



Juni 2005

dampf an der furka



dampfbahn furka
bergstrecke

MIT POST UND DAMPF ÜBER BERG UND SEE



PostAuto Zentralschweiz – Dampfbahn Furka-Bergstrecke – Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee offerieren am:

Sonntag, 10. Juli 2005
Sonntag, 24. Juli 2005
Sonntag, 31. Juli 2005
Sonntag, 14. August 2005
Sonntag, 28. August 2005

Begleitete Sonderfahrten von Luzern mit modernem Postauto nach Realp – mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke nach Furka DFB und zurück nach Realp – mit Postauto nach Flüelen – romantische Rückfahrt mit einem Raddampfer der SGV nach Luzern

Preise: CHF 52.00 mit GA, 2. Klasse
CHF 74.00 mit Halbtax-Abo, 2. Klasse
CHF 97.00 ohne Halbtax-Abo, 2. Klasse
Keine weiteren Reduktionen, keine Teilstrecken, keine Gruppentarife
Eigene Kinder bis 16 Jahre fahren gratis mit!

Fahrplan:

Luzern Postauto	ab	Inseli	08.15
Realp	an		09.30
Realp DFB	ab		09.50
Furka	an		10.45
Furka	ab		12.00
Realp	an		12.40
Realp Postauto	ab		12.50
Flüelen	an		14.00
Flüelen SGV	ab		15.03
Luzern	an		18.25

*Fakultative Dampfmahlzeit
auf Bergstation Furka CHF 19.00*

Auskunft und Reservation: Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Reisedienst
Telefon **0 848 000 144**
Fax 055 619 30 39
E-Mail reisedienst@fu-be.ch
Web www.furka-bergstrecke.ch

Die Reservation ist obligatorisch; Anmeldung bis spätestens Montag vor dem Reisetag.

www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

Liebe Leserin, geschätzter Leser

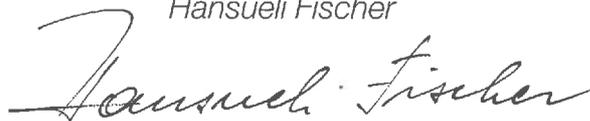
Das vorstehende Logo habe ich auf einem Dokument entdeckt, das zur offiziellen Medienmappe zu «75 Jahre Glacier Express» gehört. Ausgeheckt hat es Markus Güdel, Sohn des DFB-Marketing-Leiters. «Mehr Erlebnis!» ist ein Versprechen an die Fahrgäste der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, das mit Inhalt zu füllen ist.

Wenn dieses Heft erscheint, ist die grosse Medienveranstaltung zu «75 Jahre Glacier Express» bereits Vergangenheit. Es ist zu hoffen, dass die Gäste aus aller Welt das Erlebnis «Glacier Express» und das Erlebnis «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» geniessen und in der ganzen Tragweite erfassen konnten. Was sie verbreiten werden, dürfte nicht ohne Wirkung auf die Fahrgastzahlen bleiben.

Wir alle freuen uns auf die Erlebnisse, welche uns die Furka und die weitere Gotthard-Region in der neuen Fahrsaison bereit halten.

Der VFB hat seit der Delegiertenversammlung in Zürich einen neuen Präsidenten. Die Gruppe «Steffenbachbrücke» hat einen neuen Chef, das «Berghaus Furka» hat einen neuen Wirt und die Kantine Realp einen neuen Koch. Jeder ist auf seine Art Vermittler von Erlebnissen. Wir wünschen ihnen viel Freude an ihrer Aufgabe und gute Aufnahme in der Furka-Dampf-Familie.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 3/2005: 15. August

