

Die Erlebniswelt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke Le monde féérique du chemin de fer à vapeur de la Furka

Teilstück der historischen Strecke des Glacier-Express (West/Ost-Alpenquerung)



© Copyright by RFB

dampf an der furka

Juni 07

Wir setzen Dampf auf



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

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

Hier ein paar Beispiele aus unserem «Fahrplan»:

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



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



Generalversammlung Einweihung Offene Türen

Einladung

23./24. Juni 2007

Samstag, 23. Juni

- 9.30 Uhr:** Öffnung des Festzeltes in Realp
- Volle Stunde:
bis 16 Uhr:** Führungen durch Bahnhof Realp DFB und Remisen,
Vorstellung des Rollmaterials durch Mitarbeiter der DFB
- 10.15 Uhr:** Generalversammlung der DFB AG in der Mehrzweckhalle
Andermatt. Verschiebung mit MGB-Extrazug nach Realp
- Ab 12 Uhr:** Mittagessen im Festzelt in Realp
- 14.15 Uhr:** Einweihung Bahnhof Realp und Dampflokomotive FO4
- Ab 18.30 Uhr:** Nachtessen im Festzelt
- Ab 20 Uhr:** Abendunterhaltung im geheizten Festzelt

Sonntag, 24. Juni

- 8 Uhr:** Öffnung Festzelt, Bähnlerfrühstück
- 9 Uhr:** Beginn der Führungen
- 9.30 Uhr:** Ökumenischer Gottesdienst im Festzelt, Jodlermesse
- 11.00 Uhr:** Abfahrt Sonderzug 1 mit Lok FO4 zur Station Furka
Festpreis hin und zurück 2. Klasse, Fr. 38.–
Mittagessen auf der Furka, Rückkehr in Realp um 13.50 Uhr
- Ab 12 Uhr:** Mittagessen im Festzelt
- 14.50 Uhr:** Abfahrt Sonderzug 2 mit Lok FO4 zur Station Furka
Festpreis hin und zurück 2. Klasse, Fr. 38.–
Verpflegungsmöglichkeit, Rückkehr in Realp um 17 Uhr
- 16 Uhr:** Letzte Führung
- 17 Uhr:** Schluss der Veranstaltung

Kleinere Programmänderungen vorbehalten

Liebe Leserin, geschätzter Leser

Nur wenige Tage trennen uns vom grossen Fest in Realp. Wie wird das Wetter sein? Wird alles klappen? Wie viele Leute werden kommen? – Die Einweihung von Station und drei «neuen» Fahrzeugen wird wohl Furka-Freunde in grosser Zahl anlocken.

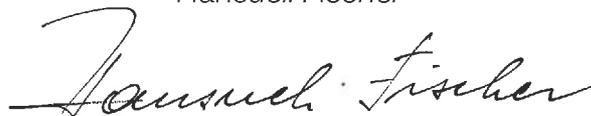
Gleich mit dem Fest beginnt die Saison 2007. Im Hinblick auf die Zeit bis zum 30. September – und ein gutes Stück darüber hinaus – wurden in einem Interview mit dem Geschäftsleiter drängende Fragen besprochen. Interviewt wurde auch der scheidende Präsident des Verwaltungsrates. Lesen Sie, wie er zur DFB gekommen ist und sie mitgeprägt hat.

Dass Oberwald nun erst 2010 fahrplanmässig erreicht werden kann, bedauern viele Engagierte. Sie erfahren, weshalb es bei der Vollendung der Strecke und beim Ausbau der Remise Realp Verzögerungen gibt.

Die Bauabteilung ist ein wichtiger Bereich der DFB. Hier hat es organisatorische Änderungen gegeben, die in mancherlei Hinsicht Verbesserungen erwarten lassen. Lesen Sie von der grossen planerischen Vorarbeit für den Einsatz von Fronis und Profis.

Was ist mit dem Sawiris-Projekt in Andermatt? Kann sich die DFB davon eine Scheibe abschneiden? – Dazu erfahren Sie mehr aus einem Gespräch des Marketingleiters mit dem Chef von Uri Tourismus.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 3/2007: 15.08.2007
Ausgabe 4/2007: 31.10.2007
Ausgabe 1/2008: 31.01.2008
Ausgabe 2/2008: 15.05.2008

aktuelles

Claude Wenger zu Herausforderungen DFB	3
Peter Bernhard zu brennenden Fragen	4
Buch zur Gotthardbahn	6
Bauabteilung DFB AG	7
Sawiris-Projekt und Dampfbahn	10
«Alpenqueren» im Verkehrshaus	12
Fahrplan und Preise	13
Warum hat die DFB Fahrgäste?	14
DVD Furka-Bergstrecke	16
Kulturwege im Verkehrshaus	17
Stiftungsrat berichtet	18
Spendenauftrag der Stiftung	20
DFB Dieselsekrew	23
Fahrende und Fahrenwollende	24
Train à vapeur – l'essentiel	26
Invitation 23./24. juin	26
Section Romande	28
Rapport du conseil de fondation	29
Projet Sawiris	30
DVD sur le train à vapeur	31

vereine

VFB Delegiertenversammlung	33
Veranstaltungskalender	35
VFB Erfolgsrechnung und Budget	36
VFB Sektion Zürich	37
VFB Sektion Aargau	38
VFB Sektion Solothurn	40
VFB Sektion Bern	41
VFB Sektion Nordwestschweiz	41
Schwungrad	41
VFB Sektion Nordrhein-Westfalen	42
VFB Sektion Rhein-Neckar	43
VFB Sektion Schwaben	43
VFB Sektion Innerschweiz	44

Titelbild

Furka-Panorama mit der Erlebniswelt rund um die Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Impressum

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Interview mit dem scheidenden Verwaltungsratspräsidenten

Herausforderungen der Dampfbahn

WALCHWIL (fi) – Claude Wenger hat auf die Generalversammlung 2007 den Rücktritt vom Verwaltungsratspräsidium erklärt. Er bleibt während eines Jahres noch Mitglied der strategischen Instanz, um den Übergang zu erleichtern.

Eigentlich hätte der Titel «Meine Jahre an der Spitze der DFB AG» lauten sollen. Das hätte aber den Eindruck vermitteln können, dass der DFB-Verwaltungsratspräsident in einsamen Höhen thront. Das traf für Claude Wenger nicht zu. Er hat die Bodenhaftung behalten und ist Froni unter Fronis geblieben. Seine Funktion bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat aber viel Arbeit und Verantwortung bedeutet. Um den Weg an diese Spitze und um die Tätigkeit für das Unternehmen dreht sich das folgende Interview.

Claude Wenger, wer bist Du? Wie bist Du zur DFB und an deren Spitze gekommen?

Schon im Kindesalter war ich ein Bahn-Fan. Ich bin ein Fan geblieben, ohne jedoch zum «Nieten-Zähler» zu werden. Ich war auf den letzten Fahrten der FO über die Furka dabei. Technik und Landschaft haben mich gleichermaßen beeindruckt. Gleich nach der Gründung der DFB AG bin ich eingestiegen. In der ersten Zeit war ich aber gewissermassen Passivmitglied. Dann hat mich zu Beginn des Delegierten-systems der Präsident der VFB Sektion Romande als Auditor eingeladen. Da hat es vollends «gefunkt». Nach meiner Früh-pensionierung – ich schied mit 62 Jahren auf eigenen Wunsch aus dem aktiven Berufsleben aus – konnte ich nach Gesprächen mit Peter Schwaller bei der Dampfbahn einsteigen, bei der ich Transparenz- und Kommunikationsprobleme feststellte. Dass ich in diesem Bereich zuerst einen wunden Punkt sah, hat mit meiner beruflichen Herkunft zu tun: Nachdem ich viele

Jahre in der Produkteentwicklung tätig gewesen war, hatte ich in den Verkauf gewechselt und bei grossen Unternehmen der Computer- und Kommunikationsbranche leitende Funktionen wahrgenommen.

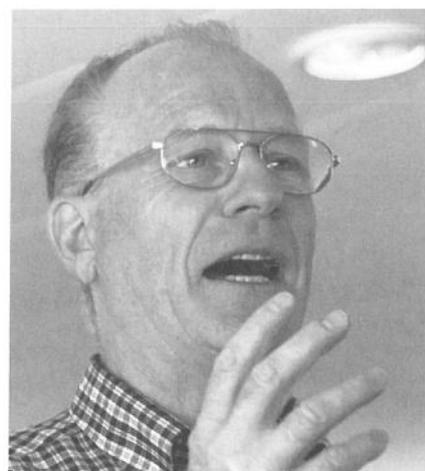
Welches sind die wichtigsten Aufgaben des Verwaltungsrates?

Der Verwaltungsrat hat grundsätzlich strategische Aufgaben. Bei der DFB gibt es zufolge der Freiwilligkeit Überlappungen mit dem operationellen Bereich. Bei diesem Unternehmen ist in eisenbahntechnischer Hinsicht eine grosse Menge Wissen und Können zusammen gekommen. Neben dieser Stärke gibt es eine Schwäche. Diese liegt beim Führen und Verwalten. Wollte man diese ausmerzen, müsste man einen «Apparat» aufbauen. So etwas würde aber von den Fronis kaum akzeptiert. Wir müssen daher im Verwaltungsrat weiterhin die Infrastruktur eines Unternehmens vergleichbarer Grösse entbehren. Was getan sein muss, können wir in den seltensten Fällen delegieren. Wir müssen es selber tun. Neben den laufenden Geschäften, die zu bearbeiten sind, müssen wir unsere Kenntnisse und Erkenntnisse für jene sichern, die nach uns kommen. Ich werde jedenfalls meinem Nachfolger eine Info-Sammlung übergeben.

Welches waren in Deiner Amtszeit die wichtigsten Entscheide?

Der wichtigste Entscheid war zweifellos die Errichtung der Stiftung Furka-Bergstrecke. Diese Einrichtung ist jetzt sehr nützlich und sie wird es auch nach «Oberwald» sein. Wichtig war es auch, die Kontakte mit der MGB und den Behörden enger zu knüpfen. Wir haben nun Partnerschaften, die auf gegenseitigem Vertrauen gründen.

Was ist bei der Führung eines Unternehmens besonders zu beachten, das auf



Claude Wenger spricht an einem Saisonschluss-Anlass zu den ständig Mitarbeitenden.

Claude Wenger s'adresse aux collaborateurs permanents lors d'une rencontre de fin de saison.

Frondienstleistungen und Sponsorgelder angewiesen ist?

Wir müssen die Finanzen in Ordnung halten. Das gehört zum Vertrauenskapital, das wir pflegen und vermehren müssen. Aber auch da wandern wir auf einem Grat zwischen Perfektion und Froni-Praxis. Diese Situation lässt nur ein moderates Wachstum zu.

Wie hat sich das Einvernehmen mit den Regionen Urseren und Goms entwickelt?

Im Goms zeigt sich insofern eine positive Entwicklung, als der Kanton Wallis den Handlungsbedarf erkannt hat. Die DFB wird wahrgenommen. Zunehmend wird die touristische Bedeutung der Bergstrecke erkannt. Die Modernisierung des Restaurants im «Glacier du Rhône» ist dafür ein Zeichen. Konkrete Projekte haben nun die Chance, verwirklicht zu werden.

Im Urserental wird zur Zeit manches vom Sawiris-Projekt in Andermatt übertönt. Der Kanton Uri hat knappe finanzielle Ressourcen. Aber auch auf dieser Seite der Furka sind die Kontakte gut. Wir pflegen ein offenes Gespräch.

Wo siehst Du die grössten Herausforderungen für die DFB?

Wenn mit dem Endpunkt «Oberwald» die ganze Bergstrecke wieder hergestellt sein wird, entgleitet uns ein Ziel, das wir wäh-

rend Jahrzehnten angestrebt haben. Da gilt es, neue Ziele zu setzen, welche die Freiwilligen zu motivieren vermögen. Weiter gilt es, die Pionier-Generation abzulösen, die altershalber nach und nach ausscheidet. Hier möchte ich einmal betonen, dass die Ehre nicht irgendwelchen herausragenden Fronis gebührt: Jeder Froni ist im «Furka-Getriebe» ein unentbehrliches Rad. Jede und jeder verdient Dank und Anerkennung.

Wie wirst Du den Übergang an Deinen Nachfolger mitgestalten?

Es ist üblich, dass ein zurücktretender Präsident seinen Platz sofort räumt. Meine VR-Kollegen haben mich jedoch zur Wahrung der Konstanz nach innen und aussen gebeten, noch ein Jahr weiter zu machen. Ich habe meine diesbezügliche Zustimmung vom Einverständnis des Nachfolgers abhängig gemacht. Für mich

ist klar: Nach der Generalversammlung ist der Neue der Präsident der DFB AG. Selbstverständlich werde ich der Dampfbahn Furka-Bergstrecke verbunden bleiben. Ich schliesse auch eine weitere Mitarbeit in der einen oder andern Form nicht aus. Mit meiner leitenden Funktion erlischt die Faszination für die Furka-Welt keineswegs.

Interview mit dem Geschäftsleiter

Dampfbahn – wo es ums Grundsätzliche geht

REALP (fi) – Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke wird wieder hergestellt, unterhalten und betrieben mit freiwilligen Arbeits-, Material- und Geldleistungen. Wo steht sie heute? In welche Zukunft wird sie geführt?

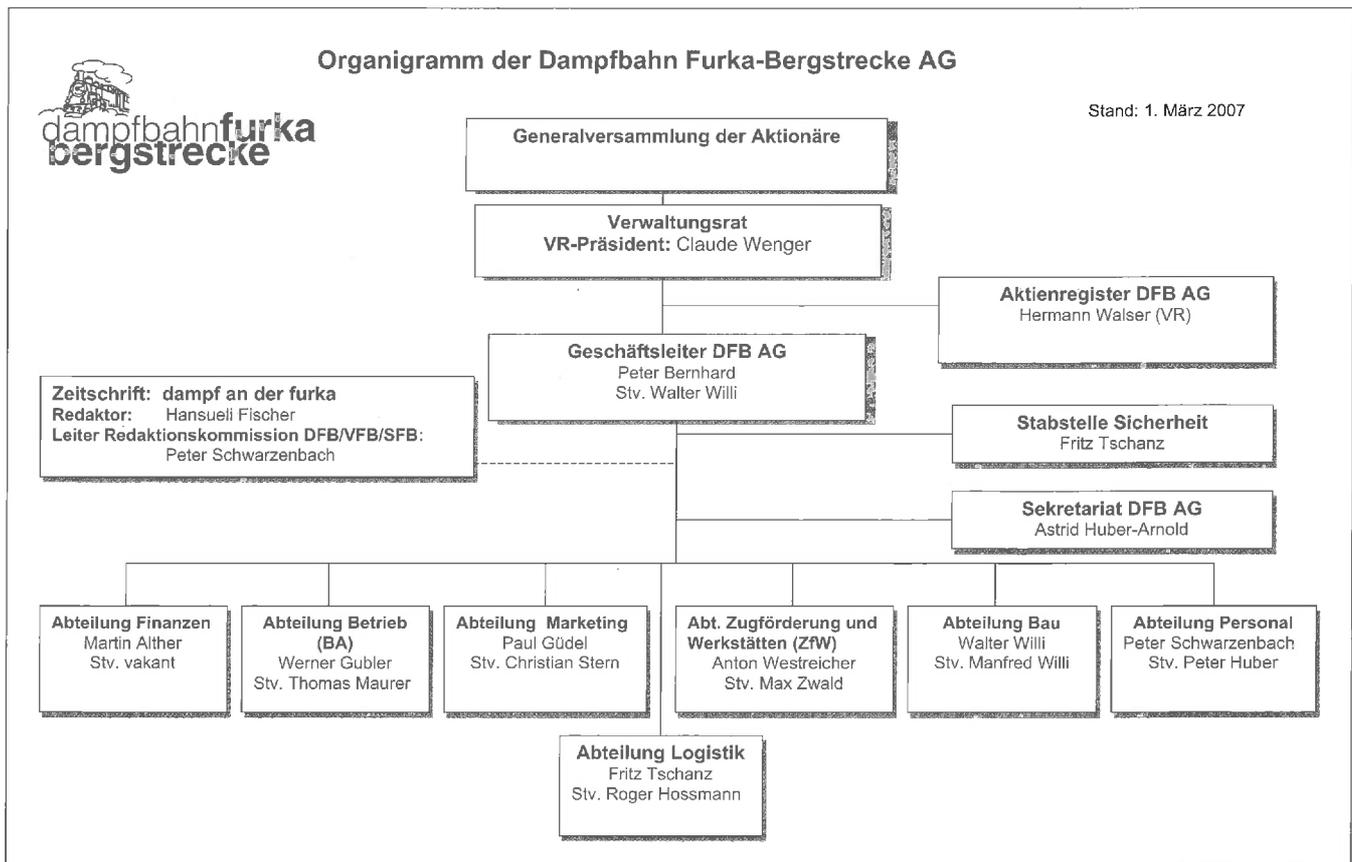
Im Gespräch mit Geschäftsleiter Peter Bernhard soll es nicht ums Tagesgeschäft

gehen, sondern um Grundsätzliches und Zukunftsweisendes.

Die Frage nach dem Logo mag auf den ersten Blick nichts Zukunftsweisendes an sich haben. Dennoch: Die Kraft der Symbole ist nicht zu unterschätzen. Vierorts wurde das Verschwinden des al-

ten VFB-Logos bedauert, bei dem Zahnstange und Bergwelt versinnbildlicht waren. Weshalb also ein Wechsel? Und wenn schon: Hätte man nicht auch eine grafisch modernere Lösung ins Auge fassen sollen?

Alle Furka-Organisationen haben das gleiche Ziel. Das soll auch mit einem einheitlichen Erscheinungsbild zum Ausdruck kommen. Alle drei Präsidenten und der Geschäftsleiter haben sich dazu bekannt. Der VFB war also bereit, zugunsten des Ganzen auf sein angestammtes Logo zu verzichten. Die Schaffung eines neuen Logos kam aus Kostengründen nicht in Fra-



ge. Da ist beispielsweise an die Souvenir- und Drucksachenvorräte zu denken.

Den Delegierten des VFB ist die künftige Farbgebung dargelegt und mit dem Bemühen um Wiederherstellung des Originalzustandes begründet worden. Dabei wurde auf das «Blaue Bähnchen» als unverwechselbares Kennzeichen verzichtet. Weshalb nimmt man «buntscheckige» Züge in Kauf?

Unsere Strategie geht dahin, ein technisches Kulturgut zu unterhalten und zu betreiben. Wir haben uns entschieden, dies möglichst originalgetreu zu tun. Wir sind uns bewusst, dass damit – wie bei jeder anderen denkbaren Lösung – nicht alle Leute glücklich sind. Das Kobaltblau bleibt als Grundfarbe erhalten. Bei der Lokomotive HG 2/3 «Weisshorn» werden in Anlehnung an die Lok «Breithorn» der Matterhorn Gotthard Bahn der Führerstand und der Wassertank grün gespritzt. Dass es nebst den – mehrheitlich – blauen Wagen auch einzelne rote Fahrzeuge gibt, hat mit den Bedingungen ihrer Spender und der Herkunft zu tun. Wenn Revisionen anstehen, werden die HG 3/4 «Gletschhorn» und «Furkahorn» schwarz lackiert wie dies bereits bei der FO4 der Fall ist. Bezüglich der HG 4/4 ist zu sagen, dass zurzeit die Komponenten beider Maschinen aufgearbeitet werden. Man wird sich dann aber auf die Fertigstellung einer Lokomotive konzentrieren.

Bezüglich Weiterführung des Betriebes bis Oberwald ist der Termin abermals hinausgeschoben worden. Weshalb? Wird mit solchen Fristerstreckungen der Elan der Fronis nicht gebremst?

Heute wird davon ausgegangen, dass 2009 erste Züge nach Oberwald fahren werden. Der fahrplanmässige Betrieb auf dieser Strecke wird aber erst 2010 aufgenommen. Die Verzögerung des Programms ist auf langwierige Genehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr und bei anderen Behörden zurückzuführen. Kritische Punkte sind die Überquerung der Kantonsstrasse und die Einfahrt in den Bahnhof Oberwald. Der Streckenausbau ist dank der guten Witterung zügig vorangekommen.

Wo klemmt es bei der Erweiterung der Remise in Realp?

Der Bau der Remise hat nach wie vor sehr hohe Priorität. Auch da sind die Verzögerungen auf die Bewilligungsverfahren zurückzuführen. Wegen des Standortes in einer kritischen Zone werden beim Bau zusätzliche Auflagen gemacht. Weil wir auf keine Seite weichen können, müssen die Probleme mit einer besonderen Gebäudekonstruktion gelöst werden. Wir hoffen aber, noch in diesem Jahr mit den Bauarbeiten beginnen zu können. Zur Finanzierung startet die Stiftung Furka-Bergstrecke eine Spezialaktion.

Vor längerer Zeit war zu hören, dass die Wagen in Hospental unter Dach überwintert werden könnten. Was läuft in dieser Beziehung.

Auch da hat sich bis jetzt keine befriedigende Lösung finden lassen. Wir lassen «Hospental» nicht aus den Augen, halten aber auch nach Alternativen Ausschau. Eine Einstellmöglichkeit für die Wagen ist wichtig, damit die Holzkasten vor den Witterungseinflüssen geschützt sind und während des Winters Unterhaltsarbeiten vorgenommen werden können. Die jetzige Lösung (Abstellen auf einem Gleis in Göschenen) kann nicht fortauern, weil die MGB ihre Anlagen selber braucht.

Schon jetzt, sicher aber nach Eröffnung des Abschnittes Gletsch-Oberwald, dürfte das Unternehmen die Grenzen der Freiwilligkeit erreichen. Wie sind Profis und Amateure unter einen Hut zu bringen?

Wir müssen uns bewusst sein, dass das Unternehmen «Dampfbahn» enorm gewachsen ist, und dass anspruchsvolle Projekte verwirklicht werden müssen. Wir haben nun mit Manfred Willi einen professionellen Bauführer angestellt. Er ist ein anerkannter Fachmann, ein Furka-Pionier der ersten Stunde und bei den Fronis akzeptiert. Unter seiner Führung werden wir Arbeiten ausführen können, die wir sonst auswärts vergeben müssten. Das ist für uns wirtschaftlich interessant. Durch bessere Koordination und Instruktion dürfte

die Effizienz der Baugruppen gesteigert werden. Auch in anderen Bereichen sind einzelne Festanstellungen denkbar. Sie müssen sich aber mit der nach wie vor unabdingbaren Freiwilligenarbeit vertragen und finanziell vertretbar sein. Ob Froni oder Profi: Unternehmerisches Denken und Handeln sind angesagt.



Bei der Dampfbahn herrscht Kadermangel. Wie lassen sich Vorgesetzte finden, schulen und bei der Stange halten? Wie lässt sich das Freiwilligenteam verjüngen?

Tatsächlich müssen wir die Fronarbeit fördern und Kaderleute suchen. Dass bei jeglicher Tätigkeit für die Dampfbahn die Emotionen einen hohen Stellenwert haben, ist Chance und Problem zugleich. Das Führen ist da besonders anspruchsvoll. Wer lässt sich herausfordern? Hilfreich wird es sein, wenn Mitarbeitende älterer Jahrgänge, die in absehbarer Zeit ausscheiden werden, Stellvertreter und Nachfolge-Kandidaten fördern. So können neue Leute in die Aufgabe hineinwachsen. Gute Chefs machen sich entbehrlich und jedes Unternehmen profitiert von «frischem Wind». Persönlich habe ich vorgesehen, die Geschicke der Dampfbahn Furka-Bergstrecke noch bis zur fahrplanmässigen Erschliessung von Oberwald zu leiten und auf diesen Zeitpunkt einen Nachfolger bereit zu haben.

Gibt es einen Zusammenschluss der Dampfbahnen mit Publikumsbeförderung? Wäre ein solcher allenfalls nützlich im Hinblick auf Schulung und Einhaltung

der laufend verschärften Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr?

Das gibt es tatsächlich: HECH – Historische Eisenbahnen Schweiz. Die DFB ist Mitglied. Die Furka-Dampfbahn ist aber unter den mehrheitlich auf Normalspur verkehrenden Bahnen eine Exotin. Sie profitiert von der Mitgliedschaft insofern, als gemeinsam gewisse Vereinheitlichungsmöglichkeiten ausgeschöpft und Ausbildungsangebote genutzt werden können. In diesem Sinn gibt es auch eine wertvolle Zusammenarbeit mit dem DVZO.

Die Dampfbahn ist in einem grösseren touristischen Umfeld tätig. Mit San Gotardo beziehungsweise Prego soll die Zusammenarbeit der Regionen Goms, Haslital, Surselva, Leventina und Urseren gefördert werden. Wie gedenkt man konkret auf das Sawiris-Projekt in Andermatt zu reagieren?

Verkäuflich ist ein Erlebnis und nicht die isolierte Bahnfahrt. Mit oder ohne Sawiris-Projekt heisst dies für uns, die historische Bahntechnik, die Hochgebirgslandschaft, die Gletscher als Ursprung europäischer Ströme und die Natur ins Spiel zu bringen. Vieles können wir nicht allein tun. Wir brauchen Partner – der wichtigste ist die MGB. Der Betrieb an bloss 70 Tagen des Jahres schränkt unsere Beförderungsmöglichkeiten stark ein. Weltweit tätige Reise- und Ferienunternehmungen verlangen regelmässigen Betrieb und garantiertes Platzangebot. Wir freuen uns, dass es in Andermatt dank des von Sawiris geplanten Resorts in nächster Nähe ein neues Fahrgästepotenzial geben wird. Wir verfolgen die Entwicklung sehr aufmerksam. Sonderleistungen werden diskutiert, sind aber noch nicht spruchreif.

Welches sind die Wünsche des Geschäftsleiters für die unmittelbar bevorstehende Saison 2007?

Vorab hoffe ich, dass sie wiederum unfallfrei verlaufen wird. Daher ersuche ich alle Mitarbeitenden, zur Erhaltung und Erhöhung der Sicherheit beizutragen. Gleich hoch zu gewichten ist der Dienst am Kunden. Dazu gehören fahrplanmässiger Betrieb und genügendes Platzangebot. Im

Fronibetrieb ist die Toleranzgrenze zu erhöhen. Es gilt, bei Unterhalt und Betrieb des nostalgischen Kulturgutes am gleichen Strick und in die gleiche Richtung zu ziehen. Das geht nicht ohne die Bereitschaft, gelegentlich die eigene Meinung hinten zu stellen. Ich hoffe, dass wir finanziell über die Runden kommen. Damit die Leistungen von Baugruppen, Zugsteams und weiteren Leuten erbracht werden können, müssen Material und Betriebsmittel bereitgestellt – und bezahlt werden

können. Vorab freue ich mich auf das Wochenende vom 23./24. Juni mit der Einweihung der Station Realp, der FO4, des Tmh 985 und des B 4222. Nun ist es mir ein besonderes Anliegen, allen zu danken, die mitdenken, mitarbeiten und mitfinanzieren. Es sind die begeisterungsfähigen und einsatzfreudigen Menschen, die das Unternehmen «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» voran gebracht haben und auch künftig voran bringen werden.

Buchbesprechung

Hinein in diesen Drachenschlund

Ein sehr schön aufgemachtes Buch ist zum 125-Jahr-Jubiläum der Gotthardstrecke erschienen: «Hinein in diesen Drachenschlund», eine Sammlung von Texten über die Gotthardbahn, herausgegeben von Hans Peter Häberli.

Wer «nur» die üblichen Fotos von der Strecke, vom Tunnelbau oder von Lokomotiven sucht und weniger an Text interessiert ist, wird hier nicht bedient. Das Buch enthält zwar durchaus Illustrationen, sogar sehr schöne und sonst selten bis nie anzutreffende, aber sie stehen nicht im Mittelpunkt. Dafür erhält der Leser Texte aus sehr verschiedenen Blickwinkeln und Lebensbereichen vorgesetzt, wie schon der Untertitel andeutet: Die Gotthardbahn in Literatur und Kunst. Von persönlichen Erinnerungen (als Autoren seien u.a. Spitteler, Gide, Kafka und Krenek erwähnt) über den Bahnbau (Escher, Moeschlin, Zahn), Reisebücher (Baedeker, Catlin), Zeitgeschichte (Inglin, Frisch, Venturini), Literatur (Strindberg, Nietzsche, Meyer, Remarque) zu Vergnüglichem und Groteskem (Schädelin, Burger, Widmer, Emil) wird ein Panorama ausgebreitet, das köstlich ist zum «Schneuggen» ebenso wie zu längerer Lektüre.

