zu Ende, von denen uns schöne Erinnerungen bleiben werden. Dem Bahnpersonal danke ich für die lehrreichen Erklärungen und meinen mitreisenden Freunden für die schöne Zeit. In der Vorfreude auf die nächste Dampffahrt über die Furka. *Alice Suter, Cugnasco*

Nach dem Jubiläums-Sommer eine Fortsetzung

Nostalgie Glacier Express 2006

Eugen Rohner von der Rhätischen Bahn hat mitgeteilt, dass auf Grund der guten Erfahrungen im Jubiläumsjahr der Nostalgie Glacier Express auch im nächsten Sommer fahren soll.

Rohner hält fest: «Am vergangenen Wochenende hatten wir bereits die letzte Fahrt des Nostalgie Glacier Express! Ein erfolgreicher Jubiläumssommer neigt dem Ende entgegen. Wir möchten für die Unterstützung ganz herzlich danken. Ihre Unternehmung und Ihr Verein haben einen wesentlichen Beitrag zum guten Gelingen dieses «neuen Angebotes» geschaffen.

Von den zahlreichen Gästen hörten wir praktisch nur positive Reaktionen.

Das Angebot stimmt und kommt bei den zahlreichen Eisenbahnfreunden im In- und Ausland sehr gut an. Wir werden deshalb auch im nächsten Jahr sechs Züge anbieten! Den Ablauf lassen wir unverändert. Dürfen wir Sie bitten, das Rollmaterial, Busse, Personal oder Zimmer bereits vorsorglich an den drei folgenden Terminen zu blockieren: Fr/Sa, 14./15. Juli, Sa/So, 5./6. August, Fr/Sa, 8./9. September 2006. Nochmals vielen dank für Ihren Beitrag. Wir freuen uns auf eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit!»

Blick über den Zaun

Die Brienz Rothorn Bahn (BRB)

BRIENZ (fi) – Die Brienz Rothorn Bahn ist jene Tourismus-Bahn in der Schweiz, die stets auf Dampf-Traktion gesetzt hat.

Die Bahn zur Erschliessung des Aussichts- und Wanderberges am Angelpunkt der Kantone Obwalden, Bern und Luzern war Ende 1889 konzessioniert worden. Danach ging alles – für heutige Begriffe – atemberaubend schnell: 1890 wurde die Betriebsgesellschaft gegründet, nach etwas mehr als einem Jahr wurde Rothorn Kulm erreicht und am 16. Juni 1892 der Bahnbetrieb offiziell eröffnet. Seither verkehren die Züge. Einzig nach dem Ersten Weltkrieg gab es einen längeren Unterbruch. Die Fahrsaison dauert jeweils von Mitte Mai bis Ende Oktober. Zufolge der Schnee- und Lawinensituation ist kein Winterbetrieb möglich. Einschliesslich Hotel und Kiosk, die zur Bahn gehören, werden heute 70 Personen beschäftigt. Zu den 40 Ganzjahresangestellten gehören jene Leute, die im Winter die erforderlichen Revisions- und Unterhaltsarbeiten ausführen.

Imposante Strecke

Die Talstation der BRB liegt unmittelbar beim Bahnhof der Zentralbahn. Von hier aus zieht sich das Gleis mit 75 Zentimeter Spurweite und Zahnstange System Abt mit einer durchschnittlichen Steigung von 225 Promille (maximal 250 Promille) bergan. Auf einer Streckenlänge von 7,6 Kilometer zu der auf 2244 m ü M gelegenen Bergstation wird eine Höhendifferenz von 1678 Meter überwunden. Auf der rund einstündigen Fahrt, die auf der Station Planalp unterbrochen werden kann, werden sechs Tunnel, zwei Galerien und drei Kreuzungsstellen passiert. Die Linienführung imponiert durch ihre Kühnheit und den grossartigen Blick auf See und Bergwelt.

Dampf und Diesel

Die BRB verfügt über einen beachtlichen

Triebfahrzeugpark mit Dampflokomotiven dreier Generationen. Von den Lokomotiven Nummer 1 bis 5 sind 1, 2 und 5 noch betriebsfähig. Jährlich kommt noch einer dieser aus den Jahren 1891/92 stammenden Veteranen zum Einsatz. Auch von den «mittelalterlichen» Loks Nummer 6 und 7 (Jahrgang 1933 bzw. 1936) steht abwechselnd eine im Dienst. Die betriebliche Hauptlast wird heute von den ab 1992 ebenfalls bei SLM hergestellten Loks Nummer 12, 14, 15 und 16 getragen. Bevor diese mit Öl befeuerten Dampflokomotiven in Betrieb kamen, haben die dieselhydrostatischen Lokomotiven Nummer 8 bis 11 die Personenbeförderung auf das Rothorn gesichert. Die bei Steck in Bowil gebauten Maschinen haben sich bewährt und werden noch heute für Bauarbeiten und in Spitzenzeiten eingesetzt. Mit den älteren Maschinen können im Schiebedienst (mit Zugbegleiter auf dem Spitzenwagen) pro Fahrt 40 bis 48 und mit den neueren 80 bis 120 Personen befördert werden.

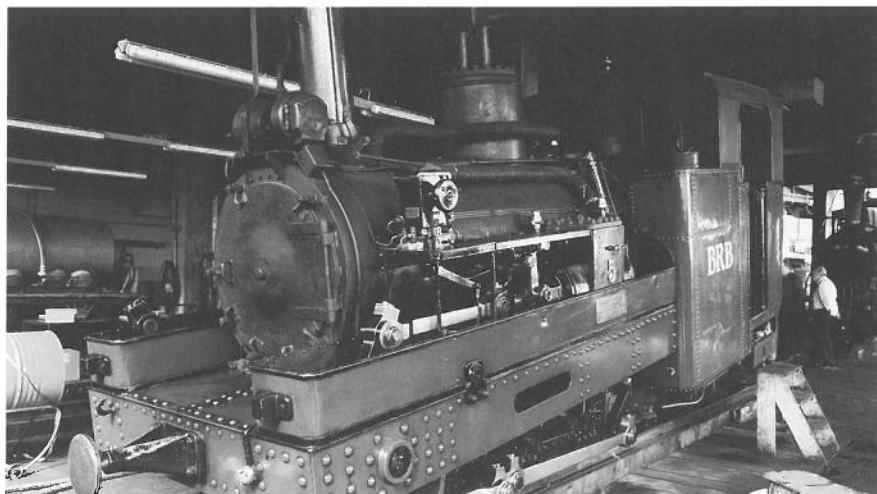
Das Umfeld

Die BRB ist auf der Strasse, per Bahn und Schiff gut erreichbar. Das Trasse verläuft

durch eine landschaftlich reizvolle Gegend zu einem Aussichtspunkt mit 360 Grad-Alpenpanorama. Sie erschliesst zahlreiche Wandermöglichkeiten. Das Hotel Restaurant Rothorn Kulm ist nicht nur gemütliches Bergrestaurant mit grosser Terrasse, sondern bietet in Hotel und Massenlager Unterkunftsmöglichkeiten für jegliche Ansprüche.

Aktuelle Situation

Die BRB hat im Spätsommer zwar auch Unwetterschäden erlitten, ist aber glimpflich davon gekommen. Nach bloss einem Tag Unterbruch konnte der fahrplanmässige Betrieb wieder aufgenommen werden. Die neuen mit Öl befeuerten Dampflokomotiven können im Einmann- beziehungsweise Einfrau-Betrieb gefahren werden. Die Treibstoffkosten für eine ölbefeuerte Maschine entsprechen etwa jenen einer Diesellokomotive. Die mit Kohle befeuerten Veteranen sind im Betrieb erheblich teuer und stellen hohe Ansprüche an den Heizer. Auch wird der Unterhalt teurer und die Ersatzteile werden rarer. Die Werkstatt der BRB ist geräumig, gut ausgerüstet und erlaubt Arbeiten vom Ausgiessen der Lager bis zur Kesselrevision. Die in den letzten Jahren leicht rückläufigen Frequenzen konnten mit Marketingmassnahmen stabilisiert und gesteigert werden. Eine Zusammenarbeit besteht mit der Schifffahrt auf dem Brienzensee und mit dem Freilichtmuseum Ballenberg.



Die 1891 bei SLM gebaute H 2/3 Nr. 5 mit Kohlefeuerung im Depot Brienz der BRB. Au dépôt BRB à Brienz : H 2/3 à chauffage au charbon, année de construction 1891 (SLM).

Dampflokm-Legende steigt von der Maschine

Der Abschied fällt nicht leicht...

Liebes Gletschhorn

Liebes Furkahorn

Liebes Weisshorn

Liebe und geschätzte DFB-Freunde,

Kolleginnen und Kollegen

Heute, am 2. Oktober 2005, führte ich meinen allerletzten Personenzug der DFB über den Berg, was ein tiefer Schnitt in meinem Eisenbahnerleben bedeutet. Viele harte aber auch schöne Stunden verbrachte ich auf der Zahnstange in einem Gebiet, wo ich meine ersten Klettereien ausübte. Darum zog es mich 1993 auch wieder in dieses Gebiet zurück und die Klettereien beschränkten sich wegen dem fortgeschrittenen Alter auf die Zahnstange! Zusammen mit euch allen verbrachte ich kameradschaftliche und eindruckliche Stunden und Erlebnisse «am Berg». Nun ist es endgültig soweit und ich möchte nicht versäumen, euch allen für die gemeinsamen und schönen Stunden an der Furka herzlich zu danken.

Ja, 13 Jahre Tätigkeit auf Dampflokomotiven der DFB ist eine lange Zeit. Viel ist in dieser Zeit geschehen, vom Fahrbetrieb Realp-Tiefenbach und zurück bis zu den Extrafahrten «75 Jahre Glacierexpress» ist das Unternehmen gewachsen und die weiteren Bedürfnisse sind unabsehbar. Schade, dass ich die Zukunft nach Oberwald nicht mehr auf unseren Dampfrossen mitgestalten kann, obwohl mein Eisenbahnerherz bis zum Erreichen dieses ehrgeizigen Ziels für die DFB weiter schlagen wird. Wie kam ich überhaupt zu diesem Hobby?

SBB-Laufbahn

Was einmal Lokführer werden wollte, begann am 22. Mai 1935 und wuchs heran, bis mit Beginn der Lehre als Elektromechaniker in der SBB-Werkstätte Zürich am 16. April 1951 der erste Schritt dazu erfolgte und ein Bubentraum in Erfüllung

ging. Damals galt noch eine Arbeitszeit von 48 Stunden bei einem Taglohn von 227 Rappen! Mein Eintritt in den Fahrdienst der SBB erfolgte am 4. Juni 1956 im Lokdepot Bellinzona. Damit nahm das Schicksal in Richtung DFB seinen Anfang, denn jetzt hiess es Kohle schaufeln und zwar entlang dem Lago Maggiore nach Luino und auf dem Grenzbahnhof in Chiasso.

Bemerkenswertes Detail – nach nur zehn Tagen Ausbildung auf der Dampflokm wurde man selbständig auf die Strecke geschickt! 1958 erfolgte die Versetzung ins Lokdepot Zürich zu weiterem Dampfbetrieb im Rangierbahnhof und infolge Lokmangels in den Hochkonjunkturjahren mit fast täglichen Fahrten mit Dampf unter Fahrdracht nach St. Gallen, Rapperswil, Sargans, Chur usw. Diese Erfahrung im Dampfbetrieb sollte viele Jahre später auf der DFB wieder zum Tragen kommen.

Mit der Übernahme der Ausbildung von Heizern und Lokführern während einiger Jahre bis zur Ablösung durch die jüngere Generation stand ich der DFB über Jahre hinweg zur Verfügung.

Dazwischen fanden sich allerdings noch einige Jahre einer überaus umfangreichen Tätigkeit als Lokführer mit fast allen Fahrzeugen der SBB, mit eingeschlossen TEE (Diesel und elektrisch), Transalpin (OeBB 4010) und mit deutschen und französischen Freunden mit ICE und TGV. Abgerundet wird meine aktive Tätigkeit als Pensionierter im Verkehrshaus der Schweiz an Informationstagen bei der ehemals grössten Dampflokm der SBB – dem «Elefant».

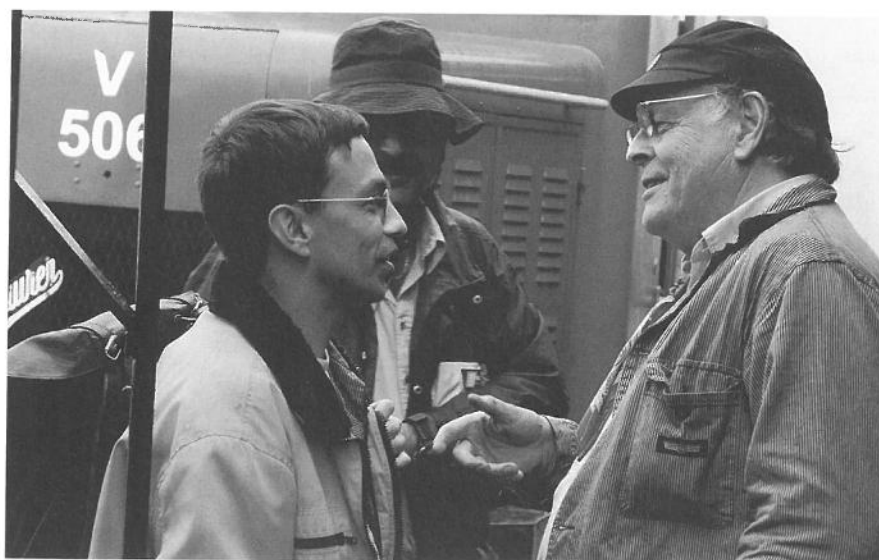
Weiter im Einsatz für die DFB

Meine Erfahrung in der zwischenzeitlichen Tätigkeit als Einteiler von Lokpersonal im Depot Zürich und auf der Lokleitstelle bringe ich seit Jahren in der DFB ein und werde versuchen – auch nach meinem gesetzlichen Rücktritt (70 Jahre/Altersguillotine) aus dem aktiven Fahrdienst – diese Tätigkeit noch etwas aufrecht zu erhalten.

Damit wäre einem kurzen Rückblick Genüge getan. Was noch bleibt, ist zu danken und zwar all denjenigen, die mich während Jahren an der FURKA anerkannt und aktiv unterstützt haben. So wollen wir weiterhin gemeinsam für ein schönes Ziel «am selben Strick ziehen» und der Nachwelt ein herrliches Stück Kulturgut in einer der schönsten Gegenden unseres Landes erhalten.

Mit kameradschaftlichen Grüssen

Max Zwald



*Diesel und Dampf: Jürg Bolliger im Gespräch mit Max Zwald
Diesel et vapeur : entretien de Jürg Bolliger et Max Zwald.*

Präsidentenkonferenz des VFB

Standortbestimmung und Neuausrichtung

ANDERMATT (fi) – Neben der Delegiertenversammlung, die sich mit den vereinsrechtlichen Belagen befasst, wird die Präsidentenkonferenz zu einem operativen Organ aufgewertet.

An der Zusammenkunft der Sektionspräsidenten vom 8. Oktober ist über VFB, DFB AG und SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke) informiert worden. An der von Präsident Robert Frech geleiteten Konferenz informierte Bernd Hillemeyr über den letztjährigen Anlass. Bei einer Analyse der Bestände zeigte sich, dass der VFB rund 500 Mitglieder weniger zählt als 2001. Entgegen dem allgemeinen Abwärtstrend haben die Sektionen Zürich und Aargau am stärksten zugelegt. Claude Wenger berichtete von der Gründung einer belgischen Gruppe, die bei den Romands angeschlossen ist und derzeit 24 Mitglieder zählt. An Mitgliederbeiträgen sind rund 10'000 Franken ausstehend. Der ZV wird alles dran setzen, den Mitgliederschwund in ein Wachstum umzukehren. Da bei säumigen Zahlern die Gefahr eines Absprungs gross ist, soll mit ihnen das Gespräch gesucht werden.

Vereinbarungen mit AG und Stiftung

Im Bewusstsein, dass alle DFB-Institutionen am selben Strick ziehen müssen, sind die Vereinbarungen mit der DFB AG und mit der SFB gemeinsam zu überarbeiten. Es geht namentlich darum, künftige Zusammenarbeit, gegenseitige Hilfestellung und den gemeinsamen Auftritt festzulegen. Mit der Stiftung werden beispielsweise Spendenaktionen abzusprechen und Eigentumsübertragung zu regeln sein. Unverrückbares Ziel ist dabei, die Bewahrung und Förderung des national und international bedeutenden Kulturgutes «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» und der Beitrag zur Entwicklung der Regionen Ursern und Goms.

Neuregelung von Mitglieder- und Adresswesen

Präsident Frech skizzierte Zusammensetzung und Aufgabenteilung des Zentralvorstandes. Danach wies er auf ein Netzwerk hin, das mit der Firma C-Channel ab 1. Januar 2006 betrieben wird. Es schafft neue Möglichkeiten bei Mitgliederwesen, Vereinsbuchhaltung und Adressen-Bewirtschaftung. Bei einem geringeren administrativen Aufwand werden die Kosten massiv sinken. Künftig werden die Rechnungen für den Mitgliederbeitrag und der Mitgliedereinweis mit dem ersten «dampf an der furka» des Jahres versandt. Mitgliedschaft und Rabattanspruch beim Billettbezug werden dadurch überprüfbar. Die Verträge mit den bisherigen Dienstleistern sind gekündigt worden. Dies löste eine Kompetenz-Diskussion aus.

Präsidentenkonferenz und ZV-Aufgaben

Präsident Frech stellte fest, dass die Delegiertenversammlung vereinsrechtliche Aufgaben hat. Den Vorständen würden dagegen operative Aufgaben zukommen. Dies verschafft der Präsidentenkonferenz grösseres Gewicht. Der Zentralvorstand möchte die Sektion unterstützen mit Workshops für die Vorstandsarbeit und die Mitgliederwerbung. Ausserdem werden Hilfestellungen bei Auftritt und Marketing geboten. Zwischen ZV und Sektionen und unter den Sektionen selber muss der Erfahrungsaustausch besser spielen. Dafür sind vermehrt die Möglichkeiten des Internets zu nutzen. Man beachte www.v-f-b.info.

Verwaltungsrat und Stiftungsrat

Claude Wenger, Verwaltungsratspräsident a.i., dankte allen, die sich in irgend einer Form für die Dampfbahn einsetzen. Als Erfolgsfaktoren nannte er das begeisterte Projekt «DFB», die vorbildlich ge-

leistete Fronarbeit im Gegenwert von jährlich 2 Millionen Franken und die Gemeinnützigkeit des Projektes. Mit dem Hinweis: «Ohne Zeit-Geber keine Geld-Geber» hob Wenger abermals die Bedeutung des Frondienstes hervor.

Peter Schwaller, Präsident des Stiftungsrates, rief in Erinnerung, dass die SFB die Sicherung des Kulturgutes und die Finanzierung von Investitionen zum Ziel hat. Zu ihren Aktivitäten zählen der Erlass von Sammelaufrufen, die Suche nach Mäzenern und anderen Stiftungen, die Förderung von Legaten (Vermächtnissen zu Gunsten der Bahn) und von Sponsoring (Spenden mit Gegenleistung). Schwaller stellte den Stiftungsrat vor und wies auf den im Aufbau befindlichen Beirat hin. Nebst der grossen 3 Millionen-Spende sind mittlerweile 93'000 Franken eingegangen (einschliesslich Schiene pro Meter). Der «1000er-Club», der Mittel für die Aufarbeitung der HG 4/4 sammelt, betreut eine Teilaufgabe der Stiftung. Deren Prioritäten sind Kommunikation, Geldbeschaffung und Ausarbeitung der Zusammenarbeitverträge.

Organisation, Reglement

Heinz Unterweger berichtete im Namen der Arbeitsgruppe Organisationsentwicklung über die Umfrage bei den Sektionen. Dabei zeigten sich vorab zwei Problemfelder: Kommunikation und Führung im VFB. Nach den Veränderungen im Vorstand, bei denen gleichermassen Erneuerung und Kontinuität erreicht werden konnten, werden die Leute des Unterweger-Teams in neuen ZV-Arbeitsgruppen mitwirken. Anton Stadelmann berichtete über die Vernehmlassung zum neuen Geschäftsreglement des VFB. Die meisten Sektionsanliegen hätten bei der Bereinigung berücksichtigt werden können. Er wies darauf hin, dass die Sektionen Ehrenmitglieder ernennen können. Der VFB dürfe dadurch aber keine finanziellen Verluste erleiden. Auf entsprechende Vorstösse hin wird der ZV Termin und Eingabefrist für die Delegiertenversammlung prüfen.