aktuelles

Aufbau der Steffenbachbrücke	2/3
Güterwagen mit Bremszahnrad	3
Zwei «neue» Vierachser	5
Neuer Koch steht am Herd	5
Pläne, Herausforderungen und Träume	6
Das Schwungrad meint...	6
Übersicht über das Jahr 2004	7/8
38 Dampf-Betriebe	8
Die Jubiläums-Generalversammlung	9
Erhaltung und Sicherung des Kulturgutes	10
Bergstrecke für die Fahrsaison bereit	11
Wo die Augen immer grösser werden	12
Administrative Drehscheibe der DFB	13
Marketingverbund für vier Talschaften	14
Damit der Dampfbahn das Feuer nie ausgeht	14
Kulturwege der Schweiz	15
Zum Schnupperpreis über die Bergstrecke	15
Aktien aus bisherigen Beständen erhältlich	16
Bergstrecke im internationalen Blickfeld	17
Assemblée générale de la Section romande ALSF	18/19
Maintien de la valeur, amélioration, nouvelles installations	19
Nouvelles de la direction du DFB SA	20
Votre agenda	20
Travaux préparatoires à grande échelle	21
Relève assurée	21
Maintien et sauvegarde du bien culturel	22
L'ALSF hôte d'honneur	23
Décès de Bruno Gwerder	23
Des idées, un défi et des rêves	24
75 ans Glacier Express	24

vereine

VFB sagt deutlich Ja zur Stiftung	25/26
Neuer Präsident, neuer Impuls	26
Der Froni hat...	26
Sektion Aargau	27/28
Sektion Innerschweiz	28
Sektion Bern	28
Sektion Nordwestschweiz	29
Sektion Ostschweiz	29
Sektion Zürich	29/30
Sektion Schwaben	31/32
Sektion Stuttgart	32

Titelbild

Blick über das eingefahrene talseitige Brückenteil auf das bergseitige Stück, das an Flaschenzügen einschwebt. Foto: Hansueli Fischer

Impressum

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vorbereitungen für die Saison 2005

Aufbau der Steffenbachbrücke

REALP – Am 17. Mai ist bei guten Witterungsverhältnissen die 37,5 Meter lange Steffenbachbrücke aufgestellt worden.

Die Steffenbachbrücke, wohl der interessanteste Kunstbau an der Bergstrecke, wird jeweils nach Ende der Fahrsaison abgeklappt und auf dem Bahnkörper an die Bergflanken zurückgezogen. Der Mittelteil hängt senkrecht nach unten. So ist er vor den zu Tal donnernden Lawinen sicher. Im Winter 2004/05 gab es allerdings an der Furka geringe Schneemengen und deshalb auch wenig Lawinen.

Vorbereitungsarbeiten

Wie von Wolfgang Hackl, der zusammen mit Alois Kamer die Brückenmontage leitete, zu erfahren war, hängen die Vorbereitungsarbeiten sehr von den Schneeverhältnissen ab. So muss gelegentlich Schnee ausgeschaufelt und gefräst werden, um mit der Montage beginnen zu können. Meist ist auch das Windenhaus auszuschaufeln, damit die hydraulischen Seilwinden in Stellung gebracht und verankert werden können. Dann gilt es, die Drahtseile in die Sechsfach-Flaschenzüge einzufädeln.

Die Brückenmontage

Begonnen wird mit dem talseitigen Brückenteil, an dem auch das Mittelstück hängt. Das Teilstück wird tal- und bergseits an die Flaschenzüge angehängt, deren Seile über den fest montierten Rollenbock laufen. Über Funk werden dem Windenmann Anweisungen gegeben, wie die obere und die untere Winde zu bedienen ist. Wenn das Teilstück weitgehend frei hängt, werden auf dem Trasse die Gleisenden abgeschraubt, damit die das Brückenteil überragenden Schienen ihren Platz finden. Schliesslich wird das Teil auf das richtige Niveau abgesenkt am Brückenkopf verankert und Schienen-