Dem Herausgeber kommt das grosse Verdienst zu, Texte und Bilder zusam-

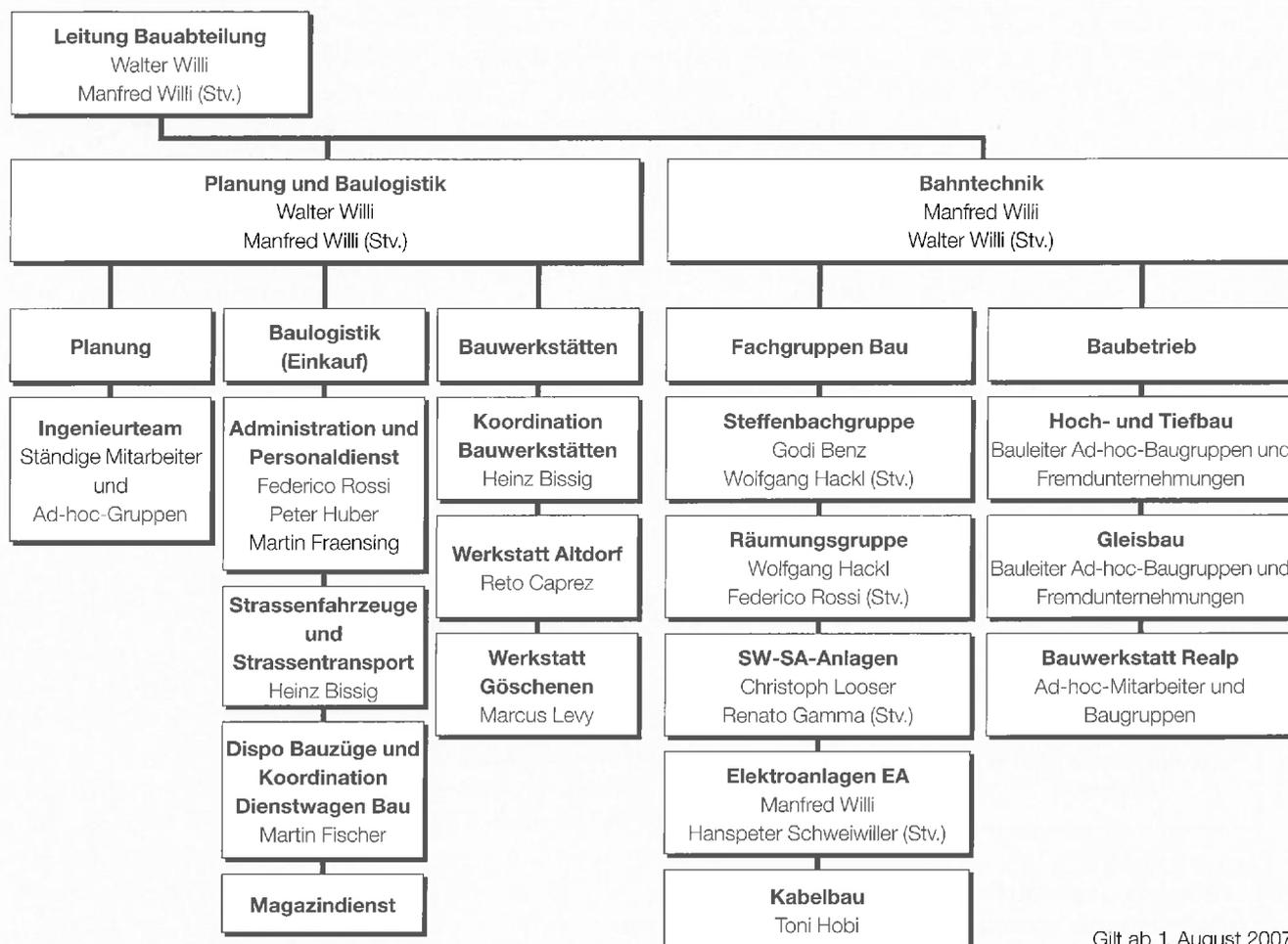
mengetragen zu haben, die einzeln z.T. schwer greifbar sind und hier nun in diesem Sammelband praktisch und handlich vorliegen. Auf über 300 Seiten bekommt der Leser Informationen und künstlerische Verarbeitungen eines Reiseerlebnisses, das wir alle kennen, das aber viel mehr bietet als die dreifache Passage an der Kirche von Wassen.

Zwei Dinge sind nach der Lektüre der Texte und dem Betrachten der Bilder zu hoffen: Dass viele Leser sich von diesem Buch «gluschten» lassen und dass die historische Strecke nach Eröffnung des NE-AT-Basistunnels nicht zur jederzeit aufhebbaren Bergstrecke degradiert werden wird. Damit haben die Furka-Begeisterten ja so ihre Erfahrungen. Mögen die SBB-Technokraten und viele Bahnbegeisterte sich in ihren Mussestunden die Früchte literarischer und künstlerischer Auseinandersetzungen mit dem Gotthard zu Gemüte führen!

Alfred Heinimann

H.P. Häberli (Hrsg.): Hinein in diesen Drachenschlund. Die Gotthardbahn in Literatur und Kunst. Zürich (Scheidegger & Spiess) 2007, 336 Seiten, Fr. 48.– (gebundene Jubiläumsausgabe), Fr. 34.– (Taschenbuch)

Organigramm Bauabteilung



Gilt ab 1. August 2007

Bauabteilung der DFB

Planen, bauen und unterhalten

REALP (fi) – Die Bauziele für das Jahr 2007 reichen von der Umsetzung des Projektes Oberwald über Gleisumbauten bis zu Gebäude- und Maschinenunterhalt.

Das von Bauchef Walter Willi erstellte Programm sieht den Umbau von mindestens 300 Meter Gleis, Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten im Scheiteltunnel, an der Strecke und an den technischen Einrichtungen vor. Es wird um die Erweiterung der Werkstätte und die Fertigstellung des Aufnahmegebäudes in Realp gehen. Grundlagen für die Baueinsätze sind Wo-

chenprogramm, Weisungen, Sicherheitsbestimmungen und die Anweisungen der Abteilung Bau.

Organisation

Die Anstellung von Manfred Willi als Bau-führer erlaubt es, die sehr guten und willigen Mitarbeiter Optimal einzusetzen und die interne Ausbildung zu verbessern. Der ständig anwesende Bau-führer und der Einsatz des Tmh 985 würden der Bauabteilung zu einem «Quantensprung» verhelfen, ist Walter Willi überzeugt. Namentlich werden Arbeiten ausgeführt werden kön-

nen, deren Auslagerung immer problematischer wurde (Verfügbarkeit der Unternehmen, Zusammenspiel mit Fronis). Die Arbeitsteilung wird auch den Bauchef entlasten. (Siehe Organigramm Bauabteilung).

Planen

Im laufenden Jahr wird an Vorprojekt, Plangenehmigung und Ausführungsprojekt der Werkstatt Realp gearbeitet. Bei der Fertigstellung des Aufnahmegebäudes geht es vornehmlich um Umgebungsarbeiten. Zu planen sind alle Projekte des laufenden Unterhaltsprogramms. Schliesslich sind die Plangenehmigungsverfahren und die Ausführungsprojekte für den Streckenausbau Gletsch–Oberwald voranzubringen. Der Aufwand für die eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungen sind sehr umfang-

reich. Nebst den eigentlichen Planungsgrundlagen müssen Vorabsprachen mit Dienststellen des Kantons und der Gemeinden durchgeführt werden. Zu jedem Objekt sind bereits mit dem Baugesuch die entsprechenden Sicherheitspläne einzureichen.

Die Arbeiten werden nach einem klaren System geplant. Ausgangspunkt ist ein Mittelfristprogramm, das sowohl Betriebsbedürfnisse als auch langfristigen Unterhalt berücksichtigt. Die nächste Stufe ist das Jahresprogramm, das bereits detaillierter ist. Schliesslich folgt die Wochenplanung, bei der es zu überlegen gilt, welche Gruppen wann im Einsatz stehen und welche Spezialisten erforderlich sind. Beim Wochenprogramm ist vom Arbeitsfortschritt in der Vorwoche auszugehen.

Dieser wird anhand der abgegebenen Rapporte und durch Augenschein festgestellt. Schliesslich sind – so weit absehbar – die Witterungsverhältnisse einzukalkulieren. Bei den Aktivitäten im Hochgebirge gibt es immer wieder Überraschungen. Dann ist eben Improvisation angesagt. Aus dem «Systemablauf Bauplanung» ist ersichtlich, wie komplex die Vorbereitungen für eine erspriessliche Tätigkeit sind.

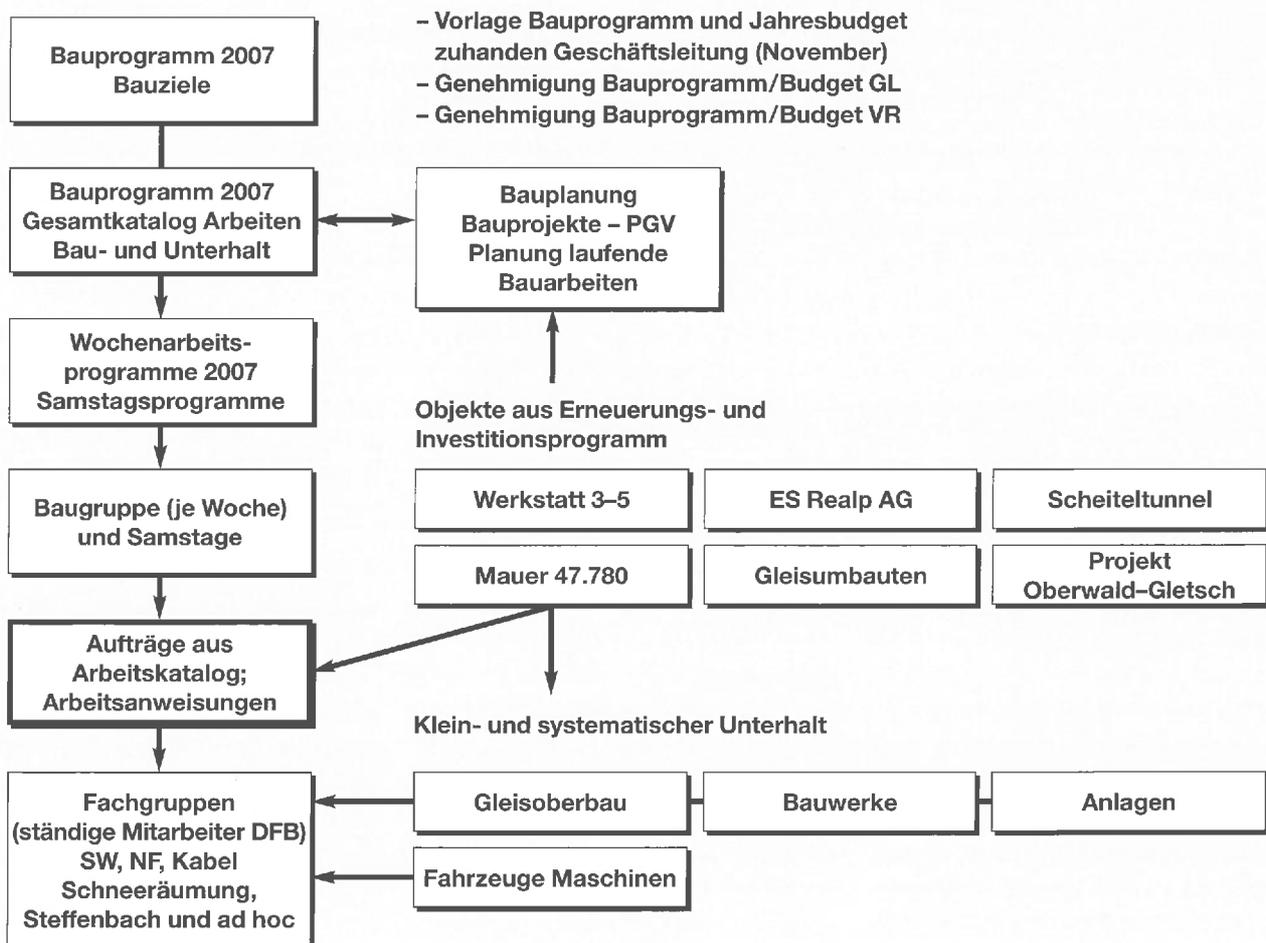
Bauen

Schwerpunkte im Arbeitskatalog sind Räumungsarbeiten und Montage der Steffenbachbrücke und Sanierung des Mauerwerks im Scheiteltunnel zwischen Kilometer 600 und 800. Im Frühling müssen zunehmend die Folgen von Rutschungen und Steinschlag beseitigt wer-

den. Diese Entwicklung dürfte mit dem Rückgang des Permafrostes im Gebirge zusammenhängen.

Beim Gleisbau geht es um die nach einigen Jahren Zugsbetrieb notwendige Nachregulierung des Gleises zwischen Furka und Tiefenbach. Das Trasse muss teilweise nachgeschottert werden. Gleiserneuerung und Umbau im Scheiteltunnel zwischen Kilometer 1550 und 1700 stellt wegen Dunkelheit und engen Platzverhältnissen besondere Anforderungen. Stützmauern sind zu sanieren und teilweise zu unterfangen. Grund dafür ist die seit Jahren zu beobachtende Absenkung des Bettes der Furkareuss. Durch den Einsatz des neuen Tmh 985 können die notwendigen Transporte sichergestellt werden.

Systemablauf Bauplanung



Zwischen Oberwald und Gletsch sind Gleisbau- und Tiefbauarbeiten auszuführen. Dieses Jahr wird die Strecke zwischen Anschluss Oberwald und Gletsch weitgehend fertiggestellt. Die wichtigsten Arbeiten sind: Sanierung und teilweiser Ersatz des Gleisoberbaus, die Erneuerung des Schotter auf der ganzen Strecke, die Sanierung des Rottenviadukts und des Kehrtunnels, die Weiterführung der Vegetationsanpassungen, die Sanierung diverser Stützwerke und der Bau der Strassensignalanlage Bahnübergang «Rotten» in Gletsch.

Damit auf der Strecke gebaut und unterhalten werden kann, müssen Werkzeuge und Maschinen verfügbar sein. So sind auch diese Geräte zu unterhalten und gegebenenfalls zu reparieren. Für die Arbeiten an der Strecke ist Material bereit zu stellen und das Oberbaumagazin in Ordnung zu halten.

Einsätze

Die Bauwochen werden nach bewährtem System organisiert. Während der Sommermonate wird je eine Baugruppe in Realp und in Gletsch arbeiten. Auch dieses Jahr werden die Verkehrswegbauer-Lehrlinge von Login wieder zur Unterstützung im Einsatz sein.

Unverändert sind auch die Erwartungen an die Baugruppen: Sie haben einen Verantwortlichen für die Strassenfahrzeuge zu bestimmen. Die Gruppe insgesamt hat auf Ordnung und Schliessdisziplin zu achten. Wöchentlich sind von Gletsch bis Realp Streckenkontrollen durchzuführen und festgestellte Mängel schriftlich zu melden.

Kommunikation

Baugruppen und Einzelhelfer werden mittels Rundschreiben informiert. Spezialarbeiten sind nach Handbüchern und Anleitungen auszuführen. Die Leitung der Bauabteilung führt Arbeitskataloge und Pendenzenlisten. Die Informationen zur Arbeitsvorbereitung werden verbessert. Die Kommunikation zwischen Fahrdienst und Baugruppen wird mit einer neuen Weisung geregelt. Am Ende der Woche berichtet der Baugruppenleiter schriftlich über den Stand der Arbeiten und über besondere Vorkommnisse.

Dringend gesucht

Zur Verbesserung der Einsätze werden dringend Mitarbeiter gesucht, die über mehrere Wochen als Baugruppenleiter (Baufachleute) wirken, Magazindienst und Kleinunterhalt übernehmen können. Interessenten melden sich beim Personaldienst. Zur Gewährleistung der Bauarbeiten und der Funktion von Geräten und Maschinen werden Sponsoren gesucht für Baumaterial, Werkzeuge, Kleingeräte und Ersatzteile.

Zum Gedenken

Jürg Zahnd gestorben

CHUR – Im März ist der langjährige Furka-Kollege Jürg Zahnd im Alter von fast 75 Jahren gestorben. Am 16. März fand auf dem Friedhof Fürstenwald in Chur die Ab-dankungsfeier statt.

Jürg war seit den Anfängen bei der DFB. Er wirkte bei der Steffenbach- und der Schneeräumgruppe mit. Ende Saison betreute er mit seiner Frau Lisa den Kiosk in Gletsch und war auch für die Einwinterung der Anlagen in Gletsch verantwortlich.

In den Jahren 1996/97, als die Werkstatt Chur entstand, suchte man einen geeigneten administrativen Mitarbeiter. Man wusste, dass Jürg Zahnd in Chur wohnte und dass er sich für diesen Posten eignet. Jürg sagte zu. Bis zum Beginn seiner Krankheit erfüllte er diesen Posten mit Bravour. Wir haben einen lieben, pflichtbewussten und zuverlässigen Kameraden verloren. Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Toni Westreicher

Ein Mann der ersten Stunde von der Sektion Graubünden ist nicht mehr unter uns. Am 10. März 2007 ist Jürg Zahnd von uns gegangen. Er war bei der Gründung der Sektion Graubünden im Jahr 1989 dabei. Bis 1993 war er Kassier. Anschliessend war er überall aktiv, wo es etwas zu tun gab, wie zum Beispiel Schneeräumung, Auf- und Abbau der Steffenbachbrücke, Souvenirverkauf in Gletsch. Der jährlich erschienene DFB-Kalender war sein Verdienst von der Gestaltung bis zum Verkauf. Als 1999 in Chur die Werkstätte

aufgebaut wurde, war Jürg als administrativer Leiter die rechte Hand von Lokchef Jakob Knöpfel und Wagenbau-Chef BrunoENZler, bis 2005. Auch beim Projekt der Lok Nr. 6 «Weisshorn» war Jürg von Anfang 1989 bis zur Fertigstellung dabei. Er hat auch manchen Sponsor gefunden. Er hat Reisen und Wanderungen organisiert in die hintersten Täler und Ecken der Schweiz, auch Nachtessen für die Werkstatt-Mitarbeiter. Da wäre noch viel aufzulisten, was Jürg Zahnd für unsere Bahn, die ihm am Herzen lag, geleistet hat, ohne es an die grosse Glocke zu hängen. Wir werden ihn in Ehren in Erinnerung behalten.



aufgebaut wurde, war Jürg als administrativer Leiter die rechte Hand von Lokchef Jakob Knöpfel und Wagenbau-Chef BrunoENZler, bis 2005. Auch beim Projekt der Lok Nr. 6 «Weisshorn» war Jürg von Anfang 1989 bis zur Fertigstellung dabei. Er hat auch manchen Sponsor gefunden. Er hat Reisen und Wanderungen organisiert in die hintersten Täler und Ecken der Schweiz, auch Nachtessen für die Werkstatt-Mitarbeiter. Da wäre noch viel aufzulisten, was Jürg Zahnd für unsere Bahn, die ihm am Herzen lag, geleistet hat, ohne es an die grosse Glocke zu hängen. Wir werden ihn in Ehren in Erinnerung behalten.

*VFB-Sektion Graubünden
Der Vorstand*

Die Dampfbahn im Internet
www.furka-bergstrecke.ch

Zum Gedenken

Anton (Toni) Stamm

«Das Leben beginnt und endet irgendwann, doch die Erinnerung an Dich endet niemals!»

Am 7. März 2007 ist unser Kollege Toni, kurz vor seinem 60. Geburtstag, nach einer langen und geduldig ertragenen Krankheit von uns gegangen. Damit verlor nicht nur unsere Sektion ein engagiertes Vorstandsmitglied, sondern auch unsere Dampfbahn einen ihrer aktivsten Fronarbeiter! Toni war dabei, wenn es galt, die schwersten Arbeiten anzupacken und dank seiner vielseitigen Talente war er auch an fast allen Fronten willkommen. Des öfteren begleitete ihn auch seine Lebensgefährtin Beatrice bei seinen Einsätzen an der Furka.

Wir wissen, dass Dein Herz bis zuletzt für unsere Furkabahn schlug. Obwohl wir dich sehr vermissen, sind wir dankbar, dass Du nicht noch länger leiden musstest und dabei, ganz entgegen Deinem Temperament, zur Tatenlosigkeit gezwungen warst, denn: Dich leiden sehen und nicht helfen können, war für uns der grösste Schmerz!

Toni, wir werden Dich in guter Erinnerung behalten!

Im Namen aller Kollegen und des Vorstandes unserer Sektion

Kurt Brügger, Präsident



Grosses bahnt sich an im Urserental

Sawiris-Projekt und Furka-Dampfbahn

ANDERMATT (fi) – Der Bau des Ferien-Resorts ist nach positiven Gemeindebeschlüssen in Andermatt und Hospental auf gutem Weg. Über das Projekt des ägyptischen Investors Samih Sawiris haben Marketingleiter Paul Güdel und der Redaktor mit dem Geschäftsleiter von Uri Tourismus, Andreas Banholzer, gesprochen.

Das Resort soll gemäss Presseberichten vier bis sechs Hotels, 100 Villen und 600 Appartements, eine Shopping Mall, Freizeitanlagen und einen 18 Loch-Golfplatz umfassen. Andreas Banholzer veranschlagt die Bruttowertschöpfung aus der Bewirtschaftung der rund 3000 Gästebetten auf 120 Millionen Franken pro Jahr. Die Termine sind noch nicht fixiert. Man rechnet mit dem Bau im Frühjahr 2008 zu beginnen, nach zwei Jahren teilweise und nach weiteren zwei Jahren ganz in Betrieb zu nehmen. Die Verwirklichung des Projekts wird die lokale und kantonale Wirtschaft befruchten.

Aus aller Welt und allen Schichten

Dank Sawiris' Verbindungen als Chef der Orascom Hotels & Development ist damit zu rechnen, dass global tätige Reiseunternehmen und Hotelketten Gäste nach Andermatt vermitteln werden. Einerseits wird eine Kundschaft erwartet, die gehobe-

ne Ansprüche hat und keinen Luxus vermissen will. Aber auch «gewöhnliche Sterbliche» werden ein ihnen zusagendes Angebot vorfinden. Bei einer Auslastung von 60 bis 70 Prozent ist jährlich mit 300'000 bis 400'000 Übernachtungen zu rechnen. Um die Verhältnisse zu sehen: Engelberg hat etwa 800'000 Übernachtungen.

Das Resort wird nicht nur die Wirtschaft Andermatts und des Urserentals, sondern des ganzen Kantons Uri beflügeln. Zweifellos wird das Angebot bei Erholung, Sport, Kultur und Einkauf erweitert. Ausserdem dürfte das ansässige Gewerbe Impulse zur Weiterentwicklung erhalten. Auch Uri Tourismus stellt sich auf die neue Situation ein.

Chancen für die Dampfbahn

Das massiv erhöhte Gästeaufkommen im Urserental wird sich auf die DFB günstig auswirken. Das Unternehmen, das unter langen Anfahrtswegen und schlechten Fahrplänen der Zubringer leidet, bekommt in nächster Nähe ein bedeutendes Fahrgäste-Potenzial. Um dieses tatsächlich auf die Bergstrecke zu bringen, ist die heutige Marketing weiter zu führen und in einigen Punkten anzupassen. Namentlich sind Partnerschaften und Kombi-Angebote weiterhin entscheidend. Rundreismöglichkeiten sind auszuschöpfen und die Trümpfe von Landschaft, Natur und technischem Kulturgut auszuspielen. Die Aufwertung von Gletsch ist ebenso wichtig wie die Förderung des Wanderangebotes.

Kein Strohfeuer

Andreas Banholzer ist überzeugt, das Samih Sawiris nicht auf den schnellen Gewinn aus ist und nachhaltig investiert. Dafür habe der 1957 geborene Ägypter, der in Berlin Wirtschaftsingenieur studiert hat, mit seinen Wüstenstädten hinreichende Beweise geliefert.



Sawiris und sein Projekt in der «NZZ am Sonntag» vom 6. Mai 2007.

Sawiris et son projet dans la NZZ du dimanche 6 mai 2007.



dampfbahn furka
bergstrecke

Dampfbahn
Tiefenbach
Furka



Wasserschloss retour.

Mit Post und Dampf zum Besuch im Pumpspeicherwerk Grimsel und in der Kristallkluft Gerstenegg.

PostAuto Region Zentralschweiz, Dampfbahn Furka-Bergstrecke und die Kraftwerke Oberhasli AG offerieren am:

Sonntag, 1. Juli 2007	Sonntag, 12. August 2007
Sonntag, 8. Juli 2007	Sonntag, 26. August 2007
Sonntag, 22. Juli 2007	Sonntag, 9. September 2007
Sonntag, 29. Juli 2007	

Von Luzern mit dem Postauto nach Realp – mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Realp bis nach Gletsch – mit dem Postauto zum Grimsel-Hospiz, Mittagessen, anschliessend Fahrt in die unterirdischen Anlagen der Kraftwerke Oberhasli AG, 3 Kilometer unter dem Grimselstausee. Der krönende Abschluss ist der Besuch der märchenhaften Kristallkluft Gerstenegg. Rückfahrt direkt mit dem Postauto über den Brünigpass nach Luzern.

Preise:

CHF 106.00 Pauschalpreis für Erwachsene
CHF 34.00 Pauschalpreis für Jugendliche bis 16 Jahre
CHF 15.00 Pauschalpreis für Kinder bis 10 Jahre

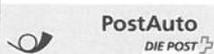
Inbegriffen sind alle Fahrten mit dem Postauto und der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke, das Mittagessen auf Grimsel-Hospiz, geführte Besichtigung der Grimsel-Anlagen und die Reiseleitung. Geniessen Sie das Mittagessen im Berg- und Erlebnishotel Grimsel-Hospiz.

Mittagessen:

Salat und Rahmschnitzel mit Nudeln / Kinder bis 10 Jahre essen gratis nach der Kinderkarte.

Fahrplan:

Luzern Postauto	ab	09.00	Carparkplatz Inseli (hinter Bahnhof/KKL)
Realp	an	10.15	
Realp DFB	ab	10.40	
Furka	an	11.30	
Furka	ab	11.50	
Gletsch	an	12.20	
Gletsch Postauto	ab	12.40	
Grimsel-Hospiz	an	13.00	Mittagessen
Grimsel-Hospiz Postauto	ab	14.40	
Besuch Kraftwerk und Kristallgrotte		15.00 – 16.30	
Grimsel Kraftwerk Postauto	ab	16.45	
Luzern	an ca.	18.00	



Auskunft und Reservation:

Anmeldung bis Dienstag vor Reisetag
Telefon 0 848 000 144

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Reisedienst
Mail: reisedienst@fu-be.ch
www.furka-bergstrecke.ch

Neu im Verkehrshaus der Schweiz

Alpenqueren – gestern und heute

LUZERN (fi) – «Alpenqueren – Teuflich spannende Geschichte» heisst eine Ausstellung. «125 Jahre Gotthardbahn» bildet dabei einen Schwerpunkt. «Alpenqueren» zeigt Wege und Verkehrsmittel und stellt deren Erbauer und ihre Mittel, Tricks und Kniffe vor.

Die NAT (Neue Ausstellungs-Transversale) – eine gelbe Doppellinie – führt Besucherinnen und Besucher durch die Ausstellung. In begehbaren Querschnitten berühmter Tunnel präsentieren und veranschaulichen Inszenierungen, Original-Exponate und Schautafeln die wichtigsten Aspekte des Tunnelbaus und die Arbeit der Tunnelbauer einst und jetzt. Ein Höhepunkt ist der Abschnitt «Tunnelland Schweiz». In einem originalgetreu nachgebauten, 30 Meter langen Tunnelabschnitt werden die wichtigsten Bauphasen eines modernen Basistunnels in Szene gesetzt: Sprengen, Sichern, Abdichten, Ausbauen und Ausrüsten. Höhepunkt ist eine Sprengsimulation.



Tunnelbau im Verkehrshaus: Blick gegen die Tunnelbrust, an der gleich gesprengt wird.

Tunnel en construction au Musée des Transports : vue du front de percement qui va exploser.

Besucheraktivitäten

Mit Muskelkraft und Bewegungssinn können die Besucherinnen und Besucher an zwölf Stationen mit eigener Kraft Koordination, Bewegung und Leistung testen – mit Geräten wie Schrittzähler, Ruderergometer, Klettersteig, Hängebrücke, Kraftmessplatte. Für Familien und Schulen erschliessen sechsmal Schlüsseltouren die Verkehrshaus-Hallen und deren Bezug zum Thema Alpenqueren. Ausgerüstet mit Leuchtweste, Tourenschlüssel und Tourenkarte können die Besucher spielerisch spannende Geschichten rund ums Alpenqueren zu Maschinen und Menschen entdecken.

Gotthard-Jubiläum

Der Ausstellungsbereich Cargo zeigt die Geschichte des alpenquerenden Güterverkehrs von der Frühzeit bis in die Zukunft. Begehbare Güterwagen leuchten das Thema aus; die mittelalterlichen Anfänge der Saumzüge fehlen genauso wenig wie die Konkurrenz Schiene/Strasse.

Spannung versprechen das interaktive Spiel Nord-Süd, Denksport-Tafeln und Kinderspiele. Die BLS zeigt einen Autozug und beim Herkules darf unter Anleitung ein Güterwagen mit eigener Kraft bewegt werden. Weitere Themen sind Alpenstrassen, Alpenflüge, Alpenglötscher, Alpenschiffe.

Eine Begleitausstellung in Zusammenarbeit mit der SBB und der Fachstelle für Denkmalpflege der SBB zeichnet die 125-jährige Geschichte der Gotthard-Eisenbahnlinie seit der Eröffnung des Scheiteltunnels von 1882 nach und zeigt aktuelle und mögliche zukünftige Nutzungen. Dazu einige Stichworte: Neuinszenierung der Gotthardbahn-Modellanlage von 1959, Gotthardtunnelschau, Landi-Lokomotive von 1939, Eisenbahngeschichten und Führerstandsbesichtigungen mit einem erfahrenen Lokführer.