Aufgaben-Delegation

Anton Stadelmann wies darauf hin, dass

Mitgliederbeitrag 2006

Neue Zahlungsweise!

Im ersten «dampf an der furka» des Jahres 2006 werden Sie nebst dem Mitgliederausweis einen Einzahlungsschein vorfinden. **Dieser ist ausschliesslich für die Bezahlung des Mitgliederbeitrages 2006 bestimmt.**

Diese Variante ist für uns viel einfacher und ergibt Einsparungen von einigen Tausend Franken. Allfällige Spenden oder Zahlungen sind mit einem anderen Einzahlungsschein auszuführen. Bitte geben Sie jeweils den Verwendungszweck an. Für eine prompte Bezahlung des Mitgliederbeitrages 2006 bedanken wir uns jetzt schon bestens.

der ZV zur Lösung bestimmter Aufgaben Arbeitsgruppen einsetzt, in der er je mit einem Mitglied vertreten ist. Es geht namentlich um Ausbildung, Arbeit in den Vorständen, Umgang mit Medien, Geschäftsprüfung und Ombudsstelle. Dieser Posten sollte extern besetzt werden, damit keine «einseitige Klagemauer» entsteht. Die Arbeitsgruppe «Kommunikation» ist eingesetzt, die Arbeitsgruppe «Koordination» auf gutem Weg.

Mitteilungen und Anliegen

Claude Wenger teilte mit, dass die nächste GV der DFB AG am 20. Mai 2006 in Oberwald stattfinden wird. Sie wurde wegen zweier für 2006 vorgesehener Medienanlässe vor der Betriebssaison anberaumt. Ein spezielles Gästeprogramm wird vorbereitet.

Peter Bollinger fragte nach der Weiterverteilung der ZV-Mitteilungsblätter. Dazu wurde mitgeteilt, dass die per E-Mail verbreiteten News Letters vornehmlich für die Vorstände gedacht sind. Ihr Abdruck im «dampf an der furka» ist nicht sinnvoll. Die Weiterverteilung an die Mitglieder ist freigestellt.

Robert Frech wünscht von den Sektionen zur Information nebst den Generalversammlungunterlagen Hinweise und Berichte über Bestandesveränderungen, über Aktivitäten, die Organisation der Vorstände und Mutationen. Weiter wünschte er die Koordination der bestehenden Internet-Seiten.

Abwerbungen unter Sektionen bringen nichts und sind zu unterlassen.

Der Redaktor von «dampf an der furka» hat auf Wunsch des Präsidenten ein Merkblatt für die Mitarbeit am Publikationsorgan zusammengestellt. Es wurde abgegeben und kann auch über E-Mail angefordert werden. Schliesslich wurde in Erinnerung gerufen, dass die vom VFB jährlich an den Betrieb entrichteten 200'000 Franken eine Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen darstellen.

Bericht des Marketingleiters an der Präsidentenkonferenz

30 Prozent mehr Fahrgäste

ANDERMATT (fi) – Die DFB hat in der Saison 2005 22'834 Fahrgäste befördert. Trotz der nicht immer guten Witterung waren es 5218 Personen mehr als im Vorjahr. Die durchschnittliche Auslastung der Züge lag bei 65 Prozent.

Marketingleiter Paul Güdel legte den Sektionspräsidenten dar, dass die erfreuliche Frequenz-Steigerung nur dank Partnerschaften zustande kam. Er dankte allen, die zum erfolgreichen und unfallfreien Betrieb beigetragen haben und Heidi Albisser für die wirkungsvolle logistische Unterstützung.

Das Erlebnis inszenieren

Der Marketingleiter erinnerte daran, dass vermehrt Möglichkeiten gefunden werden müssen, um die Fahrt als Teil eines Gesamterlebnisses anzubieten. Er hofft, dass die Verhandlungen mit Kuoni/Asien allmählich Früchte tragen. Er erläuterte die Zusammenarbeit mit RailAway und teilte mit, dass der Nostalgie Glacier Express auch 2006 angeboten wird. Die Dampfbahn hatte 2005 in den elektronischen Medien eine sehr gute Präsenz. In den Printmedien könnte sie noch besser vertreten sein.

Die Steigerung der Fahrgastzahlen kam vorwiegend bei den Einzelreisenden zustande. 2006 sollten 24'000 Gäste befördert werden können. Allmählich stehen Statistiken zur Verfügung, die auf Verbesserungsmöglichkeiten schliessen lassen.

Der Gegenzug ab Gletsch hat sich bewährt und bleibt im Fahrplan.

Saison 2006

Für die kommende Saison sind die Budgetpreise für die Carunternehmungen festgelegt. Für Gruppenreisen steht ein Informationshandbuch zur Verfügung.

Auch mit den Hoteliers in Ursern und Goms konnte bei der Preisgestaltung ein Entgegenkommen ausgehandelt werden. Für die Werbung ist ein Panoramabild in Arbeit, das die Dampfbahn in den Zentralalpen unter Einbezug weiterer Erlebnismöglichkeiten vorteilhaft zur Geltung bringt.

Vereine für eine Fahrt gewinnen

Christian Stern, Mitarbeiter von Paul Güdel im Marketing-Bereich, führte aus, dass es in der Schweiz rund 100'000 Vereine gibt. Sie stellen also einen grossen Markt dar, der in Zusammenarbeit mit dem VFB zu bearbeiten ist. In einer Pilotphase machen die Sektionen Gotthard und Zürich mit. Stern wird ausserdem Solothurn bearbeiten, um zu unmittelbaren Fronterfahrungen zu kommen. In jedem Sektionsgebiet sollen etwa zehn bis 20 ausgewählten Vereine Reisevorschläge unterbreitet werden, welche eine Fahrt mit der Dampfbahn über die Furka beinhalten. Die Vereine sind mit entsprechenden Offerten und Reiseunterlagen zu bedienen und zu betreuen. So dürfte es gelingen, nebst den Einzelreisenden vermehrt auch wieder Gruppen auf die Bergstrecke zu bringen.

Bericht des Geschäftsleiters an die Präsidentenkonferenz

Ausblick nach einer guten Saison 2005

ANDERMATT (fi) – Peter Bernhard hat den Sektionspräsidenten über eine unfallfreie Saison und steigende Frequenzen berichtet und auf die künftigen Herausforderungen hingewiesen.

«Mit einem ersten Wintereinbruch wurde der letzte fahrplanmässige Zug am Sonntag, 2. Oktober, über die Furka geführt. Die Winterarbeiten konnten trotz Schnee termingerecht erledigt werden. Die Steffenbachbrücke wurde am 6. Oktober demontiert», meldete Bernhard. Die Lokomotiven hätten in gutem Zustand in die Remisen gestellt werden können, was den Lokführern, Heizern und Mechanikern zu danken ist.

An Grenzen gestossen

Dank gemeinsamer Führung des Nostalgie Glacier Express konnte die Zusammenarbeit mit MGB und RhB vertieft werden. Dies zeigte sich auch als bei einem Dampflokomotiv-Defekt die MGB-Dieselmotorschraube innert 40 Minuten am Zug war. Die Wirtschaft «Berghaus Furka» ist unter dem neuen Pächter Hannes Hoffelner gut gelaufen.

Den erfreulich gestiegenen Frequenzen vermochte das Rollmaterial noch zu genügen, doch zeigt sich bei den Lokführern ein Engpass. Die Anforderungen an Neueinsteiger sind hoch. Auch bei einem verkürzten Ausbildungsgang sind neben Maschinen- und Fahrdienstkenntnissen auch Erfahrungen als Heizer notwendig.

Vielfältige Bautätigkeit

Vorab verdient das Team Walter und Manfred Willi und Federico Rossi hohe Anerkennung für die Leistungen, die trotz des Katastropheneinsatzes am angestammten Arbeitsplatz erbracht wurden. Von Baugruppen wurden unter anderem am Scheiteltunnel Sanierungsarbeiten ausgeführt und die Fluchtwegbeleuchtung mon-

tiert. Es gab eine Trasseverlegung und Gleisumbauten. Der Bahnhof Realp wurde im Rohbau erstellt. An der Strecke Gletsch–Oberwald wurden Massnahmen zum Substanzerhalt getroffen. Peter Bernhard betonte, dass für eine sinnvolle Einsatzplanung unbedingt im Voraus gemeldet werden muss, wer wann zur Verfügung steht. «Arbeitszuteilung nach Wunsch» ist nicht möglich.

Wieder Zug ab Gletsch

Der Fahrbetrieb wird 2006 ähnlich verlaufen wie in der Saison 2005. Wiederum wird an den Wochenenden ein Zug ab Gletsch geführt. Die Fahrgastzahlen sollten weiter gesteigert werden, um die Erträge zu verbessern. Das Ziel bleibt: Kostendeckender Betrieb.

Projekte

Dank der 3 Millionen-Spende wird die Planung für die Strecke Oberwald–Gletsch vorangetrieben. Das Projekt für die Erschliessung Oberwald wird demnächst der MGB, der Gemeinde Oberwald und dem BAV (Bundesamt für Verkehr) unterbreitet. Nicht zu vergessen ist, dass «Oberwald» neben den rund 15'000 Fronistunden auf dem Abschnitt Realp–Gletsch zusätzliche 50'000 Stunden jährlich erfordert.

Im Zusammenhang mit der Erschliessung von Oberwald ist der Bau der Remise Realp für die Wartung und Unterbringung der Triebfahrzeuge zwingend nötig. Weiter müssen neue Möglichkeiten zur Überwinterung der Personenwagen gefunden werden. Der Bahnhof-Neubau in Realp ist unter Dach. Der Innenausbau kann beginnen. Nächstes Jahr müssen mindestens die neuen WC-Anlagen in Betrieb genommen werden können.

Dampflokomotiven

Bei den in Betrieb stehenden Dampflokomotiven werden Kesselrevisionen und andere grössere Unterhaltsarbeiten fällig. Wenn nächstes Jahr die HG 3/4 Nr. 4 verfügbar ist, werden die in Chur stehenden Vietnam-HG 4/4 genau geprüft und der Aufwand für die Instandsetzung geschätzt. Sicher ist, dass es beträchtlicher Finanzen bedarf.

Wünsche

Sowohl für Gletsch–Oberwald als auch für die Remise Realp braucht es viel Geld. Die Spendentätigkeit darf also nicht erlahmen. Für Realp wird ein «Hüttenwart-Ehepaar» und für Gletsch eine Köchin oder ein Koch gesucht. Ausserdem braucht es Baufachleute als Gruppenleiter, Magaziner und Personal für den Kleinunterhalt während der Bausaison. Abschliessend versprach Peter Bernhard weiterhin im «dampf an der furka» zu informieren. Er dankte allen, die in der zurückliegenden Saison mitgeplant und mitgearbeitet haben.



Oberwald und das Goms kommen in Sicht. – Oberwald et la vallée de Conches en vue.

Vietnam-Veteranen haben sich getroffen

Das Abenteuer «Lok-Rückführung»

GOLDAU (fi) – 15 Jahre nach der Abreise haben sich Mitglieder jenes Teams getroffen, das sechs Dampflokomotiven aus Vietnam zurückgeholt hat.

Anstoss zum Treffen im Restaurant «Schützenhaus» in Goldau hatte Bruno Rütli gegeben. Für die örtliche Organisation war Martin Horath zuständig. Claude Wenger, interimistischer VR-Präsident der DFB AG war als Gast zugegen. Nicht mehr dabei sein konnte Bruno Gwerder. Seiner wurde ehrend gedacht.

Ohne Alternative

Der Start erfolgte seinerzeit von Goldau aus. Hier war das Material für den Bahn- und Schifftransport bereitgestellt worden, insbesondere ein verlängerter und mit Druckluft ausgerüsteter Tiefganganhänger. Notstromgruppe und Kompressor gehörten ebenfalls zur Ausrüstung. Glücklicherweise passten diese Dinge in einen Container. Am Tiefgänger war nämlich unterwegs abmontiert worden, was nicht niet- und nagelfest war.

Bruno Rütli hat in einem illustrierten Tagebuch die Aktion aus seiner ganz persönlichen Sicht festgehalten. Da ist zu lesen, dass allein schon Hitze und Luftfeuchtigkeit den Schweizern arg zusetzten. Der

Umgang mit Behörden war auch alles andere als einfach. Die drei im Lokdepot von Da-Lat abgestellten Maschinen und das im Freien parkierte «Dornröschen» mussten für den Transport vorbereitet und einzeln auf den Tiefgänger verladen werden. Die Pneumatik der Lastwagen russischer Herkunft, die als Zugfahrzeuge eingesetzt wurden, reichte zum Bremsen des Tiefgängers nicht aus. So wurde darauf der Dieselmotor installiert und von einem «Bremsler» bedient. Weil die Strassenbrücken eine ungenügende Tragfähigkeit aufwiesen, musste der Tiefgänger mit einem Drahtseil hinüber gezogen werden. In einem Fall musste gar auf eine Eisenbahnbrücke ausgewichen werden. Daneben gab es jede Menge Probleme und Überraschungen, die ein Aussenstehender weder richtig einschätzen noch berichten kann.

Für die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke gab und gibt es zu den «Vietnam-Lokomotiven» weltweit keine Alternative. Die Bedeutung des Abenteuers «Vietnam» vom Sommer 1990 kann daher nicht hoch genug veranschlagt werden.

Dampfschneeschleuder besichtigt

Nach der ersten Kontaktnahme der Vietnam-Veteranen, zu denen auch der vietnamesische Kollege Hung mit seiner Frau gestossen waren, wurde die Dampfschneeschleuder in Augenschein genommen, die von Martin Horath und einigen Helfern wieder hergestellt wird. Die Arbeiten machen gute Fortschritte. Besucherinnen und Besucher haben nicht schlecht gestaunt über die Dampfwalzen, die – in Lebensgrösse und im Modell – in den Werkstätten ebenso einer Wiederbelebung harren wie die Fiat Topolinos. Erhaltenswertes technisches Kulturgut gibt es mehr als man denkt!

Dank und Anerkennung

Claude Wenger wandte sich an die Veteranen: «Es ist mir eine Ehre unter euch zu sitzen. Ohne das Engagement von euch und von weiteren Idealisten könnte man heute nicht von der Furka-Bergstrecke sprechen.» Er meinte weiter, es sei schwierig, die Gefühle auszusprechen, die mit der Rückhol-Aktion verbunden sind. Er dankte den Versammelten: «Wir sind stolz auf euch.»

Manfred Willi dankte Bruno Rütli und Beni Christen für die Einberufung des Treffens. Man vereinbarte, in fünf Jahren wieder zusammenzukommen nach dem Motto: «Freuen wir uns über Gelungenes statt über Verpasstes zu jammern.»

www.furka-bergstrecke.ch

**Mehr
Erlebnis!**



Die Teilnehmenden des Veteranentreffens im «Schützenhaus»-Garten in Goldau.
A Goldau : rencontre des vétérans de l'action de rapatriement des locomotives à vapeur du Vietnam.

Beitrag aus der Ostschweiz

Neues Tor für den Kehrtunnel



Das neue Tunneltor ist angeschlagen. (Foto: Fredo Stolz)
Tunnel hélicoïdal : montage du nouveau portail.

Jeder Tunnel auf der Bahnstrecke zwischen Realp und Oberwald benötigt für die Winterzeit Tore. Diese verhindern, dass Zugluft zur Vereisung des Tropfwassers und damit zu Beschädigungen des Tunnels führt.

Der letzte Tunnel ist der Kehrtunnel unterhalb Gletsch. Er hat jetzt ein neues Tor erhalten. Am 23. September wurde es von vier Sponsoren montiert.

Ruedi Lehmann aus Arnegg, der Hauptsponsor, erklärte mir anlässlich eines Furka-Ausfluges, dass er bereit sei, für diesen Tunnel ein neues Tor anzufertigen und es auch zu montieren. Lange mussten wir warten bis das Gleis soweit instand gestellt war, um an diesen Ort zu fahren.

Am 2. August, bei Dauerregen notabene, demontierten wir das alte Tor und transportierten es nach Arnegg, um die genaue Masse zu erhalten. Rund sieben Wochen später hatten wir bei der Montage des neuen Tores sehr gutes Wetter. Wir konnten die Arbeit an einem Tag zu Ende führen. Am Abend durften wir das Tor bei einem gemeinsamen Nachtessen dem VR-Präsidenten der DFB AG, Claude Wenger, übergeben.

Das ist unser Beitrag aus der Ostschweiz an den Ausbau der letzten Bahnstrecke bis Oberwald. Möge unsere Arbeit noch weitere Sponsoren motivieren. – An der Tormontage waren beteiligt: Ruedi Lehmann (Arnegg), Hans Tanner (Gossau), Joni Menzi (Canada), Fredo Stolz (Andwil), Bruno Rütli (Andwil), Organisator und Berichterstatter.

Dampfreisen Ostschweiz

Bergstrecke und Backen

Die Kombination «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» und «Backen im Backhüs Oberwald» ist erfolgreich gewesen und wird fortgesetzt.

Alle Ausflüge mit der DFB sind sowieso ein schönes Erlebnis. Bei guter Witterung kann kaum etwas schief gehen. Alle Reisen werden gut vorbereitet. Am Reisetag gibt es keinerlei Hektik.

Dieses Jahr machten wir in Oberwald Halt und erlebten einen Nachmittag im öffentlichen «Backhüs». Alle Reisetilnehmer kneteten und formten selbst ihr Walliser Roggenbrot. Auch beim Einschneiden in den heissen Backofen halfen alle mit. Zum Abschluss offerierte Bernhard Christian, der Hobbybäcker, die sehr feinen Flammenbrote, welche gleich an Ort und Stelle gegessen wurden. Selbstverständlich

wurde auch die Käserin von Oberwald besucht. Dort wurde der feine, preisgünstige und lange haltbare Oberwalder Käse eingekauft.

Im nächsten Reisejahr werde ich diesen zweitägigen Ausflug wieder ins Programm nehmen. Ich freue mich schon heute auf viele neue Teilnehmer. Ab dem nächsten Jahr habe ich die Gelegenheit erhalten, bei der Besichtigung der NEAT-Baustelle in Sedrun auch eine Schachtfahrt mitzumachen. Dies wird natürlich den Ausflug noch interessanter werden lassen. Ich wünsche alles Gute bis zum nächsten Jahr.
Bruno Rütli, Reiseleiter



Mit Doppeltraktion von Andermatt nach Realp. – Traction double entre Andermatt et Realp. (Foto: Martin Fränsing)

Saison-Rückblick des Marketingleiters

Von «Glacier»-Jubiläum bis «Fensterplatz»

«Wir leisten einen Beitrag zur nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung der Gotthard Region, insbesondere des Urserntals und des Goms, durch Zusammenarbeit mit anderen touristischen Leistungsträgern.»

Dieser Satz ist Bestandteil von Vision und Leitbild der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und prägte markant die Aktivitäten; die Zusammenarbeit mit Andermatt-Gotthard-, Goms- und Sedrun-Disentis-Tourismus war sehr wertvoll und ermöglichte die Umsetzung vernetzter Angebote. Die Matterhorn Gotthard Bahn, die regionale Partnerin als Zubringer und Verkehrsträgerin der Rundfahrten, unterstützte wertvoll unsere Bemühungen, die Rundfahrten zu fördern und die Anreise durch das Oberwallis und die Surselva zu fördern. Mit der regionalen Direktion des Post-Autos konnten Rundfahrten ab Meiringen und sogar ab Luzern vereinbart und realisiert werden.

Mit Ballenbergbahn und Postauto

Erstmals wurde, gemeinsam mit der Ballenberg-Dampfbahn, die 2-Pässe-Fahrt von Interlaken bis Innertkirchen, anschliessend mit dem PostAuto über die

Grimsel und schliesslich mit unserer Dampfbahn von Gletsch nach Realp, angeboten.

Mit dem Hauseigentümer-Verband konnten sogar eine 2-Tagesreise mit ergänzenden Angeboten realisiert werden. Von allen Angeboten wurde reger Gebrauch gemacht; teilweise war die Nachfrage grösser als die Transportmöglichkeiten.