An der Eröffnungsfeier vom 3. April sprachen Franz Steinegger, Präsident Verkehrshaus Schweiz, und SBB-Verwaltungsratspräsident Dr. Thierry Lalive d'Epinay. Mit Interesse wurde die Bemerkung des höchsten Bundesbahnlers zur Zukunft der Gotthard-Bergstrecke vernommen: «Wir werden die Bergstrecke sicher nicht vergammeln lassen. Ganz klar setzt aber jener die Prioritäten, der zahlt.»



Verkehrshaus- und Politprominenz ziehen die Lok 460 ins Freie. Des notables du Musée es Transports et de la politique hissent la loc 460 vers l'extérieur.

Fahrplan und Preise 2007

Freitag, Samstag und Sonntag vom 23. Juni bis 30. September 2007 Tägliche Fahrten vom 9. Juli bis 19. August 2007

Realp DFB	ab	10.40	A	14.00
Tiefenbach DFB	ab	11.00		14.20
Furka DFB	an	11.30		14.50
Furka DFB	ab	11.50		15.10
Muttbach-Belvédère	an	12.00		15.20
Gletsch DFB	an	12.20	A	15.40

Gletsch DFB	ab	B	11.10	14.00
Muttbach-Belvédère	ab		11.35	14.25
Furka DFB	an		11.50	14.40
Furka DFB	ab		12.10	15.00
Tiefenbach DFB	ab		12.30	15.20
Realp DFB	an	B	12.55	15.45

A An Freitagen und Samstagen vom 6. Juli bis 1. September 2007

B An Samstagen und Sonntagen vom 7. Juli bis 2. September 2007

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

Rollstuhlbeförderung in bestimmten Zügen /
Reservation obligatorisch.



Fahrpreise

Alleinreisende und Kleingruppen bis 9 Personen

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

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

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

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

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

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

Erwachsene: CHF 70.–

Halbtax-Abonnement: CHF 63.–

Das Rundfahrtbillett ist nur am Ausgabebetag gültig.

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

Matterhorn Gotthard Bahn und im PostAuto gratis.

Platzreservation:

Die Reservierung für Gruppen ab 10 Personen ist unerlässlich.

Die Einzelplatzreservierung wird dringend empfohlen (ansonsten keine Sitzplatzgarantie).

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

Auskunft und Reservation

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Reisedienst , Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Internet www.furka-bergstrecke.ch

E-Mail reisedienst@fu-be.ch

Telefon **0848 000 144**

Ausland: **0041 / 848 000 144**

Telefax **055 / 619 30 39**

Ausland: **0041 / 556 193 039**

Ausgabe vom 30.11.2006

Historisch-philosophische Betrachtung mit Augenzwinkern

Warum hat die DFB Fahrgäste?

REALP – Jedes Jahr kommen immer wieder Fahrgäste zur DFB, um mit den Zügen mitzufahren. Warum ist das so? Hier der Versuch einer nicht ganz ernst gemeinten Erklärung.

Jahr für Jahr fahren zwar nicht unzählige aber doch viele Personen mit der DFB über die Furka. Es ist das stete Bestreben, diesen Fahrgaststrom aufrecht zu erhalten oder zu vergrössern. Wie dies zu machen ist, darüber zerbrechen sich die Verantwortlichen aus dem Marketing den Kopf und lassen Maturarbeiten zum Thema schreiben. Aber WARUM die Leute kommen ist nicht befriedigend geklärt, es fehlen weiträumige Betrachtungen. Im Folgenden wird versucht, eine Herleitung für die Überlebensbasis der DFB zu finden – die zahlreichen Fahrgäste.

Das Verhalten der Reisenden aus wissenschaftlicher Sicht

Das Verhalten der Bahnreisenden wurde schon vor über 100 Jahren wissenschaft-

lich erforscht, um die Anzahl der Reisenden zwischen Städten berechnen zu können. Es entstand 1891 das «Lill'sche Reisegesetz» auf Basis von Auswertungen auf der österreichischen Nordwestbahn. Damit kann das Fahrgastpotenzial einer zukünftigen Verkehrsverbindung zwischen zwei Orten abgeschätzt werden. Auch heute gilt das Lill'sche Reisegesetz als Überschlagsformel zur Beschreibung eines Verkehrsstroms einer Relation, obwohl noch viele andere Faktoren einen Einfluss haben.

Allgemein gültig sind die aus dem Lill'schen Reisegesetz abgeleiteten Schlussfolgerungen:

- Wo viele Menschen wohnen wird viel gereist.
- Wo wenig Menschen wohnen wird wenig gereist.
- Mit zunehmender Entfernung nimmt die Lust zum Reisen spürbar ab.

Für die DFB bedeutet das Lill'sche Reisegesetz aufgrund der fehlenden Menschenmassen an den Endstationen leere

Züge, was die DFB in ihren Anfangsjahren und letztendlich im Konkurs schmerzlich zu spüren bekam.

Wer genauer wissen möchte, wie nachfragestark eine Verbindung sein wird, muss weiter in die Materie einsteigen und sich mit neuzeitlicheren mathematischen Modellen vergnügen. Profis benötigen dazu viele Daten und ein ausgeklügeltes Simulationsprogramm auf einem leistungsfähigen Rechner. Für die hier gemachte vereinfachte Betrachtung bei der DFB reicht ein Direkt-Nachfrage-Modell auf Basis der Fahrzeit und eine händische Rechnung. Man nehme die Anzahl Reisenden, die Fahrzeitverbesserung gegenüber einem bestehenden Verkehrsmittel und ein paar Faktoren, die die Randbedingungen beschreiben. Das Ergebnis ist simpel:

Fährt die DFB in 2,5h von Realp nach Oberwald, so bedeutet das auf dieser Relation einen massiven zeitlichen Rückschritt gegenüber der Verbindung durch den Basistunnel der MGB. Wird nur noch die DFB-Verbindung angeboten, bleiben etwa 50% der Fahrgäste. Werden beide Strecken parallel betrieben, bleibt für die DFB ein verschwindend geringer Fahrgastanteil. Und dabei ist die Konkurrenz der Strassenverbindung noch nicht mitberücksichtigt. Fazit: Auf Basis gültiger verkehrswissenschaftlicher Betrachtungen hat die DFB keine Daseinsberechtigung, es sind fast keine Fahrgäste zu erwarten.

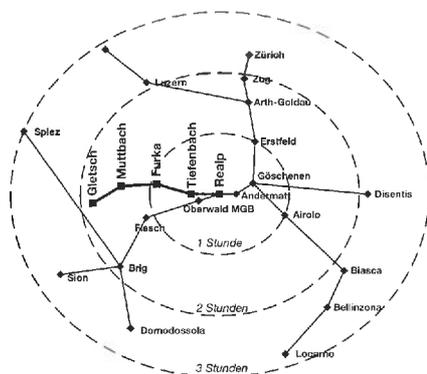
Bleibt also nur, sich auf die Reise als solche zu konzentrieren. Was aber ist eine «Eisenbahnreise»? Und ist sie wirklich so schön, dass man sie freiwillig unternimmt?

Die Erfindung der Eisenbahnreise

Die Eisenbahn war eine Erfindung zum Transport von Waren. Auf die Idee, Menschen damit zu befördern kam man im Eisenbahn-Mutterland England erst ca. 1820, und dies aus ökonomischen Gründen: der Bahntransport war wesentlich billiger als das Reisen in Pferddekutschen. Vor dieser Zeit war die Eisenbahn ein industrielles Transportmittel zur ausschliesslichen Beförderung von Gütern,



DFB-Zug auf der Station Muttbach mit Alpenpanorama.
Train DFB à la station Muttbach et panorama alpin.



«Zeitreservat DFB»: Entfernungen gemessen in Reisezeit ab Realp. Die DFB sticht als Exot sofort heraus. Distances en temps de voyage depuis Realp. Un reconnaît la situation particulière du DFB.

wobei zu erwähnen ist, dass zu diesem Zeitpunkt nur einzelne Bahninseln in Kohlerevieren existierten. Das Transportnetzwerk wurde durch Kanäle und Wege gebildet. Seit die ersten Personen mit dem Transportmittel Bahn befördert wurden, gibt es ein inniges Verhältnis zwischen Mensch und Eisenbahn.

Komfort beim Reisen

Schon früh spalteten sich Befürworter und Gegner. Die Einen sagten, dass «der sensitive und nervöse Mensch, den die Pferde vor dem Wagen aufregen, von nun an seine Ruhe in der Eisenbahn hat». Die Eisenbahn konnte also in Punkto Komfort gegenüber der Kutsche grosse Vorteile aufweisen, auch wenn in den Anfangsjahren der Bahnreise nicht alle so begeistert waren wie zum Beispiel der französische Historiker Louis Adolphe Thiers, erklärte er doch im Parlament: «Sobald die Eisenbahnen fertig sein werden, wird man die Guillotine abschaffen können. Statt zum Tode wird man die Schwerverbrecher künftig dazu verurteilen, tausend Stunden im Wagen zu fahren. Bei milderem Umständen wird man die Straffahrt auf fünfhundert Stunden herabsetzen. Ich bin aber überzeugt, dass sie die Guillotine vorziehen werden.»

Durch Pferde vor dem Wagen wird heute niemand mehr nervös, höchstens noch durch die unter der Haube und was den Reisekomfort angeht, ist eine Reise keine Strafe für Schwerverbrecher mehr. Also

mit der DFB fahren, weil der Komfort so hoch ist? Nein, sicher nicht. Es fehlen Klimaanlage, gepolsterte Sitze für alle und Luftfederung. Und dann noch der Dampflokdruck! Auto und Glacier-Express schlagen uns um Welten.

Eisenbahnraum und Eisenbahnzeit

Mit der Erfindung der Bahnreise wurde durch die schnelle Verbindung einzelner Orte und Städte die Zeit revolutioniert. Vor der Bahn hatte jede Stadt ihre eigene Zeit, die nach dem Sonnenstand bestimmt wurde. Die Bahn hat die Zeit revolutioniert, indem sie aus betrieblichen Gründen die gleiche Zeit auf ihre Stationen brachte und so über mehrere Umwege die heute gängigen Zeitzonen entstanden sind. Noch grösser aber war die Veränderung durch die gegenüber früheren Transportmethoden verkürzte Reisezeit. Die Wirkung der Eisenbahn wurde als «Vernichtung von Raum und Zeit» beschrieben. Heine hat es so zusammengefasst: «Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig ...» Die Bahnen kennen nur Abfahrt, Aufenthalt und Ankunft als Orte. Mit den Räumen dazwischen verbindet sie nichts. Die Reisenden haben nur das Ziel vor Augen, es sind menschliche Pakete, die sich per Eisenbahn selber an ihren Bestimmungsort schicken. Die stark verkürzte Reisezeit hat damals viele Lyriker und Philosophen beschäftigt und war stets der Kritikpunkt am Bahnfahren. Die Summe aller negativen Meinungen kann so zusammengefasst werden: das Reisen wird im genauen Verhältnis zu seiner Geschwindigkeit stumpfsinnig.

Das panoramatische Reisen

Der zu durchquerende Raum geht aber trotzdem nicht ganz verloren, auch wenn er gegenüber langsameren Transportmitteln verändert wird. Die Landschaft zieht am Betrachter vorbei, der diese ohne grössere Anstrengung betrachten kann. Der Kauf eines Eisenbahnbillets bedeutet dasselbe wie der Erwerb einer Theaterkarte. Die Landschaft, die man mit dem Billett erwirbt, wird zur Vorstellung. Sie gehört zur Eisenbahnlinie wie die Bühne zum Theater. Eine an sich eintönige Landschaft

kann durch die Eisenbahn in eine ästhetisch ansprechende Perspektive gebracht werden. Die Bewegung des Zuges durch die Landschaft erscheint als Bewegung der Landschaft selber. Die Eisenbahn bringt sie zum Tanzen. Schon 1853 heisst es in einem Reisebericht: «Die Schönheiten Englands, die traumhaft sind, sollten entsprechend flüchtig sein. Sie erscheinen am attraktivsten, wenn man mit 40 Meilen dahinstrast, angehängt an eine Lokomotive.» Durch die Reisegeschwindigkeit wird damit die flüchtige Erfassung des Ganzen möglich, bietet also einen Überblick oder auch Panorama. Je langsamer die Reisegeschwindigkeit, desto detaillierter das Panorama.

Das Theater «DFB»

Jetzt haben wir es! Die Reisegeschwindigkeit bei der DFB ist noch langsam genug, um nicht stumpfsinnig zu wirken und die vorbeiziehende Landschaft als spannende Theatervorstellung oder ausreichend detailliertes Panorama geniessen zu können. Der Reisezeitunterschied und damit der Sonderstatus der DFB zu anderen Bahnen ist als Beweis dafür in der Abbildung 1 dargestellt. Die DFB tritt dort deutlich als «Zeitreservat» hervor, die Zeit in der Relation zur Entfernung läuft auf der DFB wesentlich langsamer.

Ein Billet der DFB ist damit eine Eintrittskarte zu einer aufwändig inszenierten Theatervorstellung mit feudalem Rahmenprogramm aus längst vergangenen Zeiten. Es gibt Dampfzüge zum Anfassen, freundliches Personal, gediegenes Umfeld und ein grossartiges, ausreichend detailliertes Panorama. Das ist es, was der DFB jährlich immer wieder Fahrgäste beschert. Aber das wussten wir ja alle schon vorher.

Wolfgang Kling

Literatur:

Breimerer, R.: *Transrapid oder Eisenbahn*, Minirex AG, Luzern, 2002

Heindl, Hgatsberger: *Dem Ingenieur ist nichts zu schwer*, Paul Neff Verlag, Wien 1982

Schivelbusch, W.: *Geschichte der Eisenbahnreise*, Fischer Verlag, Frankfurt am Main, 1989

Unterstützung für SFB und DFB

DVD der Dampfbahn Furka Bergstrecke

Von der Projektgruppe DVD der Sektion Niederlande

Endlich ist es soweit: Nach zwei Jahren Arbeit wird am Samstag, 23. Juni, das erste Exemplar von der Sektion Niederlande an den VFB Zentralvorstand überreicht. Danach kann die DVD am Stand auf dem Bahnhof Realp und an den Kiosken gekauft werden. Schliesslich wird sie auch von den Sektionen und im Internet angeboten (info@swissstore.nl).

Die wichtigsten Themen dieser viersprachigen DVD (Deutsch, Französisch, Englisch und Holländisch):

- Alle nicht historischen Aufnahmen sind digital gefilmt worden
- Aufnahmen bei den Werkstätten Chur, Aarau und Goldau
- Bilder des Jubiläums 75 Jahre FO
- Einmalige (auch «neue» historische) Bilder der Schneeräumung und der Montage der Steffenbachbrücke
- Transport der Dampfschneeschleuder von Gletsch nach Realp
- Einige verschiedene Arbeitswochen «Fronarbeit»
- «Neue» historische Bilder aus dem Archiv der MGB

Beim Abspielen dieser DVD auf dem PC gibt es interaktive Links zum Fotoarchiv und mehr. Das Wichtigste neben diesen schönen Bildern: **Durch den Kauf unterstützen Sie direkt SFB und DFB!**

Wie kam es zu diesem DVD

Die Sektion Niederlande suchte schon seit langer Zeit eine Möglichkeit, neben Fronarbeit für den Verein irgendeinen substanziellen (finanziellen) Beitrag leisten zu können. Vor zwei Jahren entstand die Idee, für eine DVD Aufnahmen von digitaler Qualität zu produzieren. Eines unserer Sektionsmitglieder, Kees van den Burg, bei vielen Eisenbahnfans sicherlich bekannt wegen seinen Eisenbahnvideos, und Inhaber von

Van den Burg beeldproducties, machte das Angebot, diese DVD unentgeltlich zu produzieren. So wurde eine Projektgruppe aus sechs Personen gebildet.

Mit Paul Güdel und dem VFB Zentralvorstand ist vereinbart worden, dass der Totalgewinn an die SFB überwiesen wird, das heisst dass nur die Kosten für Sprecher und das Pressen der DVD und eventuelle Versandkosten abgezogen werden. Jährlich bekommen Zentralvorstand und Delegiertenversammlung eine finanzielle Übersicht. Dank Transparenz und Vertrauen soll die DVD in den nächsten Jahren viele Tausend Schweizer Franken in Richtung SFB und damit DFB einfahren.

Die Ausführung

Die Teilnahme von Van den Burg beeldproducties gab der Projektgruppe die Möglichkeit, neue digitale Bilder aufzunehmen und die Produktion bezüglich Montage, Ton, Sprecher usw. professionell zu gestalten. In den letzten beiden Jahren hat die Projektgruppe neue Bilder aufgenommen, Texte und Übersetzungen geschrieben, Entwürfe für Abbildungen gemacht. Mitte Mai sind über die Vorsitzenden der Sektionen alle Mitglieder mit E-Mail informiert worden.

Die Zusammenarbeit mit vielen Vereinsmitgliedern hat sehr dazu beigetragen, dass einmalige Bilder auf der neuen DVD anzusehen sind. Darunter gibt es Impressionen von den Werkstätten Chur, Aarau und Goldau, von verschiedenen Arbeitswochen mit Fronis aus mehreren Sektionen. Auch bis jetzt nie gezeigte Aufnahmen aus dem Archiv der MGB und Bilder vom Jubiläum des Glacier Expresses sind dabei. Auch beim Übersetzen des Textes gab es Hilfe von anderen Sektionen.

Erster Verkauf in Realp am Wochenende 23. und 24. Juni

Die Sektion Niederlande wird die neue DVD an diesem Wochenende beim Bahnhof Realp von einem Stand aus direkt verkaufen. Auch in den Kiosken in Realp und Gletsch wird man an diesem Wochenende (und natürlich danach!) die DVD kaufen können. Die anwesenden Sektionen haben die Möglichkeit, die von den Sektionsmitgliedern vorbestellten DVDs abzuholen und so die Versandkosten zu sparen. Auch in Andermatt bei der Versammlung wird es einen Verkaufspunkt geben. Die DVD kann auch im Internet bestellt werden (info@swissstore.nl).

In der Schweiz kosten die DVD SFR. 29.90, im übrigen Europa Euro 19.90. Eventuelle Versandkosten kommen noch dazu.

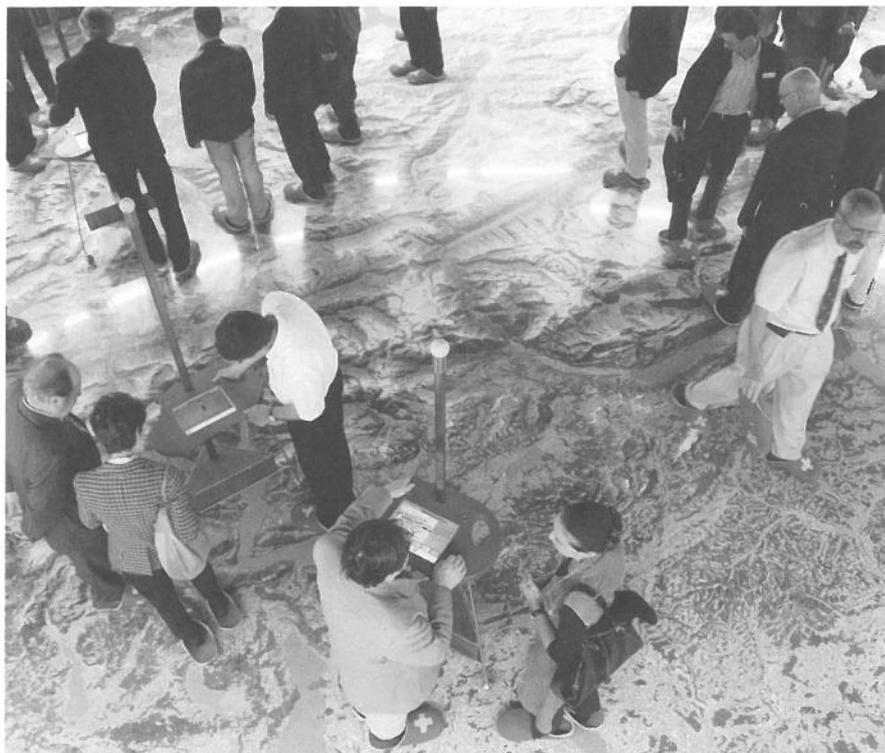
Zum Schluss:

Die Projektgruppe DVD hat sehr viel Freude gehabt bei der Realisierung dieses Pro-



jektet. Sie hofft, dass sich auch die Käuferinnen und Käufer an den Bildern freuen werden. Wenn viele Mitglieder diese DVD kaufen, für sich selbst oder als Geschenk für andere, wird zum Schluss der Verein

auch noch lachen wegen den Einnahmen! **«Kaufen Sie eine DVD und unterstützen Sie direkt SFB und DFB!»** Bis zum 23. Juni in Realp!



Ausschnitt aus der Swissarena, die mit «Rover»-Geräten erkundet wird.
Extrait de la Swissarena qu'on explore avec des appareils «Rover».

Neu im Verkehrshaus

Kulturwege in der Swissarena

LUZERN (fi) – Das Verkehrshaus hat die Neuinszenierung Kulturwege Schweiz in der Swissarena eröffnet. High-Tech-Geräte vermitteln zum 200 Quadratmeter grossen Luftbild wertvolle Zusatzinformationen.

ViaStoria erschliesst als Zentrum für Verkehrsgeschichte mit «Kulturwege Schweiz» ein neues Tourismusprogramm auf historischen Wegen. Die Stiftung Pro Patria lanciert zusammen mit der Post die Sonderbriefmarkenserie 2007 im Zeichen der Kulturwege. Diese dürfte in den nächsten Jahren fortgesetzt werden.

Swissarena ist ein Luftbild im Massstab 1:20000, das aus der Vogelschau betrachtet oder begangen werden kann. Mit fahrbaren Tablet-PCs namens «Rover» lassen sich darauf vorerst die drei Kulturwege ViaCook, ViaJacobi und ViaGottardo erkunden. Das System bietet vertiefende Informationen zu Landschaften, Ortsbildern, historischen Ereignissen sowie kulturellen und touristischen Angeboten.

Kulturwege Schweiz

Die Grundlage von Kulturwege Schweiz ist ein Netz von zwölf Kulturwegrouen auf

historischen Wegen und Strassen. Die ViaCook führt von Genf ins Wallis, über den Gemmipass nach Luzern, auf die Rigi und schliesslich über Olten und Neuenburg nach Pontarlier. Die ViaFrancigena verbindet Pontarlier über St. Maurice und den Grossen St. Bernhard mit Aosta. Die ViaGottardo führt von Basel und Schaffhausen über den Gotthard nach Chiasso. Die ViaJacobi ist der schweizerische Abschnitt des Jakobswegs. Die ViaJura verbindet Basel mit Biel. Die ViaRhenana verläuft von Konstanz entlang des Rheins nach Basel. Die ViaRomana lässt die Römerstrasse von Genf über Avanches nach Augst wieder aufleben. Die ViaSalina bezeichnet die historische Salzstrasse aus dem Welschen nach Bern. Die ViaSbrinz führt vom Alpnachersee über den Brünig, Grimsel- und Griespass nach dem italienischen Ponte. Die ViaSpluga verbindet Thusis mit Chiavenna. Die ViaStockalper überquert von Leuk her den Simplon. Die ViaValtellina überquert vom Vorarlberger Schruns aus das Schlappiner Joch, Scalletapass und Berninapass und endet in Tirano. Im Sommer werden auf einzelnen Routen erste umfassende Erlebnis-Pakete geschnürt.

Mit Kulturwege Schweiz will die Fachorganisation ViaStoria (Universität Bern) Wandergenuss und Kulturerlebnisse verbinden. Lokalen und regionalen Angeboten wird eine nationale Plattform verschafft. Das noch im Ausbau befindliche Programm soll namentlich strukturschwachen Regionen Auftrieb geben.

Kulturwege und Kunstwerke

Die schweizerische Stiftung Pro Patria widmet ihre Sammlung dieses Jahr dem Projekt Kulturwege Schweiz. Dazu hat sie in Zusammenarbeit mit der Post vier Sondermarken geschaffen. Die vier Briefmarkensujets wurden von Vito Noto aus Cadro-Lugano gestaltet und sind der ViaJacobi, der ViaJura, der ViaGottardo und der ViaCook gewidmet. Die Serie umfasst je zwei A- und B-Frankaturwerte. Der traditionelle Taxzuschlag kommt der Sammlung zugute. Weitere Informationen unter www.viastoria.ch, www.kulturwegeschweiz.ch oder www.verkehrshaus.ch.

Stiftung Furka-Bergstrecke SFB

Bericht des Stiftungsrates

OBERWALD – Der von Präsident Peter Schwaller und Vizepräsident Thomas Kaech im Namen des Stiftungsrates erstattete Jahresbericht in gekürzter Fassung.

Die Stiftung bezweckt die Förderung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Interesse der Sicherung dieses historischen Kulturgutes von nationaler Bedeutung und als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Regionen Goms und Urseren. Sie eröffnet und verwaltet einen Dotationsfonds für Spenden und Sponsoren zur Finanzierung der Instandsetzung und Instandhaltung der für den Betrieb der Dampfbahn notwendigen Bauten, Anlagen und Transportmittel. Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszwecke. Alleinige Stifterin der SFB mit einem Stammkapital von 5'000 Franken ist die Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG. Sitz der Stiftung ist Oberwald.

Partner der SFB

Der im Jahre 2001 gegründete 1000er-Club Dampflokomotive HG (4/4) hat die Aufgabe übernommen, eine Dampflokomotive HG (4/4) zu finanzieren. In dieser Funktion ist er direkter Partner der SFB, welche die Spendengelder des 1000er-Clubs treuhänderisch verwaltet.

Die VFB Sektion Rhein Main sammelt Spenden aus Deutschland, die sie steuerbefreit in die SFB übertragen kann. Diese Spenden werden in konkrete Projekte der Dampfbahn investiert.

Ziele der SFB

Die SFB verfolgt im Rahmen der Statuten zwei konkrete Ziele:

1. Sicherung des Kulturgutes durch sukzessiven Transfer der noch zu bestimmenden Objekte sowie teilweise der noch zu bauenden Anlagen in das Eigentum der Stiftung und gleichzeitiger Garantie eines unbeschränkten, exklu-

siven Nutzungsrechtes (Besitz) der DFB. Damit verteilen sich die Risiken auf die Eigentümerin und die Besitzerin. Diese wichtige juristische Massnahme verhindert eine ev. Zwangsveräusserung des Kulturgutes und liegt im Interesse der Aktionäre, Geldgeber und insbesondere der unentgeltlich arbeitenden Mitarbeiter – der Fronis –, die über viel Geld- und Arbeitsleistung die Rettung der Furka-Bergstrecke ermöglichen haben.

2. Finanzierung der benötigten Investitionsmittel über die Stiftung durch Donatoren, Sponsoren, Legate sowie Spendenaktionen und Äufnung eines Reservefonds für unvorhergesehene Ereignisse. Die Gelder können gemäss Verfügung der Steuerverwaltung des Kantons Wallis vom 27. April 2005 steuerbefreit in diese nicht gewinnorientierte Stiftung eingebracht werden. Damit können insbesondere Geldgeber aus der Schweiz ihre Spende bei ihrer Steuerbehörde als abzugsberechtigt geltend machen. Für Spenden aus dem Ausland gelten spezielle Regelungen.

Strecke Gletsch-Oberwald: Der Mäzen, Herr Hansjörg Wyss, hat aus seiner Stiftung mit einer grosszügigen Spende von CHF 3 Mio an die SFB die Strecke Gletsch-Oberwald vollumfänglich finanziert. Diese Mittel dienen der Finanzierung der anfallenden externen Kosten. Bis Ende 2006 hat die SFB der DFB dafür rund CHF 660'000 überwiesen. Für die Ausführung der Arbeiten sind aber noch grosse Frondienstleistungen notwendig. Ab 2010 sind wieder fahrplanmässige Dampffahrten auf der ganzen Bergstrecke vorgesehen.

Die Zusammenarbeit mit der Matterhorn Gotthard Bahn MGB ist ausgezeichnet. Der Verwaltungsrat der MGB hat entschieden, das Grundeigentum an der Strecke Gletsch-Oberwald (exkl. das

Bahnhofareal Oberwald) in das Eigentum der Stiftung zu übertragen. Mit dem entsprechenden Vertrag wird das ganze Grundeigentum auf Gemeindegebiet Oberwald, also von Oberwald bis zum Scheiteltunnel in die SFB übergehen.

Mittelbedarf

Um die Bergstrecke von Realp bis Oberwald professionell zu betreiben, sind neben den anspruchsvollen freiwilligen Leistungen noch beträchtliche Mittel im Gesamtbetrag von 5 bis 6 Millionen Franken notwendig. Sie dienen der Finanzierung der folgenden Projekte:

Erweiterung des Depot Realp: Unterhalt sowie grössere Revisionsarbeiten an den Dampflokomotiven müssen über das ganze Jahr möglich sein. Von den für den Neubau benötigten 1.6 Mio. Franken sind erst rund 10 Prozent finanziert.

Dampflokomotiven HG 4/4 und periodische Erneuerung bestehender Loks: Die Wiederinstandstellung der beiden HG 4/4 und der grössere Unterhalt (z.B. Kesselrevisionen) an den HG 2/3 und HG 3/4 werden rund 2 Mio. Franken erfordern. Davon sind rund 200'000 Franken über Spenden finanziert, wovon der grösste Teil aus dem Spendenerfolg des 1000er-Clubs stammt.

Laufende Streckenerneuerungen inkl.

Tunnels: Der Unterhalt des Oberbaus und die Erneuerungen von abgenutzten Schienen und Zahnstangen sind für einen unfallfreien Fahrbetrieb wichtig. Dazu kommen der Bau von Stützmauern an rutschgefährdeten Hängen, der Unterhalt von Brückenpfeilern, die Ausbesserungen in den Tunnels und die Notbeleuchtung im Scheiteltunnel. Der Finanzbedarf beträgt rund 200'000 Franken jährlich.

Infrastruktur Gletsch: Die bestehende Remise muss in Ergänzung zum Stützpunkt Realp baulich angepasst und die Infrastruktur erneuert werden. Das «Blaue Haus» wird teilweise als Herberge für die Fronis genutzt. Sanierungsarbeiten sind notwendig, um das Haus vor Witterungsschäden zu schützen. Der Finanzbedarf beträgt rund 400'000 Franken; die entsprechenden Mittel fehlen noch weitgehend.

Einstellhalle für Wagen: Für die Überwinterung der nostalgischen Personenwagen fehlt ein geeignetes Depot. Standortabklärungen laufen beidseits der Furka. Je nach Lösung ist auch hier mit einem erheblichen Finanzbedarf zu rechnen.

Spenden 2006

Der allgemeine und zweckgebundene Spendenzuwachs im Jahre 2006 beträgt rund 700'000 Franken. Der grösste Beitrag stammt von der Lotterie Romande mit 125'000 Franken als Finanzierungsbeitrag für den Dieseltraktor Tmh 985. Der Verein Furka-Bergstrecke und einige Sektionen haben insgesamt 60'000 Franken gespendet. Über das Konto Deutschland sind für die Finanzierung des neuen Depot Realp rund 30'000 Franken eingegangen. Der 1000er-Club hat sein Vermögen und neue Spenden des laufenden Jahres von rund 150'000 Franken der Stiftung zur treuhänderischen Verwaltung übertragen. Über diverse Stiftungen und Fonds sind 40'000 Franken eingegangen.

Die Aufrufe fanden grossen Widerhall, sind doch von 900 Spendenden rund 300'000 Franken allgemeine und zweckgebundene Mittel eingegangen. Darüber hinaus hat der Kanton Wallis eine Spende von 130'000 Franken zugesichert (Zahlungseingang 2007).

Projektfinanzierung

Für das Jahr 2006 konnten verschiedene Projekte – auf Antrag der DFB – im Umfang von 873'000 Franken finanziert werden; darin enthalten sind 660'000 Franken für das Projekt Gletsch-Oberwald.

Der Stiftungsrat hat mit punktueller Hilfe eines speziell geschaffenen Beirates versucht, möglichst viele Spenden beizubringen. Anfragen an Firmen, Stiftungen, Gemeinden, Organisationen, Mäzene und Sponsoren haben aber gezeigt, dass es auch bei guter Wirtschaftslage schwierig ist, grössere Spenden zu akquirieren. Der Stiftungsrat ist deshalb für jeden Hinweis zu potenziellen Geldgebern dankbar.

Der Stiftungsrat dankt allen Beteiligten für die grosse Unterstützung beim Aufbau der Stiftung Furka-Bergstrecke, namentlich

allen Geldgebern, die unser Werk wohlwollend mittragen. Der besondere Dank gilt den uneigennützig arbeitenden Fronis;

ohne ihren grossen Einsatz wären Wiederaufbau und Betrieb unserer Dampfbahn undenkbar.

Offener Brief

Zu dem Artikel «Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes» in DadF von Dez./06 möchte ich feststellen, dass ich den 1000er Club in der Gemeinschaft der Trägerschaften vermisste. Auch hier (und besonders hier) sind Spenden zu verdanken. Auch dieser Club ist eine starke Säule unserer Dampfbahn – wenn auch nur für begrenzte Zeit (bis die erste HG 4/4 auf den Rädern steht). Nichts rechtfertigt, uns hinten an stehen zu lassen!

Hans Goertz, Köln

Stellungnahme der Stiftung FurkaBergstrecke

«Betreffend gemeinsames Erscheinungsbild hat der Präsident der SFB den Vorstand des 1000er Clubs angefragt und ihn eingeladen, das gemeinsame Logo der Dampfbahn zu verwenden. Der 1000er Club würde sich dann als Projektpartner zur Stiftung wie der Verein, die DFB und die Stiftung, noch durch einen eigenen Schriftzug unterscheiden. Der Vorstand des 1000er Clubs hat entschieden, angesichts der Zielsetzung und der begrenzten Projektdauer (HG 4/4) mit einem eigenen Logo und Internetauftritt nach aussen in Erscheinung zu treten. Er erhofft sich damit bessere Chancen, neue Mitglieder und Sponsoren zu finden. Die Generalversammlung des 1000er Clubs hat von diesem Vorgehen Kenntnis genommen.»

Peter Schwaller,

Präsident des Stiftungsrates

Antwort des Präsidenten des 1000er CLUB

Lieber Herr Goertz, Tatsächlich wurde der 1000er Club zu den Vorgesprächen des einheitlichen Erscheinungsbildes nicht eingeladen, was zu meinem bildlichen Kommentar im Jahresbericht 2006 vom abgehängten kleinen roten Zweiachser führte. Allerdings muss klar gesagt werden, dass dies die gute Zusammenarbeit mit der Stiftung nicht tangiert. Klubbeitritt, Spenden etc. werden genau so verdankt und die gleichen Urkunden und Einträge auf der Sponsorentafel bezeugen, dass wir Teil der DFB sind. So wurden wir dann gebeten, im gleichen Mantel zu erscheinen. Der Vorstand hat sich darüber lange unterhalten und sich den Entscheid nicht leicht gemacht. Wir glauben, eine stärkere Säule der Dampfbahn zu sein oder zu werden, wenn wir ausserhalb deren Einheit Geld sammeln. Als autonomer Club können wir das. Wir möchten nicht den Eindruck erwecken, dass da innerhalb der DFB noch jemand mit dem Hut in der Hand herumgeht. Das kann Spender nur verunsichern. Wer macht nun eigentlich was? Unser Ziel ist nun aber klar die Finanzierung des Wiederaufbaus einer Dampflokomotive. Dass sie schliesslich auf den Schienen der DFB fahren wird, steht dabei nicht im Vordergrund. Nur so glauben wir auch im Ausland, wo die DFB nicht unbedingt bekannt ist, Erfolg zu haben. Unser Internet-Auftritt wird daher in fünf Sprachen sein, inklusive Arabisch.

Kurt Aeberli

Spendenauf Ruf 2007/2008

Stiftung Furka-Bergstrecke

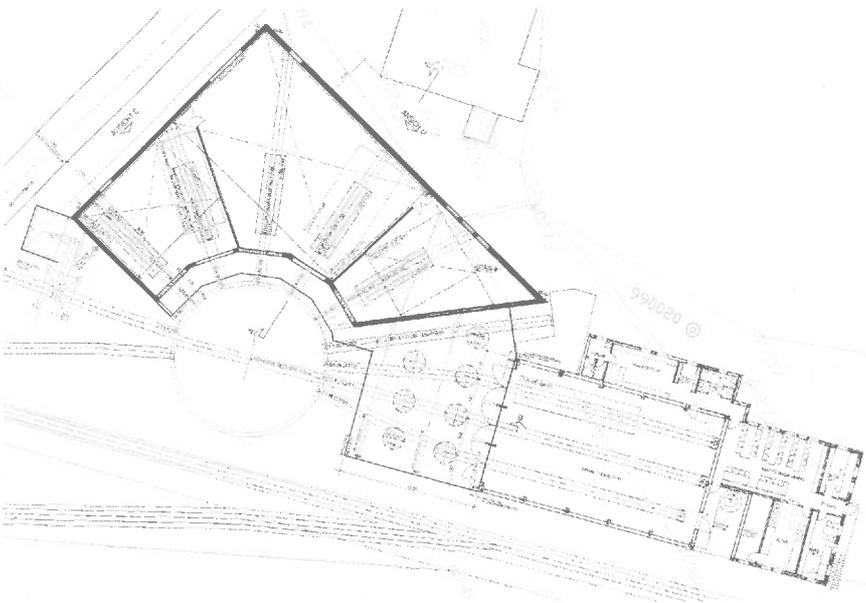
Seit dem Jahre 2000 fährt die Nostalgie-Dampfbahn auf der Strecke Realp-Gletsch wieder über die Furka am Rhonegletscher vorbei. Das war ein Meilenstein in der Geschichte dieser einmaligen Unternehmung, glaubten doch viele Kritiker nicht an dieses von einigen Unentwegten angestrebte Ziel. Dank der zweckgebundenen grossen Spende eines Mäzens

wird die Strecke von Gletsch bis zum Bahnhof Oberwald wieder instand gestellt. Damit sind ab 2010 wieder fahrplanmässige Dampfbahnfahrten auf der ganzen Bergstrecke vorgesehen.

Für die Fertigstellung der ganzen Bergstrecke stehen neben den anspruchsvollen freiwilligen Leistungen von mehreren zehntausend Arbeitsstunden noch be-



Am Standort der Fahrzeuge wird der Remisenneubau realisiert.
Les véhicules se trouvent sur l'emplacement de l'agrandissement de la remise.



Grundriss des Remisen
Plan de la remise

trächtliche finanzielle Aufwendungen an. Gesamthaft werden noch rund CHF 5 Mio Franken benötigt.

Die folgenden Projekte möchten wir über einen Spendenaufruf der Stiftung Furka-Bergstrecke mitfinanzieren.

1. Erweiterung Depot/ Werkstätten Realp

(Fremdaufwand CHF 1'600'000)

Intaktes Rollmaterial ist die Voraussetzung für einen reibungslosen und sicheren Bahnbetrieb. Unterhalt, sowie grössere Revisionsarbeiten an den Dampflokomotiven müssen deshalb über das ganze Jahr, Sommer und Winter, möglich sein. Mit der heutigen und künftigen Anzahl Triebfahrzeuge sind die Platzverhältnisse ungenügend. Dies führt zu unliebsamen Engpässen und unrationellen Betriebsabläufen. Im Weiteren müssen Unterhaltsarbeiten an Schneeräumungsgeräten oft unter misslichen Wetterbedingungen draussen getätigt werden.

Die neue Halle soll 5 Standplätze erhalten:
zwei Standplätze für die Revision von Dampflokomotiven
zwei Standplätze für dieselthermische u. Schneeräumungsfahrzeuge
ein Standplatz für die Revision von Personen- und Dienstwagen

SPENDENKONTO:

Walliser Kantonalbank
CH-1950 Sion
PC 19-81-6
mit Banküberweisung BC 765
zugunsten Konto Nr. H 0863.20.77
Stiftung Furka-Bergstrecke
CH-3999 Oberwald

Zahlungen aus dem Ausland:

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

für Gönner aus Deutschland:

Volksbank Lauterbach eG
BLZ 519 900 00
zugunsten Konto Nr. 1043 9302
VFB Sektion Rhein-Main e.V.

Eine Erweiterung des bestehenden Depots ist deshalb von grösster Dringlichkeit.

2. Laufende Streckenerneuerung (Fremdaufwand CHF 600'000)

Der Unterhalt des Oberbaus und die Erneuerungen von abgenutzten Schienen und Zahnstangen sind nach wie vor wichtig für einen unfallfreien Fahrbetrieb. Dazu kommen der Bau von Stützmauern an rutschgefährdeten Hängen, der Unterhalt von Brückenpfeilern, die Ausbesserungen in den Tunnels und die Notbeleuchtung im Scheiteltunnel, um nur einige wenige der vielen zusätzlichen Aufwendungen unserer Bauabteilung zu nennen.

3. Dampflokomotiven (Fremdaufwand CHF 2'000'000)

Der angestrebte Mehrfahrtenbetrieb Realp–Oberwald und der vorgesehene Kurzstreckenbetrieb Gletsch–Oberwald bedingen zusätzliche Traktionsfahrzeuge. Mit den zwei in den Werkstätten von Chur zur Wiederinstandstellung eingestellten Vietnam-Veteranen HG 4/4 kann die Zahl der Lokomotiven auf sechs erhöht werden. Damit soll die ganze Baureihe nostalgischer Lokomotiven (HG 2/3, HG 3/4, HG 4/4) wieder auf der Bergstrecke zur Freude vieler begeisterter Bahnfreunde eingesetzt werden können.

Bei den Dampfloks, die den heutigen Betrieb ermöglichen, stehen zum Teil grössere Unterhaltsarbeiten (z.B. Kesselrevisionen) an. Mit diesen Instandstellungs- und Revisionsarbeiten ist ein bedeutender Bedarf an finanziellen Mitteln sowie Freiwilligenarbeit verbunden.

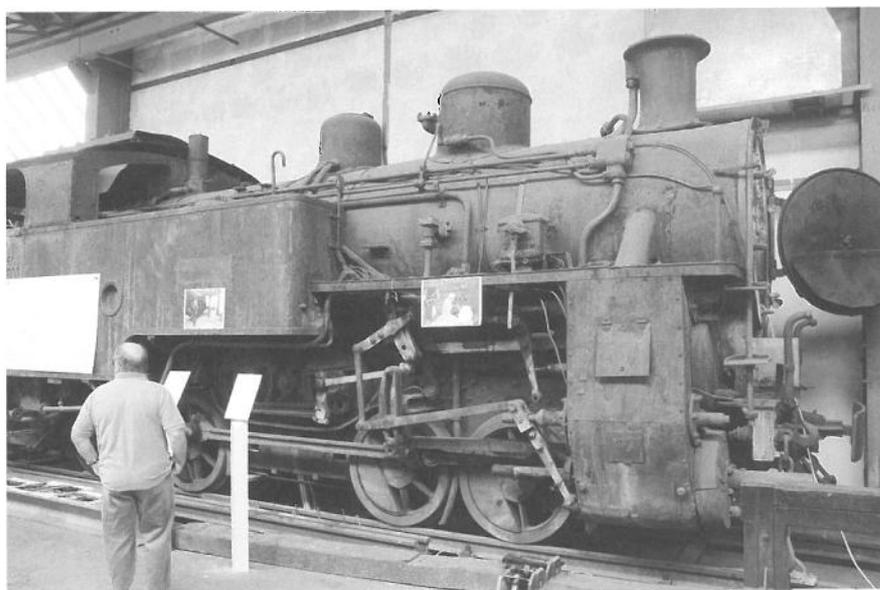
4. Infrastruktur Gletsch (Fremdaufwand CHF 400'000)

Gletsch wird nach der Erschliessung von Oberwald jeweils in der Sommerperiode zum touristischen Zentrum der Dampfbahn werden. Im Infopoint Gletsch können sich unsere Gäste über weitere attraktive touristische Angebote der Region informieren.

Für den durchgehenden Bahnbetrieb Realp–Oberwald muss die bestehende Remise in Ergänzung zum Stützpunkt Realp



*Bauarbeiten auf der Bergstrecke
Chantier sur la ligne*



*Die Dampflokomotive HG4/4
La locomotive à vapeur HG 4/4*

baulich angepasst und die Infrastruktur im Raum Gletsch dementsprechend erneuert werden.

Für das «Blaue Haus» besteht noch kein definitives Nutzungsgesamtkonzept. Es wird aber bereits teilweise als Herberge (Unterkunft und Verpflegung) für unsere Fronis hergerichtet resp. genutzt. Sanierungsarbeiten sind notwendig, um das Haus vor weitem wetterbedingten Einflüssen zu schützen. Das über 100 Jahre alte Kleinwasserkraftwerk im Untergeschoss wird durch die Stiftung revita erneuert, wieder in Betrieb genommen

und dem Publikum zur Besichtigung zugänglich gemacht.

Liebe Freunde der Furka-Bergstrecke

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

Die Mittelverwendung in den einzelnen Projekten erfolgt nach den Prioritäten der DFB AG. Der Stand des Mitteleinsatzes

wird in unserem Informationsheft «dampf an der furka» periodisch publiziert.

Für Spenden ab CHF 300 (EURO 200) erhalten Sie eine spezielle Urkunde. Spenden über CHF 1000 (EURO 700) werden in eine Gönner tafel in den Bahnhöfen Re-alp und Gletsch aufgenommen.

Für den Stiftungsrat:

Peter Schwaller,

Präsident des Stiftungsrates;

Telefon: +41 (0)79 374 50 17;

E-Mail: stiftung@fu-be.ch

Urkantone mit DFB

Präsenz an der OLMA

Die Urkantone Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden sind Ehrengäste an der OLMA, die vom 11. bis 21. Oktober in St. Gallen stattfindet.

Die DFB kann sich innerhalb der Ur-schweizer Abordnung am Festumzug vom 13. Oktober präsentieren, in dem sie den auf den Anlass abgestimmten Umzugswagen der VFB Sektion Aargau mitführt. Weiter ist vorgesehen, dass Gruppen von Lokführern und Heizern, Leute der Dieselcrew, Bahnbegleitpersonal und Fronis mitmarschieren. Sie tragen die entsprechende Bekleidung und führen Werkzeuge und Geräte mit, die ihre Tätigkeit auf der Bergstrecke oder in den Werkstätten symbolisieren. Weitere Auskünfte bei antonstadelmann@bluewin.ch.



Gletsch wird buchstäblich zur Drehscheibe.
Gletsch devient littéralement une plaque tournante.

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 Arbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch Unterkunft und Verpflegung gewährleistet wird.

Name _____ Vorname _____ Geburtsjahr _____

Adresse _____ PLZ, Wohnort _____ Staatsangehörigk. _____

Tel. Privat _____ Tel. Geschäft _____ Mobile _____

E-Mail _____ Beruf _____

Zusätzliche Ausbildung und Spezialkenntnisse _____

Erfahrungen im Bereich Eisenbahn _____

Ich möchte bei der DFB AG nach entsprechender Ausbildung und Einführung in folgenden Bereichen mitarbeiten:

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Fahrdienstleiter | <input type="checkbox"/> Kondukteur/Manövrlist | <input type="checkbox"/> Unterhalt und Revision Lokomotiven |
| <input type="checkbox"/> Dampflokmführer | <input type="checkbox"/> Gästebetreuer/Zugsverkäufer | <input type="checkbox"/> Bau, Unterhalt und Revision Wagen |
| <input type="checkbox"/> Dampflokhelzer | <input type="checkbox"/> Fahrkartenverkauf am Schalter | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Baudienst |
| <input type="checkbox"/> Zugführer | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Administration | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Bereich Logistik |
| <input type="checkbox"/> Streckenwärter/in | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Souvenirshop | <input type="checkbox"/> Service im Barwagen |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Betriebskantine | <input type="checkbox"/> Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten mit Ihnen besprechen. | |

Datum _____ Unterschrift _____

Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an die folgende Adresse. Wir werden uns mit Ihnen in Verbindung setzen.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst, Peter Schwarzenbach, Raad, CH-8498 Gibswil ZH
Telefon +41 (0)55 246 36 15, E-Mail dfb-personal@fu-be.ch

Am Dankeschön-Abend für die Werkstatt-Leute in Chur

Vorstellung der DFB-Dieselcrew

CHUR (fi) – Jürg Bolliger hat am traditionellen Nachtessen der Mitarbeitenden in der Lokomotiv-Werkstatt über Betrieb und Unterhalt der Dieselfahrzeuge auf der Bergstrecke berichtet.

Weil das Nachtessen einen Arbeitstag abschloss, trafen sich die meisten der von ZfW-Chef Anton Westreicher eingeladenen in der Werkstatt. Aussenstehende Gäste staunten über den Fortschritt der Arbeiten an den HG 4/4, die zerlegt und die Bestandteile gereinigt, entrostet, etikettiert und gelagert werden. Erst wenn die «Vietnam-Krusten» entfernt sind, zeigt es sich, wo eine Aufarbeitung möglich ist und welche Teile neu angefertigt werden müssen.

Ohne Diesel kein Dampf

In der «Bischöflichen Hofkellerei» wurde nach der Begrüssung durch den Chef ZfW ein vorzügliches Nachtessen genossen. Dann galt die Aufmerksamkeit den Ausführungen des Diesel-Chefs. Jürg Bolliger schilderte, dass Dieselfahrzeuge unentbehrlich sind bei der Räumung von bis zu 14 Metern Schnee, bei den Ein- und Auswinterungsarbeiten auf der Strecke, bei der Kontrolle und dem Unterhalt der Strecke, beim Schiebedienst im Scheiteltunnel und bei der Versorgung der Station Furka. Bolliger erläuterte das Organigramm der Dieselcrew und wies auf das EDV-gestützte Planungs-, Dokumentations- und Kommunikationswesen hin.

Die Fahrzeuge

Stärkstes dieselgetriebenes Fahrzeug bei der DFB ist die Lok HGm 51. Weiter gehören zum Fahrzeugpark die Tmh 985 (wird im Juni eingeweiht), Tmh 986, Tm 506 (Schiebedienstfahrzeug), Tm 91 (soll den Tm 68 ablösen) und 92, Tm 68 und Xmh 4961.

Die gebrauchten Fahrzeuge werden von der DFB meist mit Defekten übernom-

men, was einen erheblichen Reparatur- und Umbau-Aufwand zur Folge hat. Die erforderlichen Arbeiten sind zu budgetie-

ren und die Materialaufwendungen zu finanzieren. Zu beachten ist, dass die Fahrzeuge der Zulassung durch das BAV (Bundesamt für Verkehr) bedürfen. Im Hinblick darauf und zur Planung des regulären Unterhalts sind alle Massnahmen zu dokumentieren. Zur Gewährleistung der Sicherheit und zur Erfüllung der Vorschriften ist eine seriöse Schulung der Fahrzeugführer nötig.

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

www.furka-bergstrecke.ch ist die Internet-Seite der Dampfbahn.

Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren in diesem Jahr vom 23. Juni bis 30. September. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt
Telefon 0848 000 144, E-Mail: reisedienst@fu-be.ch

Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst DFB, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Telefon 055 246 36 15
E-Mail: dfb-personal@fu-be.ch

Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag Fr. 50.– für Einzelmitglieder und 75.– für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Postfach, 3999 Oberwald, oder via Internet.

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 888 00 40, E-Mail: dfb-aktienregister@fu-be.ch

Spendemöglichkeiten

Spenden an die Stiftung sind jederzeit möglich über die:
Walliser Kantonalbank, CH-1951 Sion, PC 19-81-6 resp. mit Banküberweisung BC 765 zugunsten Konto H 0863.20.77 Stiftung Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald

Für Zahlungen aus dem Ausland:

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

Für Gönner aus Deutschland:

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

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

Information und Erfahrungsaustausch

Fahrende und Fahrenwollende unter sich

LUZERN (fi) – Am 27. November hat sich das Personal des Zugförderungs- und Werkstätdienstes in der Leuchtenstadt getroffen.

Nach der Begrüssung durch den Chef ZfW, *Anton Westreicher*, begann sogleich der fachliche Teil der Zusammenkunft, bei der Geschäftsleiter Peter Bernhard, Bauchef Walter Willi, Personalchef Peter Schwarzenbach und Marketingleiter Paul Güdel als Gäste anwesend waren. Als Maschinenmeister sind bestimmt: für Lok 1 Andi Schuler, Lok 4 Armin Ulrich, Lok 6 Walter Wäfler und Lok 9 Oliver Studer. Zustand und besondere Unterhaltmassnahmen bei den einzelnen Maschinen wurden erläutert. Die Lok 6, die an der «Zuger Messe» ausgestellt war, ist zum Rohrwechsel in die Werkstatt von Martin Horath nach Goldau verbracht worden. Angesichts der umfangreichen Arbeiten ist der Einsatz der «Weisshorn» in der Saison 2007 nicht hundertprozentig sichergestellt. *Jürg Bolliger* berichtete über die Dieselfahrzeuge. Der an der Teilnahme verhinderte *Jost Ziegler*, Depotchef in Realp, hatte seine Bemerkungen brieflich übermittelt.

Fahrdienstvorschriften

Beim BAV (Bundesamt für Verkehr) war entschieden worden, dass die DFB nicht unter die Kategorie «vereinfachte Verhältnisse», sondern unter die Spezialkategorie fällt. Nach heutigem Kenntnisstand sind für Lokführer medizinische Untersuchung und Eignungsprüfung vorgeschrieben. Jährlich werden 40 Stunden Fahrpraxis (Profilokführer anderer Bahnen 10 Stunden) verlangt. Weiter wurde über die Fähigkeitsprüfung beim Eintritt und die periodischen Folge-Prüfungen informiert. Für die Heizer gelten verminderte Anforderungen.

Personaleinsatz

Max Zwald bedankte sich bei allen, die wiederum eine unfallfreie Saison und die Ausführung aller Fahrten – trotz Personalknappheit – ermöglicht hatten. Roland Knöpfel hatte 2006 mit 31 Tagen die meisten Einsätze. Die Saison 2007 beginnt am 23. Juni und endet am 30. September. Zwischen dem 6. Juli und dem 19. August fahren die DFB-Züge täglich über die Furka.

Ausgeführte und geplante Bauarbeiten

Walter Willi fasste die Tätigkeiten im intensiven Baujahr 2006 zusammen: Schneeräumung, Erneuerung Oberbau Stefenbachbrücke, Fertigstellung des Aufnahmegebäudes in Realp, 300 Meter Gleisumbau auf der Furka, Instandhaltung der Wanderwege im Auftrag der Kantone, Sanierung des Scheiteltunnels, Schienenschweissungen in Gletsch und Realp, Holzschlag an der Strecke Gletsch-Oberwald und 500 Meter Gleisumbau auf diesem Abschnitt.

In der Planung 2007 werden mit oberster Priorität bearbeitet: Ausführungsprojekt Werkstätte Realp (veranschlagte Baukosten 1,8 Mio. Franken), Mauerüber-

50 dieser «neuen Mitarbeiter» suchen ein neues Zuhause!

Spontan haben sich einige Mitglieder von Bärenfreunde Schweiz bereit erklärt, für die DFB diese Bären zu nähen. Auch das Mohair wurde ebenfalls kostenlos zur Verfügung gestellt.

Allen ein bäriges Dankeschön.

(einige konnten wir schon als Mitglieder der DFB gewinnen)

Preis pro Bär (Grösse ca. 30 cm)

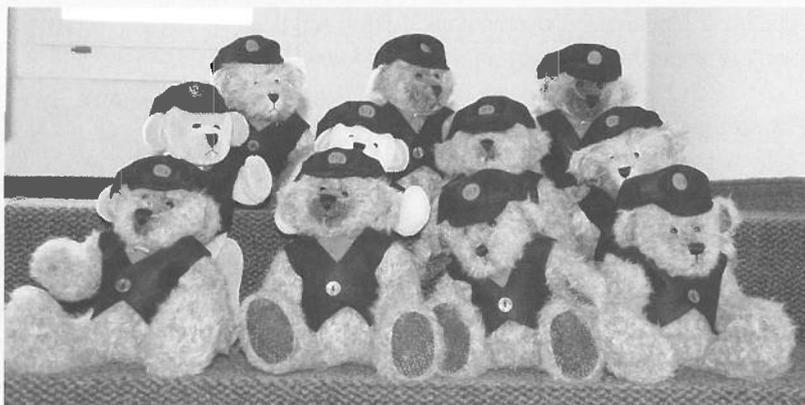
Fr. 50.– es darf auch etwas mehr sein,

denn normalerweise wäre der reguläre Preis Fr. 150.–

Und es gibt nur diese limitierte Auflage mit Zertifikat.

Die gesamten Einnahmen der verkauften Bären werden der Stiftung zweckgebunden einbezahlt.

Bestellungen bei: W. + B. Brennwald
Untermatt 6
8902 Urdorf



wachungen Tiefenbach-Realp, Plan- genehmigungsverfahren Rhonebrücke, Ausführungsprojekt Anschluss Oberwald, Projekt Wagenremise. In zweiter Priorität geht es um die Sanierungen beim Stütz- werk km 47,48 und beim Blauen Haus.

Das Blaue Haus wird während der ganzen Saison besetzt sein und die Kantine be- treiben. Für die umfangreichen Transpor- te werden Diesel- und Dampffahrzeuge benötigt. Peter Huber wird künftig Federi- co Rossi bei der Einsatzplanung unter- stützen. Martin Fränsing wird administra- tive Arbeiten übernehmen.

Bericht «zur Lage der Nation»

Personalchef *Peter Schwarzenbach* freu- te sich über die grosse Zahl von Heizeran- wärtern. Er bat alle Mitarbeitenden, Kon- flikte offen und nicht «hinten herum» auszutragen. Er warb für die Übernahme von Führungsfunktionen und meinte, die DFB müsse die Leistungen der Freiwilligen nach aussen noch besser verkaufen.

2006 hat die DFB 24'031 Fahrgäste be- fördert. Wie Marketingchef *Paul Güdel* ausführte, entspricht dies einer Zunahme um 5 Prozent. Die Züge waren durch- schnittlich zu 73 Prozent (2005: 65 Pro- zent) ausgelastet. Die zukünftigen Schwerpunkte sieht das Marketing beim Ausbau von Gletsch als Erlebniswelt so- wie beim Entwickeln und Umsetzen der Vision Gotthardraum.