Nostalgie Glacier Express

Die Saison 2005 wurde durch das Jubiläum 75-Jahre Glacier-Express geprägt. Hier darf die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit der Rhätischen- und Matterhorn Gotthard Bahn erwähnt werden, die unsere Dampfbahn in die Angebote sowie auch in die wesentlichen Presse-Anlässe einbezog. Insbesondere der Medientag vom 4. Juni war für die DFB markant, besuchten doch über 100 Journalisten aus aller Welt die Anlagen in Realp, und die Sonderfahrt bis Tiefenbach hinterliess begeisterte Spuren, die sich in späteren Berichterstattungen äusserten. Die eigens dafür geschaffene Medien-CD dient uns nun als wertvolle Ergänzung zu den Dokumentationen. Die Nostalgie-Glacier-Express-Züge waren ein voller Erfolg und

werden auch im kommenden Jahr 2006 angeboten werden.

«Fensterplatz» für die Furka-Region

TV-Reportagen in SF 1, ZDF, ARD und Bahn-TV in Deutschland steigerten die Bekanntheit und die Einzigartigkeit unserer nostalgischen Bahn. Bei den Vorgesprächen wurde Wert auf die Fronarbeit gelegt, da nur durch diese der Aufbau und Betrieb möglich ist. Besondere Erwähnung verdient die Sendung «Fensterplatz» von SF 1, da hier insbesondere das Dorf Realp als Ausgangspunkt und Oberwald als das spätere Ziel unserer Bahn in die Reportage eingegliedert wurden.

Die Zusammenarbeit mit Goms-Tourismus und Andermatt-Gotthard-Tourismus vertiefte Freundschaften und erbrachte eine ausgezeichnete Präsentation der Regionen mit ihrer Dampfbahn als wertvolle touristische Attraktion.

Mit Dampf-Doppeltraktion nach Andermatt

Anlässlich der Generalversammlung vom 2. Juli 2005 ermöglichte die Matterhorn Gotthard Bahn Fahrten von Andermatt nach Realp und umgekehrt mit zwei Dampflok und den Reisezugwagen; der Anblick dieses Zuges mit über 300 Aktionären an Bord war einmalig und hinterliess bei Teilnehmern wie Zuschauern nachhaltige Eindrücke.

Die Unwetter im Monat August verursachten bei den Anlagen unserer Dampf-

bahn keine Schäden; obwohl die Züge fahrplanmässig verkehrten, war der Einbruch der Fahrgastzahlen markant, waren doch Gotthard- und Grimsel-Zufahrten gesperrt.

Diverse Spezial-Angebote mussten annulliert werden. Die ganze DFB-Gemeinschaft ist dankbar, dass die Anlagen nicht beschädigt wurden.

Gemeinsam mit Andermatt Gotthard Tourismus sowie befreundeten Hotels von Andermatt wurde wiederum ein Stand an der Internationalen Bus-Messe in Köln betreut.

Markant höhere Passagierzahlen

Dank der Gesamtleistung aller Beteiligten konnten insgesamt 22'834 Fahrgäste befördert werden. Verglichen mit den verhältnismässig tiefen Frequenzen des Vorjahres bedeutet dies eine Steigerung von

über 5000 Reisenden, wobei die Erhöhung bei den Einzelreisenden sich markant und im Gruppenbereich verhalten präsentiert. Die Marketingmassnahmen konzentrieren sich demzufolge auf dieses Segment für die neue Saison 2006. Etwas mehr als 1500 Kinder und Jugendliche wurden unentgeltlich transportiert; damit will die DFB erreichen, familienfreundliche Reisen zu realisieren, da die Hin- und Rückreise, die Bahnfahrt und die Verpflegung für eine Tagestour doch erheblich sind.

«Oberwald» – Freude und Herausforderung

Zu Beginn des Sommers kam die gute Nachricht: Der Ausbau der Strecke Oberwald bis Gletsch konnte durch die Spende eines Mäzens finanziert werden. Die

umsichtigen Vorgaben beziehen sich auf die Zweckgebundenheit sowie den Einbezug der Fronarbeit für dieses letzte Teilstück, dessen Eröffnung auf das Jahr 2008 geplant ist. Das Marketing sieht sich vor ausserordentliche, jedoch spannende Aufgaben gestellt. Der Kreis zum alten Trasse des Herzstückes des Glacier-Express wird somit geschlossen werden.

Sinn macht die Dampfbahn für alle: für die Fronarbeiter als Erfordernis und Erlebnis, für die frohen Fahrgäste mit technischem Kulturgut in grandioser Landschaft, für die Basis der Regionen als touristischer Magnet und Ergänzung der Angebote. Wir geniessen Anerkennung – wir strengen uns an, diese weiterhin im Sinne des Leitbildes unserer Bahn zu vertiefen.

*Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Marketing, Paul Güdel*

Buchbesprechung

«Unsterbliche Dampflokomotiven»

Unter diesem Titel veröffentlichten Hans Bosshard (ehemaliger NZZ-Bahnjournalist) und sein Sohn Jakob Bosshard (stv. Direktor bei der UBS) einen Farbbildband, der sowohl Laien als auch Bahnfreunde begeistern kann.

Die beiden Autoren sind den faszinierenden Dampflokomotiven nach Osteuropa, nach Ostanatolien, ans Schwarze Meer, zum Indischen Ozean, an die Viktoria-Fälle und nach Südafrika gefolgt. Sie berichten spannend und präzise und mit einer Fülle oft überraschender Informationen von ihren abenteuerlichen Reisen und Begegnungen. Sie schildern den Bahnbetrieb im Bereich aller fremden Kulturen und die Leistungen der Dampflokomotiven sowie ihrer jeweiligen Mannschaften. Das Werk liest sich spannend wie ein Abenteuerroman. So suchten die Autoren bei jedem Wetter, bei Tag und bei Nacht geeignete Foto-Standorte. Sie nahmen Verhaftungen und andere Unannehmlichkeiten in Kauf, um alle noch auffindbaren Lokomotiven im Betrieb fotografieren zu können.

Bei aller Liebe auch zu technischen Details enthält das Buch 284 meist grossformatige Farbbilder von hohem künstlerischem Wert, die ohne Worte die jeweiligen Stim-

mungen wiedergeben. – **Unsterbliche Dampflokomotiven, Erlebnisse auf drei Kontinenten**, 224 Seiten, 284 Farbbilder, 15 Kartenskizzen, 22,5 mal 29,4 cm, von Hans und Jakob Bosshard, ISBN 3-905404-37-0, Fr. 78.–, zu beziehen beim Verlag Dietschi AG, Ziegelfeldstrasse 60, 4601 Olten.

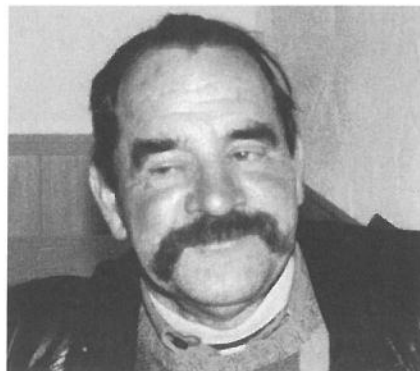
Peter Schwarzenbach

Zum Gedenken an Oskar Simmen

Ein Mann der ersten Stunde ist nicht mehr unter uns.

Am 21. August ist unser ehemaliger Streckenwärter Oskar Simmen im Alter von 78 Jahren von uns gegangen. Über Jahre hinweg hat er unsere Strecke bei jeder Witterung zu Fuss kontrolliert, Hindernisse vom Trasse entfernt und so eine sichere Fahrt ermöglicht. Manch einem Fahrgast hat er liebe Gegenstände gesammelt und viele Schrauben und anderes von den Loks und Wagen ins Depot gebracht. Aus gesundheitlichen Gründen musste er vor einigen Jahren auf seinen Einsatz zu Gunsten der Dampfbahn verzichten. Ab und zu traf man ihn noch als Passagier im Zug, wenn er zu seinem ob-

ligaten Bier ins «Glacier du Rhône» nach Gletsch fuhr. Die letzten Monate verbrachte er gesundheitshalber in einem Pflegeheim, wo er seine Augen am 21. August für immer schloss. Er wird uns in guter Erinnerung bleiben.



___ 60109015 Baumwoll Handtuch rot, bestickt	17.00
___ 60109016 Baumwoll Handtuch weiss, bestickt	17.00
___ 60109017 Baumwoll Handtuch grün, bestickt	17.00
___ 60109018 Taschenlampe blau, mit Signet	10.00
___ 60109019 Flachmann, Edelstahl	22.00
___ 60109025 Nummerierte Armbanduhr Gletsch	59.00
___ 60109028 Sammelmappe "dampf an der furka"	15.00
___ 60109033 Murmeltier, 20cm	20.00
___ 60109038 Schlüsselanhänger Medaille, Silber	5.00
___ 60109061 Victorinox, Swiss Card blau transparent	27.50
___ 60109065 Personenzug in Holzschachtel	30.00
___ 60109066 Holzzug Bimmelbahn	25.00
___ 60109067 Holz-Güterzug	20.00
___ 60109070 Espresso-Tassen, 2-er Set, HG 3/4 Nr. 1 Furkahorn	25.00
___ 60109073 Thermosflasche Edelstahl, 7,5 dl	25.00
___ 60109076 Manicure Set aus rostfreiem Edelstahl, Schriftzug	39.90
___ 60109077 Regenschirm im Mini Etui mit Schriftzug, 6x16x4 cm	22.00
___ 60109079 Guetzi-Ausstechförmli (2x Loki, 2x Wagen, 6 und 9cm)	15.00
___ 60109080 Kugelschreiber Caran d'Ache versilbert in Geschenketui	82.00
___ 60109082 Baumwolltasche mit Tunnel	5.00
___ 60109084 Schlüsselanhänger aus Glas	10.00
___ 60109085 Stifthalter aus Glas mit Lasergravur Lok 9	52.00
___ 60109086 Tasse mit Bild	12.00
___ 60109087 Teddy klein mit Heizermütze	12.00
___ 60109088 Teddy mit T-Shirt	22.00
___ 60109092 Pin Glacier Express	7.00
___ 60109096 Portemonnaie Leder schwarz	30.00

Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung erfolgt gegen Rechnung zuzüglich Porto- und Verpackungskosten. Die Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlungsträger in Euro. Lieferung solange Vorrat. Lieferfrist zwei Wochen.

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Telefon für allfällige Rückfragen: _____

Bestellungen einsenden an Tel./Fax: 032 665 11 24
Souvenirhandel DFB, Postfach 49, CH- 3428 Wiler b. U.

E-Mail: souvenir@fu-be.ch
www.furka-bergstrecke.ch

Bestellformular für Souvenirs

Ausgabe Winter 2005

Das besondere Weihnachtsangebot:

Stifthalter aus Glas

mit Lasergravur Lok Nr. 9, 10 x 6 x 6 cm
mit

Kugelschreiber

versilbert (CARAN d'ACHE), mit Gravur (DFB)

Fr. 129.- (statt Fr. 163.-)

in Geschenkkartons

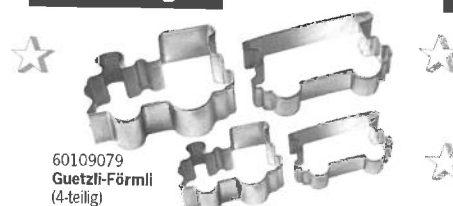
Einzel:

60109085 Stifthalter **Fr. 52.-** (statt Fr. 65.-)

60109080 Kugelschreiber **Fr. 82.-** (statt Fr. 98.-)



Guetzi-Zügli...



60109079
Guetzi-Förmli
(4-teilig)

Fr. 15.-

Lok Nr. 9 am Schlüsselbund...



60109084
Schlüsselanhänger aus Glas
mit Lasergravur Lok Nr. 9

Fr. 10.-

...oder die beliebten Micro-Zip-Pullis



Micro-Zip-Rolli, crème Logo gestickt

60107097 Grösse S
60107098 Grösse M
60107099 Grösse L
60107100 Grösse XL
60107101 Grösse XXL

Fr. 30.-

Micro-Zip-Rolli, blau Logo gestickt

60107092 Grösse S
60107093 Grösse M
60107094 Grösse L
60107095 Grösse XL
60107096 Grösse XXL

Fr. 30.-

Anzahl	Art.Nr.	Artikel	Preis			
		Literatur, Bücher, Broschüren, Drucksachen				
	60101008	Historische Furkakarte, Nachdruck (ca. 1920)	6.00		60107069	Heizerhut schwarz, Grösse 59 29.50
	60104001	Hofmann: Die Geschichte der Lokomotiven 1-10	22.00		60107070	Heizerhut schwarz, Grösse 60 29.50
	60104002	Section romande: Histoire des locom. à vapeur 1 à 10	29.00		60107071	Heizerhut schwarz, Grösse 61 29.50
	60104004	Basisinformation Furka-Bergstrecke (Stand 1996)	5.00		60107072	Heizerhut schwarz, Grösse 62 29.50
	60104005	Information de base de la ligne sommitale de la furka	5.00		60107090	Baumwolltuch rot mit Schweizerkreuzen 7.50
	60104009	Über die Furka (Stefan Wagner)	10.00		60107091	Baumwolltuch mit Ornamenten (zu Heizermütze) 7.50
	60104040	Eisenbahn-Journal: Glacier-Express	22.80		60107092	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. S 30.00
	60104041	Eisenbahn-Journal: 75 Jahre FO und DFB	22.80		60107093	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. M 30.00
	60104046	Eisenbahn-Journal: RhB 4. Teil	22.80		60107094	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. L 30.00
	60104047	Sektion Aargau: 10 Jahre Wagenwerkstätte Aarau	7.00		60107095	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. XL 30.00
	60104049	Eisenbahn-Journal: RhB 1. Teil	22.80		60107096	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. XXL 30.00
	60104050	Eisenbahn-Journal: RhB 3. Teil	22.80		60107097	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. S 30.00
	60105002	Glacier Express Jubiläumsausgabe (AS-Verlag)	78.00		60107098	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. M 30.00
	60105006	Buch DFB französisch, ligne sommitale de la furka (2002)	45.00		60107099	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. L 30.00
	60105007	Buch Dampfbahn Furka-Bergstrecke (2000)	45.00		60107100	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. XL 30.00
	60105024	Globi-Verlag: Les belles balades de Globi	11.00		60107101	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. XXL 30.00
	60105026	DEK-Verlag: Die DFB im Jahreslauf, Bilderbuch Poster, Bilder, Rahmen	22.00			Datenträger, Videos, CDs
	60102001	Poster, Mit Volldampf zum Rhonegletscher	5.00		60108001	Video 1: Back to Switzerland (DFB-Verlag 1992) 68.00
	60102002	Poster, 3 Züge in Gletsch	5.00		60108007	Video 7: Dampfbahn Furka-Bergstrecke (EK 2001) 19.00
	60102007	Poster, Faszinierende Schweiz	5.00		60108008	Video 8: Die schönsten Alpenbahnen, DFB (Bahn Extra2000) 20.00
	60102008	Poster A3 Mit Volldampf bergwärts	3.50		60108009	Video 9: Das Dampfbahn-Erlebnis am Rhonegl. (Desti 2000) 15.00
	60102009	Poster A3 Gletsch-Kehrtunnel	3.50		60108011	Video 11: Steaming up to the Rhone Glacier (Desti 2000) 15.00
	60106006	Kleber farbig (Wappenform)	2.00		60108012	Video 12: Alte Furka-Bahn (Leutwiler 1999) 25.80
	60106007	Kleber DFB, 6 x 15 cm	1.00		60108013	Video 13: Train vapeur ligne sommitale (EK 2002) 15.00
	60106012	DFB-Autokleber, transparent, 15 x 38 cm, weiss	50.00		60108015	DVD 1: Furka-Oberalp-Bahn (van den Burg 2002) 49.90
	60106013	DFB-Autokleber, transparent, 15 x 38 cm, schwarz	50.00		60108016	DVD 2: Railways in Switzerland (van den Burg 2003) 49.90
		Textilien			60108017	DVD 3: Dampfbahn Furka-Bergstrecke (EK 2001) 30.00
	60107021	Schildmütze mit Bild	5.00		60108018	DVD 4: Alte Furka-Bahn (Leutwiler 1999) 49.80
	60107028	Jacke schwarz/blau, Gr. S	89.00		60108019	DVD 5: Glacier-Express (EK) 39.80
	60107029	Jacke schwarz/blau, Gr. M	89.00		60108020	DVD 6: Schweizer Dampf damals Die Furka-Oberalp-Bahn (EK) 49.80
	60107030	Jacke schwarz/blau, Gr. L	89.00		60108021	DVD 7: Schmalspurspezialitäten (EK 2005) 40.00
	60107031	Jacke schwarz/blau, Gr. XL	89.00		60108022	DVD 8: Gotthardbahn (damals heute morgen) 39.80
	60107064	Heizerhut schwarz, Grösse 50 (Kinder)	25.00			Souvenirs
	60107065	Heizerhut schwarz, Grösse 55	29.50		60109002	Loki-Wecker ohne Batterie 50.00
	60107066	Heizerhut schwarz, Grösse 56	29.50		60109005	DFB-Fahne blau mit gelbem Signet 125.00
	60107067	Heizerhut schwarz, Grösse 57	29.50		60109007	Feuerzeug, weiss, Schriftzug 2.50
	60107068	Heizerhut schwarz, Grösse 58	29.50		60109008	Kugelschreiber mit Schriftzug 2.00
	60107069	Heizerhut schwarz, Grösse 59	29.50		60109010	Flügelrad 5.00
					60109011	DFB-Pin (Kokarde für Dienstmütze) 5.00
					60109012	Feuerzeug chrom, mit Signet 10.00
					60109014	Baumwoll Handtuch blau, bestickt 17.00

Stiftung Furka-Bergstrecke

Spendenaufwurf 2005/06 ist erfolgreich

Der im letzten «dampf an der furka» publizierte erste Spendenaufruf der Stiftung Furka-Bergstrecke ist erfolgreich angelaufen.

Bis Mitte Oktober 2005 sind rund CHF 36'000 allgemeine und vereinzelt auch zweckgebundene Spenden eingegangen. Zudem haben der Verein Furka-Bergstrecke und vier Sektionen total CHF 25'000 einbezahlt. Mit den aus dem früheren Projekt «Schiene pro Meter» aus Darlehen in allgemeine Spenden umgewandelten CHF 41'000 hat das Spendenkonto die CHF 100'000-Marke überschritten. Ziel ist, diese Summe bis Ende 2005 mindestens zu verdoppeln. Darüber hinaus steht natürlich die grosse Spende von Hansjörg Wyss über CHF 3'000'000 für Gletsch–Oberwald zur Verfügung. Über den Einsatz der allgemeinen, nicht zweckbestimmten Mittel entscheidet der Stiftungsrat aufgrund der von der DFB AG

gesetzten Prioritäten. Wir machen alle Spender darauf aufmerksam, dass die Strecke Gletsch–Oberwald mit der Spende Wyss vollständig finanziert ist – selbstverständlich ist die Arbeit wie in anderen Projekten über Frondienst zu leisten. Unser Spendenaufruf betrifft nach wie vor folgende fünf Projekte, deren erfolgreiche Realisierung für einen erfolgreichen Betrieb der ganzen Bergstrecke notwendig ist.

- Erweiterung Depot/Werkstätten Realp
 - Neubau Bahnhof Realp (die Bauarbeiten sind bereits weit fortgeschritten)
 - Laufende Streckenerneuerung
 - Infrastruktur Gletsch
 - Dampflokotiven (Unterhalt bestehender und Wiederinstandstellung neuer);
- Für die Wiederaufarbeitung der in Chur stationierten HG4/4 sammelt der in enger Partnerschaft zur Stiftung stehende 1000er Club Mittel, die über ein spezielles steuerbefreites Konto der Stiftung Furka-Bergstrecke laufen.

Wir möchten allen Spenderinnen und Spendern für die zur Verfügung gestellten Mittel herzlich danken. Alle Spenden ab CHF 100 werden persönlich verdankt, ab CHF 300 wird zu gegebener Zeit eine Spendenurkunde abgegeben (z. Zeit in Arbeit), ab CHF 1000 werden die Spenderinnen und Spender in eine Gönner Tafel in den Bahnhöfen Realp und Gletsch aufgenommen.

Auf der Suche nach weiteren Spenden – wir benötigen noch rund CHF 5 Mio für die oben erwähnten fünf Projekte – laufen Anfragen bei Sponsoren, Mäzenen und Stiftungen.

Wir freuen uns über jede Spende in unsere gemeinnützige, steuerbefreite Stiftung Furka-Bergstrecke. Ihre nachgewiesene Spende können Sie in der Schweiz in Ihrer Steuererklärung als Abzug geltend machen.