Geschäftsleiter *Peter Bernhard* betonte, dass die Sicherheit über Sein oder Nicht- sein der Bergstrecke entscheidet. Er for- derte professionelles Arbeiten und loyalen Umgang mit dem Unternehmen und sei- ner Führung. Bernhard wies darauf hin, dass bis 2010 10 Millionen Franken – im Jahrsdurchschnitt 1,5 Millionen – inves- tiert werden müssen. Daraus ist ersicht- lich, dass die äusserst willkommene Spende von 3 Millionen Franken für den Ausbau Gletsch-Oberwald keineswegs alle Probleme löst.

Ausstellung in Veltheim

Bärin Heidi berichtet

Am 31. März hiess es für mich wieder ein- mal früh aufstehen. Was einer Bären- dame nicht leicht fällt, vor allem, wenn es am Morgen noch dunkel ist.

Der Clou war, dass meine Eltern nicht wirk- lich eine Ahnung hatten wo wir eigentlich hin mussten. Das kann ja heiter werden, dachte ich mir. Wie kann man nur eine Aus- stellung in einem alten Feuerwehrhaus in Veltheim (soll bei Winterthur sein) abma- chen. Bei uns Bären geht das viel unkom- plizierter, man trifft sich in einer Höhle und fertig. Also ging es mit bepacktem Auto los. Mama Bär mit Stadtplanausschnitt und Notizzettel auf dem Schoss, diktierte Papa Bär den Weg. Zu meiner Überraschung klappte die Hinfahrt auf Anhieb. Das ist nicht immer so. Nach kurzer Begrüssung teilte man uns mit, dass wir in der Galerie mit zwei langen Treppen einquartiert seien. So waren Tische nach oben zu bringen und aufzustellen. Mama Bär drückte sich von dieser Arbeit wegen ihrer geschienten Pfo- te. Also musste Papa Bär ran. Nachdem auch die letzte Kiste und Schachtel oben

war, musste alles ausgepackt werden. Wie kann man so viele Utensilien mitschleppen, nur Honigtöpfe fehlten auch diesmal. Gott sei Dank besuchte mich kein Bär, sonst hätte ich ganz schön alt ausgesehen bei diesem bärenunfreundlichen Sortiment. Wieder einmal war der ganze Aufwand nur für Eisenbahnfreaks und Leute, die es wer- den wollen. Meine Aufgabe war es, Fahr- pläne und Vereinsprospekte unter die Leu- te zu bringen, was mir wenig Spass machte. Ich hätte lieber Verkäuferin ge- spielt. Weil ich am Morgen getrödelte hatte, bekam ich diese Strafe. Ich habe mich aber oft zum herrlichen Kuchenbuffet in der Ca- feteria verdrückt. Nur wurde ich immer wie- der von meinen Eltern gefunden und kei- neswegs gelobt. So ein Furka-Bär hat es echt schwer. War ich froh, als es um 17 Uhr hiess: Wir packen zusammen und fahren nach Hause. Dort konnte ich mich auf mein eigenes Sofa drapieren und vom ganzen Stress erholen.

Also bis zum nächsten Mal

Eure Heidi

(H. und B. Brennwald)



www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

Entretien avec le directeur
d'entreprise

Train à vapeur – l'essentiel

REALP (fi) – Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka est remis en état, entretenu et exploité avec des contributions bénévoles de travail, de matériel et d'argent. Où se situe-t-il aujourd'hui ? Vers quel avenir est-il conduit ?

Dans cet entretien avec le directeur de l'entreprise, nous ne voulons pas évoquer les affaires courantes, mais bien des sujets fondamentaux, concernant l'avenir.

La question concernant le logo ne semble à priori rien à voir avec l'avenir. Pourtant, la force des symboles ne doit pas être sous-estimée. La disparition de l'ancien logo du VFB (ALSF), qui symbolisait la crémaillère et les montagnes, est déploré par plus d'un. Dès lors, pourquoi ce changement ? Et si changement il doit y avoir: n'aurait-on pas pu envisager une solution graphique plus moderne ?

Toutes les organisations de la Furka ont le même but. Ceci doit être exprimé par une apparence uniformisée. Les trois présidents et le directeur de l'entreprise l'ont admis. L'ALSF était donc disposée à renoncer à son logo accoutumé. Pour des raisons financières, un nouveau logo n'a pas pu être créé. Dans ce contexte, il faut par exemple penser aux articles de souvenir et aux réserves d'imprimés.

La future coloration des trains a été présentée aux délégués de l'ALSF et justifiée par l'effort de rétablissement de l'état d'origine. Ainsi, il a été renoncé au « Petit train bleu » en tant qu'emblème inimitable. Pour quelles raisons s'accommoder de trains multicolores ?

Notre stratégie va dans la direction du maintien et de l'exploitation d'un bien culturel technique. Nous nous sommes décidés de le faire en cherchant à atteindre la plus grande conformité avec l'original.

**Assemblée générale
Inauguration
Portes ouvertes**

Invitation

23/24 juin 2007

Samedi, 23 juin 2007

09.30 Ouverture de la tente de fête à Realp
Début des rondes de visite de la gare Realp DFB, des dépôts et des ateliers, ainsi que présentation du matériel roulant par des collaboratrices et des collaborateurs du DFB

10.15 **Assemblée générale du DFB SA à la salle polyvalente à Andermat. Ensuite voyage à Realp en train spécial MGB**

Dès 12.00 Repas de midi sous la tente de fête à Realp

14.00 **Inauguration de la gare Realp, de la locomotive à vapeur HG 3/4 No 4 (FO4), du tracteur diesel Tmh 985 et de la voiture voyageurs B 4222**

16.00 Dernière occasion de tournée de visite

Dès 18.30 Repas du soir sous la tente de fête

Dès 20.00 Divertissement nocturne sous la tente de fête chauffée

Dimanche, 24 juin 2007

08.00 Ouverture de la tente de fête et petit déjeuner du cheminot

09.00 Début des rondes de visite de la gare Realp DFB et des dépôts

10.30 **Office religieux œcuménique** sous la tente de fête, messe chantée (Jodler)

11.30 **Départ train spécial 1** avec la loc FO4 jusqu'à la station Furka
Prix fixe aller et retour 2^e classe, Fr. 38.–
Repas de midi à la Furka, de retour à Realp vers 13.50

Dès 12.00 Repas de midi sous la tente de fête

14.50 **Départ train spécial 2** avec la loc FO4 jusqu'à la station Furka
Prix fixe aller et retour 2^e classe, Fr. 38.–
Possibilité de se restaurer à la Furka, de retour à Realp 17.00

16.00 Dernière occasion de tournée de visite

17.00 Fin de la manifestation

*Pour votre réservation de chambre : www.anderlatt.ch
Sous réserve de petites modifications de programme*

Train à vapeur Furka
Ligne sommitale

www.furka-bergstrecke.ch
Féérique !

Nous sommes conscients que cette solution – comme toutes les autres – ne peut satisfaire tout le monde. Le bleu cobalt comme couleur de base sera maintenu. Les réservoirs d'eau et la cabine de la locomotive HG 2/3 « Weisshorn » seront

peints en vert, par analogie avec la loc « Breithorn » du Matterhorn Gotthard Bahn. La présence de quelques wagons rouges, en plus de voitures en grande partie bleues, est à mettre en relation avec leur provenance et les stipulations des do-

nateurs. Lors des prochaines révisions, les HG 3/4 « Gletschhorn » et « Furkahorn » seront laqués en noir, comme cela s'est déjà fait avec la FO4. En ce qui concerne les HG 4/4, il faut dire que les éléments des deux machines sont actuellement restaurés simultanément. Par la suite, on se concentrera sur la mise en état d'une locomotive.

La date de mise en exploitation de la ligne jusqu'à Oberwald a de nouveau dû être différée. Pourquoi ? Les ajournements ne risquent-ils pas de briser l'élan des bénévoles ?

Actuellement, nous partons de l'idée que les premiers trains circuleront jusqu'à Oberwald en 2009, mais l'exploitation selon l'horaire sur ce tronçon ne débutera qu'en 2010. Les retards sont dus aux fastidieuses procédures d'approbation auprès de l'Office fédéral des transports et devant d'autres administrations. Les points critiques sont le franchissement de la route cantonale et l'entrée en gare d'Oberwald. La reconstruction de la ligne a bien progressé, grâce aux conditions météo favorables.

Où est-ce que ça coïncide avec la remise à Realp ?

La construction de la remise à Realp est toujours prioritaire. Dans ce cas aussi, le retard est dû aux procédures d'autorisation. En raison de la situation du nouveau bâtiment, situé dans une zone critique, nous nous trouvons soumis à des exigences supplémentaires. Comme nous ne pouvons pas le mettre à un autre emplacement, les problèmes doivent être résolus en adaptant la construction. Nous espérons toutefois pouvoir commencer les travaux encore cette année. La Fondation Ligne sommitale lance une action spéciale pour assurer le financement.

Il y a quelque temps de cela, on pouvait entendre que les wagons passeraient l'hiver sous toit à Hospental. Qu'en est-il ?

Dans ce cas aussi, nous n'avons pas trouvé de solution satisfaisante. Nous n'écartons pas l'idée « Hospental », mais re-

cherchons des solutions alternatives. Il est important de pouvoir abriter les wagons pour éviter des dégâts aux caisses en bois et pour réaliser des travaux d'entretien durant l'hiver. La solution actuelle (dépôt sur une voie de service à Göschenen) ne peut durer, étant donné que le MGB doit pouvoir utiliser ses propres installations.

Déjà maintenant, mais au plus tard lors de la mise en service du tronçon Gletsch-Oberwald, l'entreprise devrait avoir atteint les limites du bénévolat. Comment faire cohabiter professionnalisme et amateurisme ?

Nous devons être conscients que l'entreprise « Train à vapeur » a énormément grandi. Nous avons maintenant engagé un chef de chantier professionnel en la personne de Manfred Willi qui est un spécialiste reconnu, un pionnier des premières heures de la Furka qui est accepté par les bénévoles. Des travaux, que nous aurions dû attribuer à des entreprises externes, pourront ainsi être réalisés sous sa direction. Économiquement, cela est très intéressant pour nous. Grâce à l'amélioration de l'instruction et de la coordination, les groupes de travail gagneront en efficacité. Dans d'autres domaines aussi, on peut envisager des engagements fixes. Ils devront toutefois impérativement s'accorder avec le travail de bénévolat et être financièrement acceptables. Pour les bénévoles et professionnels, l'attitude entrepreneuriale est de mise !

Le Train à vapeur manque de cadres. Que faire pour trouver et garder ce personnel ? Et comment rajeunir le team de bénévoles ?

Effectivement, nous devons favoriser le travail de bénévolat et chercher du personnel d'encadrement. Les émotions ont une forte valeur dans toutes les activités en relation avec le Train ; ceci est à la fois un avantage et un problème. Dans ces conditions, la conduite du personnel est particulièrement exigeante. Qui est-ce qui ose relever le défi ? Il serait utile que des collaborateurs plus âgés, qui quitteront sous peu, trouvent des candidats successeurs. Ainsi, des nouveaux venus pourront se fondre progressivement dans

leur tâche. Les bons chefs savent se retirer à temps et chaque entreprise profite « d'un vent nouveau ». Personnellement, j'ai prévu de diriger la destinée du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka jusqu'à sa mise en exploitation dans son entier et d'avoir formé un successeur le moment venu.

Existe-t-il une structure regroupant des trains à vapeur qui transportent un public de voyageurs ? Une telle association ne serait-elle pas utile au vu de la formation et du respect des prescriptions toujours plus sévères de l'Office fédéral des transports ?

Il existe effectivement le HECH – l'Union des chemins de fer historiques de Suisse. Le DFB est membre. Le Train à vapeur de la Furka toutefois y fait figure d'un produit exotique parmi un grand nombre de trains à voie normale. Il profite de son affiliation par l'utilisation de certaines possibilités d'uniformisations et d'offres de formation.

Le train à vapeur déploie ses activités dans un large contexte touristique. La collaboration des régions de Conches, Haslital, Surselva, Leventina et Ursern doit être promue grâce à San Gottardo, respectivement Prego. Comment pense-t-on réagir au projet Sawiris à Andermatt ?

Un événement est vendable, pas une course en train isolée. Cela signifie que nous devons intégrer la technique ferroviaire historique, le paysage alpin, les glaciers sources des grands fleuves européens et la nature. Nous ne sommes pas en mesure de tout réaliser tout seul, il nous faut des partenaires – le plus important est le MGB. La durée d'exploitation de 70 jours par an limite nos capacités de transport. Les voyageurs et organisateurs de vacances exigent une exploitation régulière et une offre de places garantie. Nous nous réjouissons qu'un nouveau potentiel d'hôtes de voyage se crée à proximité, grâce à l'espace vacances de Sawiris. Nous suivons l'évolution avec beaucoup d'intérêt. Des prestations spéciales sont discutées, mais le projet n'est pas encore mûr.

Quels sont les vœux du directeur de l'entreprise pour la nouvelle saison 2007 toute proche ?

Avant tout, j'espère qu'elle se déroulera de nouveau sans accident. Pour cette raison, j'invite tous les collaborateurs à contribuer au maintien et à l'augmentation de la sécurité. La même importance doit être accordée au service à la clientèle. En font partie : la circulation selon l'horaire et une offre de places en nombre suffisant. La marge de tolérance dans l'exploitation bénévole doit être augmentée. Il s'agit de tirer à la même corde et dans la même direction dans les activités d'entretien et d'exploitation du bien culturel nostalgique. Ceci ne se fait pas sans parfois mettre son

avis personnel en sourdine. Pour ce qui est des finances, j'espère que nous nous maintiendrons à flot. Afin que les groupes de travail, les équipes des trains et les autres personnes puissent fournir leurs prestations, le matériel et les matières consommables nécessaires à l'exploitation doivent être disponibles – et payés. Je me réjouis du week-end du 23/24 juin avec l'inauguration de la station Realp, de la FO4, du Tmh 985 et du B 4222. Je tiens à remercier tous ceux qui participent à la réflexion, au travail et au financement. Ces gens enthousiastes et disponibles ont fait progresser l'entreprise « Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka » et la feront évoluer aussi à l'avenir.

ligne pour la semaine de travail. Ce groupe a été renforcé par beaucoup d'amis belges. Le samedi de travail a vu l'arrivée de 10 travailleurs bénévoles supplémentaires. Toutes ces personnes ont vécu de belles journées de travail, dans une bonne ambiance et par un temps merveilleux. Jacques a remercié particulièrement tous ceux qui ont permis un bon fonctionnement de la section: les aides aux bourses, les organisateurs de la semaine de travail, les membres du comité et ceux qui se sont chargés de différentes tâches ainsi que la Maison Pichon P. Sandoz (appareils ménagers) à Morges pour la mise à disposition de locaux.

Les finances

Malgré des ventes en baisse, mais grâce à des économies et une diminution de charges, l'exercice 2006 s'est soldé par un excédent de Fr. 1541.86 qui seront versés à la Fondation Ligne sommitale. L'assemblée a accepté les comptes à l'unanimité. A noter que la Section a viré une contribution de Fr 15'080.– à la Centrale (cotisations).

Appel

Après l'élection du comité, des vérificateurs des comptes, d'un délégué et d'un assesseur délégué, le président a attiré l'attention sur le fait qu'il commence à se fatiguer vu le surcroît de travail, et qu'il cherche toujours un responsable pour les bourses et expositions pour le décharger au moins d'une ou deux manifestations. En raison de cette surcharge justement, il allait devoir annuler la présence de la Section romande à la bourse de Monthey. Après une présentation des projets du DFB par Claude Wenger, la soirée s'est terminée avec la projection du film « Les trains d'Afrique ».

*Jacques Fornachon/condensé :
Claude Solioz*

Section Romande ALSF

Assemblée générale

Le 2.3.07, Jacques Fornachon, le président de la Section Romande de l'Association Ligne sommitale de la Furka, a eu le plaisir de souhaiter la bienvenue aux 36 membres présents à l'assemblée annuelle qui a eu lieu à l'Hôtel de la Navigation à Ouchy et a salué la présence de Claude Wenger, président du conseil d'administration du DFB SA.

Malheureusement, Jacques a dû nous faire part du décès le 14.7.06 de Roland Franken, fondateur de la Section vaudoise de l'Association et de Georges Dill, membre, qui s'était fait connaître par des scoop photos de la FO4 à Realp et du passage à niveau de Gletsch.

Le rapport du président

Dans son rapport, Jacques nous a présenté les réalisations de la Section, les efforts entrepris, l'état financier et les projets. Il en ressort que notre Association nécessite l'aide et la participation concrète du plus grand nombre, pour gagner des membres et parfaire l'état financier, afin que le Train arrive à Oberwald au plus vite

et que l'exploitation ferroviaire de toute la ligne Realp-Oberwald devienne une réalité.

Pour le recrutement de membres, 3650 mailings ont été envoyés et la Section était présente à de nombreuses bourses et manifestations. Ainsi, 23 nouveaux membres ont rejoint la Section qui, le 1.1.07, après déduction des démissions, exclusions pour non-paiement des cotisations et le transfert de 8 membres à la Section Belge, comptait 335 membres, soit une perte de 3 membres.

Pour gagner de nouveaux adhérents, des passagers pour le train et pour garantir des revenus à la Section, la présence avec un stand à différentes bourses et expositions est indispensable. Blaise Eggenberg, François Martin et son petit fils Thibaud Racine, Claude Wenger, Roland Haas, Paul Berce, Marcel Deckx et Albert Comte sont venus soutenir Jacques Fornachon lors de la participation à pas moins de sept bourses et expositions en 2006.

Du 17 au 22.7.06, la Section était présente avec un groupe de 10 personnes sur la

www.furka-bergstrecke.ch

Plus d'émotions !

Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB

Rapport du conseil de fondation

OBERWALD – Rapport annuel condensé établi au nom du conseil de fondation par le président Peter Schwaller et le vice-président Thomas Kaech.

La Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB a comme but de promouvoir le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka dans l'intérêt d'assurer ce bien culturel historique d'importance nationale et pour contribuer au développement durable des régions de Conches et d'Ursern. Elle alimente et gère un fonds de dotation pour des dons et sponsors pour le financement, la mise en état et le maintien des constructions, des installations et moyens de transport nécessaires à l'exploitation du Train à vapeur. La Fondation est d'utilité publique et ne poursuit pas de buts lucratifs. Le Train à vapeur est le fondateur unique de la SFB avec un capital de 5'000 francs. Le siège de la Fondation est à Oberwald.

Partenaires de la SFB

Fondé en 2001, le Club des 1000 s'est chargé de financer la reconstructions d'une locomotive à vapeur HG 4/4. Dans cette fonction, il est un partenaire direct de la Fondation, qui gère fiduciairement les dons destinés au Club des 1000.

La Section Rhein-Main de l'Association Ligne sommitale de la Furka (ALSF/VFB) collecte les dons en provenance d'Allemagne, qu'elle peut transférer exonérés d'impôts à la Fondation SFB. Ces dons sont investis dans des projets concrets du Train à vapeur.

Buts de la SFB

Dans le cadre de ses statuts, la Fondation poursuit deux buts concrets :

1. Préservation du bien culturel par transfert successif en propriété de la Fondation d'objets encore à déterminer et en partie les installations à construire ainsi

que, simultanément, garantie du droit d'utilisation exclusif et illimité (possession) du DFB. Ainsi, les risques se répartissent sur le propriétaire et le possesseur. Cette mesure juridique importante empêche une vente forcée du bien culturel et est dans l'intérêt des actionnaires, donateurs et notamment des collaborateurs bénévoles, qui, par d'importantes prestations en argent et en travail, ont permis le sauvetage de la Ligne sommitale.

2. Financement des moyens d'investissements au travers de la Fondation par des donateurs, sponsors, legs, ainsi qu'actions de dons, pour la constitution d'un fonds de réserve en cas d'événements imprévus. Conformément à la décision du 27.4.2005 du Service des contributions du Valais, les montants versés à la Fondation sont exonérés de l'impôt. Ainsi, notamment les donateurs résidant en Suisse, peuvent défalquer leur don lors de l'établissement de leur déclaration d'impôts.

Tronçon Gletsch–Oberwald

A partir de sa fondation, le mécène, Monsieur Hansjörg Wyss, a fait un don de 3 millions de francs à la SFB qui permet de financer entièrement le tronçon Gletsch–Oberwald. Ces moyens servent au financement des coûts externes. Jusqu'à la fin 2006, la Fondation SFB a viré au DFB à cet effet environ 660'000 francs. D'importantes prestations de bénévolat sont toutefois encore nécessaires pour l'exécution des travaux. Des courses en train à vapeur selon un horaire régulier sont prévus sur l'entier de la Ligne sommitale dès 2010.

La collaboration avec le Matterhorn Gottard Bahn MGB est excellente. Le conseil d'administration du MGB a décidé de transférer la propriété foncière du tronçon Gletsch–Oberwald à la Fondation (à l'exclusion de l'aire de la gare d'Oberwald).

Moyens financiers

En plus du travail de bénévolat, des moyens financiers très conséquents (5 à 6 millions) sont encore nécessaires afin de pouvoir exploiter de façon professionnelle la Ligne sommitale entre Realp et Oberwald. Ces moyens servent à financer les projets suivants :

Agrandissement du dépôt Realp : il est nécessaire d'entretenir les locomotives à vapeur et de faire des travaux de révision plus conséquents sur ces machines durant toute l'année. Des 1,6 millions requis pour la nouvelle construction, seul les 10 % sont financés.

Locomotives à vapeur HG 4/4 et l'entretien périodique des locomotives existantes : pour la remise en état des deux H 4/4 et les grands travaux d'entretien (par exemple les révisions de chaudières) sur des locomotives HG 2/3 et HG 3/4, environ 2 millions de franc seront nécessaires. Environ 200'000 francs ont été financés au moyen de dons, en grande partie par le résultat du Club des 1000.

Entretien du tracé, tunnels inclus : l'entretien des superstructures et les renouvellements des rails et rails-crémaillère usés sont indispensables pour une exploitation sûre. S'y ajoutent la construction de murs de soutènement sur les versants exposés aux glissements de terrains, l'entretien des piliers de ponts, l'amélioration des tunnels et l'éclairage de secours dans le tunnel sommital. Les moyens financiers nécessaires s'élèvent à environ 200'000 francs par an.

Infrastructure Gletsch : la remise existante doit être adaptée pour servir de complément au point d'appui de Realp et l'infrastructure doit être renouvelée. La « Maison bleue » est en partie utilisée pour héberger des bénévoles. Des travaux d'assainissements sont nécessaires, pour protéger la maison contre les intempéries. Les moyens financiers nécessaires, soit environ CHF 400'000 manquent encore en grande partie.

Halle pour les wagons : il manque un dépôt adapté pour mettre les voitures voyageurs historiques à l'abri durant l'hiver. Des démarches sont en cours des deux côtés de la Furka pour trouver un

emplacement convenant. Suivant la solution, on doit dans ce cas aussi compter avec des dépenses considérables.

Dons 2006

L'augmentation du montant des dons généraux ou liés s'élève à environ 700'000 francs en 2006. Le plus grand montant, soit 125'000 francs, provient de la Loterie Romande (contribution au tracteur diesel Tmh 958). L'association Ligne sommitale et certaines sections ont donné 60'000 francs. Des dons d'un montant d'environ 30'000 francs ont été faits par le canal du compte allemand pour le financement du nouveau dépôt de Realp. Le Club des 1000 a remis sa fortune et les nouveaux dons de l'année en cours à la Fondation pour gestion fiduciaire. Des fonds et des fondations ont donné environ 40'000 francs.

Les appels trouvent un grand écho, pour preuve, des moyens liés ou généraux de 300'000 francs de 900 donateurs ont été versés. De plus, la canton du Valais a assuré faire un don de 130'000 francs (réception du paiement en 2007).

Financement des projets

En 2006, divers projets d'un montant de 873'000 francs ont été financés à la demande du DFB, dans ce montant sont compris 660'000 francs pour le projet Gletsch-Oberwald.

Avec l'aide ponctuelle d'un conseil consultatif spécialement créé, le conseil de fondation a tenté de faire rentrer un maximum de dons. Des demandes faites à des firmes, fondations, communes, organisations, mécènes et sponsors ont toutefois révélé qu'il est difficile d'acquérir des dons plus conséquents, même si la conjoncture économique est bonne. Le conseil de fondation est dès lors reconnaissant pour toute indications menant vers des donateurs potentiels. Le conseil de fondation remercie tous les participants pour leur soutien lors de la construction de la Fondation Ligne sommitale de la Furka, notamment tous les bailleurs de fonds, qui ont soutenu notre œuvre. Des remerciements particuliers reviennent aux bénévoles ; sans leur immense engagement la reconstruction et l'exploitation de notre Train à vapeur serait inconcevable.

Grands desseins dans l'Urserntal

Projet Sawiris et Train à vapeur de la Furka

ANDERMATT (fi) – Après les décisions positives des communes d'Andermatt et de Hospental, la construction d'un espace-vacances est en bonne voie. Le responsable du marketing et le rédacteur se sont entretenus avec Andreas Banholzer, le directeur d'Uri Tourismus, au sujet du projet de l'investisseur égyptien Samih Sawiris.

Selon les rapports de presse, l'espace doit englober quatre à six hôtels, 100 villas et 600 appartements, un centre commercial, des installations de loisirs et un golf à 18 trous. Andreas Banholzer estime la création de valeur ajoutée brute, provenant de l'exploitation des 3000 lits d'hôtes, à 120 millions de francs par année. Les dates ne sont pas encore fixées, mais on compte commencer les travaux au printemps 2008, mettre en service partiellement après deux ans et entièrement après deux années supplémentaires. La réalisation du projet sera fertile pour l'économie locale et cantonale.

Du monde entier et de toutes les couches sociales

Les contacts de Sawiris en tant que chef de l'Orascom Hotels & Development permettent d'admettre que des voyageurs et des chaînes d'hôtels actifs au niveau mondial enverront des hôtes à Andermatt. D'une part, on s'attend à la venue d'une clientèle aux exigences élevées qui ne voudra se passer d'aucun luxe. Mais les « simples mortels » aussi trouveront des offres convenantes. En cas de taux d'occupation de 60 à 70 pour-cent, il faut compter avec 300'00 à 400'00 nuitées annuelles. Pour comparaison : Engelberg enregistre environ 800'000 nuitées.

L'espace-vacances donnera des ailes non seulement à l'économie d'Andermatt et de l'Urserntal, mais aussi à celle de tout le canton d'Uri. Il est certain que l'offre de loi-

sirs, sports, culture et achats se verra améliorée. De plus, on s'attend à ce que l'artisanat local subisse des impulsions de développement. Uri Tourismus aussi se met en accord avec la nouvelle situation.

Des chances pour le Train à vapeur

La montée massive du nombre d'hôtes dans l'Urserntal aura un effet positif sur le DFB. L'entreprise, qui souffre d'être au bout de longues voies d'accès et d'avoir des correspondances lacunaires, se retrouvera avec un grand potentiel de passagers à proximité. Pour effectivement attirer ces hôtes sur la Ligne sommitale, notre marketing actuel doit être poursuivi et adapté sur certains points. Notamment les partenariats et les offres combinées seront décisifs.

Il faut tirer parti des voyages circulaires et des atouts offerts par la nature et du bien culturel technique. La revalorisation de Gletsch est tout aussi importante que le renforcement de l'offre de randonnées.

Pas un feu de paille

Andreas Banholzer est persuadé que Samih Sawiris ne vise pas le profit immédiat, mais investit durablement. L'égyptien, né en 1957, qui a fait des études d'ingénieur en économie à Berlin, l'a déjà largement prouvé avec ses villes dans le désert.

www.furka-bergstrecke.ch

*Der kurze Weg
zur Information*

Soutien pour la Fondation Ligne sommitale et pour le DFB

DVD sur le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka

Par le groupe de projet DVD de la Section Pays-Bas

Enfin ça y est : après deux ans de travaux, le premier exemplaire sera remis le 23 juin par la Section Niederlande au Comité central de l'ALSF. Par la suite, le DVD sera en vente à la gare de Realp et aux Kiosques. Finalement, il sera aussi vendu par les sections et sur Internet (info@swissstore.nl). Les points forts de ce DVD en quatre langues (allemand, français, anglais, hollandais) :

- toutes les prises de vues non-historiques ont été filmées en digital
- séquences dans les ateliers de Coire, Aarau et Goldau
- images du jubilé des 75 ans du FO
- des vues exceptionnelles (aussi de « nouvelles » anciennes) du déneigement et du montage du pont du Stefenbach
- transport du chasse-neige rotatif de Gletsch à Realp
- quelques semaines de travail de bénévolat
- images historiques inédites provenant des archives du MGB.

Le DVD contient des liens interactifs vers les archives photos et bien plus. Le plus important : **en plus des belles images : en achetant ce produit, vous soutenez directement la Fondation et le DFB.**

La production du DVD

La Section Niederlande désirait depuis de nombreuses années soutenir l'Association non seulement par du travail de bénévolat sur la ligne, mais aussi par une contribution (financière) substantielle. Il y a deux ans naissait l'idée de créer un DVD avec des images de qualité digitale. Un de nos membres de la section, Kees van den Burg, certainement bien connu par de nombreux amateurs de chemins de fer pour ses vidéos de trains et propriétaire de

Van den Burg beeldproducties, avait fait l'offre de produire ce DVD gratuitement. Ainsi, un groupe de projet de six personnes à été créé.