*Peter Schwaller, Präsident
E-Mail: stiftung@fu-be.ch*

SPENDENKONTO:

Walliser Kantonalbank
CH-1950 Sion
Zugunsten von
Kto. H 0863.20.77 BC 765
Stiftung Furka-Bergstrecke
CH-3999 Oberwald
PC 19-81-6
oder Einzahlungsschein im letzten Heft «dampf a.d. furka» verwenden.
Zahlungen aus dem Ausland:
Stiftung Furka-Bergstrecke
IBAN: CH28 0076 5001 H086 3207 7
Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Grossbrand

Der 17.10.2005 ist ein schwarzer Tag in der Geschichte der deutschen Eisenbahn. Durch einen Grossbrand im Ringlokschuppen des Verkehrsmuseum Nürnberg im Stadtteil Nürnberg-Gostenhof (nicht zu verwechseln mit dem Museum selbst, dieses befindet sich im Stadtzentrum) wurden 22 historische Lokomotiven und Exponate unwiederbringlich vernichtet.

Zerstört wurden unter andern der komplette Adlerzug inkl. Lokomotive, Nachbau aus dem Jahr 1935 der ersten deutschen Eisenbahn, die 45 010, stärkste Güterzugdampflok Deutschlands, die bay. E 75 09, die V 200 002, die V 80 002 und das Schnittmodell des bay. Glaskasten.

Rund 200 Kräfte von Feuerwehr und THW waren bei den Löscharbeiten beteiligt und haben ein Übergreifen der Flammen auf benachbarte Gebäude verhindert. Die Mitglieder der BSW-Freizeitgruppe V200, stehen vor einem Scherbenhaufen.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand wurde der Grossbrand durch Sanierungsarbeiten am Schuppendach ausgelöst. Vom Ringlokschuppen selbst stehen nur noch die Aussenmauern.

Um mindestens einen Teil der Sammlung wieder aufbauen zu können, wurde ein Spendenkonto eingerichtet: Sparda Stiftung Hilfe DB Museum, Konto 29 46 009, Bankleitzahl 760 905 00 bei der Sparda Bank Nürnberg e.G., Kennwort: Hilfe DB-Museum.
Volker Kabisch

Wo drückt der Schuh bei den Investitionen?

Mit der Instandstellung des Teilstückes Gletsch–Oberwald werden die Bautätigkeiten massiv erhöht. Dies bedingt den Einsatz von Dieselfahrzeugen, die wiederum mehr Platzbedarf für Unterhalt und Überwinterung nötig machen. Zusätzlich mit der Inbetriebnahme der Dampflok HG 4/4 Nr. 4 werden Arbeiten an den Triebfahrzeugen in Realp verunmöglicht. Dem Projekt «Erweiterung Remise Realp» muss demnach oberste Priorität eingeräumt werden. Um unsere Tätigkeiten weiterhin ausüben zu können, planen wir eine Erweiterung in zwei Abschnitten und hoffen, dass dafür die Finanzierung sichergestellt werden kann.

Die Fahrsaison 2005 ist vorbei, 2006 geht es weiter

Damit die Bahn den Winter gut übersteht

Längst bevor der letzte fahrplanmässige Zug den Bahnhof Realp verlassen hat, begannen die Einwinterungsarbeiten.

Die rund zehn Personenwagen, welche in einigen Dutzend Fahrten unsere Gäste aus dem In- und Ausland durch die schöne Alpenlandschaft gefahren haben, müssen gründlich gereinigt und für die Überwinterung vorbereitet werden. Aussen sind sie durch gute chemisch-technische Produkte gegen die Witterungseinflüsse weitgehend geschützt. Innen tragen sie durch die tägliche sorgfältige Reinigung durch das Zugspersonal zum guten Image der DFB ganz wesentlich bei. Das freiwillige Team, das die schmucken Wagen jeweils für den Winter vorbereitet, findet aber immer wieder kleinere und grössere Mängel, die verborgen geblieben waren oder nicht behoben werden konnten. Diese werden ausgemerzt oder dem Depotchef rapportiert.

Die Aussenreinigung bedingt das Entfernen der Russ- und Schmutzpartikel, die sich im Laufe der Zeit trotz periodischem Waschen auf dem Farbanstrich festgeklebt haben. Sie müssen nun sorgfältig entfernt und der Schutz des Farbanstrichs muss wieder aufgebaut werden, was durch spezielle Produkte und Exzentermaschinen erfolgt. Diese Arbeit geht in die Knochen, arbeitet man doch bis in eine Höhe von fast 3 Meter in der Senkrechten. Die Aussparungen der Fenster, Zierleisten, Türgriffe und dergleichen vereinfachen die Arbeit keineswegs. Im Wageninnern gilt es das Holz zu reinigen und zu konservieren. Die Fenster sind innen vom Schmutz, zusammengesetzt aus Russ und Wasser, zu befreien. Er liesse sich im Frühjahr kaum mehr entfernen. Die von Gummi- und Nagelschuhen strapazierten Fussböden müssen aufgewaschen und konserviert werden. Im kommenden Jahr müssen sie bei der Auswinterung gewachst und poliert werden.

Rund um die Gebäude gilt es, die Blumen zu entfernen, die Sitzbänke zentral unter Dach zu lagern und den Behindertenlift gegen Witterungseinflüsse zu schützen. Die Fenster der Container müssen mit Brettern vernagelt werden, damit die Schneelast die Scheiben nicht eindrückt und im Innern grösseren Schaden anrichtet.

Die zu erwartenden tiefen Temperaturen und die Luftfeuchtigkeit sind für die verschiedenen elektronischen Geräte am Billetschalter nicht eben gut. Die Apparate sind von den Verantwortlichen immer wieder zu demontieren, zu verpacken und an einem geschützten Ort zu lagern. Dies gilt auch für die verschiedensten Gegenstände, welche im Kiosk zum Verkauf ange-

boten werden. Im Barwagen ist die Geschirrwaschmaschine zu entleeren und an einem frostsicheren Ort zu deponieren. Wenn all diese Arbeiten beendet sind, kommt noch der «Wassermann» vom Bau, welcher die Leitungen, WC-Schüsseln und Spülkästen entleert, damit diese nicht vom Frost beschädigt werden. Erst wenn der Hahn der Zubringerleitung zugedreht ist, gelten die Einwinterungsarbeiten als abgeschlossen. Im kommenden Jahr, vor Beginn der Fahrsaison, beginnen die Arbeiten in umgekehrter Reihenfolge wieder von vorne.

Im Laufe des Winters werden von fleissigen Händen mehrere Dutzend Reinigungstücher, Uniformhemden, -hosen und -jacken gewaschen und gebügelt, damit sie im kommenden Jahr wieder zur Verfügung stehen.

Bei dieser Gelegenheit dankt die Betriebsleitung den freiwilligen Helferinnen und Helfern für die ausgezeichnete Arbeit, die sie jeweils bei den Ein- und Auswinterungsarbeiten leisten. *Fritz Tschanz*

Gruppe Ausbildungsplanung: Arbeit im stillen Kämmerlein

Vorschriften erlassen, anpassen, umsetzen

Nach der Saison ist vor der Saison: Die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten für 2006 haben längst begonnen.

Im Depot muss festgelegt werden, wie viele Loks zur Verfügung stehen, wer sie fährt und wer sie betreut. In der Bauabteilung hofft man im Stillen, dass die Schäden des bevorstehenden Winters nicht allzu gross sein werden, und dass die Schneeräumung rechtzeitig abgeschlossen werden kann. In verschiedenen Sektionen des VFB ist man daran, das Wagenmaterial zu renovieren und aufzuarbeiten.

Vorschriften und Sicherheit

In einer aus Leuten des ZfW und des Betriebes zusammengesetzten Arbeitsgruppe befasst man sich mit gesetzlichen

Neuerungen, die dem Bahnunternehmen von der Oberbehörde, dem BAV (Bundesamt für Verkehr) auferlegt worden sind. Die Vorschriften gelten nicht nur für die grossen Transportunternehmungen. Auch Saisonbetriebe wie die DFB haben sich immer wieder damit zu befassen. Ein altes Sprichwort sagt, dass der Schweizer nicht ohne Vorschriften und Formulare leben könne. So ganz unrecht hat es nicht. So lange sich keine Unregelmässigkeiten ereignen, könnte man aber ganz gut ohne Einschränkungen leben. Doch im Ereignisfall muss sich die Justiz darauf abstützen können. Sie dienen der Sicherheit in allen Bereichen. So muss ein Druckzylinder ab einem bestimmten Volumen und Druck von der Oberbehörde periodisch geprüft werden. Auch die Kunstbauten und die Strecke müssen jedes Jahr neu abgenom-

men werden. Dies bietet Gewähr, dass die Passagiere sicher befördert werden können. Das Lok-, Zug- und Stationspersonal wird auf Kenntnis und Einhaltung der Vorschriften geprüft. Meist geschieht dies ohne Voranmeldung durch Fachleute des verantwortlichen Bundesamtes.

Besonderheiten des Froni-Betriebes

Die DFB hat Vorschriften zu erfüllen, die von den allgemein üblichen, vom BAV erlassenen Rechtsgrundlagen erheblich abweichen können. Das ist mitunter nicht ganz leicht. Bei der DFB arbeiten zu 99,9 Prozent Freiwillige. Es sind Frauen und Männer, die ihre Freizeit zu Gunsten des Unternehmens Dampfbahn Furka-Bergstrecke einsetzen. Eisenbahnbegeisterte, die Freude haben am fauchenden Dampfross, an der Fahrt durch die blühenden Bergwiesen und mit voller Begeisterung den Fahrgästen aus aller Herren Länder die Alpenwelt und die DFB näherbringen. All diese DFB-ler haben ein Anrecht auf juristischen und gesundheitlichen Schutz, auf eine fundierte sachbezogene Ausbildung, auf Einkleidung, Anerkennung, Ausbildung und Verpflegung. Nicht die schicke Uniform macht den Eisenbahner aus; ohne Herzginge überhaupt nichts. Dieses Herz haben namentlich jene, die sich zum Ziel gesetzt haben, ihre Kolleginnen und Kollegen in den unterschiedlichsten Bereichen auszubilden und ihnen die Kenntnis der Basisvorschriften zu vermitteln.

Sicherheitstechnischer Kurs

Eine Gruppe der DFB, unterstützt von der Geschäftsleitung, hat im vergangenen Jahr begonnen, die neu erlassenen Vorschriften zu überprüfen und festzulegen, was wo und in welchem Bereich für die DFB angepasst werden muss. Andererseits muss bestimmt werden, welcher Paragraph neu ist und auch vermittelt werden muss. Auf der Fahrt sind in sicherheitstechnischen Belangen professionelle Kolleginnen und Kollegen einzusetzen. In anderen Bereichen können Laien eingesetzt werden, die aber vom Unternehmen in ihrer Aufgabe geschult werden müssen. Da im Ereignisfall auch

Laien sicherheitstechnische Aufgaben übernehmen müssen, brauchen sie ein bestimmtes Grundwissen. Dieses wurde an einem zweitägigen Kurs vermittelt. Dabei lernte jede und jeder, wie man Passagiere aus einem auf der Strecke an unzugänglicher Stelle stecken gebliebenen Zug evakuiert, Erste Hilfe leistet, die Leute betreut und den Rettungshubschrauber einweist. Sie lernen aber auch die Neue-

rungen in den Grundreglementen kennen. Der reich befrachtete Ausbildungskurs verlangte ganze Aufmerksamkeit und vollen Einsatz.

Wir alle hoffen, dass wir nie in Situationen kommen, in den denen dieses Wissen angewandt werden muss. Da gilt: Es ist besser, das Wissen zu haben und nicht anzuwenden, als es anwenden zu müssen und nicht zu haben.

Fritz Tschanz

Gelobte Eisenbahngeschichte

Die Retter des verlorenen Schatzes

Mehr als 7000 Freiwillige aus ganz Europa ermahnen mit ihrer Arbeit die Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist eine der schönsten Eisenbahnen der Welt. Sie verbindet die Städte Arosa und Sils im Kanton Graubünden mit der Alpenwelt der Furka. Die Strecke ist ein Wahrzeichen der Schweiz und ein beliebtes Reiseziel für Eisenbahnbegeisterte aus aller Herren Länder. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist eine der schönsten Eisenbahnen der Welt. Sie verbindet die Städte Arosa und Sils im Kanton Graubünden mit der Alpenwelt der Furka. Die Strecke ist ein Wahrzeichen der Schweiz und ein beliebtes Reiseziel für Eisenbahnbegeisterte aus aller Herren Länder.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist eine der schönsten Eisenbahnen der Welt. Sie verbindet die Städte Arosa und Sils im Kanton Graubünden mit der Alpenwelt der Furka. Die Strecke ist ein Wahrzeichen der Schweiz und ein beliebtes Reiseziel für Eisenbahnbegeisterte aus aller Herren Länder.

Article d'une page paru dans la « Süddeutsche Zeitung » du 3./4. Septembre.

Furka-Bergstrecke in der «Süddeutschen Zeitung»

Die Süddeutsche Zeitung hat am 3./4. September einen grossen bebilderten Artikel über die DFB veröffentlicht. Die Bahn wird darin anschaulich und umfassend dargestellt. Weil das Blatt nach dem Medienanlass «75 Jahre Glacier Ex-

press» nicht reagiert hatte, setzte sich der Hamburger Peter Dimigen für eine Publikation ein. Er machte – wie Figura zeigt – nicht nur die Redaktion zu überzeugen, sondern auch gut zu dokumentieren.

Besuch in der Wagenwerkstatt

Verjüngungskur für einen 115-jährigen Vierachser

AARAU (fr) – Der Personenwagen, der als B 2222 der BVZ gefahren ist und zahlreiche Verwandlungen durchgemacht hat, wird zurzeit so restauriert, dass er nicht nur verkehrstüchtig, sondern zu einem Schmuckstück wird.

Die Rohkonstruktion des Wagenkastens ist einschliesslich Boden, Zwischenwand und Dach fertiggestellt. Demnächst bekommt das Dach die Blechhülle. Der Seitenwandaufbau mit teilweise neuer Verblechung wird folgen. Die Aluminiumbleche werden übrigens vor der Montage grundiert und gespritzt. Parallel zu den Arbeiten an der Aussenhülle läuft der Innenausbau. Die Bänke sind zu etwa 70 Prozent fertig. Die Türen sind in Arbeit. Sehr viele Holzteile sind vorbereitet und warten auf den Einbau. Die in der Mitte platzierte Toilette wird ausgebaut und der abschliessbare Raum mit einem normalen Senkfenster versehen. Die beiden Abteile werden vertauscht. Jenes mit 30 Plätzen wird «Nichtraucher» und jenes mit 22 «Raucher». Der Wagen bekommt das originale Rot und eine gebrochen weisse Aufschrift.

Grosse Frondienstleistungen

Das Chassis ist einschliesslich der Bremsanlage fertig. Was noch fehlt, ist die elektrische Ausrüstung. Die Räder wurden bei der RhB mit neuen Bandagen versehen. Auch das Bremszahnrad wurde erneuert. Abgesehen von diesen Spezialitäten werden alle Arbeiten in Aarau im Frondienst ausgeführt.

Bis zum Jahreswechsel soll der Wagenkasten auf das Chassis gesetzt und mit diesem verschraubt werden. Das Aufsetzen auf die Drehgestelle, welche separat transportiert werden müssen, folgt dann erst bei der Ablieferung in Realp.

«Wir sind bis jetzt mit den Arbeiten im Zeitplan», stellt Werkstattleiter Werner Beer

fest, «dennoch können wir noch keinen Termin für die Ablieferung fixieren.» Zum Einen ist – wie man sich in der Werkstatt überzeugen kann – noch eine Menge Arbeit zu leisten, zum Andern ist auch der administrative Kram nicht zu unterschätzen. Da müssen günstige Bezugsquellen gesucht, Offerten eingeholt, Leistungen

verglichen, Aufträge erteilt, Eingänge kontrolliert und Zahlungen veranlasst werden. Der Werkstattleiter lässt sich nicht durch ehrgeizige Terminvorgaben unter Druck bringen. Seine Prioritätenliste sieht so aus: 1. Spass an der Arbeit, 2. Qualität, 3. Kostenminimierung, 4. Termin.

1890 bei SIG gebaut

Der Wagen, der momentan zu neuem Leben erweckt wird, war 1890 von der SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen) als Drittklassewagen gebaut worden. Er war ein offener Sommerwagen. Die Fenster hatten wohl Vorhänge



Werkstattleiter Werner Beer bespricht mit drei Fronis eine knifflige Arbeit. Werner Beer, responsable de l'atelier, en entretien avec des bénévoles.



Der Blick über das Wagenchassis hinweg vermittelt zugleich eine Hallen-Übersicht. Le châssis de l'ancien B 2222 du BVZ dans la halle de l'atelier d'Aarau.

aber keine Gläser. Auf Holzbänken bot er 56 Sitzplätze. Die Kastenlänge betrug 12, der Drehzapfenabstand 8 Meter und das Gewicht 8,6 Tonnen.

Bereits 1894 wurde er ein erstes Mal umgestaltet und zwar in einen Salonwagen, der in der ersten Klasse 34 Sitzplätze bot. 1913 wurde er wieder in einen reinen Drittklassewagen umgebaut. Dabei bekam er bei der SIG einen neuen, stabileren Ka-

sten. Im Raucherabteil gab es 32, im Nichtraucherabteil 24 Plätze. Eine Besonderheit war die Aufteilung der Fenster in zwei schmale Einzelfenster. Der Wagen war rot lackiert und trug die Anschrift «VZ». 1936 wurde in der Wagenmitte eine Doppelsitzbank geopfert um Platz für den Einbau einer Toilette zu bekommen. 1959 bekam der Wagen von der SWS (Schweizerische Wagonfabrik Schlieren) neue

Drehgestelle. 1960 bekam er die Nummer B 2222 und wurde in die zweite Klasse umklassiert

1993 wurde der Wagen von der DFB gemietet, damit der nun bis zur Station Furka erweiterte Betrieb bewältigt werden konnte. 2002 konnte der Wagen definitiv übernommen und 2003 von Visp nach Aarau zur Aufarbeitung überführt werden.



Eine der beiden HG 4/4 beim Zwischenhalt in Aarau.
Une HG 4/4 lors de son séjour à Aarau.

Der 1000er Club ist aktiv

Aufarbeitung der HG 4/4 im Visier

Der 1000er Club verfolgt innerhalb der SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke) das Projekt «HG 4/4» und ist offen für neue Mitglieder, die von der Steuerbefreiung der Spenden profitieren.

Die September-Ausgabe von «dampf an der furka» könnte den Eindruck erwecken, dass der 1000er Club von der Bildfläche verschwunden sei. Bei genauer Lektüre wird indessen klar, dass im Gegenteil eine enge Partnerschaft mit der neuen Stiftung angestrebt wird. Leider habe ich als Präsident des Clubs vergessen, den Redaktor zu bitten, meine Adresse unter den «Wichtigen Adressen auf einen Blick» aufzuführen und mitzuteilen wie man dem Club beitreten kann und auf welches Konto der Einstand zu zahlen ist. Es sei jetzt gerne nachgeholt. Doch dazu braucht es eine Erklärung.

Stiftung bietet Steuerfreiheit

Um für den Club neue Mitglieder zu gewinnen und eventuell auch grössere Sponsoren zu finden, ist eine gesamtschweizerische Steuerfreiheit unumgänglich. Eine Partnerschaft mit der Stiftung ist der einfachste Weg dazu und bietet zusätzlich die Möglichkeit Synergien zu nutzen, beispielsweise bei der jetzt laufenden Spendenaktion. Gleichzeitig kann das zweckgebundene Konto HG 4/4 durch die Stiftung geführt werden. Nun darf nicht die Meinung aufkommen, dass die Stiftung dann auch bestimmt, wo das Geld eingesetzt werden soll. Nach wie vor entscheiden die Mitglieder des 1000er Clubs, welche Teilprojekte der Restaurierung einer HG 4/4 finanziert werden sollen. Der Vorstand übt dabei eine ähnliche Funktion aus wie der Stiftungsrat. Ich möchte also der nächsten GV des Clubs diese Änderungen vorlegen.

Kostenberechnung und Zeitplan

In einigen Wochen beginnt in der Werkstatt Chur die Arbeit an den HG 4/4. Ich habe die Hoffnung, dass die DFB AG über den ZfW und den Werkstattchef mir bis Ende Jahr eine Projektliste 2006 mit zugehörigen Kostenrechnung und Zeitplan vorlegen werden. So bin ich in der Lage, mit dem Vorstand ein Budget und einen Zahlungsplan zu erarbeiten und der GV zur Genehmigung vorzulegen.

Einzahlung über die Stiftung

Noch vergehen mehrere Monate bis zur Generalversammlung. Doch bereits jetzt warten potenzielle Neumitglieder darauf steuerfrei einzuzahlen. Dazu kann man jetzt schon das Konto der Stiftung oder den Einzahlungsschein vom September Spendenaufwurf benutzen. Wichtig ist dabei der Vermerk «Eintritt 1000er Club» oder «Spende (Gönner) 1000er Club». Nur so fliesst das Geld auf das richtige Sperrkonto. Ich werde den Eingang der Zahlung mit einem Dankeschreiben bestätigen. Mitglieder und Gönner werden auf einer Gönnerliste in der Station Realp aufgeführt. Als Mitarbeiter in der Werkstatt Chur kann ich den Fortschritt an den HG 4/4 mitverfolgen und auch fotografisch dokumentieren. Ich werde Mitglieder des Clubs periodisch darüber orientieren. Ich würde mich freuen bis zum Jahresende noch einige Neumitglieder begrüßen und so mit gestärkten Finanzen die Restaurierung der HG 4/4 tatkräftig unterstützen zu können.

Der Präsident des 1000er Clubs

Kurt Aeberli

Strehlgasse 8

4460 Gelterkinden



Aus dem Tagebuch der Dieselcrew

Hilfeleistung mit dem Tmh

11.09.2005: Die DFB hilft bei der Behebung der Unwetterschäden im Raum Engelberg: Für den Wiederaufbau der stark beschädigten Bahnstrecke der Zentralbahn wurde der Tmh 986 am 10. September mittels LKW von Realp nach Wolfenschiessen überführt. Er wird von der

Firma Vanoli auf der Adhäsionsstrecke für die Traktion der Bauzüge eingesetzt; Unterstützung bekommt er vom Tm 101 der ZB. Zusätzlich zum Tmh wird der Dreiseitenkippenwagen X 2934 der DFB eingesetzt. Der Bahnbetrieb ist zwischen Dallenwil und Engelberg eingestellt. Im Adhäsions-

bereich ist das Trasse an mehreren Stellen schwer beschädigt bzw. komplett zerstört.

11.09.2005: Damit die unentbehrliche HGm 51 entlastet werden kann, muss langfristig auch die Schneeräumung mit den beiden Tmh durchgeführt werden können. Dies bedingt jedoch das Vorhandensein einer auf einem Wagen montierten Schneefräse.

Als Basisfahrzeug für die neu zu bauende Schneefräse X rot m konnte nun von der MGB die Schneeschleuder X rot e 4931 übernommen werden. Sie wurde mittels LKW nach Gletsch überführt. Bis zum Vorhandensein der notwendigen Engineering- und Werkstattkapazität wird sie in Gletsch abgestellt.

Der Umbau sieht die weitere Verwendung von Fahrwerk, Drehkranz, Bremse und den äusseren Aufbauten vor. Die Schleuder soll durch ein modernes Fräsaggregat ersetzt werden, im Innenraum wird der entsprechende Dieselmotor platziert. Der bzw. die Tmh sollen von der X rot m fernbedient werden können.

04.09.2005: Auch im Sommer wurde am Tmh 985 gearbeitet. Bezüglich der Zulassung fanden Gespräche mit der Behörde (Bundesamt für Verkehr) statt. Das Engineering der pneumatischen und elektrischen Anlage ist in Arbeit. Betreffend der geplanten Vielfachsteuerung der beiden Tmh bzw. der Fernsteuerung ab einer Schneefräse ist am Technikum Biel eine Semester- und Diplomarbeit im Gang.

04.09.2005: Am 6. August konnte der zweite vorhandene Tmh, der 986, von der Zentralbahn übernommen werden. Er wurde mittels LKW von Meiringen nach Realp transportiert.

Die Bauabteilung der DFB sucht im Hinblick auf die zwischen 2005 und 2008 vorgesehenen Wiederherstellungsarbeiten am letzten Streckenabschnitt Gletsch–Oberwald zusätzliche Freiwillige:

1. Kaderleute und Spezialisten

aus folgenden Fachbereichen:

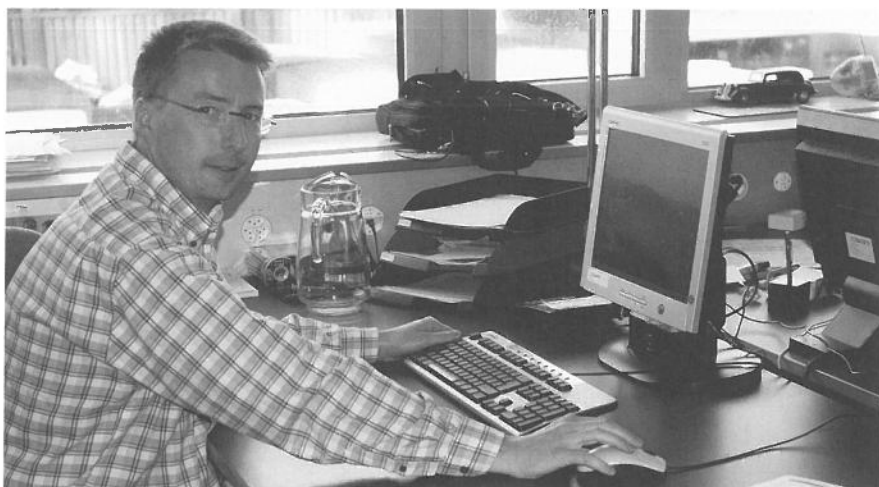
- **Bau** (Tiefbau, Tunnelbau, Gleisbau)
- **Baumaschinen** (Bedienung und Unterhalt)
- **Logistik/Disposition** (Materialabruf, Strassen- und Bahntransporte [Personaleinsatz/Administration])

2. Gruppenleiter

welche Freiwillige (wöchentlich wechselnde VFB-Gruppen zu 10 bis 15 Personen) dazu anleiten, die Aufträge der Bauleitung mit den jeweils vor Ort mithelfenden und beratenden Bauspezialisten fachgerecht umzusetzen. Gesucht sind Führungspersönlichkeiten, die informieren, koordinieren, führen und motivieren können. (Erfahrungen im Bereich Bau sind nicht unbedingt erforderlich.)

Um eine grosse Kontinuität in der Führung zu erreichen, möchten wir auch Freiwillige gewinnen, welche sich regelmässig (tage- und wochenweise) zur Verfügung stellen können.

Unser Personalchef, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Tel./Fax 055 246 36 15, E-Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch oder unser Sekretariat 041 888 00 40, nehmen gern Anmeldungen entgegen.



Marco Roeleven, Sisware-Geschäftsführer, in seinem Altdorfer Büro.
Le responsable Sysware, Marco Roeleven, dans son atelier à Altdorf.

Spezifische Software bei der DFB AG im Einsatz

Reorganisation des Aktienregisters

ALTDORF (fi) – Die Reorganisation des Aktienregisters war angesichts von rund 40 verschiedenen Aktientypen ein schwieriges Unterfangen. Sie gelang unter Einsatz von «SisValor», einer bewährten Standard-Software der 1999 gegründeten Sisware GmbH in Altdorf.

Die Betreuung des Aktionariates der DFB AG musste zuerst zusammengeführt werden. Danach galt es, das Aktienregister neu zu organisieren. Dafür kam nur eine EDV-Lösung in Frage, die bei möglichst geringem Aufwand an Arbeit und Kosten einen möglichst grossen Nutzen bringt. Finanzchef Albert Gasser fand diese Lösung bei der Sisware GmbH in Altdorf. Dieses Unternehmen hat eine Software zu bieten, die sich bei der BLS, bei zahlreichen Seilbahnen (Säntis), bei Elektrizitätswerken, Hotels und weiteren Unternehmungen bewährt hat. Die einwandfreie Bedienung der Aktionärinnen und Aktionäre ist umso wichtiger, als sie auch Kunden und Sympathieträger der Dampfbahn sind.

Was die Software kann

Das Softwarepaket umfasst neben Ver-

waltung und Druck der Namenaktien auch den Bereich Generalversammlung mit Druck der Stimmrechtsausweise mit Barcode und die Zutrittskontrolle am Tag der GV.

Bei Aktienübertragungen wird ein Zertifikat mit Lieferschein oder eine Eintragungsbestätigung für den Aktionär gedruckt. Die gespeicherten Adressen können für den Druck von Etiketten und Serienbriefen verwendet werden. In einem Übertragungsjournal werden alle Aktien-

bewegungen festgehalten, so dass sie sich jederzeit zurückverfolgen lassen.

Die Durchführung der Generalversammlung wird erleichtert. Die Stimmrechtsausweise werden mit einem Barcode gedruckt, der Auskunft über Zahl und Wert der Aktien und über die Stimmrechte gibt. Kurz nach der Türschliessung stehen dem Vorsitzenden alle erforderlichen Angaben betreffend die Präsenz zur Verfügung. Wie Marco Roeleven, Geschäftsführer von Sisware GmbH, bemerkt, lässt sich bei geheimen Abstimmungen unter Wahrung des Stimmgeheimnisses mittels Barcode auch rasch das Ergebnis ermitteln.

Am Einsatzort verfügbar

Das Aktienregister wird tatsächlich bei der DFB AG in Andermatt geführt und läuft nicht über den Server der Softwarefirma. Das geschlossene System gewährleistet unmittelbaren Zugriff und guten Datenschutz.

Die gewählte EDV-Lösung hat die Struktur des Aktienregisters stark vereinfacht. Alle Geschäftsvorfälle können an einem Ort erfasst werden, was weniger Umtriebe und Kosten ergibt. Dank des Übertragungsregisters wird die Aktiengeschichte bei der DFB wieder geschrieben. Schliesslich wird der bei der Neuausgabe von Aktien erforderliche Prozess wesentlich vereinfacht. Dabei kann auch die Vielfalt der Sujets beibehalten werden, was die Sammler freut und die Aktionärsbindung erhöht.

Eine nicht ganz ernst zu nehmende Geschichte

Das «Blaue Haus»

Es entstand zu Beginn des 20. Jahrhunderts und wurde mit meterdicken Mauern aus Natursteinen, so quasi als Bollwerk gegen Schnee und Lawinen, erstellt. Es diente als Unterkunft für das Personal des Seiler-Hotels «Glacier du Rhône» und wohl auch als Dépendance. Seit Jahrzehnten wurde es nicht mehr genutzt. 2003 ging das «Blaue Haus» in den Besitz der DFB über.

Seit der Zeit der Stilllegung des Hauses drang nun kein Sonnenstrahl mehr ins Haus, um es wenigstens im Sommer zu erwärmen. Die Fensterläden blieben ganzjährig geschlossen. Im Hause selber war es dunkel und muffig. Das Elektrizitätswerk im Keller produzierte längst keinen Strom mehr. Die Hausinstallationen wurden baufällig. Immerhin war das Dach ziemlich dicht und es entstanden somit

keine Wasserschäden. Das Haus war eigentlich nutzlos und daher konnten sich über das Haus eine Menge ungeahnter Geschichten entwickeln. Ob und wie weit auch jeweils die Streckenwärter und der Hauswart des Hotels, welche in der Zeit der stillgelegten Bahn im Herbst, Winter und Frühjahr die Ortschaft Gletsch besuchten, zu diesen Geschichten beitragen, mag dahingestellt bleiben.

Aber ...

Ein Lokführer suchte an einem Freitag im Jahre 2005 spätabends sein Zimmer im «Blauen Haus», das dort für ihn eingerichtet wurde. Ein riesiges Haus für einen einzigen Lokführer, der erst noch leicht angeschwärtzt, im fast dunklen Haus eine Dusche suchen musste. Das war eigentlich an

sich schon eine ungemütliche Situation, allein, mitten in der Nacht in einem alten, grossen Haus mit vielen, vielen abgeschlossenen und teils gefüllt mit kaum mehr brauchbarem aber geheimnisumwobenem Material aus einer Zeit vor fast 100 Jahren, das unsere Vorväter als Luxus bezeichneten. Aber da begegnete dem Lokführer eine Gestalt, leicht ergraut und eben in der Aufmachung eines Angestellten des Hotels aus der Gründerzeit, sehr freundlich lächelnd und zuvorkommend. Etwas verunsichert grüsste der Lokführer den Mann und fragte sich, woher dieser denn kommen könnte. Er war ja allein im Hause. Er kehrte um und wandte sich dem Manne zu, betrachtete ihn nochmals von oben nach unten und von unten nach oben. Und von einem Hausgeist im «Blauen Haus» hatte

doch bis jetzt wenigstens niemand ein Wort fallen lassen. Das hätte man ihm ja unbedingt mitteilen sollen. Er sprach den Mann an und fragte ihn, ob es im Hause etwa Geister oder Gespenster gäbe. Der Mann lächelte sehr freundlich und antwortete dem Lokführer: «Er wohne jetzt schon sehr, sehr lange hier; aber in den letzten 200 Jahren sei er wirklich weder einem Gespenst noch einem Geist in diesem Hause begegnet.» Etwas verwirrt steht dann der Lokführer unter der Dusche, schleicht dann in sein Bett ohne vorher dem Manne nochmals begegnet zu sein, schüttelt den Kopf, martert sein Gehirn mit dem, was vorgefallen war und schläft schliesslich ein. Aber am Morgen ist er sich nach wie vor im Unklaren, was ihm da in der Nacht passierte.

Heinz Stocker

Rapport du directeur de l'entreprise lors de la conférence des présidents

Perspectives après une bonne saison 2005

ANDERMATT (fi) – Peter Bernhard a renseigné les présidents des sections que la saison 2005 s'était déroulée sans accident et que les chiffres de fréquentation étaient en hausse, tout en soulignant qu'il restait des défis à relever.

« Le 2 octobre, alors que le général hiver lançait ses premières offensives, le dernier train régulier a circulé sur la Ligne sommitale. Les travaux d'hivernage ont pu être terminés à temps, malgré la neige. Le 6 octobre, le pont du Steffenbach a été démonté et les locomotives ont été mises à l'abri. Le matériel roulant était en bon état, grâce au bons soins des conducteurs, chauffeurs et mécaniciens », selon le directeur de l'entreprise DFB.

La gestion collective du Nostalgie Glacier Express a permis d'approfondir les liens avec le MGB et le RhB. La bonne collaboration s'est révélée lors d'une défectuosité d'une locomotive à vapeur : la locomotive diesel du MGB était sur place et installée en tête du train DFB en moins de 40 mi-

minutes. Avec le nouveau gérant, le restaurant « Cabane de la Furka » a bien marché. Le matériel roulant a suffi aux contraintes imposées par la forte fréquentation, mais un goulot d'étranglement se présente au niveau des chauffeurs de locomotives. Pour les nouveaux conducteurs, les exigences sont élevées, même en cas de formation accélérée.

Activités de construction variées

Tout d'abord, il faut relever les prestations particulières fournies par le team Walter et Manfred Willi et Federico Rossi, malgré l'engagement total de ces personnes pour leur employeur suite à la catastrophe naturelle de cet été. Des groupes de travail ont continué l'assainissement du tunnel sommital, l'éclairage de fuite a été installé, à certains endroits de la ligne le tracé a été déplacé et la voie changée, le gros œuvre du bâtiment de la gare de Realp est terminé et des travaux de maintien de la substance ont été réalisés entre Gletsch et Oberwald.

Train au départ de Gletsch

En 2006, l'exploitation se fera comme en 2005, avec un train au départ de Gletsch. Les chiffres de fréquentation doivent être augmentés pour améliorer les revenus. Le but étant de couvrir les frais de fonctionnement.

Projets

Grâce au don de 3 millions de francs, les travaux de planification pour le tronçon Oberwald-Gletsch progressent. Le projet pour le raccordement à Oberwald sera soumis prochainement au MGB, à la commune d'Oberwald et à l'OFT (Office fédéral des transports). Il ne faut pas perdre de vue que, en plus des 15'000 heures de bénévolat à consacrer à ce tronçon, 50'000 autres heures sont exigées pour l'entretien du tronçon Realp-Gletsch. La construction de la remise de Realp est indispensable pour entretenir et entreposer les véhicules tracteurs. Il faut aussi trouver de nouvelles solutions pour le stationnement des voitures voyageurs durant l'hiver. La nouvelle gare de Realp est sous toit.

Locomotives à vapeur

Les chaudières des locomotives à vapeur devront être révisées et des travaux d'entretien sont prévus sur ces machines.

L'année prochaine, quand la HG 3/4 no. 4 sera disponible, les 4/4 vietnamiennes seront examinées et les frais pour leur remise en état évalués.

Des sommes d'argent considérables sont nécessaires pour réaliser toutes les

activités citées, les dons sont donc toujours très appréciés. Pour Realp, un cherche un couple de « gardiens de cabane », pour Gletsch un ou une cuisinière et pour la construction il faut des spécialistes pour occuper durant la saison

des postes de chefs de groupes, des magasiniers et du personnel pour les petits travaux d'entretien. Peter Bernhard a exprimé ses remerciements à tous ceux qui ont collaboré au bon déroulement de la saison 2005.

Panne lors du voyage inaugural

Tunnel hélicoïdal : une locomotive à vapeur a déraillé

Ceci est une des anecdotes rapportée par Jakob Haller, né en 1883, conducteur de locomotives à vapeur, dans le récit de sa vie, écrit alors qu'il arrivait à la fin de sa carrière professionnelle. En 1904, Jakob Haller a débuté sa vie de cheminot aux Chemin de fer de montagne Rorschach-

Heiden, où il a été promu chauffeur. Les mauvaises perspectives d'avancement et le salaire chiche l'ont amené à faire ses offres de service aux Berner-Oberland-Bahnen qui l'ont engagé comme chauffeur avec effet au 1er avril 1907. Mais en 1913-1914 déjà, les BOB ont été électrifiés et

Jakob Haller dut de nouveau se mettre à la recherche d'un emploi convenant. Voici la suite de son récit, aimablement mis à notre disposition par son fils, M. Ernest Haller.

Par chance, et avec l'aide de la direction des B.O.B., j'ai trouvé une place de conducteur de locomotives au Chemin de fer Furka-Oberalp. Le 14 mai 1914, j'y ai commencé mon service au dépôt de Brigue. Puisque tout était encore en chantier, j'ai commencé par conduire des trains de construction entre Brigue et Oberwald pour la société Badignolles, après une période d'information et d'instruction. Fin mai 1914, j'ai eu l'honneur de mettre en service à Andermatt la première locomotive à vapeur qui, au début, allait servir pour remorquer les trains de matériel pour la construction de la ligne. Après environ un mois, on m'a de nouveau ordonné de me rendre à Brigue pour conduire des trains de chantier pour la construction de la voie entre Oberwald et Gletsch. Là, encore une fois, j'ai eu l'honneur d'être le premier mécanicien de locomotive à entrer en gare de Gletsch aux commandes d'une locomotive à vapeur. A Gletsch, comme à Andermatt, le public m'avait demandé de faire retentir longtemps et fortement le sifflet à vapeur de la locomotive. A Andermatt, ce fait a été consigné comme il se doit dans le rapport journalier d'un sous-officier des gardes-forts. A Gletsch, l'hôtelier Hermann Seiler nous a offert deux bouteilles de Fendant à l'occasion de cet événement.

En juillet 1914, la ligne devait être mise en service solennellement jusqu'à Gletsch. Un évêque de Sion a béni et fait partir trois trains décorés, dont deux seulement sont arrivés, le troisième ayant déraillé dans le tunnel hélicoïdal de Gletsch en raison des superstructures qui n'avaient pas assez



Train de chantier sur le versant est du col de l'Oberalp, fin 1915. (coll. H. Dellsperger) Bauzug, Ostseite Oberalppass im Herbst 1915 (Sig. H. Dellsperger)

de maintien dans le ballast. Ce n'est pas pour ce motif que le service officiel n'a jamais pu débiter, la raison principale en était la Première Guerre mondiale. Les ouvriers des chantiers étaient appelés à la guerre et le personnel des locomotives aussi, mais seulement les célibataires. N'étant pas marié, j'ai ainsi dû entrer en service actif, ce que j'ai fait à contrecœur, même si l'ordonnance militaire ne faisait pas de distinction au sujet de l'état civil. A plusieurs reprises, j'ai fait des efforts pour être démobilisé, mais malheureusement toujours en vain. A la fin 1915 seulement, j'ai été libéré, car l'achèvement des travaux de construction était prévu. Après quelques jours à Brigue, j'ai reçu l'ordre de me rendre à Disentis pour y conduire des trains de construction en direction de l'Oberalp. Le temps clément nous a permis de travailler jusqu'en novembre, avant l'arrivée de la neige et du froid.