Il a été convenu avec Paul Güdel et le comité central ALSF, que le bénéfice total sera versé à la Fondation, donc que seuls les frais pour les commentateurs, le passage et le transport seront décomptés. L'assemblée des délégués et le comité central recevront un aperçu financier annuel. Grâce à la transparence et à la confiance, le DVD devrait rapporter plusieurs milliers de francs à la Fondation donc au DFB.

La réalisation

La participation de Van den Burg beeldproducties a permis au groupe de projet de faire de nouvelles prises de vues digitales et de réaliser un montage, une sonorisation, etc., professionnels. Durant ces deux dernières années, le groupe de projet a réalisé des prises de vues, rédigé des textes et des traductions et a fait des esquisses pour les illustrations. La collaboration avec beaucoup de membres de diverses sections a fortement contribué à l'apparition d'images uniques sur ce DVD.

Premières ventes à Realp au cours du week-end du 23 au 24 juin

La Section Pays-Bas mettra ce nouveau DVD en vente directe à un stand à la gare de Realp. Il sera aussi vendu aux kiosques à Realp et à Gletsch. Les sections présentes auront la possibilité de retirer les exemplaires réservés. Un autre point de vente sera installé à Andermatt. En Suisse le DVD coûte CHF 29.90, dans le reste de l'Europe EUR 19.90, frais de port en plus.

Pour terminer

Le groupe de Projet DVD a eu beaucoup de plaisir à réaliser cet ouvrage et espère

que les acheteurs ont beaucoup de plaisir à voir ces images. Il convient très bien aussi comme cadeau utile. « **Par l'achat de ce DVD, vous soutenez la fondation et le DFB !** »

A bientôt à Realp le 23.6.2007 !

Démission du Président de la Section romande

Il nous faut un nouveau responsable des bourses !

Pour des raisons personnelles et de santé, Jacques Fornachon quitte la présidence de la Section Romande de l'Association Ligne sommitale de la Furka, à notre grande et mauvaise surprise, après avoir passé plus de 12 ans à son service.

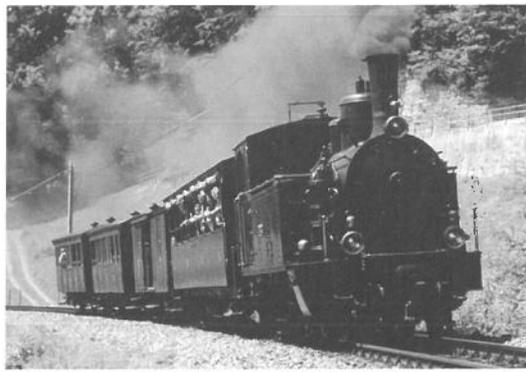
En votre nom à tous, j'aimerais lui exprimer notre très grande gratitude pour tout ce qu'il a apporté à la section. Il s'est énormément engagé pour que les francophones soient informés dans leur langue sur le Train à vapeur de la Furka: sous sa présidence, la section a publié toute une série de livres et de brochures; il a présenté notre association dans d'innombrables bourses et expositions en Suisse romande et à l'étranger; il a lancé le site Web de la section – et j'en oublie. Grâce à tous ces efforts, la section pouvait compter 335 membres au 1er janvier 2007 !

L'assemblée générale de la section m'a élu comme vice-président. Je vais donc assumer la présidence ad intérim.

Mais nous avons absolument besoin d'un bénévole disposé à reprendre la responsabilité des bourses, qui sont importantes à la fois pour nous faire connaître et pour les rentrées financières qu'elles apportent. Ce responsable doit disposer d'une automobile suffisamment grande pour pouvoir transporter le matériel.

Les personnes intéressées (qui peuvent être des dames !) sont priées de s'adresser au soussigné (adresse en dernière page du journal).

Pierre Keller



Abenteuer Doppeldampf

Einzigartige Erlebnisreise mit zwei unterschiedlichen Dampfzügen der Meterspur und einer Postauto-Fahrt über den Grimselpass

Sonntag, 15. Juli 2007
Sonntag, 5. und 19. August 2007
Sonntag, 2. und 16. September 2007



Doppeldampf Reise A

Individuelle Anreise nach Interlaken Ost. Anschliessend Erlebnisfahrt mit der Ballenberg-Dampfbahn via Brienz, Meiringen nach Innertkirchen. Dann im modernen Post-Reisebus nach Handeck (Mittagessen) und via Grimselpass nach Gletsch. Dort wartet bereits der Dampfzug DFB und fährt via Furka nach Realp, anschliessend individuelle Heimreise.

Fahrplan 2007

Anreise nach Interlaken Ost:

Basel SBB	ab	07.00 Uhr
Zürich HB	ab	07.00 Uhr
Bern	ab	08.09 Uhr
Luzern	ab	06.55 Uhr

Interlaken Ost	ab	09.20 Uhr
Innertkirchen	an	10.30 Uhr
Innertkirchen	ab	10.45 Uhr

Fakultatives Mittagessen im Hotel Handeck CHF 24.00

Gletsch	an	13.35 Uhr
Gletsch DFB	ab	14.00 Uhr
Realp DFB	an	15.45 Uhr

Heimreise ab Realp:

nach Göschenen, Zürich, Luzern
 und Basel Abfahrt 16.32 Uhr
 nach Brig, Bern Abfahrt 16.18 Uhr

**Preis CHF 69.–
pro Person**

Einfache Fahrt 2.Klasse
 von Interlaken nach
 Realp (oder umgekehrt)

Keine Vergünstigungen für
 Abonnemente, Gruppen
 oder Teilstrecken möglich.
 Kinder bis 16 Jahre in
 Begleitung Erwachsener
 reisen gratis mit.

Die Gutscheine für das
 Mittagessen in Handeck
 oder Gletsch werden im
 Dampfzug verkauft.

**Information:
Ballenberg-
Dampfbahn**

www.dampfbahnen.ch

**Reservation:
Telefon**

+41 (0)33 828 73 40

Doppeldampf Reise B

Individuelle Anreise nach Realp. Anschliessend Erlebnisfahrt mit der Dampfbahn DFB via Furka nach Gletsch. Zwischenhalt zum Mittagessen. Später fährt ein moderner Post-Reisebus via Grimselpass nach Innertkirchen. Dort wartet die Ballenberg-Dampfbahn, die ihre Gäste via Meiringen, Brienz nach Interlaken Ost bringt, dann individuelle Heimreise.

Fahrplan 2007

Anreise nach Realp:

Basel SBB	ab	07.04 Uhr
Bern	ab	07.06 Uhr
Zürich HB	ab	08.09 Uhr
Luzern	ab	08.21 Uhr

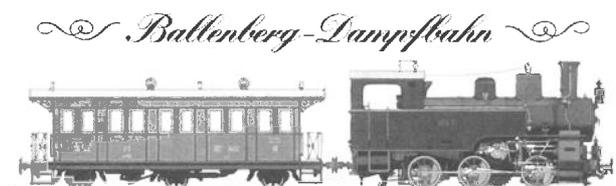
Realp DFB	ab	10.40 Uhr
Gletsch DFB	an	12.20 Uhr

Fakultatives Mittagessen im Hotel Glacier du Rhône CHF 23.00

Gletsch	ab	14.00 Uhr
Innertkirchen	an	15.45 Uhr
Innertkirchen	ab	16.00 Uhr
Interlaken Ost	an	18.32 Uhr

Heimreise ab Interlaken Ost:

nach Bern, Basel
 und Zürich Abfahrt 18.56 Uhr
 nach Luzern Abfahrt 19.08 Uhr



Delegiertenversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke

Ringens um Gewöhnliches und Besonderes

LUZERN (fi) – Die 40 Delegierten des VFB haben Julian Witschi zum Nachfolger von Sekretär Anton Stadelmann gewählt und die übrigen Vorstandsmitglieder bestätigt.

Präsident Robert Frech begrüßte im Hotel «Anker» Delegierte und Gäste zur ordentlichen Versammlung. Er legte die Mitgliederstatistik der letzten Jahre vor und meldete 7183 als aktuellen Stand. Der Verein konnte in den vergangenen zwei Jahren eine erfreuliche Zunahme des Mitgliederbestandes verzeichnen, was vorwiegend als Verdienst der einzelnen Sektionen zu werten ist.

Das grosse Anliegen der Schweizer Sektionen, jederzeit eine aktuelle Mitgliederliste zur Verfügung zu haben, konnte realisiert werden. Ab sofort können die Verantwortlichen der Sektionen ihren Mitgliederbestand vom Internet herunterladen. Diese Möglichkeit steht den Sektionen im Ausland ebenfalls zur Verfügung. Die Sektion Belgien hat sich dies bereits zu Nutze gemacht.

Nach der Wahl der Stimmenzähler und der Ablehnung eines Umstellungsantrages wurde die Traktandenliste genehmigt.

Die Geschäftsordnung der GPK wurde von Peter Rost erläutert. Die anschliessende Diskussion konnte nach der Feststellung, dass es sich um eine kommissionsinterne Angelegenheit handelt, abgebrochen werden.

Die Genehmigung des von der GPK geprüften und in Ordnung be-

fundenen Protokolls der letzten Versammlung erfolgte nach einigen Wortmeldungen und dem Begehren, den Beitrag von 1000 Franken für Mitglieder auf Lebenszeit nachzutragen und die Namensliste des Zentralvorstandes anzufügen.

Bericht und Rechnung

Der gedruckt zugestellte Jahresbericht des Zentralvorstandes wurde gutgeheissen. Bei der Verabschiedung der Jahresrechnung gab es Probleme, weil nicht die letztgültige Darstellung in die Unterlagen der Delegierten und in die Präsentation gelangt war. Die Zahlen wurden jedoch von Rita Fuchs vorgetragen. Die Delegierten stimmten der Rechnung unter dem Vorbehalt zu, dass die richtigen Zahlen noch nachgereicht und mit dem Revisorenbericht im «dampf an der furka» veröffentlicht werden. Gleichermassen wurde mit dem Voranschlag verfahren. Den Organen wurde schliesslich einstimmig Entlastung erteilt.

Verabschiedet und gewählt

Präsident Frech würdigte die grosse Arbeit, die Anton Stadelmann als Sekretär des Zentralvorstandes geleistet hat und überreichte ihm als Zeichen von Dank und Anerkennung ein Geschenk. Anschliessend wurden die verbleibenden ZV-Mitglieder bestätigt: Robert Frech, Bernd Hillemeier, Rita Fuchs, Irène Schär und Simone Hurter. Zum Nachfolger Stadelmanns wurde Julian Witschi gewählt, der sich bereits in Bau-



Delegierte und ZV-Mitglieder applaudieren Julian Witschi zur einstimmig erfolgten Wahl.

Délégués et membres du comité central applaudissent Julian Witschi, élu à l'unanimité.

stand sowie in der Redaktionsgruppe bewährt hat und auch von seinem Beruf her beste Voraussetzungen mitbringt.

Als Revisoren wurden Erik Birkenmeier, Eugen Witschi und Kurt Fitze bestätigt. In der Diskussion wurde angeregt, dass in diesem Gremium eine gewisse Rotation stattfinden sollte. Als Mitglieder der Geschäftsprüfungskommission wurden Kurt Brügger, Gerard Geist und Peter Rost bestätigt und François Martin als viertes Mitglied und Vertreter der welschen Sektion neu gewählt.

Mitgliederwesen

Bezüglich der Mitglieder, die ihren Beitrag nicht bezahlen, entspann sich eine längere Diskussion. Rita Fuchs schilderte den Ablauf des Mahnwesens. Die Sektionen haben schliesslich die Möglichkeit, die Säumigen persönlich anzusprechen.

Präsident Frech appellierte an die Sektionen, den Mitgliederbestand im laufenden Jahr wieder um 2 Prozent netto zu steigern.

Vorstösse einzelner Sektionen betreffend einer Erhöhung der Mitgliederbeiträge führten zu einer grösseren Diskussion um die Zuständigkeit für solche Massnahmen und um allfällige Nebenwirkungen. Schliesslich beauftragten die Delegierten den Zentralvorstand, auf die nächste Versammlung die Beitragsproblematik in ihrer ganzen Breite zu studieren, allfällige Statutenanpassungen zu prüfen, und Varianten zu erarbeiten. Für 2008 gelten weiterhin die bisherigen Ansätze.

Der Präsident wies die Sektionsvertreter darauf hin, dass bis zum Fest in Realp der neue Werbeposter verfügbar sein sollte. Die Sektionen können für die Vermittlung von Vereins- und Firmenreisen

Musterbriefe anfordern. Schliesslich werden über den Verein eine kürzere und eine längere Power-Point-Präsentation erstellt.

Dampfbahn im Internet

Bernd Hillemeier stellte fest, dass das Internet für die Kommunikation nach innen und aussen immer wichtiger wird. In diesem Sinn soll für alle Furkabahn-Organisationen ein gemeinsamer Auftritt geschaffen werden. Er soll ein einheitliches Zugangsportal haben, ansprechend gestaltet sein und eine leichte Navigation ermöglichen. Nebst der Informations- und Werbewirkung nach aussen, will man mit einem geschützten Bereich die eigenen Organe erreichen.

Unter «Verschiedenes» wurde gewünscht, dass die Vereinsmeldungen im «dampf an der furka» nicht kleiner gedruckt werden sollten als der allgemeine Teil. Über die geforderte Ombudsstelle soll in einem nächsten Mitteilungsblatt informiert werden.

VFB-Vizepräsident Bernd Hillemeier überreichte Kurt Brügger den Wanderpokal zu Händen der Sektion Zürich. Damit wurden besondere Leistungen bei Baueinsätzen, die Mithilfe beim Sponsoring und die



Der zurückgetretene Sekretär Anton Stadelmann nimmt von Präsident Robert Frech ein Geschenk entgegen.

Le secrétaire Anton Stadelmann qui s'est retiré, reçoit un présent du président Robert Frech.



Bernd Hillemeier übergibt zu Händen der Sektion Zürich den Wanderpokal für die beste Baugruppe. Bernd Hillemeier remet à la Section Zurich la coupe itinérante qui distingue le meilleur groupe de travail.

Lieferung von Baumaterial gewürdigt. Die Versammlung wurde mit Ausschnitten aus der von der Sektion Niederlande geschaffenen DVD abgerundet. Parallel dazu hielt

Hans-Walter Beyeler einen historischen Rückblick. Diese spontan zusammengeführten Beiträge harmonierten ausgezeichnet und fanden entsprechenden Beifall.

motiven und einzelnen Wagen geht die ursprüngliche Lackierung dieser Regel vor. So wird die HG 2/3 grün-schwarz, die HG 3/4 und 4/4 werden schwarz und die roten Wagen behalten ihr Rot. Wo ein Umspritzen nötig ist, wird dies im Zusammenhang mit einer Revisi- on erfolgen.

gebote und stellte insbesondere das Programm für den 23./24. Juni in Realp vor. Er schloss: «Werte müssen kultiviert und nicht konserviert werden.»

VFB-Delegiertenversammlung

DFB und SFB informieren

LUZERN (fi) – Vor der Behandlung der ordentlichen Geschäfte sind die Delegierten des VFB aus erster Hand über die verschiedensten Belange der Dampfbahn ins Bild gesetzt worden.

Verwaltungsrat

Verwaltungsratspräsident *Claude Wenger* dankte dem VFB für Fronarbeit und finanzielle Leistungen zugunsten der Bahn. Er wies auf die Notwendigkeit hin, den Mitgliederbestand zu verjüngen. Die mittlerweile 55 Mitglieder zählende belgische Sektion hiess er besonders willkommen. Wenger wies auf den Wechsel beim DFB-Finanzchef hin und meinte, man hätte zwar kein Geld aber viel Zeit verloren. Er führte aus, wie wichtig Kontakte und Partnerschaften mit den Kantonen und der MGB sind. *Claude Wenger* wird auf die Generalversammlung als Präsident zurücktreten, aber zur Erleichterung des Übergangs noch während eines Jahres im Verwaltungsrat bleiben.

Geschäftsleitung

Geschäftsleiter *Peter Bernhard* zeigte sich dankbar für die geleisteten Einsätze und die unfallfrei verlaufene Saison 2006. Er teilte mit, dass nun die Grenzen eines reinen Froni-Betriebes überschritten sind und deshalb ein Bauführer angestellt wurde. Vom Bundesamt für Verkehr werden von den Betriebsleuten neu Gesundheitstests gefordert. Da wird noch eine Ausnahmeregelung abgeklärt. Vorderhand bleibt der Lokführer-Mangel bestehen, weil die zahlreichen Anwärter erst die dreibis vierjährige Ausbildung absolvieren müssen. An der zur «Kur» in Goldau befindlichen «Weisshorn» ist ein grösserer Schaden festgestellt worden. Die HG 2/3 dürfte daher erst während der Saison wieder an die Furka kommen. Die HG 3/4 sind intakt. Die beiden HG 4/4 sind zerlegt. Eine von ihnen soll wieder hergestellt werden. Zur Farbgebung stellte *Peter Bernhard* fest, dass Kobaltblau die Hausfarbe bleibt. Bei den Loko-

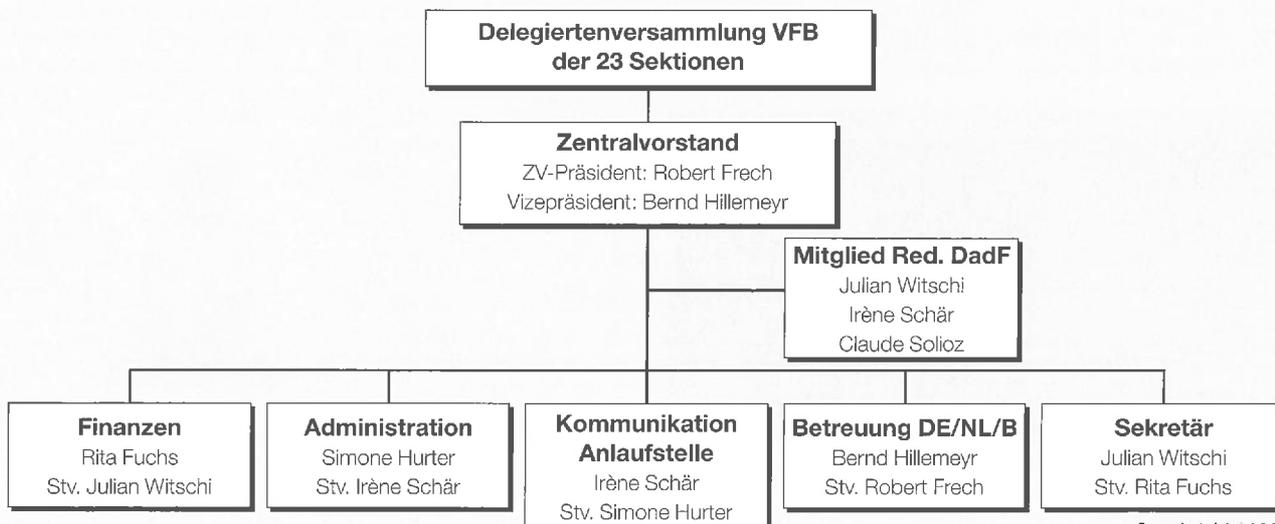
Marketing

Marketingleiter *Paul Güdel* präsentierte das aktuelle Organigramm und wies auf die Neuerungen beim Souvenirhandel hin. Er ging auf die Saison 2006 ein, in der bei 73 Prozent Zugsauslastung rund 24'000 Fahrgäste befördert wurden. Er präsentierte die Ergebnisse einer Gästebefragung, die wertvolle Hinweise für die künftige Marktbearbeitung gibt. So war zu erfahren, dass 59 Prozent der Furka-Gäste Tagesausflügler sind. Bei Verlängerung der Strecke nach Oberwald wird darauf zu achten sein, dass Ausflugszüge auf der Kurzstrecke das passquerende Angebot nicht konkurrenzieren. Stichworte aus der Strategie der DFB AG: Moderates Wachstum, Vorrang der Qualität, Zusatzangebote zur Attraktivitätssteigerung, faire Zusammenarbeit mit Partnern (Tourismus, Politik und Wirtschaft). Die Dampfbahnfahrt ist in ein Gesamterlebnis einzubetten. Die Fronarbeit ist zu fördern. Die ganze Bergstrecke soll mit Nostalgiefahrzeugen betrieben werden. Der Marketingchef wies auf die Hotel-Jubiläen in Gletsch hin, skizzierte besondere Reisean-

Planung und Bau

Bauchef *Walter Willi* stellte fest, dass dem Bauen das Planen vorausgeht. Während bloss fünf Monaten gelte es, die Strecke mit ihren Kunstbauten zu unterhalten. Er wies auf Spezialitäten wie Elektro-Anlagen, Sicherung und Werkstättenbetrieb hin. Bei den Neubauprojekten müssten zu Händen der Genehmigungsbehörden umfangreiche Dokumentationen erstellt werden. *Walter Willi* sprach die Führungsprobleme in einem Froni-Betrieb an, der jährlich ein Bauvolumen von 2 Millionen Franken bewältigt. Dieses stattliche Unternehmen wird nun in die Bereiche «Planung und Unterstützung» und «Bahntechnik» gegliedert. Im Jahr 2007 wird es zwischen Realp und Oberwald 50 Baustellen geben. Die dringend nötige Werkstattvergrößerung in Realp hat sich zufolge von Plangenehmigungs-Problemen verzögert. Solche Probleme und Verzögerungen gibt es auch bei der Wiederherstellung der Strecke Gletsch-Oberwald. Die Betriebseröffnung wird nun für 2010 in Aussicht genommen. Vermerkt werden darf allerdings, dass die Machbarkeit nachgewiesen, der Landerwerb getätigt und das Oberbaumaterial beschafft ist.

Organigramm des Zentralvorstands Furka-Bergstrecke



Stand: 1. Mai 2007

Stiftung

Stiftungsratspräsident *Peter Schwaller* erinnerte daran, dass die von der DFB AG errichtete SFB das Kulturgut zu sichern und die Mittel für die Investitionen zu beschaffen hat. Bis jetzt sind 4,16 Millionen Franken – von der 3 Millionen- bis zur 5-Frankenspende – eingegangen. Eingesetzt wurden davon 1,298 Millionen. Schwaller listete künftige Projektfinanzierungen auf. Da sind beispielsweise 1,6 Millionen Franken für das Depot Realp eingestellt. Der Mittel-

bedarf ist noch beträchtlich. Jede Spende ist willkommen. Allfällige Sponsoren sollten dem Stiftungsrat gemeldet werden, damit sie behutsam angefragt und dokumentiert werden können.

Wagenwerkstatt

Heinz Unterweger, Vizepräsident der Sektion Aargau, stellte die neue Wagenwerkstatt vor. (Näheres in den Berichten über die Sektionsversammlung und den Tag der offenen Tür.)



Wichtige Mitteilung: Bitte Termin reservieren!

Der Verein «Furka-Bergstrecke» ist am

Züri Fäscht vom 6.–8. Juli 2007

Besuchen Sie unseren Stand (Nr. 9042) am Lindenhof in der Zürcher Altstadt.
Wir bieten Kaffee und Kuchen an. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Veranstaltungen Saison 2007, alle Sektionen VFB, DFB

Messen, Gewerbeausstellungen, Anlässe

Sektion	Beginn	Ende	Anlass	Zuständig	Diverses
Juni 2007					
Bern	16.06.2007	16.06.2007	Eröffnung Lötschberg Basistunnel Frut.	Bollinger Peter	
DFB	23.06.2007		Start Betriebssaison 2007	Betriebsleitung	
DFB	23.06.2007		Generalversammlung der DFB	GL / VR	Mz-Halle Andermatt
DFB	23.06.2007	24.06.2007	Ew. Nr. 4, T 985	OK Marketing	
Juli 2007					
Zürich	06.07.2007	07.07.2007	Zürifest	Robert Frech	Stand Lindenhof
DFB	09.07.2007		Beginn täglicher Betrieb	Betriebsleitung	
Wallis	14.07.2007	14.07.2007	Gommer Märt Reckingen	Andenmatten A.	
August 2007					
Aargau	17.08.2007	26.08.2007	Badenfahrt, Festwirtschaft, Baden	Benz Walter	Rathausgasse, St. 018
DFB	19.08.2007		Ende täglicher Betrieb	Betriebsleitung	
September 2007					
Bern	01.09.2007	02.09.2007	100 Jahre Bahn nach Schwarzenburg	Bollinger Peter	
Rhein-Main	01.09.2007	02.09.2007	Dampfloktag Meiningen	Ziegler Joachim	
Stuttgart	15.09.2007	16.07.2007	Modellbahn Treff Göppingen	Eberhard Kühnle	
DFB	30.09.2007	Ende Betriebs-saison 2007	Betriebsleitung	—	
Oktober 2007					
Ostschweiz	13.10.2007		Festumzug Olma		
November 2007					
Stuttgart	15.11.2007	18.11.2007	Modellbau Süd Stuttgart	Eberhard Kühnle	
Solothurn	17.11.2007	18.11.2007	Eisenbahnamateure Rüttenen	Heidi Albisser	
Nordrhein-Westfalen	18.11.2007		Herbsttreffen	Frank Waffel	Neuss
Rhein-Nekar	24.11.2007		Hauptversammlung	Gerh. Mollenkopf	Mannheim
Solothurn	24.11.2007	25.11.2007	Eisenbahnamateure Rüttenen	Heidi Albisser	
Rhein-Main	24.11.2007	25.11.2007	Eisenbahnausstellung Bad Homburg	Joachim Ziegler	
Wallis	29.11.2007	02.12.2007	Weihnachtsmarkt Naters	Andenmatten A.	
Solothurn	30.11.2007		Chlausenjass	—	Oensingen
Dezember 2007					
Gotthard	01.12.2007		Generalversammlung	Stefan Gretener	

Verein Furka Bergstrecke / Erfolgsrechnung 2006 und Budget 2007

Konten	Vorjahr 2005	Budget 2006 Total		Rechnung 2006 Total		Budget 2007 Total	
Einnahmen							
Mitgliederbeiträge Schweiz (100%)	301'575.85	300'000.00		317'765.00		323'000.00	
Mitglieder Sekt. Belge (100%)	0.00	0.00		2'935.50		2'500.00	
Mitglieder Sekt. Romandie (100%)	23'875.00	20'000.00		19'625.00		19'000.00	
Mitglieder Deutschland (100%)	59'830.25	60'000.00		61'458.50		60'000.00	
Mitglieder Niederlande (100%)	5'697.55	6'000.00	386'000.00	6'121.09	407'905.09	6'100.00	410'600.00
Spenden	35'887.86		5'000.00		4'789.05		500.00
Zinserträge (CH+DE)	715.45		700.00		496.85		400.00
Nettoertrag Aktienhandel	2'189.45		2'000.00		14'975.00		5'000.00
Div. Erträge (Spenden/Souvenir)	5'599.15		3'000.00		0.00		0.00
Total Einnahmen	435'370.56		396'700.00		428'165.99		416'500.00
Ausgaben							
Zentralvorstand							
Reise- & Mahlzeitenvergütung	955.60	1'000.00		207.40		1'000.00	
ZV Funktionsentschädigung	7'700.00	9'000.00		9'000.00		9'000.00	
Mitglieder.vwtg/Rchnng-Formulare	7'475.00	0.00		484.20		1'000.00	
Drucksachen / Werbematerial	5'380.00	15'000.00		11'070.95		10'000.00	
Versammlungen DV / PK	1'019.63	1'000.00		519.48		1'000.00	
Büromaterial	844.85	2'000.00		1'402.20		1'500.00	
Porto / Bank-, Postspesen	2'639.66	2'000.00		5'094.30		6'000.00	
Ext.Buchhaltung	4'304.00	0.00					
EDV Betriebskosten				7'891.75		8'000.00	
Übrige Verwaltung, Geschenke	778.00	500.00	30'500.00	50.90	35'721.18	500.00	38'000.00
Miete Archiv	810.00	0.00		202.30		200.00	
Übriger Aufwand				1'440.83		1'000.00	
Abschreibungen	3'917.15	4'000.00		5'669.65		2'000.00	
Stiftung Bergstrecke	5'000.00	20'000.00		50'000.00		30'000.00	
Steuern, Handelsregisteramt	386.00	500.00	24'500.00	0.00	57'312.78	500.00	33'700.00
Sektionsanteil an Mitgl'beitr. (20%)	78'150.15		77'200.00		80'984.73		82'120.00
Verpflichtungen ggü DFB AG							
Beiträge an DFB AG (CH,DL,NL,BE)	204'411.00	200'000.00		201'800.00		200'000.00	
Beiträge an Marketing, Werbung	0.00	2'000.00	202'000.00	2'000.00	203'800.00	2'000.00	202'000.00
Info-Heft «dampf an der furka»							
VFB Kosten-Anteil 45%	25'000.00	33'000.00			30'439.90	33'000.00	
Versand, übrige Kosten	18'083.85	0.00	33'000.00		0.00	0.00	33'000.00
Total Ausgaben	366'854.89		367'200.00		408'258.59		388'820.00
Geschäftserfolg Brutto	68'515.67		29'500.00		19'907.40		27'680.00
Rückstellung für SFB			-10'000.00				0.00
Rückstellung für SFB (Bahnhof)	-15'000.00						0.00
Rückstellung für SFB (Ladeneinr.)	-15'000.00						0.00
Rückstellung für ZV Infrastruktur	-20'000.00						-2'000.00
Rückstellung für EDV Support			-5'000.00				0.00
Debitorenverluste, Währungsdiff.	107.10				341.85		
Geschäftserfolg Netto	18'622.77		14'500.00		20'249.25		25'680.00

VFB-Sektion Zürich

Hauptversammlung, Rück- und Ausblick

Knapp 20 Mitglieder fanden sich am 17. März für das Vormittagsprogramm in der Hochschule Rapperswil ein für die Führung durch das Betonlabor, die dessen Chef und gleichzeitig unser Bauchef, Hans Fehr, anbot.