De retour à Brigue, j'étais engagé à l'atelier et à la conduite et j'ai mieux pu poursuivre mon but : fonder ma propre famille. A Gündlischwand, au cours de mon activité dans l'Oberland bernois, j'avais fait la connaissance de ma bonne amie Anna Abegglén et j'avais trouvé un logement à la coopérative des cheminots. Le grand événement a eu lieu le 8 mai 1916. Rosa Abegglén et mon frère Albert Haller étaient témoins. Après le mariage civil, nous avons été chez le photographe Schmockler, puis nous sommes allés à l'église. Deux calèches nous ont par la suite amené à Brienz au Restaurant « Bären » pour le repas de midi. Le temps ne nous était pas favorable. Le brouillard ne nous permettait même pas de voir le lac. Le repas du soir, auquel nous avons aussi invité Kellerhals, a été pris à « l'Alpenrose » où nous avons aussi passé la nuit, après avoir dansé et écouté de la musique jusque après minuit. Notre voyage de noces nous a conduit de Lucerne à Lugano, d'où nous sommes lentement revenus vers Brigue, après 8 jours. La guerre était interminable, les pertes sur les cours des entreprises étaient telles qu'elles ont arrêté les travaux. Pour cette raison, seul le tronçon Brigue-Gletsch était en service durant l'été et Brigue-Oberwald en hiver, le tout avec de lourdes pertes. Fin

Agenda de la Section romande

25.12.05 : Noël. Pour vos cadeaux, offrez (vous) du plaisir avec des livres, des vidéos ou des DVD à commander à la Section romande ! Ensuite, reprenez les dates suivantes et participez :

- 11.2.2006, Bourse des vieux jouets Pesieux
- 25.2.2006, Bourse des vieux jouets Payerne
- 3.3.2006, Assemblée générale de la Section romande
- 22.-23.4.2006, Bourse Exposition Multicollection Tavannes

novembre 1918, tout le personnel a été congédié avec un préavis de 3 mois, étant donné que l'entreprise n'avait plus les moyens financiers nécessaires pour assurer la poursuite de l'exploitation. La grève générale des cheminots qui avait éclaté à cette époque, mais à laquelle le F.O.B. n'a pas participé, ne doit donc pas être considérée comme raison de cette mesure. En association avec la direction, le personnel a fait tout son possible pour éviter les licenciements. La commission du personnel existante, dont j'étais le président, a eu une conférence avec le Département des chemins de fer, le Conseiller fédéral Haab. Par ailleurs nous avons participé à une réunion à Brigue, à laquelle étaient présents Monsieur Winkler du Département ainsi que les administrations des communes concernées. En relation avec la situation de détresse d'autres chemins de fer privés, une loi d'aide d'urgence aux chemins de fer secondaires a été créée qui prévoyait essentielle-

ment d'assister celles-ci durant la période de 1918-1928. Puisque les licenciements n'ont pas été annulés, la direction a recommandé au personnel de saisir chaque opportunité pour trouver un emploi, afin de ne pas finir sans ressources.

Par la suite, j'ai obtenu un poste de remplaçant de chef de dépôt et de mécanicien-remplaçant au Chemin de fer Saionégier-Glovelier et Porrentruy-Bonfol dès le 11 février 1919.

Bien qu'après quelques mois déjà Jakob Haller ait eu de l'avancement, il a toujours tenté de se faire déplacer dans un secteur germanophone. Se conformant au mot d'ordre « prie et travaille » il s'est finalement intégré et a réussi à s'imposer jusqu'à la fin de sa carrière. Le 1er janvier 1953, après 49 années d'activité aux chemins de fer, dont 5 au BFD et 34 à Glovelier, il a pris une modeste retraite. M. Jakob Haller est décédé en 1965.

*Jakob Haller/trad. et condensé :
Claude Solioz/tous droits réservés*



Inauguration en juin 1914 du tronçon Brigue-Gletsch, loc no. 9 en gare d'Oberwald (coll. H. Dellsperger)

Eröffnungszug in Oberwald mit Lok 9 im Juni 1914 (Sig. H. Dellsperger)

Rapport du directeur du Marketing à l'attention de la conférence des présidents

30 pour-cent de passagers en plus

ANDERMATT (fi) – Au cours de la saison 2005, le DFB a transporté 22'834 passagers, soit 5218 personnes de plus qu'en 2004. Le taux d'occupation des trains a atteint 65 %. Paul Gudel, chef Marketing, a expliqué aux présidents des sections que ce bon résultat n'a pu être réalisé que grâce à la conclusion d'accords de partenariat et a exprimé ses remerciements à tous les collaborateurs qui ont permis d'atteindre ce chiffre et particulièrement à Heidi Albisser pour son précieux soutien logistique.

Mettre en scène l'événement

Le chef Marketing a rappelé qu'il faut trouver plus de possibilités pour proposer le voyage en Train à vapeur en tant qu'élément d'un voyage de découverte. Il espère que les tractations avec Kuoni/Asie porteront bientôt leurs fruits, a relevé la collaboration avec RailAway et a indiqué que le Nostalgie Glacier Express sera aussi proposé en 2006. Dans les médias électroniques, le Train a eu une bonne présence, elle pourrait être meilleure dans la presse imprimée.

L'augmentation du nombre de passagers s'est faite dans la catégorie des voyageurs individuels. En 2006, il faudrait transporter 24'000 passagers. Le train au départ de Gletsch a fait ses preuves et sera maintenu.

Saison 2006

Les prix-budget 2006 pour les entreprises de bus sont fixés. Des négociations ont aussi permis d'obtenir de la part des hôteliers d'Ursern et de Conches une contrepartie lors de la détermination des prix.

Accrocher des associations

Christian Stern, collaborateur de Paul Gudel dans le domaine du Marketing, a expliqué que les quelque 100'000 associations existantes en Suisse représentent un énorme marché dont il faut s'occuper.

Dans une phase pilote, à laquelle participent les sections Gotthard et Zurich ainsi que Christian Stern pour la région de So-

Essai concluant

Diesel MGB sur la Ligne sommitale

REALP (fi) – Le lundi 27 juin, des courses d'essais ont eu lieu entre Realp et Gletsch. Une locomotive diesel du MGB a circulé sur la Ligne sommitale avec la voiture voyageurs du RhB à son crochet. La machine servira de locomotive de secours au DFB.

Hansruedi Schneider, Martin Fischer, Albert Gasser et Werner Gubler du DFB ont assisté à l'essai. Reto Gisler du MGB/DFB était aux commandes de la machine.

Nous avons appris de Werner Gubler, chef du service d'exploitation DFB, quelle était la signification de la présence de la HGm 4/4 sur la Ligne sommitale : certaines fins de semaines, le DFB fait circuler 3 trains à vapeur en même temps. En cas de défectuosité d'une des locomotives à vapeur, la machine diesel pourrait intervenir pour la remplacer. En cas d'urgence aussi – si une loc à vapeur devait tomber en panne sur la ligne – la locomotive diesel serait sur place bien avant qu'une machine à vapeur ait été mise sous pression. La solution « locomotive diesel MGB de secours pour le DFB » est réalisable grâce à la collaboration et à l'aide mutuelle sans parti pris des cadres des deux chemins de fer.

Application concrète

La HGm 4/4 du MGB a une capacité de charge remorquée de 80 t en montée et de 103 t en descente. Dans la crémaillère, sa vitesse maximale est de 20 km/h dans l'ascension des côtes et de 15 km/h

leure, environ 10 à 20 associations seront sélectionnées par région et recevront des propositions de voyage incluant une excursion avec le train à vapeur de la Furka. Les associations intéressées recevront de la documentation de voyage, puis seront activement assistées. Ainsi, il devrait être possible d'attirer de nouveau un plus grand nombre de groupes sur la Ligne sommitale.

dans les déclivités. La machine est stationnée à Andermatt. Elle est conduite soit par un mécanicien du MGB assisté d'un pilote du DFB, soit par un seul conducteur de locomotives travaillant pour les deux compagnies. Les possibilités d'engagement dépendront de la disponibilité de la machine et de son mécanicien.

La HGm 4/4 peut circuler sur tout le réseau du DFB. Le DFB ne prévoit pas d'employer cette locomotive dans le service régulier. L'assistance du MGB sera demandée en cas en cas d'indisponibilité d'une locomotive à vapeur, pour le remorquage de trains et pour le service de secours. L'indemnisation des heures de la machine et du personnel repose sur un tarif amical.

Le DFB devrait avoir sa propre locomotive diesel

Une collaboration plus étroite avec le MGB n'est pas planifiée. Les responsables de toutes les entreprises de transports de la région s'efforcent toutefois de nouer des relations personnelles plus étroites. Aussi, il sera possible de résoudre plus rapidement et avec efficacité les problèmes en souffrance.

La locomotive diesel du MGB est actuellement un support importante et bienvenu pour le Train à vapeur. Quand le tronçon Gletsch-Oberwald sera mis en service, le DFB aura besoin de sa propre locomotive diesel qui, en cas de besoin, pourrait remorquer des trains voyageurs.

Planification à moyenne échéance au DFB

Mieux appréhender l'avenir

BRIENZER ROTHORN (fi) – La direction de l'entreprise DFB s'est réunie en séminaire dans le Berner Oberland pour réfléchir ensemble sur le développement du Train à vapeur jusqu'en 2010. Le but était d'élaborer un plan directeur pour l'entreprise. A cette occasion et en relation avec la prolongation de la ligne jusqu'à Oberwald, le chef d'exploitation, Peter Bernard, a souligné que la taille actuelle du DFB exige du professionnalisme et qu'il considérerait l'époque du « cousu main » comme révolue. Les discussions se sont portées sur l'analyse de l'état actuel, la stratégie, les buts, le concept d'exploitation, les projets, l'organisation et les échéances. Par ailleurs, un poste de conseiller, chargé des tâches de presse, sera créé au service Marketing. Il aura à soigner les relations avec les représentants des médias et organisera deux fois par an des conférences de presse.

Gletsch-Oberwald

Les mises à l'enquête doivent être accélérées, afin qu'au printemps 2006 les autorisations de construire soient octroyées. Les travaux d'ingénierie et l'approvisionnement en matériel sont en bonne voie. Il faut encore trouver du personnel d'encadrement. On prévoit des dizaines de milliers d'heures de bénévolat supplémentaires par an. Les capacités de transport de matériel devront être augmentées ; il faudra suffisamment de mécaniciens de locomotives diesel durant la semaine.

L'agrandissement de la remise et de l'atelier de Realp est une condition préalable à la prolongation de la ligne jusqu'à Oberwald. Pour ces deux objets aussi, il faut les autorisations de construire et le capital de départ dès le début 2006. Il y a de plus en plus de problèmes avec l'entreposage du matériel roulant durant l'hiver ; des structures adéquates sont recherchées chez

des entreprises de transport à vapeur limitrophes.

Les tâches supplémentaires qui attendent le DFB ont à nouveau provoqué une discussion au sujet de l'engagement d'employés fixes. Le cas échéant, de tels engagements devront être décidés de manière à ce que la rétribution soit justifiée par rapport aux compétences, aux responsabilités endossées et au temps mis à disposition. Le futur concept d'exploitation s'articulera autour de la circulation de trains franchissant le col. Les capacités seront les mêmes que celles que nous connaissons actuellement : deux trains au départ de Realp et un d'Oberwald. Avec des offres de tronçons partiels – par exemple une navette entre Oberwald et Gletsch – on satisferait les transporteurs par autobus, tout en créant des problèmes insolubles de taux de fréquentation sur le tronçon du col.

Régler, budgétiser, réover

Une réorganisation de la subordination du Souvenirhandel au DFB SA est examinée après un changement de personnel et l'emménagement du kiosque dans le bâtiment de gare de Realp. A cette occasion, l'assortiment sera réexaminé. Avec la planification pluriannuelle, les chefs de division devront établir leur budget. La division T&A devra par exemple estimer les investissements pour les véhicules tracteurs, pour la restauration des HG 4/4 et penser à une locomotive de réserve.

L'achat de la « Maison bleue » est considéré comme une bonne affaire. Des idées existent quant à son usage, mais – pour ne pas disperser les forces – des travaux conséquents ne sont pas entrepris pour l'instant. Le toit doit être réparé rapidement et les adaptations faites pour installer une cantine et des dortoirs pour le ravitaillement et l'hébergement des bénévoles.

L'ALSF en contact direct

Robert Frech, président du Comité central de l'ALSF, a informé que des sections et des membres désirent recevoir plus d'informations. A ce sujet, il a été souligné que la revue trimestrielle « dampf an der furka » renseigne régulièrement et que les présidents des sections qui participent aux sessions du comité de direction peuvent transmettre aux membres les nouvelles qui n'ont pas caractère de confidentialité. Le DFB a fait part aux bénévoles de l'ALSF : 1. Commencer les semaines de travail le lundi et des les terminer le samedi soir, 2. Les bénévoles du samedi doivent s'annoncer à temps et troisièmement, il faut connaître à l'avance le nombre de bénévoles et leurs qualifications.

Session régulière du Comité de direction en avant-programme

Une session régulière du Comité de direction avait eu lieu la veille du Workshop. Dans une courte rétrospective, une récente émission « Fensterplatz » de la télévision alémanique a été analysée et a reçu des critiques positives, même si on aurait préféré y voir encore plus le Train à vapeur ; l'effet publicitaire aurait été meilleur. Il a été pris acte avec satisfaction que la locomotive diesel du MGB avait été rapidement sur place lors d'un dysfonctionnement momentané d'une locomotive à vapeur avant son départ pour une course régulière.

La division Marketing a informé que 16'568 passagers avaient été comptés jusqu'à la date du Workshop. Si les intempéries, qui n'ont heureusement pas touché la Ligne sommitale, n'avaient pas rendu difficile l'accès à la région, le but fixé au budget aurait été dépassé. On compte 40 trains de plus que l'année précédente durant la même période. L'occupation moyenne des trains était de 65 %. Le nouvel aspect de la revue « dampf an der furka », qui va de pair avec une notable économie de frais de production, a été bien accueilli. L'ALSF modifie la gestion des adresses pour plus d'efficacité à un moindre prix. Selon les vœux du Comité central de l'ALSF, Irene Schär représente désormais l'Association au Comité de rédaction.

Sektion NWS

Aus dem Vorstand

Werbung, Information und Einsatz für die DFB kennzeichnen die Tätigkeit der Sektion Nordwestschweiz.

Eine Aktion zur Mitgliederwerbung und für die Bahn in einem Einkaufszentrum der NWS zeigte auf, dass für solche Zwecke ein Werbesortiment mit Plakaten und Werbemitteln der DFB für die Sektion nötig wäre. Da wir solche Aktionen weiterführen werden, drängt sich auch die Konstruktion eines transportierbaren Werbestandes auf.

Der Verein wird am 6. Januar 2006, um 19.30 Uhr, das traditionelle «Dreikönigstreffen» in der Grün 80 durchführen. Wir hoffen, dabei das Neueste aus der Planungsmappe der DFB AG für das Jahr 2006 zu erfahren (Ausbau Infrastruktur in Realp, Strassenüberführung in Oberwald, etc.).

Ein vorgesehener Apéro für die Öffentlichkeit, die Presse und die Politiker des Goms, besonders von Oberwald, wird zu Gunsten einer öffentlichen Orientierung der DFB über die Baupläne des Gleisanschlusses im Bahnhof Oberwald auf das Frühjahr verschoben.

Die Baufortschritte auf der Strecke Gletsch-Oberwald sind eine sehr gute Motivation für die Mitarbeit in den Bauwochen für 2006. Dazu tragen natürlich die Meldungen über 3500 Tonnen Gratis-Schotterlieferungen aus dem Lötschbergtunnel und die gesicherte Finanzierung wesentlich bei.

Wir nehmen mit Bedauern zur Kenntnis, dass Eugen Schweizer, Muttenz, ehemaliger Vizepräsident der DFB und Vater von Beat Schweizer, ehemaliger PR-Verantwortlicher der DFB, verstorben ist. Das traditionelle «Dreikönigstreffen» findet im Restaurant «Seegarten» in der «Grün 80» am Freitag den 6. Januar 2006 um 19.30 Uhr statt. Wir werden dann über den neuesten Planungsstand bei der DFB orientiert.

Die GV des Vereins wird am 24. April 2006 im Areal der «Grün 80» im Restaurant «Seegarten» um 19.30 Uhr stattfinden. Es ist ein Wahljahr und es wird über die Ergänzung der Statuten abgestimmt. *Heinz Stocker*

Bauwoche der Sektion Zürich

Wasser- und Abwasserleitungen

Dieses Jahr hat die Sektion Zürich mit einer zweiten Baugruppe von neun Teilnehmern und drei Gästen in der 39. K-Woche vom 25. September bis 1. Oktober an der Furka teilgenommen.

Folgende Mitglieder nahmen an der Bauwoche teil: Christoffel Beat, Hugentobler Markus, Hurter Simone, Hurter Heinz, Marques Peter, Oertig Peter, Dällenbach Hansruedi, Van Dinter Gerard, als Gäste: Salzmann Benno, Meier Margrit, Meier Werner.

Eigentlich war es schon vor dem Briefing von Manfred Willi am Sonntagabend klar, dass ich meinen Haupteinsatz beim Bahnhofgebäude von Realp haben werde. Dank dem guten Essen aus der mit Simone und Gerard verstärkten Küche, mit den geschenkten Gemüse und Früchten von der Gärtnerei Christian und Hanni Friedli-Rey, Wohlenschwil, war die Bau-Crew die ganze Woche immer motiviert.

Hauptarbeiten waren Sickerleitung und Abwasserrohre verlegen und Kontrollschächte setzen. Die Anschlüsse in der richtigen Richtung und das Gefälle von 20 Promille (da kennen wir ja uns eher aus) wurde immer kontrolliert! Mit etwas Glück und meiner Überzeugungskraft fand Beat das Wasseranschlussrohr und einen Tag später auch das Abwasserrohr in 1.2 Meter Tiefe ohne Baupläne. Damit wir die Pausen nicht zu lange machen konnten, haben die Meiers immer frühzeitig neuen Beton ge-

holt. Wettermässig löste sich der «Dreck» nur an einem Tag kaum von der Schaufel und den Stiefeln. Da haben wir Innenarbeiten ausgeführt: Wände verputzt und den Elektroverteilkasteneinlass vorbereitet. Hanspeter Bigler und Benno Salzmann haben sich auch an unserer Bauwoche angeschlossen und vor allem die Notbeleuchtung im Scheiteltunnel weiter verdrahtet. Heinz war für die Stiele der Werkzeuge zuständig. Mit dem Lehrlingslager der Firma Styner & Bienz parallel zu unserer Bauwoche war während der ganzen Zeit viel Betrieb in Realp. Kurzfristig musste Hansruedi eine Polymechaniker-Lehrlingsgruppe bei der Aufarbeitung von zwei Zahnstangeneinfahrten für Furka und Muttbach stundenweise fachlich betreuen. Weil die Lehrlinge am Freitag auf der Dampfbahnfahrt waren, bohrte Hansruedi noch die fehlenden neuen Stegträger für die Steffenbachbrücke fertig.

Praktisch hat sich auch gezeigt, dass man eigentlich am Abend keinen Treffpunkt abmachen musste. Man musste höchstens in zwei verschiedene Häuser reinschauen, die 50 Meter auseinander liegen, um zu wissen, wo der Stamm der Sektion stattfindet. Trotzdem besuchten wir auch einmal den Galenstock bei Kälte und Regen und fast Schnee. Der Wirt hatte praktisch schon aufgeräumt, als wir heraufkamen.

Weil uns unter der Woche das Joghurt ausgegangen ist, hat er uns

ein Kesseli gesponsert, vielen Dank!

Zum guten Gelingen der Bauwoche möchte ich allen recht herzlich danken. Herzliche Einladung für die nächsten Bauwochen: 22/2006 Eduard Gubler, 39/2006 Hans Fehr.

Hans Fehr, Bauchef Sektion Zürich

Sektion Innerschweiz

Besten Dank an alle Fronis, die an unseren Samstagseinsätzen im Jahr 2005 mitgearbeitet haben. Zwischen Realp und Gletsch ist nun Ruhe eingekehrt, der Vorstand der Sektion Innerschweiz wünscht allen Helfern ebenfalls eine Zeit der Ruhe und Besinnung zum Jahresende, und wir hoffen, euch alle im 2006 mit neuem Elan an der Furka treffen zu dürfen. Unsere GV 2006 findet am Freitag, 17. März statt, in Luzern im Restaurant «Rütli», Beginn um 19.30 Uhr.