Neben diversen Betonteilen, die unter Pressen auf Bruchlast getestet worden waren, fand vor allem das Modell des Glyssibaches bei Brienz Beachtung. Mit Hilfe dieser Anlage können verschiedene Varianten einer Verbauung praxisnah getestet und optimiert werden, bevor sie im Gelände «eingebaut» werden.

An der HV um 14.30 Uhr im Restaurant «Panorama» in Jona waren 33 Mitglieder anwesend und als Gast Heinz Unterweger, Vizepräsident der Sektion Aargau. Gleich zu Beginn wurde mit einer Schweigeminute zweier verstorbener Kollegen gedacht. Unser Vorstandsmitglied Toni Stamm (siehe Nachruf) und auch der administrative Chef der Werkstatt Chur, Jürg Zahnd, sind beide am Tag vor der HV beerdigt worden.

Alle Amtsinhaber wurden einstimmig und mit Akklamation wiedergewählt. Auch die Jahresrechnung, die mit einem Defizit von fast 6400 Franken abschliesst, und die restlichen statutarischen Traktanden riefen keiner nennenswerten Diskussion.

Hans Fehr konnte als Werbekönig für die 23 im Jahr 2006 von ihm geworbenen Neumitglieder als Preis eine gute Flasche Wein entgegennehmen, dies war zugleich als Ermunterung an die Anwesenden gedacht, es ihm gleichzutun! Beim Traktandum: «Antrag auf Erhöhung des Sektionsbeitrages» meldeten sich naturgemäss etliche Votanten zu Wort – meist kritisch bis ablehnend. Die eigentliche Erhöhung um 10 beziehungsweise 15 Franken, welche die Sektion Aargau an ihrer HV vor wenigen Wochen einstimmig beschlossen hat, kritisierte fast niemand. Man hätte aber lieber eine einheitliche Lösung für den ganzen VFB gesehen. Die Schlussabstimmung ergab 14 Ja gegen 17 Nein, bei 2 Enthaltungen. Somit war die Erhöhung knapp abgelehnt! Der Ball liegt nun beim Zen-

tralvorstand. Dieser hat unterdessen von der DV bereits einen entsprechenden Auftrag erhalten. Die Aargauer werden jetzt mit einem Testlauf die «Schmerzgrenze» erkunden. Es wird sich zeigen, ob Mitglieder wegen dieser bescheidenen und längst fälligen Erhöhung des Beitrages unsere Bahn nicht mehr unterstützen wollen!

Bauwoche KW 39

Zum Zeitpunkt, wo dieses Heft erscheint, liegt die erste Bauwoche schon hinter uns. Sie konnte mit einer hohen Beteiligung durchgeführt werden und hat sicher Wesentliches dazu beigetragen, unserem Ziel Oberwald wieder etwas näher zu kommen.

Die gebuchte zweite Bauwoche in der KW 39 unter Leitung unseres Bauchefs Hans Fehr hat im Moment noch freie Plätze; Anmeldungen bitte möglichst bald direkt an ihn. (Adresse siehe Kasten)

Sektionsreise Sonntag, 26. August 2007

Als «schlafendes» Mitglied haben mich die Zeilen von Fritz Schmutz im letzten «dampf an der furka» geweckt, und so meldete ich mich kurz entschlossen beim «Ex-Reiseleiter». Am Stamm vom 8. Mai unterbreitete ich den Anwesenden zwei Vorschläge und die folgende Variante fand dort eine Mehrheit.

Hier das Grob-Programm: Reise mit Bahn und Bus in den Bregenzwald. Dampfbaufahrt mit dem «Wälderbähnle» nach Bezaun und zurück, dazwischen Mittagessen. Weiter mit dem Bus nach Dornbirn, Besuch des Rolls-Royce Museums. Heimreise über Bregenz. Abfahrt Zürich HB 07.40, Rückkehr 20.39 Uhr. Kosten ca. 65 Franken (Halbtax, ohne Essen). Anmeldung bis 31. Juli an: fritz.rosmarie@bluewin.ch oder Fax/Tel.: 052 335 24 39.

Die Angemeldeten erhalten ein Detailprogramm mit Einzahlungsschein. Ich freue mich darauf, mit euch unterwegs zu sein!

Fritz Renold, Säntisstr. 3, 8472 Seuzach, pensionierter Lokführer.

Züri-Unterland Messe

Während vier Tagen, vom 10. bis 13. Mai, waren wir wieder auf unserer «Werbetour» und konnten, trotz teilweise magerem Publikums-Aufmarsch, 28 Neumitglieder rekrutieren. Erfreulich dabei ist, dass wiederum genau die Hälfte Familien gewonnen wurden, und dass der Auftritt dank eines «Wand-Standes» erst noch wesentlich billiger zu stehen kam. Weniger erfreulich ist aber, dass für die zwei Werber, das heisst den Präsi und seinen Vize, immer noch weit und breit keine Nachfolger in Sicht sind!

Wanderpreis «Beste Froni-gruppe 2006»

Unsere Sektion hat an der DV in Luzern diese vom Chef Bau der DFB verliehene Auszeichnung erhalten. Dies freut und ehrt uns natürlich und ist gleichzeitig der Beweis da-

für, dass man unsere Leistungen, die wir vor allem auf dem Stützpunkt Realp an verschiedenen Fronten erbracht haben, bei der GL anerkennt. Es gab auch schon andere Zeiten! Zwei Schwerpunkte sind es, wo wir Wertvolles eingebracht haben: einerseits Arbeiten an der Infrastruktur in der und um die Remise, andererseits und vor allem unser Beitrag zum Bau des neuen Bahnhofes. Hier waren nicht nur ungezählte Einsätze von Profifronis nötig, auch das dank guten Beziehungen zu Lieferanten ermöglichte finanzielle Sponsoring war sehr willkommen!

Dass wir auch im laufenden Jahr im selben Sinn weitermachen, beweist die folgende, nicht vollständige Liste von schon geleisteten Einsätzen von über 100 Manntagen:

- Baucontainer: aussen saniert, wasserdicht gemacht, Aufhängejoch angebracht, Gestelle eingebaut, Werkzeuge und Maschinen mit Farbe markiert.
- Steine: wegräumen von der Felssicherung und bei der eingestürzten Verkleidung des Wasser-Reservoirs.
- Bahnhof: Abschlussarbeit am Dach, Estrich-Ausbau und vor allem die sehr anspruchsvollen Fassaden-Elemente in Naturstein an Ecken und Fenstern/Türen, die grösstenteils in mühsamer Handarbeit montiert werden mussten und schlussendlich noch die Aussenisolierung und der Verputz.
- Gleisbau-Material: Diverse Transporte, sortieren und einlagern.

Fritz Schmutz

Namen, Adressen und Funktionen des Sektionsvorstandes 2007 VFB Sektion Zürich

Name, Vorname	Adresse	Tel., Fax, E-Mail	Funktion
Brügger Kurt	Industriestr. 16 Postfach 8627 Grüningen	044 935 45 03 + Fax 079 727 12 28	Präsident, Delegierter, Werbung, Souvenirs
Schmutz Fritz	Lindenstr. 37 8307 Effretikon	052 343 40 31 076 589 34 37 h.f.schmutz@freesurf.ch	Vize-Präs., Delegierter, Mitgl.dienst, Redaktor
Angst Bruno	Mühlegasse 12 8240 Thayngen	052 640 03 64 + Fax 079 698 54 21 brunoangst@bluewin.ch	Kassier, Aktuar
Fehr Hans	Bollwiesstrasse 18 8645 Jona	055 212 19 21 079 509 15 54 hs.fehr@bluewin.ch	Bauchef
Haag Oskar	David Hess-Weg 35 8038 Zürich	044 482 14 92 079 399 88 71	Delegierter

VFB-Sektion Aargau

An der Badenfahrt 2007 dabei!

Vom 17. bis 26. August wird Baden mit der Badenfahrt 2007 wiederum mit einem auf die ganze Schweiz ausstrahlenden Fest der Spanischbrötlbahn gedenken. Mit «Welt statt Baden» werden die verschiedenen Welten: Alte Welt, Neue Welt, Götterwelten, Unter- und Halbwelt, Spielwelten sowie Wasser- und Inselwelten thematisiert.

Zur Geschichte

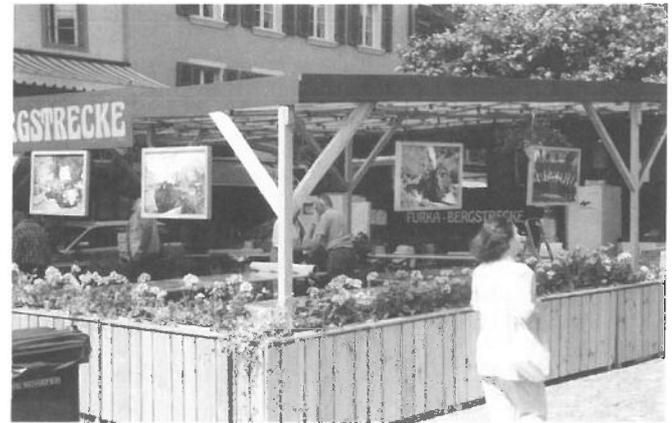
Dieses Jahr wird das 160-Jahr-Jubiläum der Spanischbrötlbahn, deren Fahrt von Zürich nach Baden 1847 Ursache und Auslöser für das Badenfahrtfest war, gefeiert. Das zehntägige Fest, das vorwiegend im Gebiet der Altstadt stattfindet, wird wunderschön gestaltete Festwirtschaften, Bühnenaktivitäten, Ausstellungen, Lunapark usw. umfassen. An den beiden Sonntagen 19. und 26. August werden grosse Umzüge durchgeführt. Die Badenfahrt 2007 wird wiederum ein Fest, wo die Besucheranzahl nicht in Zehntausenden, sondern in Hunderttausenden gemessen wird!

Bereits 1997 haben wir mit unserer Festwirtschaft «Furka-Treff» im alten Güterschuppen (der unmittelbar nach dem Fest abgebrochen wurde), am 150-Jahr-Jubiläum der Spanischbrötlbahn teilgenommen. An den beiden sonntäglichen Umzügen präsentierten wir unseren eigens für dieses Fest «produzierten» Umzugswagen und einen vielbeachteten «Kramperwagen».

Darauf war auf einer schiefen Ebene ein echtes Geleise mit Zahnstange, Schwellen und Schotter aufgebaut. Auf dieser «Bergstrecke» arbeiteten unsere «Kramper» mit Pickeln im Rhythmus der auf dem Lastwagen spielenden Band. Unser vielbeachtetes «Furka-Treff» gewann im Beizen-Wettbewerb den 3. Preis, was uns speziell freute.

Teilnahme an der Badenfahrt 2007

Der Vorstand hat beschlossen, wiederum aktiv an diesem grossartigen Fest teilzunehmen und die Gelegenheit zu benutzen, für unsere schöne Furka-Bergstrecke



Badenfahrt-Furka-Treff: Die Öffnungszeiten

Freitag	17. Aug.	17.30–22.30	22.30–04.00	
Samstag	18. Aug.	10.30–17.30	17.30–22.30	22.30–04.00
Sonntag	19. Aug.	10.30–17.30	17.30–24.00	
Montag	20. Aug.		17.30–24.00	
Dienstag	21. Aug.		17.30–24.00	
Mittwoch	22. Aug.		17.30–22.00	22.00–02.00
Donnerstag	23. Aug.		17.30–22.00	22.00–02.00
Freitag	24. Aug.		17.30–22.30	22.30–04.00
Samstag	25. Aug.	10.30–17.30	17.30–22.30	22.30–04.00
Sonntag	26. Aug.	10.30–17.30	17.30–24.00	

Werbung zu machen. Das bewährte OK des Festbetriebes vom Eid. Jodlerfest hat sich wiederum zur Verfügung gestellt.

Betrieb «Furka-Treff»

In unserer Festwirtschaft «Furka-Treff», an bester Lage am Bahnhof Baden, Perron I, werden wir unsere Gäste willkommen heissen. Die Aufnahme zeigt unsern «Furka-Treff» wie wir diesen im Jahre 2005 am Eid. Jodlerfest in Aarau betrieben hatten. Diesmal wird aber der Umzugswagen nicht in die Wirtschaft integriert. Er wird am Umzug teilnehmen.

Vorverkauf Festplaketten

Als Betreiber einer Festwirtschaft müssen wir pro Quadratmeter benutzter Fläche einen Festpass für 33 Franken (gilt für die ganze Dauer des Festes) übernehmen. Der Verkaufspreis dafür beträgt 38 Franken. Wir verkaufen diese gerne zum *Einkaufspreis* an unsere Mitglieder und werden diese über unsere Tageskasse in der Festwirtschaft abgeben. Dafür sind *schriftliche* Bestellungen an Walter Benz, Propstbergstrasse 10, 5312 Döttingen notwendig.

Dampfrundfahrten mit Nostalgie Rhein-Express

Am Samstag, 18. August, bieten wir gemeinsam mit der Eurovapor Dampfrundfahrten mit einer Koh-

le-befeueren Grossdampflok ab Baden SBB (Strecke Baden-Oetlingen-Seebach-Bülach-Eglisau-Zurzach-Koblentz-Turgi-Baden) mit folgenden Fahrzeiten an:

	Abfahrt Baden SBB	Rückkehr Baden SBB
1. Rundfahrt	10.41	13.20
2. Rundfahrt	13.41	16.20
3. Rundfahrt	16.41	18.59

Reservierungen für die Rundfahrten sind *ab 18. Juni 2007* an allen SBB-Bahnhöfen im Kanton Aargau möglich. Telefonisch können die Billette auch im Bahnreisezentrum Bahnhof Baden unter der Nummer 051 222 74 74 reserviert werden (Bei Bezahlung mit Kreditkarte werden die Billette nach Hause gesandt, sonst Abholung innerhalb von 10 Tagen am Bahnhof Baden).

Preise: 1. Klasse Fr. 40.–

2. Klasse Fr. 32.–

Keine Vergünstigungen. Kinder von 6 bis 16 Jahren: Halber Preis. Wer sicher eine Fahrkarte will, sollte mit dem Kauf nicht lange zögern. Wir freuen uns alle auf die Baden-Fahrt. Sind Sie auch dabei?

Walter Benz



20. Generalversammlung der VFB-Sektion Aargau vom 23. Februar

Ja zu neuer Werkstatt und Beitragserhöhung

SUHR (fi) – Der langfristige Mietvertrag für die neue Wagenwerkstatt an der Rohrerstrasse und die Erhöhung des Mitgliederbeitrages zugunsten der Sektion sind ohne Gegenstimmen gutgeheissen worden. Die Versammlung erlebte mit 82 Mitgliedern einen Rekordbesuch.

Der Verbleib in der bisherigen Wagenwerkstätte an der Industriestrasse sei bei einer Kündigungsfrist von bloss einem halben Jahr unsicher geworden, bemerkte Präsident *Walter Benz*. Ausserdem seien die Gebäudeschäden gravierend und die Räume nicht abschliessbar. Nach längeren Kontakten mit den Aarauer Behörden konnte im ehemaligen Schlachthof an der Rohrerstrasse ein Ersatz gefunden werden. Die seit 20 Jahren leer stehenden Räumlichkeiten sind nicht nur bestens geeignet. Sie konnten auch langfristig gesichert werden. Werkstattleiter *Werner Beer* zeigte, wie die einzelnen Räume genutzt werden sollen und wie sie an die Bedürfnisse des Wagenbaus anzupassen sind. Für Umbauten und Anpassungen wurde ein Kostenvoranschlag präsentiert. Präsident *Benz* stellte den Mietvertrag vor, der am 1. April 2007 beginnt und am 31.12. 2021 endet. Er bietet der Sektion die grösstmögliche Sicherheit, obschon kein Mietzins zu entrichten ist. Die jährlichen Aufwendungen für das Objekt bestehen in den Abschreibungen auf den nun zu tätigen Investitionen. Mietvertrag und Rahmenkredit von 200'000 Franken waren unbestritten.

Wagenbau für die DFB

Vizepräsident *Heinz Unterweger* erinnerte daran, dass die Sektion Aargau die Dampfbahn mit dem Wagenbau massgeblich unterstützt. Dies soll im Zweckartikel der Statuten zum Ausdruck gebracht werden: «Die Sektion Aargau des VFB unterstützt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke durch die Renovation und den Unterhalt von Bahnwagen.» Diese Ergänzung wurde ebenso genehmigt wie geänderte Bestimmungen über die Einberufung der Versammlungen und über den Auftrag der Delegierten. Im Hinblick auf den erhöhten Mittelbedarf für den durch die Sektion selber finanzierten Wagenbau beantragte der Vorstand die Jahresbeiträge wie folgt zu erhöhen: Einzelmitglieder von 50 auf 60 (auf Lebenszeit von 1000 auf 1200), Familien und Ehepaare von 75 auf 90 und juristische Personen von 250 auf 300 Franken. Obschon sich Zentralpräsident *Robert Frech* gegen die von den Sektionen Aargau und Zürich geplante Erhöhung wandte, wurde diese einhellig beschlossen.

Sektionsaktivitäten

Der Präsident skizzierte das Jahresprogramm und wies insbesondere auf die Badenfahrt hin. An diesem Grossanlass möchte sich die Sektion präsentieren, was den Einsatz vieler Freiwilliger erfordert. Einen besonderen Höhepunkt dürften die Eurovapor-Fahrten in der weiteren Region sein. Werkstattleiter *Beer* hielt Rück- und Ausblick auf den Wagenbau. Reiseleiter *Daniel Bühler* erinnerte an

Agenda der Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten an den Personenwagen
B 4222 (ex BVZ B 2222)
B 2206 (ex C 206) und B 2210 (ex C 210)
Jeden Dienstagabend ab 16 Uhr
Jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr

Samstagsbesuche

Samstag, 3. November 2007, jeweils ab 8 Uhr. An den Samstagbesuchen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Arbeitsbesuche in der neuen Wagenwerkstätte

Siehe Informationen in der Werkstatt Industriestrasse 20 und Telefon 079 645 28 54

Arbeitsbesuche an der Furka-Bergstrecke

2. Arbeitstag	Samstag,	16. Juni 2007
3. Arbeitstag	Samstag,	14. Juli 2007
4. Arbeitstag	Samstag,	8. September 2007
5. Arbeitstag	Samstag,	6. Oktober 2007

1. Arbeitswoche in Gletsch

9. bis 14. Juli 2007

2. Arbeitswoche in Gletsch

3. bis 8. September 2007

Reisen

Samstag, 23. Juni 2007
Eröffnungsfahrt zum Einweihungsfest des neuen Bahnhofs Realp, der revidierten Dampflokomotive FO 4 und des Personenwagens B 4222

Werbeeinsätze

17. bis 19. Mai 2007

Modellbauausstellung Arge Spur 0

Aarau, Werkhof, Telli

10. Juni 2007

Jodlerumzug Frick

17. bis 26. August 2007

Badenfahrt

22./23. September 2007

Tiger-Treffen der Suhrentalbahn

7. Oktober 2007

Winzerumzug Döttingen

13. Oktober 2007

OLMA-Umzug St. Gallen



Kassier *Urs Hasler* erläutert der Versammlung die Vereinsrechnung.

die 16 im letzten Jahr durchgeführten Fahrten und umriss das Reiseprogramm 2007. Bauchef *Hans Suter* dankte für die zurückliegenden Baueinsätze und warb für die künftigen. Er wies auf das neu während der Arbeitszeit geltende Alkoholverbot hin, meinte aber, dass es diesbezüglich mit den Aargauern keine Probleme gegeben hat. Die Sektion lädt ein, am grossen Einweihungsfest vom 23./24. Juni in Realp teilzunehmen.

Zentralverein und Stiftung

Robert Frech überbrachte Gruss und Dank des ZV und wies auch auf die namhaften Geldleistungen zugunsten der Bahn hin. Er gab einen kleinen Überblick über das Programm vom 23./24. Juni, das auch Sonderfahrten zur Furka beinhaltet. Frech wies auf die Entwicklung der Mitglieder- und Fahrgastzahlen hin. Stiftungsratspräsident *Peter Schwaller* erinnerte daran, dass die SFB die Investitionsmittel be-



Präsident Walter Benz
Président Walter Benz

reit zu stellen und das Kulturgut zu sichern hat. Bisher hätten über 4 Millionen Franken (davon 3 Millionen von Hansruedi Wyss) zusammengebracht werden können. Von der Lotterie Romande gingen 125'000 und vom Kanton Wallis 130'000 Franken ein. Auch der 1000er-Club, dessen Mittel von der SFB verwaltet werden, entwickelt sich sehr erfreulich. Die Stiftung hat letztes Jahr 800'000 Franken investiert. Im laufenden

Jahr dürften es 2,7 Millionen Franken werden. Schwaller wies auf die ausserordentlichen Leistungen von Silvia und Paul Güdel im Marketingbereich hin und stellte neue Aktivitäten des Vereins San Gotardo in Aussicht.

Wahlen und ordentliche Geschäfte

Unter dem Tagespräsidium von Christoph Urech wurde der Vorstand mit Walter Benz, Heinz Unterweger, Urs Hasler, Claire Hugi, Walter Beer, Hans Suter und Daniel Bühler bestätigt. Erich von Büren und Heinz Brun können weiterhin als Revisoren, Walter Benz, Edi Schneider und Heinz Unterweger als Delegierte amten. Protokoll, Rechnung 2006, Vorschlag 2007 und der Jahresbericht des Präsidenten wurden genehmigt. Einzelheiten sind den Sektionsnachrichten 2006/4 und 2007/1 zu entnehmen. – Die nächste Generalversammlung der Sektion Aargau wird am 29. Februar 2008 stattfinden.

Letztmals offene Türen bei der alten Halle

Gegen 300 Besucher in Wagenwerkstatt

AARAU (fi) – Die VFB-Sektion Aargau hat eingeladen und die Gäste kamen. Die Wagenwerkstatt an der Industriestrasse 20 mit dem vor der Endmontage stehenden B 4222 lockte am 20. April die Besucherinnen und Besucher letztmals an. Der Umzug in den ehemaligen Schlachthof an der Rohrerstrasse hat schon begonnen.

Sektionspräsident Walter Benz begrüßte Gäste und DFB-Vertreter zum Abend der offenen Türen. Er erwähnte die vielfältigen Aktivitäten der Aargauer. Der Bogen der «Präsenzübungen» spannt sich von der Gewerbeausstellung in Gelterkinden über den Jodlerumzug in Frick bis zur Badenfahrt. All diese Unternehmungen zugunsten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke erfordern einen hohen personellen und materiellen Aufwand. Nicht zu vergessen sind schliesslich die Reisen, mit welchen die Sektion der DFB Fahrgäste zuführt.

Geschäftsleiter Peter Bernhard lobte die Frondienstleistungen, welche in den Werkstätten ebenso vollbracht werden wie an der Strecke. Sie helfen, ein einmaliges Kulturgut zu erhalten und ermöglichen jährlich rund 25'000 Gästen ein besonderes Reiseerlebnis in den Zentralalpen. Die Leistungen der Dampfbahn würden mehr und mehr auch von der Standortregion anerkannt und geschätzt, vermerkte Bernhard.

Werkstatt gestern, heute und morgen

Werkstattleiter Werner Beer erinnerte an die Anfänge der Wagenwerkstatt vor gut 13 Jahren. Das Team habe sich rasch ein grosses Wissen und Können erarbeitet. Die Liste der in Aarau für die DFB aufgearbeiteten Wagen ist lang. Derzeit steht der B 4222 in der Halle. Der Wagen mit Jahrgang 1890, der einst Reisende an den Fuss des Matterhorns brachte, wird anfangs Juni nach Realp transportiert. Zusammen mit Bahnhof,

Lok 4 und Tmh 985 wird er am 23./24. Juni eingeweiht. Darauf wird das rote Fahrzeug seinen Dienst auf der Bergstrecke antreten.

Anhand von Bildern zeigte Werner Beer, in welchem schlechtem Zustand die historischen Fahrzeuge in die Werkstatt kommen, wie sie demontiert, gereinigt, entrostet, restauriert und teilweise erneuert werden. Da war auch zu sehen, wie die Aussichtswagen rollstuhlgängig gemacht wurden. Der Mietvertrag für die Halle Industriestrasse 20 ist auf September gekündigt. Bald wird die Werkstatt an die Rohrerstrasse verlegt. Werner Beer kommentierte Bilder von Gebäuden des seit etwa zwei Jahrzehnten leerstehenden Schlachthofes. Sie sind weitgehend in gutem Zustand und eignen sich nach einigen Anpassungen für den Wagenbau. Mit dem Entfernen nicht benötigter Einrichtungen ist begonnen worden. Bereits konnten zum Nulltarif Hallenkrane beschafft werden. Die



Werner Beer stellte dem Publikum die Wagenwerkstatt vor.
Werner Beer présente l'atelier.

Werkstatt-Crew ist froh, wenn sie die Zusatzbelastung der Zügler nicht allein bewältigen muss. Im Übrigen wurden die Besucherinnen und Besucher eingeladen, ihre Unterstützung durch eine VFB-Mitgliedschaft, den Erwerb eines Sitzplatzes, durch Geld- oder Materialspenden und schliesslich mit Fahrten über die Furka zu zeigen.



Die Achse mit Bremszahnrad zieht das besondere Interesse auf sich.
Un attrait particulier : l'essieu avec roue dentée pour le freinage.

VFB-Sektion Solothurn

Zusammensetzung des Vorstandes

Die vor einem Jahr im «dampf an der furka» angekündigte Änderung im Vorstand ist am 20. März 2007 über die Bühne gegangen. Die Vorstands-Funktionen sind neu wie folgt besetzt: Heidi Albisser, Präsidentin; Rita Fuchs, Kassierin; Roland Stampfli, Aktuar; Rosmarie Allemann, Beisitzerin; Robert Rellstab, Beisitzer und Reiseleiter. Nach Behandlung der Traktanden wurde aus Anlass «20 Jahre VFB-Sektion Solothurn» ein kleiner Apéro spendiert.

Jahresprogramm 2007

Wahrscheinlich werden wir unseren Jahresausflug vom 24. Juni mit dem «Chluser-Schnäg» und der Cj beim Erscheinen dieses Heftes schon genossen haben. Am 30. November, 19.30 Uhr, treffen wir uns im Restaurant «Rondo» in Oensingen zum Chlausenjass. Die 21. Jahresversammlung der VFB-Sektion Solothurn wird am 7. März 2008, 20 Uhr, im Restaurant «Rössli» stattfinden.

Robert Rellstab

VFB-Sektion Bern

Gegen Erhöhung der Mitgliederbeiträge

Die 22. Hauptversammlung der VFB-Sektion Bern vom 30. März 2007 in Schüpfen ist in voller Eintracht verlaufen. Sämtliche Geschäfte wurden einstimmig, ohne Gegenstimmen und Enthaltungen, genehmigt.

Die Präsenz war mit 23 Mitgliedern und drei Gästen durchschnittlich. Erfreulicherweise schloss die Jahresrechnung 2006, auch dank sehr grosszügigen Spenden, mit einem Überschuss von 3083 Franken. Das Sektionsvermögen wird für die immer dringender werdenden Revisionen an den drei «Berner Personenwagen» der DFB bereitgehalten. Trotz mehrmaliger Nachfrage konnte aber noch kein Einsatz vereinbart werden.

Das Budget 2007 sieht einen Überschuss von 440 Franken vor. Im Vorstand, bei den Revisoren und den Delegierten ergaben sich keine Änderungen, alle Mandatsträger wurden einstimmig bestätigt. Die einzig längere Diskussion ergab sich bei den Mitgliederbeiträgen. Allerdings herrschte auch hier Einhelligkeit, die andernorts beschlossene Erhöhung sei der falsche Weg, die Einnahmen zu steigern. Im Gegenteil wären wohl Austritte des «kleinen Mannes» die Folge. Wer mehr zahlen wolle, könne spenden, empfahlen diverse Votanten. Der als Gast anwesende Präsident des VFB-Zentralvorstandes, Robert Frech, warb dafür, die benötigten Zusatzleistungen und den Teuerungsausgleich via Anwerbung zusätzlicher Mitglieder anzustreben.

Frech machte dann auch den Auftakt zum zweiten Teil des Abends und hielt einen Vortrag über die Situation im Zentralvorstand und im ganzen VFB. Der Fokus lag dabei auf der Mitgliederwerbung. Denn ohne Mitglieder gebe es keine Fronis und damit auch keinen Fahrbetrieb. Federico Rossi erläuterte den HV-Teilnehmenden schliesslich, warum die Dampfbahn Furka-Bergstrecke auch eine Dieselflotte betreibt. Er konnte diverse Neuigkeiten und Anekdoten aus der Dieselflotte berichten, unter anderem über die neuen Dieseldiesellokomotiven Tmh 985 und 986 sowie die von der RhB zur DFB stossenden

künftigen Rangiertraktoren Tm 91 und 92.