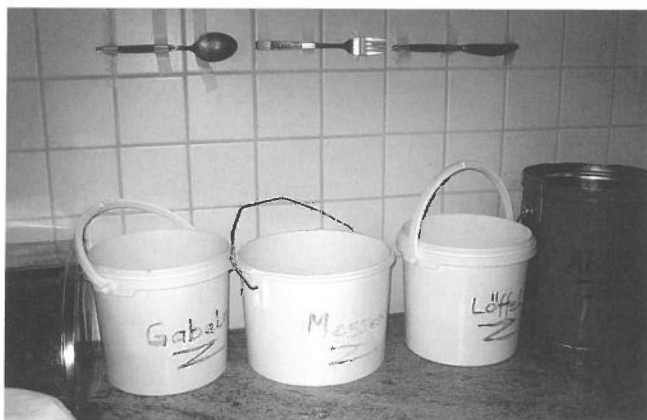
Das Schwungrad meint...

Es ist doch alles so einfach, nur müssten viele Leute so denken. Dieser Satz kommt mir gelegentlich in den Sinn, wenn ich wieder etwas für die Dampfbahn geleistet habe.

Ein sehr grosser Teil der Mitglieder und Aktionäre gibt sich damit bereits zufrieden, wenn der jährliche Beitrag an den Verein einbezahlt ist. Genau diese Personen verlangen aber auch noch lautstark, dass die gewährten Verbilligungen der angebotenen Dienstleistungen (Bahnbillett oder Kioskeinkauf) auch ganz sicher abgerechnet werden. Sie haben ja das Recht dazu und das ist auch gut so. Schliesslich wird diese Reduktion von der DFB auch den Mitgliedern angeboten. Doch damit wird eigentlich für unsere Bahn etwas vom «Gewinn» bereits wieder ausgegeben, nur um die Kunden zu gewinnen.

Grosszügigkeit ist für viele Leute noch ein Fremdwort. Ein kleiner Kick mehr als das Normale, das ist seit vielen Jahren meine persönliche Einstellung zum Unternehmen Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Eine wohltuende innere Befriedigung sagt mir, dass wieder etwas gelungen ist zum Weiterkommen.

Euer Schwungrad



Irgendwie klappte es nicht mit dem Besteck-Rückschub in unserer Woche. Deshalb hat sich die Küchen-Crew etwas einfallen lassen, aber auch wenn man hinschaut kommt man nicht weiter. Place de tri des couverts.

Sektion Holland meldet

Eine gute Saison

Auch die Saison 2005 ist für die holländische Sektion wieder gut gelaufen. 40 Prozent ihrer Mitglieder haben an Bauwochen mitgearbeitet.

Mit drei voll belegten holländischen Bauwochen und daneben noch einigen Mitgliedern die mitgearbeitet haben bei anderen Bauwochen, kann man von einer sehr imponierenden Beteiligung sprechen. Der Reihe nach waren das:

- Woche 22, Paul Olijslagers mit seiner Gruppe (ZLSM)
- Woche 26, Jan Rümke der sich angeschlossen hat bei der Sektion Ostschweiz
- Woche 33, Kees und Neeltje Scholtes für die Besetzung des Kiosks und des Barwagens
- Woche 34, Hans Croes mit seiner Gruppe und Kees van den Burg, der Aufnahmen gemacht hat für die 2006 neu herauszubringende DVD von der VFB
- Woche 35, Peter Westmijze (wegen Abwesenheit von Cor Leenders) mit seiner Gruppe
- Woche 40, nochmals Kees van den Burg, der mit Hilfe von Kees Scholtes Aufnahmen gemacht hat von der Demontage der Steffenbachbrücke.

Zusammen sind das viele Männer und Frauen, die sich eingesetzt haben für (auch ein bisschen) «unser» Strecke. Es geht zu weit um jede Arbeit in Detail zu beschreiben. Man hat zum Beispiel Bäume und Büsche ausgerodet, Körbe mit Steinen hingestellt, Zahnstangen geschliffen, Betonierungsarbeiten und Dacharbeiten für das neue Stationengebäude ausgeführt, Schienen geschweisst, und noch viel mehr andere Arbeiten vollzogen.

Die Freude und Genugtuung, welche die «Fronarbeiter» erfahren, gibt für das nächste Jahr die Sicherheit, dass alle, und vielleicht noch mehr Fronarbeiter, wieder in die Schweiz fahren zum Mitarbeiten an unserem gemeinsamen Ziel: «Das Erreichen von Oberwald».

Kees Scholtes

Redaktion «De Tandstaaf»
(die Zahnstange)



*Betonierungsarbeiten für das neue Stationsgebäude / Beton storten voor het nieuwe stationsgebouw. (Foto: Paul Olijslagers)
Travaux de bétonnage pour la nouvelle gare.*



*Zahnstangen schleifen / Tandstaven slijpen. (Foto: Peter Witkop)
Ebarbage des rails-cérmaillère.*

Een geslaagd seizoen

Het afgelopen seizoen 2005 is voor de Sectie Nederland weer goed verlopen. De inzet voor de werkweken is met drie groepen, en daarnaast nog enkelen die zich aansloten bij andere secties, in-

drukwekkend te noemen. In procenten is dit ongeveer 40 % van het totale ledenbestand van de Sectie Nederland (100 leden). In volgorde van inzet waren er:

- week 22, Paul Olijslagers met zijn groep (ZLSM)
- week 26, Jan Rümke die zich aansloot bij de sectie Ostschweiz
- week 33, Kees en Neeltje Scholtes die de kiosk en de barwagen bezetten
- week 34, Hans Croes met zijn groep en daarbij Kees van den Burg die opnames maakte voor de DVD die in 2006 uitkomt
- week 35, Peter Westmijze met zijn groep (bij afwezigheid van Cor Leenders)
- week 40, nogmaals Kees van den Burg, die met hulp van Kees Scholtes opnames maakte van het demonteren van de Steffenbachbrücke.

Al met al een behoorlijke hoeveelheid man- en vrouwkracht die zich inzette voor (ook een beetje) onze «Strecke».

Het voert te ver om alle werkzaamheden in detail te beschrijven. Men heeft zich bezig gehouden met bomen en struiken rooien, steenkorven plaatsen, tandstaven slijpen, beton storten en het plaatsen van dakbalken van het nieuwe station, het lassen van rails en nog vele andere hand en span diensten.

Het plezier en de voldoening die de «Fronarbeiter» hierbij ondervonden is voor volgend jaar een zekerheid dat zij allen, en misschien nog een paar meer (?), weer naar Zwitserland zullen gaan om mee te werken aan ons aller doel: «Het bereiken van Oberwald».

Kees Scholtes

Redactie «De Tandstaaf»

Bauwoche Sektion Nürnberg

Viel Arbeit – gute Stimmung

Wie in den vergangenen Jahren war auch die Sektion Nürnberg mit einer eigenen Baugruppe von 13 Teilnehmern in der 37. Bauwoche (12. bis 17. September) an der Furka, die auch durch zwei tschechische Freunde wieder international besetzt war.

Nach der Begrüßung wurde das anspruchsvolle Bauprogramm für die bevorstehende Woche besprochen. Am Montagmorgen bildeten sich drei Baugruppen, die dank ihrer Erfahrung rasch ihre Arbeit aufnehmen konnten.

Unter der Führung von Hans Fehr und Traugott Neef wurden von einer sechsköpfigen Gruppe die Arbeiten zur Fertigstellung des neuen Aufnahmegebäudes in Realp aufgenommen. Dazu gehörte Erd-

schachtungen zur Verlegung einer Entwässerungsleitung am Bahnsteig 1 des Bahnhofes Realp DFB, deren Verlegung und Verfüllen des Grabens. Dazu war uns vom Betrieb ein Zeitlimit bis Freitag 9 Uhr vorgegeben, da auf jeden Fall der Bahnsteig 1 zu dieser Zeit für den Publikumsverkehr wieder nutzbar sein sollte. Des Weiteren erstreckten sich die Arbeiten im Bereich Realp auf das Anbringen der Dachbleche, Verlegen der Fuss-

bodenisolation im Aufnahmegebäude und das Aufschütten einer Überfahrt am Ende von Gleis 3. Die zweite Gruppe unter der Führung von David Schneider hatte ihre Aufgabe in den Bereichen Scheiteltunnel und Muttbach. Dazu gehörte das Verlegen eines Elektrokabels im Scheiteltunnel für die Baustellenbeleuchtung, das Verfüllen des Wasserkanals über dem Portal Muttbach und diverse Gleisbettreinigungen im Scheitel-

tunnel. Diese jüngste Gruppe bekam von uns den Namen «Jugendbrigade».

Die dritte Gruppe unter der Führung von Peter Krogloth befasste sich mit der Beseitigung des Pflanzenbewuchses entlang der Gleistrasse unterhalb und oberhalb von Tiefenbach und zwischen BÜ Passstrasse und Gletsch. Dazu konnten sie auf Erfahrungen aus den letzten Jahren zurückgreifen. Solche Kleinarbeiten sind für den Werterhalt und für einen sicheren Zugverkehr unabdingbar. Am Freitagabend wurde mit einem Blitzinsatz noch das Gleis unterhalb Tunnel III gerichtet und gestopft.

Alle drei Baugruppen konnten ihre Aufgaben bis zum Ende der Bauwoche abschliessen. Zur guten

Stimmung innerhalb der gesamten Baugruppe trugen auch die Kantinenfrauen Ingrid und Cornelia bei, die es unter der Führung des Chefkochs immer wieder verstanden, uns ein ausgewogenes Mahl zu bereiten. An dieser Stelle sei ihnen herzlich gedankt.

Petrus hat uns während der Bauwoche bestes Bergwetter bescherte. Wir liessen den Einsatz am Freitag mit einem gemütlichen Grillabend und einem von Rolf Jordan spendierten Fass fränkischem Bier ausklingen. Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen Teilnehmern für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle gesund und mit neuem Elan im Jahr 2006 wieder dabei sind.

Volker Kabisch

(stellv. Vorstand Sektion Nürnberg)



Fachsimplen in der Mittagspause.

Entretien de spécialistes lors de la pause de midi.

Bauwoche der Sektion Stuttgart

Etwa 155 Zahnstangen ausgetauscht

Vom 14. bis 20. August fand die Bauwoche mit 15 Teilnehmern (darunter auch eine junge Dame aus Essen und unser Sektionsmitglied Jörg Schäfer) unter der Leitung von Dieter Koesling in Gletsch statt.

Zum ersten Mal konnten wir im «Blauen Haus» Quartier beziehen. Trotz einfacher Ausstattung dürfte es in Zukunft eine optimale Unterkunft für die Fronis sein. Unser Bauprogramm bestand darin, die rund 90 in Gletsch vorgelagerten Zahnstangen auf der Strecke nach Muttbach auszutauschen. Wir bezweifelten, die Aufgabe termingerecht bewältigen zu können.

Trotz widriger Witterungsverhältnisse – es regnete in Strömen – nahmen wir am Montagmorgen die Arbeit auf. Zahnstangen wurden auf den Kranwagen geladen

und auf der Strecke bei den auszuwechselnden Bögen verteilt. In verdankenswerter Weise hatte sich Wolfgang Hackl für die Dauer unseres Einsatzes als Diesellokführer zur Verfügung gestellt. Obwohl es ununterbrochen regnete, war die Verteilung bis Mittag abgeschlossen. Durchnässt bis auf die Knochen konnten wir noch einen Gleisbogen samt Zahnstange austauschen. – Dies war unser erster Arbeitstag und erst noch ein Feiertag!

Am nächsten Morgen ging es bei herrlichem Sonnenschein frisch ans Werk. Was für die ganze Woche geplant war, hatten wir bereits am Dienstagabend erledigt. Nun war eine gute Logistik gefragt. Dank des Einsatzes von Martin Fischer und Federico Rossi gelang auch dies. So waren bis Freitagabend rund 155 Zahnstangen

ausgewechselt. Dank der hervorragenden Küchenmannschaft, bestehend aus Nelly Koesling und Anita Kühnle, wurden wir bestens gepflegt. Auch Nichtschwaben und Schweizer freuen sich immer wieder über die schwäbische Küche mit den obligaten Maultaschen.

Die junge Dame aus Essen, die zurzeit bei der DB als Lokführerin ausgebildet wird, wollte unbedingt im Gleisbau mitarbeiten. Die Männerwelt war da etwas skeptisch. Aber Lu Belle – so war ihr Name – hat es allen gezeigt! Sie war die

perfekte Zahnstangenmonteurin. Weiter so und herzlich willkommen in unserer nächsten Bauwoche.

Als Gruppenleiter möchte ich mich bei meinen Bauwochen-Leuten für den tollen Einsatz bedanken. Ich würde mich freuen, wenn sich alle gesund und mit neuem Schwung im kommenden Jahr wieder an unserem Arbeitsdienst beteiligen würden. Vielleicht können sich auch noch einige Unentschlossene dazu durchringen, bei der nächsten Bauwoche aktiv zu werden.

Dieter Koesling

Bauwochengruppenleiter

Sektion Stuttgart

Wochenendfahrt zur Bergstrecke

Anfang Juli fand traditionsgemäss die Wochenendausfahrt der Sektion zur Furka statt.

Auch dieses Jahr konnten rund 30 neue Interessenten begrüsst werden. Sie waren im Bekanntenkreis, bei Messen, bei Ausstellungen und in Zeitungsartikeln auf die Bahn aufmerksam gemacht und eingeladen worden.

Dem dieses Jahr wieder ab Realp verkehrenden Mittagszug war es zu verdanken, dass die Fahrt entlang der Furka-Reuss via Tiefenbach zur Station Furka genossen werden konnte. Die kleine Lok Nr. 6 musste mit den beiden voll besetzten Vierachsern mächtig arbeiten. Nach der Ankunft auf der Furka fuhr während der Vesperpause der Gegenzug aus Gletsch ein.

Nach der Fahrt durch den Scheiteltunnel kam es auf der Station Muttbach zur Kreuzung mit dem Sonderzug «75 Jahre Glacier Express». Nach der Ankunft in Gletsch wurde mit dem Bus zu einer Kaffeepause im Belvédère gestartet. Danach führte die Reise über den Pass nach Andermatt zum Nachtessen im «Kronenhotel».

Am Sonntagmorgen ging es über den Gotthardpass und Airolo nach Bodio zur Neat-Baustelle des Gotthard-Basistunnels. Die geführte Fahrt mit dem Bus durch die Baustelle und die anschliessende Besichtigung der Ausstellung waren eindrücklich. Besonders beeindruckt haben aber die Leistungen der Arbeiter, Ingenieure und Maschinen.

Die Rückfahrt erfolgte über den Nufenenpass nach Oberwald. Bei der Auffahrt nach Gletsch konnte das noch nicht aufgearbeitete Teil-

stück Oberwald-Gletsch gezeigt werden. Erfreulicherweise kann nun für die Ankunft in Oberwald eine Jahreszahl genannt werden. Die Rückfahrt erfolgte über Grimsel, Brünig, Luzern, Zürich und Schaffhausen. Die Reisegesellschaft kam voll neuer Eindrücke wohlbehalten in Stuttgart an. Der herzliche Dank der Teilnehmenden gilt Ulf Weidle, der zugleich als Organisator, Busfahrer, Vorstands- und Gründungsmitglied der Sektion diese Reise durchführte.

Dieter Warkus

Aktivitäten der Sektion

Berlin-Brandenburg

Beim VBBS «Weinbergsweg» in der Landsberger Allee (3. bis 6. November) wollen wir ein Modell der Steffenbachbrücke im Auf- und Abbau zeigen und einen Infostand gestalten. Im Ullsteinhaus (9. bis 11. Dezember) soll die Steffenbachbrücke in LGB gezeigt werden, dazu kommt ein Infostand.

Die 12. Modellbahnausstellung in Hellersdorf soll am 21. und 22. Januar 2006 stattfinden. Schwerpunkt soll diesmal «Echtdampf» heissen, aber auch «normale» Modellbahnen werden gezeigt werden.

An der Stiftung Furka-Bergstrecke hat sich die Sektion inzwischen mit 1000 Franken am Stammkapital beteiligt. Damit hat diese Stiftung eine etwas breitere Basis erhalten. Unsere nächsten Treffen werden am 11. November und am 13. Januar 2006 jeweils in der Pustebäume-Grundschule in Hellersdorf stattfinden.

Axel Schiele



Zahnstange «BFD» – Rail-crémaillère «BDF».

Jahresausflug der Sektion Stuttgart

Spätsommer im Harz

Dies war das Motto des Jahresausfluges vom 11. bis 14. September in den Oberharz und nach Meiningen.

Über Eisenach und Nordhausen erreichten wir am Abend unser Standquartier, das Hotel «Harzhaus» in Bennekenstein. In der Frühe des zweiten Tages brachen wir nach Gernrode auf, wo uns der Sonderzug mit «Cabriowagen», gezogen vom Schlepptriebwagen der ehemaligen Gernrode-Harzgerode-Eisenbahn aus den Dreissigerjahren, erwartete. Durch das Selketal, über Alexisbad, Stiege, Eisfelder Talmühle, Drei Annen Hohne zuckelten wir gemächlich dem Höhepunkt des Tages, dem Brocken, zu.

Wegen des schlechten Wetters wagten nur wenige Reiseteilnehmer die Fahrt im offenen Wagen. Auch unseren Schlepptriebwagen ging beim Gipfelanstieg allmählich die Puste aus. Von den vier Antriebsmotoren streikten zwei wegen Überlastung. Nur mit viel Mühe und gutem Zureden gelang es unserem Lokführer mit halber Kraft und dreissigminütiger Verspätung den Brockenbahnhof zu erreichen. Wegen Regen und Nebel genossen wir statt der Aussicht in der Bahnhofsgaststätte die Einsicht in eine Tasse Kaffee, ins Wein- oder Bierglas.

Diese widrige Wetterlage war besonders für unsere aus der Schweiz angereisten Sektionsmitglieder und für alle, die noch nie den Brocken «erfahren» hatten, sehr bedauerlich. Nach der planmässigen Talfahrt bummelten wir durch die schöne Altstadt von Wernigerode.

Am dritten Tag begann eine Rund-

reise durch den Oberharz in Gernrode mit der Besichtigung der Stiftskirche. In Quedlinburg war Mittagsaufenthalt. Die wirklich sehenswerte Stadt gehört zum Weltkulturerbe der Unesco. Eigentlich sollte man sich dort viel mehr Zeit lassen können. Doch erwartete uns ein Eisenbahnerlebnis, das es ab Mitte Dezember so nicht mehr geben wird. Am frühen Nachmittag fuhren wir auf der «Rübelandbahn» von Blankenburg nach Elbingrode, gezogen und geschoben von einer Diesellok der DB – dies obwohl erst vor kurzer Zeit die Oberleitung erneuert worden war. Auch die Güterzüge, die den Kalksteinbruch bedienen, fahren mit Dieselloks. Der Bus brachte uns noch nach Mühlental, wo wir das Bergwerk «Drei Kronen und Ehr» besichtigten. Dabei wurden uns alle vorhandenen Geräte vorgeführt.

Auf der Rückfahrt zum Quartier konnten wir eine voll funktionsfähige Köhlerei samt Museum besichtigen. Nach dem Abendessen überraschte uns die Wirtin damit, dass unser Präsident mit einer Urkunde zum «Wildschütz aus Bennekenstein» ernannt wurde.

Die Rückfahrt brachte als weiteren Höhepunkt die Besichtigung des Dampflokwerkes in Meiningen. Auf Film und Vortrag des Betriebsratsvorsitzenden folgte eine Führung durch das Werk. Es war erschreckend zu sehen, wie sich in den riesigen Hallen die noch wenigen Mitarbeiter verloren. Es ist klar, dass für alte Lokomotiven auch alte Maschinen und altes Werkzeug benötigt werden. Es war aber auch zu erkennen, dass es um die Zukunft dieses Werkes nicht gut bestellt ist. Weiter im Osten gibt es

eben noch Dampflok Schmieden die zu niedrigeren Preisen arbeiten können. Im Aussenbereich konnten wir noch die kalt abgestellte und vor sich hin rostende Stromlinien-Dampflok 01 1102 entdecken – ein trostloser Anblick! Schliesslich war auch das Probegeleis für unsere Furka-Dampfloks samt Zahnstange Abt zu entdecken. An einer Verbindungs-

melle war noch die Aufschrift «BFD» zu erkennen. Nach einem guten Mittagessen in der Werkskantine fuhren wir durch den Thüringer Wald der Heimat zu. Dank gebührt Ulf Weidle für die professionelle Organisation und Durchführung der Reise, sowie Anita und Eberhard Kühnle für Verpflegung und Getränke unterwegs.

Dieter Warkus

Leserbrief

Spenden und Legate

Bei vielen Freunden unserer Bahn hörte man förmlich ein lautes Aufatmen beim Bekanntwerden der grossen Spende für den Ausbau der Strecke Gletsch-Oberwald! Natürlich, damit hat unser Projekt einen Schub erhalten, den es dringend nötig hat und fürs Erste sind wir wohl aus dem Gröbsten heraus.

Schaut man aber den Spendenaufruf 2005/2006 der neuen Stiftung im letzten Heft genauer an, sieht man bald, dass mit den 3 Millionen noch lange nicht das «Ende der Fahnenstange» erreicht ist! Allein für die benötigten Hochbauten in Realp und Gletsch ist ein totaler Fremdaufwand von fast 2.5 Mio. aufgeführt. Fazit: Spenden sind nach wie vor dringend willkommen, jetzt erst recht, um diesen Schub optimal auszunützen.

Seit kurzem haben wir nun die Gelegenheit, unsere Spenden an die Bahn steuerbegünstigt direkt an die neue Stiftung zu überweisen und können so auf eine Zweckbindung verzichten. Die kompetente Besetzung des Stiftungsrates garantiert, dass das Geld zur richtigen Zeit am richtigen Ort eingesetzt wird. Statt also wie bis anhin da und dort kleinere Spenden einzubezahlen, analysieren Sie Ihre finanzielle Situation sorgfältig, aber ohne unnötige Notpolster einzukalkulieren, und machen eine grosszügige Geste, denn ab 300 Franken gibt es ja eine persönliche Urkunde! Sicher finden Sie auch in Ihrem Umfeld Leute, die sich für eine einmalige Spende begeistern lassen, sogar wenn sie nicht Mitglied des VFB sind oder werden wollen.

Das Stichwort «Notpolster» bringt mich auf ein weiteres, etwas heikles Thema: Wir älteren Semester, speziell aber die Schweizer, haben

gerne einen «Batzen» auf der hohen Kante und zehren nur sehr ungern davon. Man kann ja nie wissen, was noch auf einen zukommt! Warum aber nicht einen Teil dieses Notvorrates mittels Testament oder Legat für unser Projekt reservieren? Andere Organisationen, wie beispielsweise die Krebsliga, machen ganz ganz offen auf diese Möglichkeit aufmerksam und schicken auf Anforderung hin sogar einen Leitfaden zu diesem Thema zu (Krebsliga Schweiz, PF 8219, 3001 Bern, Telefon 031 389 91 00). Auch jeder Notar/Anwalt gibt Auskunft über die in diesem Zusammenhang zu beachtenden Formalitäten. Warum sollen wir nicht auch an so etwas denken? Die Erfahrung zeigt, dass leider die Mitgliedschaft im VFB bei einem Todesfall nur sehr selten von den Nachkommen übernommen wird. So hat zum Beispiel die Sektion Zürich in den ersten neun Monaten dieses Jahres sieben ihrer Mitglieder verloren. Ehre sei ihrem Andenken. – Hier nochmals die Angaben: Stiftung Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald, Walliser Kantonalbank, 1950 Sion, PC 19-81-6, BC 765, Konto H 0863.20.77. *Mit Furkagruss:*

Fritz Schmutz,

Vizepräsident Sektion Zürich

Anmerkung der Redaktion: Bei der Stiftung steht das Thema «Legate» voll auf der Traktandenliste. Dazu gibt es Firmen in der Schweiz, die wissen, wie man mit dem heiklen Thema professionell umgeht, insbesondere im Zusammenhang mit gemeinnützigen, nicht gewinnorientierten Stiftungen. Wir haben eine solche Firma gefunden. Im «dampf an der furka» 2006/1 wird eine entsprechende Information mit Leitfaden publiziert werden.

Bauwoche der Sektion Schwaben

Station, Stützmauer, Streckenunterhalt

Die diesjährige Bauwoche der Sektion Schwaben fand vom 11. bis 16. Juli statt. Ausser Teilnehmern unserer Sektion wurde die Baucrew durch Freunde aus den Sektionen Stuttgart und Rhein-Main verstärkt, welche schon zum Teil in früheren Jahren mit uns zusammengearbeitet hatten.

Verantwortlich für das leibliche Wohl war wieder der an der Furka bewährte Koch Hans Berger von der Sektion München/Oberbayern. Die Unterbringung erfolgte am Stützpunkt Realp im Untergeschoss des Kantinengebäudes. Auf Grund der anstehenden Arbeiten waren wir in verschiedenen Bereichen eingesetzt. Gearbeitet wurde an Schalung und Armierung der Decke und der Erstellung des Aussengerüstes am neuen Stationsgebäude Realp, an der Restaurierung eines alten Vietnam-Wagens sowie an einer Stützmauer oberhalb der Wilerbrücke. Zwei unserer Mitglieder hatten dem Bewuchs an der Strecke den Kampf angesagt und waren mehrere Tage damit beschäftigt, diese ungeliebte und unscheinbare, jedoch wichtige Arbeit zu erledigen. Ausserdem wurden Transporte von Gerüstmaterial aus dem Lager in Altdorf und einem Spezialgerät für den Umbau des

Zahnradtraktors aus Spiez durchgeführt.

Das Wetter hatte neben ein paar wenigen Regentropfen sehr viel Sonnenschein geboten und so zu einer erlebnisreichen Bauwoche beigetragen. Vielen Dank an alle Baugruppenteilnehmer, die durch ihren Einsatz zu dieser erfolgreichen und auch sehr kameradschaftlichen Bauwoche beigetragen haben.

*Bernd Hillemeier
Baugruppenleiter*

Jahresabschluss

Die Sektion Schwaben lädt herzlich zum Jahresabschlussessen am Donnerstag, 1. Dezember, 20 Uhr, in der Gaststätte «Herrenkeller» in Ulm ein. Es ist bereits zur Tradition geworden, das Jahr in gemütlicher Runde ausklingen zu lassen und dabei einen Rückblick auf die Aktivitäten an der Furka halten sowie einen Ausblick auf das kommende Jahr wagen. Über eine zahlreiche Teilnahme würden wir uns freuen.

Vorschau: Jahreshauptversammlung 2006

Unsere nächste Jahreshauptversammlung findet am Freitag, 17. März 2006, statt. Damit eine rege Teilnahme gesichert ist, geben wir den Termin bereits jetzt zur Vormerkung bekannt. Eine detaillierte Einladung folgt. *Christof Schmid
Schriftführer*

Sektion Zürich

Einladung zur Hauptversammlung

Die nächste Hauptversammlung findet am Samstag, 18. März 2006, 14 Uhr, im Restaurant «Zum Stadtor» an der Molkereistrasse 1 in Jona SG statt. Zur Behandlung stehen die statutarischen Traktanden.

Anträge für ausserordentliche Traktanden sind bis Ende Januar 2006 dem Präsidenten einzureichen. Im Hinblick auf eine Verjüngung unseres Vorstandes erwarten wir die Meldung von Interessenten für eine Ergänzungswahl.

Per 14. Oktober 1907 Mitglieder

Wegen eines Missverständnisses fehlte diese Zahl im letzten Heft. Diese wird leider auf Jahresende

wieder unter 1900 sinken, einerseits durch Kündigungen, aber auch, wie schon früher, wegen der «Nichtzahler», die nicht einmal auf eine zweite Mahnung reagiert haben! Wir werden aber trotz allem einen Zuwachs innerhalb eines Jahres von rund 3 Prozent erreichen und damit das vom VFB gesetzte Ziel von 2 Prozent übertroffen haben! Ich möchte, wie versprochen, dass der Verlauf des Projektes «2000 ZH-Mitglieder» verfolgt werden kann und dass dadurch der eine oder die andere motiviert wird, auch einen Beitrag zum baldigen Gelingen zu leisten! Ich bin überzeugt, dass jede/r von uns in seiner Umgebung (Familie, Club, Firma) mindestens ein neues

Agenda der Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten am Personenwagen B 4222 (ex BVZ B 2222) jeden Dienstagabend ab 16 Uhr jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr

Samstagsseinsätze

Samstag, 18. März 2006 und Samstag, 15. April 2006 jeweils ab 8 Uhr

An den Samstagsseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Tag der offenen Tür

Freitag, 5. Mai 2006 ab 19.00 Uhr
Alle Furka-Freunde sind herzlich eingeladen, sich ein Bild von unserer Arbeit in der Wagenwerkstätte zu machen.

Generalversammlung 2006

Freitag, 3. März 2006, 19.30 Uhr, Apéro ab 18.30 Uhr
Restaurant «Dietiker», Suhr

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

1. Arbeitstag: Samstag, 20. Mai 2006
2. Arbeitstag: Samstag, 17. Juni 2006

Anmeldungen bitte an:

Ernst Brunschweiler

Aussere Mattenstrasse 16, 5036 Oberentfelden

Mitglied anwerben kann, so wie es einige von uns schon vorgemacht haben! Übrigens: auch der Götti in Bümpf und der Schwiegersohn in Balgach, können Mitglied unserer Sektion werden, wenn es so auf der Anmeldung vermerkt wird! Falls gerade kein Formular zur Hand ist, genügt es, die relevanten Daten auf einem einfachen Zettel (Bierdeckel genügt aber nicht!) zu notieren, mit Angabe ob Einzel oder Familie, Datum, Unterschrift. Der Vermerk: «Geworben durch...» ist freiwillig, aber nützlich, falls wir eines Tages den Werber des Jahres auszeichnen wollen!

Bauwochen 2006

Hier als Vorankündigung die Termine für unsere beiden Bauwochen: 1. KW 22, 2. KW 39. – Mit dieser sehr frühen Information hoffen wir, dass zusätzlich zu den alten «Kämpen», wieder einmal einige jüngere, noch im Erwerbsleben stehende Mitglieder ihre Aktivitäten rechtzeitig planen können!

*Euer Sektionsredaktor:
Fritz Schmutz*

Fuder Langholz für die DFB gespendet

Ein Dampfbähnler aus dem Aargau hat diesen Lastwagen voll Holz, den Transport nach Schattdorf/Altdorf und das Sägen gespendet. Das Schnittholz kann beim Bahnhof Realp verwendet werden. – Auch weniger sperrige Naturalgaben werden herzlich verdankt.



VFB Sektion Ostschweiz**Einladung zur Hauptversammlung**

Der Vorstand lädt Sie herzlich ein zur 19. ordentlichen Hauptversammlung am 4. März 2006 um 14.15 Uhr im Hotel «Freihof» in Wil.

Die Traktanden sind: Begrüssung, Wahl der Stimmenzähler, Protokoll der HV 2005, Jahresbericht des Präsidenten, Jahresrechnung 2005, Revisorenbericht, Budget 2006, Bericht Bauchef und Bauprogramm 2006, Ergänzungswahlen in den Vorstand, Wahl des Präsidenten, Aktien der DFB AG, Anträge, Varia. Anträge müssen bis spätestens am Samstag, 11.

Februar 2006 beim Präsidenten eintreffen. Anschliessend an die Versammlung wie gewohnt interessante News und Diskussion mit Gästen des Zentralvorstandes und der DFB AG sowie gemütliches Beisammensein.

**Nutzen Sie die interessanten
Mitarbeitsangebote in unserer
Sektion**

Nach wie vor suchen wir – gerade auch unter unseren Neumitgliedern – Interessierte für ein aktives Mitwirken in unserer Sektion, sei es in der Bauwoche an der

Strecke, in der Werkstätte Chur, im Vorstand und an unseren Werbeauftritten. Präsident Hans-Walter Beyeler, Seefeldstrasse 255B, 8008 Zürich und Kassier Lorenz Metzler, Othmarstrasse 53, 9500 Will, Telefon 071 911 43 54, geben Ihnen dazu gerne nähere Informationen. Am besten aber besprechen wir mit Ihnen die Mitarbeitsmöglichkeiten persönlich an unserer Hauptversammlung.

Hans-Walter Beyeler

Adressänderungen

Wir bitten unsere Mitglieder dringend, bei einem Umzug oder anderen Mutationen, uns die neue Adresse mitzuteilen. Wenn nämlich der Nachsendeauftrag an die Post einmal abgelaufen ist, erhalten wir das Heft oder die Rechnung ohne Angabe der neuen Adresse zurück. Dies löst dann eine aufwändige Suchaktion unserer

seits aus: Mit Glück findet man die «verlorenen Schafe» im Internet über die Telefonnummer, meist aber sind schriftliche Anfragen an die Gemeinden nötig, notabene unter Kostenfolge von mindestens 10 Franken! Sicher gehen Sie alle mit uns einig, dass wir uns diese Art von Mitgliederverlust nicht leisten können!

Analog gilt auch für das Vorgehen etlicher Mitglieder, die einfach die Rechnung für den Jahresbeitrag retournieren mit dem Vermerk: Kündigung! Wenn man schon verpasst hat, vor Ende Jahr zu kündigen, so wie es in den Statuten steht, so verdient es doch unser einmaliges Projekt, dass der geschuldete Beitrag noch einbezahlt wird.

Unsere Administration dankt Ihnen zum Voraus für Ihre Loyalität.

*Simone Hurter,
Adresse siehe Heft,
3. Umschlagseite*

**Aktien aus bisherigen
Beständen erhältlich**

Aktien, die noch nie ausgegeben worden sind

Aktien aus Rücknahmen

mit den traditionellen Sujets können weiterhin erworben werden.

Wer **Aktien für 200 Franken** bestellt, bekommt zum **Vorzugspreis von 25 Franken** eine Tageskarte für die Bergstrecke.

Bestellungen sind zu richten an:
Aktienregister DFB, Postfach
141, CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
(Das Sekretariat ist von 8–12 und von 14–16 Uhr besetzt.)

Wichtige Adressen auf einen Blick**Stiftungsrat SFB****SR-Präsident**

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

SR-Vizepräsident

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

SR Vertreter VR DFB AG

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

SR Vertreter VFB

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

SR

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

SR

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

SR

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

**Geschäftsleiter DFB AG
(ohne Stimmrecht)**

Peter Bernhardt
41, le grand Molambief
F 71580 Le Fay
Telefon P +33 385 75 57 07
Mobile N +41 078 859 45 90
E-Mail dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

Präsident des 1000er Clubs

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

Kommunikation
rasch und aktuell:

www.fu-be.ch
www.v-f-b.info

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident a.i.

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

VR

Andreas Bertet
Reismühlestrasse 13/11
CH-8409 Winterthur
Telefon +41 52 243 36 81
Fax G +41 52 233 96 90
Mobile +41 79 606 00 44
andreas.bertet@fu-be.ch

VR

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

VR

Karlheinz Orth
Leithenstrasse 10
D-91080 Marloffstein
Telefon +49 913 15 26 04
Mobile +49 170 850 43 85
karlheinz.orth@fu-be.ch

VR

Hans Tribolet
Terbingerstrasse 12
CH-3930 Visp
Telefon +41 27 946 12 11
Mobile +41 79 221 00 28
hans.tribolet@fu-be.ch

VR

Hermann Walser
Paulstrasse 5
CH-8610 Uster
Telefon +41 44 941 14 30
Fax G +41 44 221 18 73
Mobile +41 79 351 55 29
hermannwalser@bluewin.ch

Aktienregister

Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
dfb-aktienregister@fu-be.ch

Sekretariat

Astrid Huber
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
dfb-sekretariat@fu-be.ch

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

Peter Bernhard
41, Le grand Molambief
F-71 580 Le Fay
Telefon +33 385 755 707
Mobile +41 78 859 45 90
dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

Walter Willi
im Acker 6a
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
dfb-bau@fu-be.ch

Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Telefon +41 55 246 36 15
Fax +41 55 246 36 15
dfb-personal@fu-be.ch

Finanzen

Albert Gasser
Parkstrasse 1
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
Mobile +41 79 331 49 00
Fax +41 41 888 00 42
dfb-finanzen@fu-be.ch

Betriebsleiter

Werner Gubler
Itziker Dorf-Strasse 25
CH-8627 Grüningen
Telefon P +41 44 935 25 56
Mobile P +41 79 443 53 72
DFB Natel (gültig von Mai bis
Oktober) +41 79 205 14 24
dfb-betrieb@fu-be.ch

Reisedienst

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

Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher
alte Schanfiggstrasse 20
CH-7000 Chur
Telefon +41 81 250 76 74
dfb-zfw@fu-be.ch

Marketing

Paul Güdel
Obergrundstrasse 42
CH-6003 Luzern
Telefon +41 41 249 97 71
Fax +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
dfb-marketing@fu-be.ch

Kommunikation

Christian Stern
Bündtenweg 11
CH-4513 Langendorf
Telefon +41 32 622 35 17
Mobile +41 79 434 16 00
chr.stern@bluewin.ch

Souvenirhandel DFB

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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

Robert Frech
Stückweg 2
CH-5303 Würenlingen
Telefon +41 56 281 25 73
Fax +41 56 281 16 21
Mobile P +41 76 339 25 73
Mobile G +41 79 687 41 42
chrofre@hispeed.ch

Administration/Anlaufstelle VFB Mitglieder-Service

Simone Hurter
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a. A.
Telefon/Fax +41 44 761 47 01
Mobile +41 79 329 47 62
simone_hurter@bluewin.ch

Finanzen

Rita Fuchs
Breitwies 36
CH-5420 Ehrendingen
Telefon +41 56 441 81 42
Fax +41 56 441 81 45
Mobile +41 78 834 04 36
rita.fuchs@freesurf.ch

Kommunikation

Irène Schär-Hänni
Ruopigenring 69
CH-6015 Reussbühl
Telefon/Fax +41 41 250 07 09
Mobile +41 79 604 19 21
schaer.haenni@bluewin.ch

Sekretär

Anton Stadelmann
In der Matte 15
CH-6460 Altdorf
Telefon +41 41 870 43 64
Mobile +41 79 451 06 91
Fax +41 41 872 02 08
anton.stadelmann@vfb-gottthard.com

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 56 68
Fax +49 1805 060 334 307 04
Mobile +49 171 718 3896
hillemeyr@t-online.de

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

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

Zürich

Kurt Brügger
Industriestrasse 16
Postfach
CH-8627 Grüningen
Telefon/Fax +41 44 935 45 03
Natel +41 79 727 12 28

Bern

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

Aargau

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

Romande

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

Gottthard

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 44 920 32 30
Natel +41 79 420 32 30
kurtbaasch@goldnet.ch

Wallis

Andrea Andenmatten
Furkastrasse 39
CH-3904 Naters
Telefon +41 27 946 87 14
andrea.andenmatten@vfb-wallis.com

Graubünden

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

Ostschweiz

Hans-Walter Beyeler (ad interim)
Seefeldstrasse 255b
CH-8008 Zürich
Telefon/Fax +41 44 422 15 23
(MAP-AG, Eugen Wintsch)

Solothurn

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

Berlin-Brandenburg

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

Norddeutschland

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

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

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

Rhein-Neckar

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

Stuttgart

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

Schwaben

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

München/Oberbayern

Helmut Mack
Truderinger Strasse 99
D-81673 München
Telefon +49 8943 57 4867
Fax +49 8943 57 4868
helmut.f.mack@t-online.de

Nürnberg

Volker Kabisch,
Morsestrasse 3
D-90459 Nürnberg
Telefon +49 911 81 47 425
Mobile +49 170 914 0983
v.kabisch@arcor.de

Niederlande

Hans Croes
Rietgors 21
3271 XC Mijnsheerenland NL
Telefon +31 186 60 28 19
Fax +31 186 604 843
Mobile +31 653 283 064
jmw.croes@hccnet.nl

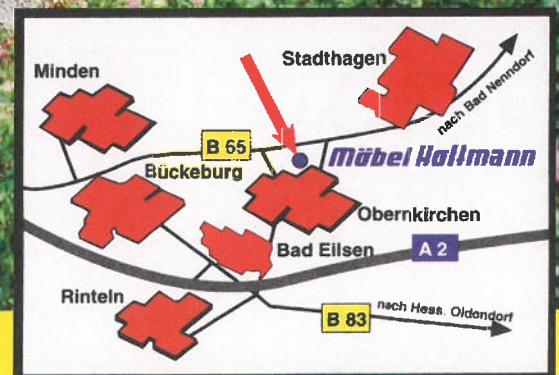
Ab sofort Verkauf der BEMO-Kollektion



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