Sektionsreise auf die Schynige Platte – Natürlich mit Dampf

Für den diesjährigen Sektionsausflug haben wir die Schynige Platte gewählt. Am 11. August fahren wir auf diesen ideal gelegenen Aussichtsblick im Berner Oberland mit bester Aussicht auf Eiger, Mönch und Jungfrau. Wie es sich für einen Dampfbahn-Club gehört, reisen wir mit der einzig verbliebenen Dampflokomotive der Schynige Platte Bahn (SPB) bergwärts, der HG 2/3 Nr. 5 von 1894 (!). Im Bergrestaurant kann ein gemeinsames Mittagessen eingenommen werden. Es besteht genügend Zeit für eine kleine Rundwanderung oder einen Besuch des Alpengartens. Die Talfahrt erfolgt, sofern es das Wetter zulässt, im offenen Nostalgie-Sommerwagen, gezogen von der ebenfalls in den Originalzustand zurückversetzten HG 2/2 Nr. 12. Die Kosten der Sektionsreise betragen für die Fahrt Wilderswil-Schynige Platte und zurück 55 Franken, respektive 33 Franken für Inhaber von Halbtax und Generalabonnement. Inbegriffen ist der Dampfzuschlag von 10 Franken. Die beiden Vier-Gang-Menüs kosten 22.50 respektive 25.50 Franken. Bei genügender Nachfrage wird auch ein Kollektivbillet nach Wilderswil organisiert, erfahrungsgemäss sind aber viele Teilnehmer GA-Inhaber, sodass ein solches Kollektiv nicht zustande kommt. Alle Interessierten sind herzlich willkommen, auch Mitglieder anderer Sektionen und Nichtmitglieder. Für weitere Auskünfte und Anmeldungen bitte beim Sekretär melden: Julian Witschi, Monbijoustrasse 28, 3011 Bern. Tel. 079 399 04 86. E-Mail: sekretariat@vfb-bern.de

Drei-Pässe-Fahrt von Bernair mit DFB-Fahrt über Furka-Bergstrecke

Die Reiseorganisatorin Bernair, mit der die VFB Sektion Bern regelmässig zusammenarbeitet, bietet wiederum eine Drei-Pässe-Fahrt an, die eine Dampfbahnfahrt mit der DFB von Gletsch nach Realp beinhaltet. Die Anreise mit dem Nostalgie-Postauto FBW C50U von

1966 erfolgt wegen des Bahnhofplatzumbaus in Bern ab der S-Bahn-Station Gümligen, auch in Spiez kann zugestiegen werden. Die Reise steht in engem Zusammenhang mit dem Projekt von Bernair, ein NAW-Postauto zu übernehmen und der Nachwelt zu erhalten. Ein allfälliger Gewinn aus dieser Reise fliesst vollumfänglich in dieses Projekt.

Die interessante Rundreise findet statt am Samstag, 30. Juni. Der Preis für die Reise beträgt 59 Franken ohne Fahrt auf der DFB respektive 99 Franken inklusive DFB-Dampffahrt. Auskünfte und Anmeldungen an: Bernair Reisen, Im Gerbelacker, Postfach, 3063 Ittigen. Tel. 031 921 75 77. E-Mail: bernair.verkauf@bluewin.ch

Julian Witschi

VFB-Sektion Nordwestschweiz

Generalversammlung

Die Generalversammlung fand im üblichen Rahmen im Restaurant «Bundesbahn» in Basel am 2. April 2007 statt.

Der Präsident erwähnte im Jahresrückblick die wichtigsten Ereignisse des vergangenen Jahres: zwei einwöchige Arbeitseinsätze an der Furka sowie die Werbeveranstaltungen in Münchenstein und im Areal des «Ysebähnli am Rhy». Der Kassabericht wurde genehmigt. Die Kasse schliesst mit einem kleinen Mehrertrag ab. Im Budget des Jahres 2007 ist ein Beitrag von 1000 Franken für die neue Werkstatt in Aarau vorgesehen. Das Amt des zweiten Beisitzers konnte besetzt werden. Der Vorstand erwartet von ihm neue Ideen zur Gestaltung der sektionsinternen Aktivitäten.

Das Jahresprogramm 2007 hält die beiden Arbeitseinsätze in der Vorsaison und im Herbst fest. Aus-

serdem wird für den Vereinsausflug zur Gartenbahn in Schinz nachgeworben (1. September). Auch dieses Jahr werden wir uns wieder intensiv mit dem Thema Werbung befassen. Es geht dabei einerseits um neue Mitglieder, aber auch um neue Mitarbeiter und immer auch um die Werbung für unsere Bahn. Wir werden für diese Anlässe in Eigenregie Werbeteams organisieren.

Die erste Werbeveranstaltung fand anlässlich der Gewerbeausstellung in Gelterkinden, die zweite im Einkaufszentrum «Dreispietz» in Basel und die dritte wiederum im Areal des «Ysebähnli am Rhy» statt.

Präsident Paul Tschudin dankte allen engagierten Mitgliedern herzlich für die Unterstützung und wünschte ein erfolgreiches, gutes Jahr mit vielen vergnüglichen Stunden auch an der Furka.

H. Stocker

Das Schwungrad meint...

Es fehlt noch an vielem bei der Bahn

Wenn Sie diese meine Gedanken zu lesen bekommen, dann beginnt auch gleich unsere diesjährige Fahrsaison auf der Furka-Bergstrecke. Das heisst, dass wieder sehr viele Leute mit sehr grossem Einsatz dazu beigetragen haben, die Dampfbahn für eine 15-Wochen-Saison in Betrieb zu nehmen. Das ist sehr lobenswert und

wird auch dementsprechend geschätzt. Meistens sind es über Jahre hinweg dieselben Personen, welche sich freiwillig melden. Mein grosses Bravo dazu.

Die restlichen 6500 Mitglieder des VFB (alle sind Leser dieses Heftes) haben aber auch noch gute Möglichkeiten, um der Bahn weiterzu-

helfen. Dazu müssen sie sich nicht zur Fronarbeit verpflichten. Es gibt viele Wege, um uns zu unterstützen. Ich erlaube mir als Schwungrad, da einige Vorschläge anzubringen:

- Mit einer kleinen Spende in bar zugunsten der Bahn, denn es sind jährlich immense Ausgaben zu bezahlen.
- Eine grössere Spende wird von der Stiftung Furka Bergstrecke speziell verdankt und ist erst noch steuerfrei.
- Wenig Geld kostet es, wenn man weitere Freunde zum Mitmachen (Mitglied oder Fahrgast) einlädt, um unsere Dampfbahn kennen zu lernen. Am besten

zeigt man diesen «Neulingen» die Bahn vor Ort. Sie werden vermutlich auch sehr begeistert sein.

- Für den weiteren Ausbau bis Oberwald benötigt es noch enorme finanzielle Mittel. Diese zu beschaffen ist eigentlich auch unser Auftrag. Ich kann mir nicht vorstellen, dass allein der Stiftungsrat dafür zuständig ist.
- Mit viel Feingefühl und der nötigen Sachkenntnis wird es uns bestimmt gelingen, auch dazu einen wesentlichen Beitrag beisteuern zu können.

In diesem Sinne wünsche ich eine unfallfreie Fahrt im 2007.

Euer Schwungrad

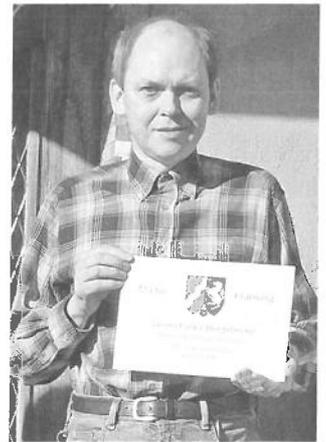
eines Video-Beamers zur grossformatigen Präsentation unserer Dampfbahn, ein professionelles Absperrsystem vom Flughafen Düsseldorf (leihweise) vor unserer Modulanlage, eine neue Standbeschriftung mit dem ebenfalls aktualisierten Vereinslogo und unser neuer «Mitarbeiter» für die Froni-Werbung. Die in auffälligem Orange gekleidete und mit Werkzeug versehene Schaufensterpuppe stand vor einer Original-Zahnstange und liess viele Besucher mit einem Schmunzeln vor den Infotexten verweilen.

In vielen Einzelgesprächen konnten wir für unsere Bahn werben und sicherlich positiven Einfluss auf die Fahrgaststatistik 2007 nehmen. Auch der Kreis der Interessenten für die Fronarbeit ist gewachsen. Dagegen zeigte sich einmal mehr, dass es sehr schwer ist, Mitglieder für einen Verein zu gewinnen, dessen Zweck von uns aus gesehen rund 750 km entfernt liegt. Erfreulicherweise lagen die Spenden und Souvenirverkäufe deutlich über jenen des Vorjahrs. Wir dürfen uns an dieser Stelle noch einmal bei allen Teilnehmern, Helfern und Material-Sponsoren für ihren Beitrag zur Intermodellbau bedanken.

Einige Impressionen von unserer Furka-Modulanlage finden Sie auf der Internet-Seite des MOBA www.moba-deutschland.de (Intermodellbau und Bericht vom 18.04.07).

Überraschung gelungen!

Am Wochenende vom 2./3. März konnten wir Martin Fränsing in Altdorf persönlich zu seinem Geburtstag gratulieren. Die Überraschung war für ihn perfekt, als wir zu dritt am Freitagabend in seinem Wohnzimmer standen. Dank Unterstützung von Heinz und Claudia



*Martin Fränsing am Geburtstag
Martin Fränsing lors de son anniversaire*

Bissig konnten wir unseren Besuch bis zur letzten Minute geheim halten. Anlässlich seines runden Geburtstages haben wir Martin eine Tafel mit der Aufschrift «Ständige Vertretung des Vereins Furka-Bergstrecke, Sektion Nordrhein-Westfalen im Kanton Uri» überreicht.

Wie an der Furka schon fast üblich, fanden wir uns am Samstag früh nach einer kurzen Nacht dann bei der Fronarbeit im Raum Basel wieder. Hier konnten wir bei der Räumung eines nicht mehr notwendigen Aktenlagers helfen.

NRW ist eine Reise wert, weil...

in unserem Sektionsgebiet neben dem musealen Erhalt der alten Bahntechnik auch für die Zukunft entwickelt wird. So verkehrt in Dortmund im öffentlichen Personennahverkehr beispielsweise die «H-Bahn». Die H(änge)-Bahn verbindet vollautomatisch gesteuert die beiden Universitätsstandorte Campus Nord und Süd mit einer S-Bahn-Haltestelle, einer Bushaltestelle und mit dem im Anschluss an die Uni entstandenen Technologiezentrum. Auf ca. drei km Strecke mit fünf Haltestellen werden mit fünf Kabinen rund 1,6 Mio. Fahrgäste pro Jahr befördert. Die Fahrwerke der fahrerlosen Kabinen laufen in einem untergeschlitzten Hohlkastenträger weitgehend witterungsgeschützt auf sehr leisen gummiwandagierten Trag- und Treibrädern. Die H-Bahn verkehrt vom Montag bis Freitag und ist für jeden Bahninteressierten einen Besuch wert. – Info: www.h-bahn.info

*Frank Waffel
Sektion Nordrhein-Westfalen*

VFB-Sektion Nordrhein-Westfalen

29. Intermodellbau 2007

Vom 18. bis 22. April fand in den Dortmunder Westfalenhallen die 29. Intermodellbau statt. Als Mitglied im MOBA-Modellbahnverband in Deutschland e.V. konnten wir an dieser europaweit wichtigsten Modellbaumesse wieder mit unserer Furka-Modulanlage teilnehmen.

Infolge konzeptioneller Änderungen durch den Veranstalter fand sich unser Messestand diesmal in Halle 6. Die Standgröße von 7x12m in der Mitte der Halle und rundum von Besuchergängen umgeben, forderte uns in der Vorbereitung heraus. Doch nach intensiver (und zeitraubender) Vorarbeit des «harten Kerns» der Messemannschaft, konnten wir die Fur-

ka-Bergstrecke in attraktiver Form den rund 100'000 Besuchern präsentieren.

Der Einzugsbereich der Intermodellbau geht weit über die Stadtgrenzen hinaus. Nach einer Besucherbefragung der Messgesellschaft kamen 15.7 Prozent (d.h. etwa 15'000 bis 16'000 Besucher) aus dem Ausland. Im Abschlussbericht des MOBA wird von einer auffallend starken und für unsere Dampfbahn sehr interessanten Frequenz aus dem Süddeutschen Raum (Grossraum München, dem Allgäu und aus dem Freiburger Raum bis zur Schweizer Grenze) gesprochen. Neu auf unserem Stand war in diesem Jahr neben weiteren aktuellen Bildtafeln auch der Einsatz



*Gut präsentierte Modellanlage
Maquette bien présentée*



*Der Stand in der Übersicht
Vue générale du stand*

VFB Sektion Rhein-Neckar

Ersten Preis am Echtdampftreffen gespendet

Die Sektion Rhein-Neckar hat am 11. Echtdampftreffen in Sinsheim den ersten Preis ausgesetzt. Er ging an eine Sinsheimer Familie.

Zum zweiten Male begab sich eine kleine Crew an die Zusatzbauwoche im Mai um beim «Auftauen» der Strecke dabei zu sein. Unsere Prioritäten lagen in der Herrichtung der Aussenanlage des neuen Stationsgebäudes, während gleichzeitig zwei überwiegend schweizerische Spezialtrupps die Schneeräumung und den Aufbau der Steffenbachbrücke übernahmen. Auf dem Nachhauseweg legten Martin und Robert der kranken Evi Stenke noch einige Kiesel von der Furka auf ihr Krankenbett. Dennoch mussten wir im Juni von ihr Abschied nehmen.

Der Sektionsausflug 2006 führte im Juli zum 100-Jahr-Streckenjubiläum der Dampfbahnen um Amstetten. Dabei hatten wir eine überraschende Begegnung mit unserem Vereinsmitglied Michael, der auf der Dampflokomotive als Heizer Dienst tat.

Im traditionellen Herbsteinsatz in der KW 38 wurden mit 14 Leuten des harten Kerns unserer Sektion fünf unterschiedliche Baustellen bedient. So wurden auf der Steffenbachbrücke teilweise die Schwellen ausgewechselt und im Scheiteltunnel gunitiert (Deckenbetonierung). Dies ging diesmal ohne viel Dieselruss, da durch entsprechende Druckluft- und Stromleitungen die Baustellen innerhalb

des Tunnels von aussen versorgt wurden! Die Arbeiten fanden unter starkem Zeitdruck statt, denn bereits für Donnerstag war ein Sonderzug angesagt, der unbedingt die Brücke und den Tunnel passieren musste.

Natürlich fand auch wieder die traditionelle Weinprobe unter der fachkundigen Führung von unserem Smutje Robert statt.

Im November versammelten wir uns mit vielen Gästen zum Sektionstreffen und erfuhren von Bernd Hillemeyr von den neuesten Plänen der Stiftung, dem Verein und der AG. Ausserdem fanden Neuwahlen statt, wobei der alte Vorstand, der sich um einen Werbemanager verstärkte, im Amt bestätigt wurde.

Das Jahr 2007 begann gleich mit einem Infostand auf dem 11. Echtdampftreffen in Sinsheim mit 12'000 Besuchern. Hier wurden wir von dem Redakteur H. Martin Weis der Rhein Neckar Zeitung (grösste Tageszeitung der Region Heidelberg) interviewt. Sein Artikel über unsere Bahn und die Fronarbeit erschien am 17. März in der Wochenendausgabe und machte somit auch in grossem Umfang Werbung für unseren Verein und die Strecke.

Bereits zum zweiten Mal spendeten wir den ersten Preis Besucherbefragung zur Messebewertung, eine Freifahrt über die Furka für zwei Personen. Dieser konnte Ende Januar im Beisein der Messeleitung an Familie Chr. Wöldecke aus Sinsheim übergeben werden.

Über ihren Abstecher bei der nun etwas geänderten Urlaubsrouten wollen sie uns berichten. Ebenfalls an vier Tagen haben wir den Publikums magnet «Faszination Modellbau» in Sinsheim mit unserem Infostand besucht. Rund 400 Aussteller aus 13 Ländern lockten über 52 000 in- und ausländische Besucher an. Unter den zahlreichen Schauanlagen war auch die prämierte Winterlandschaft (Massstab HOe) von unserem Mitglied und Fronarbeiter Al-

bert zu sehen und mit dem 5. Preis ausgezeichnet.

Bei beiden Messen mussten wir wieder zahlreiche Fragen zum Stand der Arbeiten und Fahrmöglichkeiten und vor allem nach dem Termin für das Erreichen von Oberwald beantworten, zusätzlich konnten wir einige Spenden verbuchen.

Auf Wiedersehen bei der Arbeit an der Furka!

Wolfgang Petters

VFB-Sektion Schwaben

Hauptversammlung mit Wahlen

Am Freitag, den 23. März, fand in der Gaststätte «Herrenkeller» in Ulm unsere diesjährige Jahreshauptversammlung statt. Dazu konnte Vorstand Bernd Hillemeyr elf Sektionsmitglieder sowie zwei Gäste begrüßen.

Neben dem Rechenschaftsbericht für das vergangene Jahr und der Entlastung des Vorstandes standen Neuwahlen für Vorstand, Kassenprüfer und Delegierte auf der Tagesordnung. Dankenswerterweise haben sich alle Amtsinhaber für die kommenden beiden Jahre wieder zur Verfügung gestellt. Da es keine Gegenvorschläge gab, wurden sämtliche Personen in ihren Ämtern bestätigt.

Der Vorstand besteht aus Bernd Hillemeyr (als Vorsitzender), Hans-Joachim Lüddeman (als Kassier) und Christof Schmid (als Schriftführer). Als Kassenprüfer wurden Walter Pompe bzw. Eberhard von Wartenberg (als Stellvertreter) gewählt. Bei den Delegiertenversammlungen vertreten Peter Rost und Karl Angerer bzw. Walter Pompe und Christof Schmid (Stellvertreter) die Sektion.

Aufgrund der soliden Kassenfüh-

rung beantragte der Vorstand, der DFB AG über die Stiftung 1000 Euro ohne spezielle Zweckbindung zu überweisen. Dieser Antrag wurde mehrheitlich angenommen. Die Überweisung wird über die Sektion Rhein-Main abgewickelt.

Peter Rost erläuterte kurz den Ablauf der letzten Delegiertenversammlung sowie die Aufgaben der neu gebildeten Geschäftsprüfungskommission, in der er ebenfalls Mitglied ist. Abschliessend konnte Bernd Hillemeyr die Anwesenden über den Zentralvorstand, die Stiftung sowie die DFB AG informieren und einen Ausblick auf die geplanten Aktivitäten der Sektion im laufenden Jahr geben. Mit mehreren Filmbeiträgen über die Furka-Bergstrecke wurde die harmonisch verlaufende Versammlung bei einem gemütlichen Beisammensein beschlossen.

Termine im 2. Halbjahr 2007

Die Stammtische und das Jahresabschlussessen finden ab ca. 20 Uhr in der Gaststätte «Herrenkeller» in Ulm statt. In lockerer Atmosphäre werden Neuigkeiten und Informationen rund um die Furka



Übergabe der Freifahrkarten an Christian Wöldecke (links)
Remise des billets gratuits à Christian Wöldecke (gauche)

2. bis 7. Juli:	Bauwoche Sektion Schwaben
12. Juli	Stammtisch
6. September	Stammtisch
15. bis 16. September	Modellbahntreff Göppingen
4. Oktober	Stammtisch
8. November	Stammtisch
6. Dezember	Jahresabschlussessen



ausgetauscht. Zu allen Veranstaltungen sind nicht nur Vereinsmitglieder und Aktionäre, sondern alle, die vom Eisenbahnvirus infiziert sind, herzlich willkommen.

15. und 16. September 2007 – Modellbahn Treff Göppingen
Nach dem großen Erfolg im Jahr 2005 wird die Furka-Bergstrecke bei dieser Veranstaltung wieder

vertreten sein. In Zusammenarbeit mit der Sektion Stuttgart werden wir mit unserem Infostand in Göppingen über unser einmaliges Projekt informieren. Bitte merken Sie sich diesen Termin vor. Wir freuen uns über jeden, der kommt – als Besucher und auch als Mitarbeiter.

Christof Schmid, Schriftführer

VFB-Sektion Innerschweiz

Geleistete und bevorstehende Einsätze

Am 31. März 2007 startete die Bausaison mit dem ersten Samstag-Einsatz unserer Sektion. In Realp lag noch ca. 80 cm Schnee, es war ein trockener, aber kalter Tag. Etwa 25 Fronis wirkten an diesem Samstag in Realp, die meisten davon von der Dieselcrew.

Wir arbeiteten in Realp am Bahnhof, und zwar wurde die Verkleidung mit Natursteinen vorbereitet. Hugo und Willy suchten im Schnee nach den Steinen zur Eckverkleidung, diese Steine wurden dann mit dem Schubkarren nahe der Einbaustellen rund um den Bahnhof verteilt. Die auf Mass gelieferten Granitplatten für Tür- und

Fenster-Verkleidung wurden probeweise eingesetzt, fürs Pflastern und Mauern war es zu kalt. In der Werkstatt wurden die Metall-Fixierlaschen vorbereitet. Der Ausklang im «Pöstli» gehörte natürlich auch dazu.

Die Samstags-Einsätze der Sektion Innerschweiz im 2007: 2. und 23. Juni, 14. Juli, 4. und 25. August, 15. September, 6. und 27. Oktober, 17. November. Unterstützt uns an diesen Samstagen, Anmeldung und Auskunft: 041 917 15 46, Jakob Hartmann, wenn möglich mittwochs ab 19.00 Uhr

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

Wichtige Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident
Peter Schwaller
Lägerweg 6
CH-5304 Eendingen
Telefon P 056 242 15 14
Mobile N 079 374 50 17
E-Mail sfb-praesident@fu-be.ch

SR-Vizepräsident
Thomas Kaech
Silberdistel B
CH-3999 Oberwald
Telefon P 027 973 38 50
Fax F 027 973 38 52
Mobile N 079 483 42 70
E-Mail sfb-vizepraesident@fu-be.ch

SR Vertreter VR DFB AG
Claude Wenger
Tonismatt
CH-6318 Walchwil
Telefon +41 41 534 27 36
Mobile +41 79 200 23 65
dfb-vrp@fu-be.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 vfb-vizepraesident@fu-be.ch

SR
Walter Benz
Propstbergstrasse 10
CH-5312 Döttingen
Telefon P 056 245 29 03
Fax P 056 245 72 92
Mobile N 076 443 64 67
E-Mail vfb-aargau@fu-be.ch

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

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

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

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)
Peter Bernhard
41, le grand Molambief
F-71580 Le Fay
Telefon P +33 385 75 57 07
Mobile N +33 631 07 53 89
E-Mail dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

Präsident des 1000er Clubs

Kurt Aeberli
Strehlgasse 8
CH-4460 Gelterkinden
Telefon +41 61 981 58 44
Mobile +41 78 859 45 90
sfb-praesid1000club@fu-be.ch

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Claude Wenger
Tonismatt
CH-6318 Walchwil
Telefon +41 41 534 27 36
Mobile +41 79 200 23 65
dfb-vrp@fu-be.ch

VR-Vizepräsident

Hansruedi Fehrlin
Lendikerstrasse 34
CH-8484 Weisslingen
Telefon +41 52 394 31 41
fam.fehrlin@netvision.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 44 211 44 78
Mobile +41 79 351 55 29
hermann.walser@fu-be.ch

VR

Franz Kissling
Nydegasse 17
CH-3011 Bern
Telefon +41 31 311 57 62
Mobile +41 79 769 33 45
franz.kissling@bluewin.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke

DFB AG

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 +33 631 07 53 89
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

Reisedienst

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

Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Tel./Fax +41 55 246 36 15
Mobile +41 79 673 60 65
dfb-personal@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 Okto-
ber) +41 79 205 14 24
dfb-betrieb@fu-be.ch

Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher
alte Schanfiggstrasse 20
CH-7000 Chur
Telefon +41 81 250 76 74
Fax +41 81 250 76 75
Mobile +41 79 273 28 24
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

Leiter Finanzen

Treuhandbüro Martin Alther
Kornweg 7
CH-5603 Staufen
Telefon +41 62 891 73 73
oder +41 52 741 10 16
Mobile +41 79 430 52 70
dfb-finanzen@fu-be.ch

Sicherheit und Logistik

Fritz Tschanz
Moosgasse 94
3053 Münchenbuchsee
Telefon +41 31 869 01 82
Mobile +41 79 482 76 12
dfb.logistik@fu-be.ch

Souvenirhandel DFB

Martin Fränsing
Reussstrasse 7
CH-6460 Altdorf
Telefon +41 41 870 11 13
Fax +41 41 870 07 86
souvenir@fu-be.ch

Medienbeauftragter

Ueli Burkhard
Im Raad
CH-8498 Gibswil-Ried
Telefon +41 55 246 10 21
Mobile +41 79 231 17 91
ueli.burkhard@vtxnet.ch

DFB 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
vfb-praesident@fu-be.ch

Administration/ Mitglieder-Service

Simone Hurter
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a. A.
Telefon/Fax +41 44 761 47 01
Mobile +41 79 329 47 62
vfb-administration@fu-be.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
vfb-finanzen@fu-be.ch

Kommunikation/Anlaufstelle VFB

Irène Schär-Hänni
Ruopigenring 69
CH-6015 Reussbühl
Tel./Fax +41 41 250 07 09
Mobile +41 79 604 19 21
vfb-kommunikation@fu-be.ch

Sekretär

Julian Witschi
Monbijoustr. 28
3011 Bern
Telefon +41 31 398 52 12
Mobile +41 79 399 04 86
vfb-sekretaer@fu-be.ch

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
vfb-vizepraesident@fu-be.ch

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

Paul Tschudin
Hörniallee 145
CH-4125 Riehen
Telefon/Fax +41 61 601 30 67
Mobile +41 79 327 24 19
paul.tschudin@bluewin.ch

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@gmx.ch

Romande

Président a.i. Pierre Keller
Av. Edouard Dapples 15
1006 Lausanne
Telefon +41 21 616 42 62
Mobile +41 79 305 96 86
pierre@kellerp.ch

Gotthard

Stefan Gretener
Marktgasse 17
CH-4600 Olten
Telefon +41 62 212 48 28
Mobile +41 79 659 34 55
stefan.gretener@vfb-gotthard.com

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
Sandstrasse 28
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

Fritz Pfändler
Schwalbenstrasse 26 B
CH-9200 Gossau
Tel./Fax +41 71 385 58 40
fritzpfandler@gmx.ch

Solothurn

Heidi Albisser-Schläfli
Fritz Buserstrasse 9
Postfach 20
3428 Wiler
Tel./Fax +41 32 665 11 24
Mobile +41 79 716 68 91
Albisser.heidi@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
H.Racine@gmx.de

Nordrhein-Westfalen

Frank Waffel
Auf der Kluse 20 A
44263 Dortmund
Tel./Fax +49 231 43 00 42
frankwaffel@aol.com

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 (0)89-43 57 48 67
Fax +49 (0)89-95 89 79 71
helmut.mack@arcor.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
Rietgros 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

Belgien

Paul Berce
Avenue Jules Génicot 9
B-1160 Bruxelles
Mobile +32 476 95 20 75
paul.berce@skynet.be



① Aufwändiges Cap mit Stickerei auf dem Schild und DFB-Logo, gestickte Luftlöcher, royal/black/white
CHF 18.00



② SLAZENGER Damen oder Herren Sweatshirt in den Farben royal, rot, hellblau, und marine. Mit DFB-Logo
Grössen S, M, L, XL CHF 69.00



③ Baumwoll-Nicktuch rot mit Ornament, royal mit Edelweiss, rot mit Schweizerkreuz
CHF 7.50



④ SLAZENGER Herren-Poloshirt rot, hellblau, marine. Mit DFB-Logo
Grössen S, M, L, XL, CHF 37.00



⑤ Sommer-Sonnenhut aus weicher Baumwolle, Farben rot oder royal,
CHF 8.00



⑥ SLAZENGER Damen-Poloshirt (leicht tailliert), rot, hellblau, marine, mit DFB-Logo, Grössen S, M, L, XL, CHF 37.00



⑦ Baumwoll-Nicktuch rot, hellblau, marine mit Edelweiss,
CHF 7.50



⑧ Kinder T-Shirt mit aufwändiger Motiv-Stickerei, marine, rot, hellblau, Grössen 86, 92, 98, 104, 110, 116, CHF 23.00



⑨ Kinder Baseballkappe, rot mit blauem Schirm und DFB-Logo, CHF 10.00

Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
Grösse									
Farbe									
Stück									

Weitere Artikel finden Sie unter www.furka-bergstrecke.ch

Name: _____ Vorname: _____

Strasse: _____ Nr.: _____ PLZ: _____ Wohnort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Talon senden an DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041 870 07 86, souvenir@fu-be.ch)

Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzügl. Porto- und Verpackungskosten. Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.