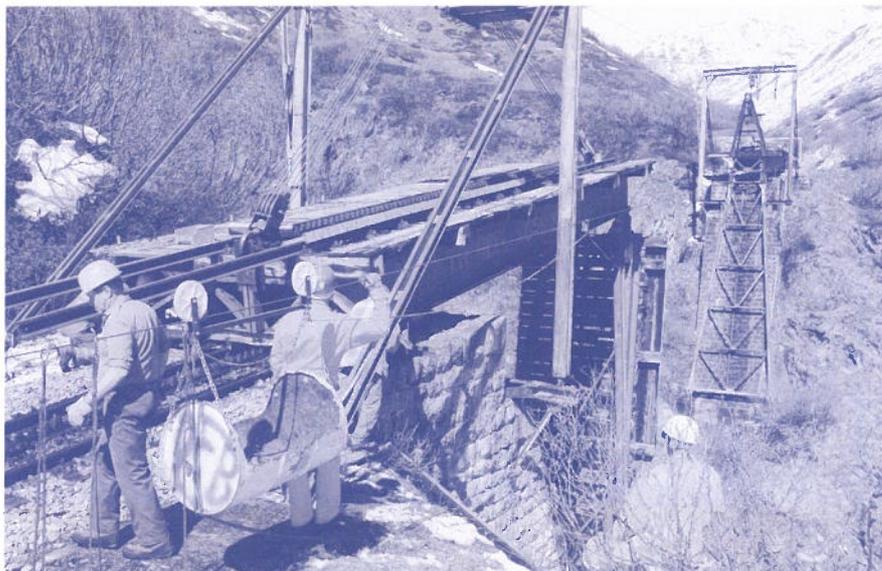
und Zahnstangenverbindungen werden hergestellt.

Die Flaschenzüge werden abgehängt und die Seile ausgefädelt. Dann beginnt das selbe Spiel auf der Bergseite. Nach der Fixierung dieses Teilstücks bleibt es vorerst an der unteren Winde gesichert. Das obere Windenseil läuft nun auf einen Behelfsrollenbock am Ende des bergseitigen Teil-

stücks. Es wird am unteren Ende des herabhängenden Mittelstücks befestigt. Dieses wird hochgezogen und mit dem oberen Teilstück verschraubt. Alle Flaschenzüge werden abgebaut, Schienen und Zahnstangen werden definitiv verbunden und das Geländer wird montiert.

Teamarbeit der besonderen Art

Die Arbeiten, die etwa um 9 Uhr begonnen hatten, waren gegen 15 Uhr abgeschlossen. Wenn viel Schnee liegt, dauern die Arbeiten wesentlich länger. So viel Schnee wie 1999 hätte man vor- und nachher nicht angetroffen. Dass jeweils am Saisonende die Steffenbachbrücke sofort zur



Das talseitige Teilstück wird an Flaschenzügen über das Tobel geschoben.



Das Teilstück wird in die Betriebsstellung abgesenkt und danach verankert.

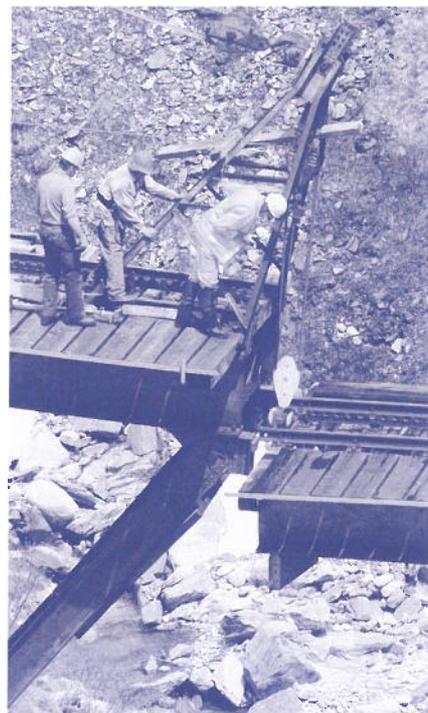
Winterruhe gebettet wird, ist verständlich, wenn man erfährt, dass einmal an einem 6. Oktober bereits 15 Zentimeter Schnee von der Brücke gewischt werden muss-

ten. Die Arbeiten erfordern ein gutes Zusammenspiel aller Beteiligten – und diese müssen obendrein schwindelfrei sein.

Hansueli Fischer



Der Mittelteil, welcher an der talseitigen Stütze schwenkbar gelagert ist, wird angehoben.



Gleich hat der Mittelteil die Endlage erreicht und kann mit dem bergseitigen Teilstück verschraubt werden.

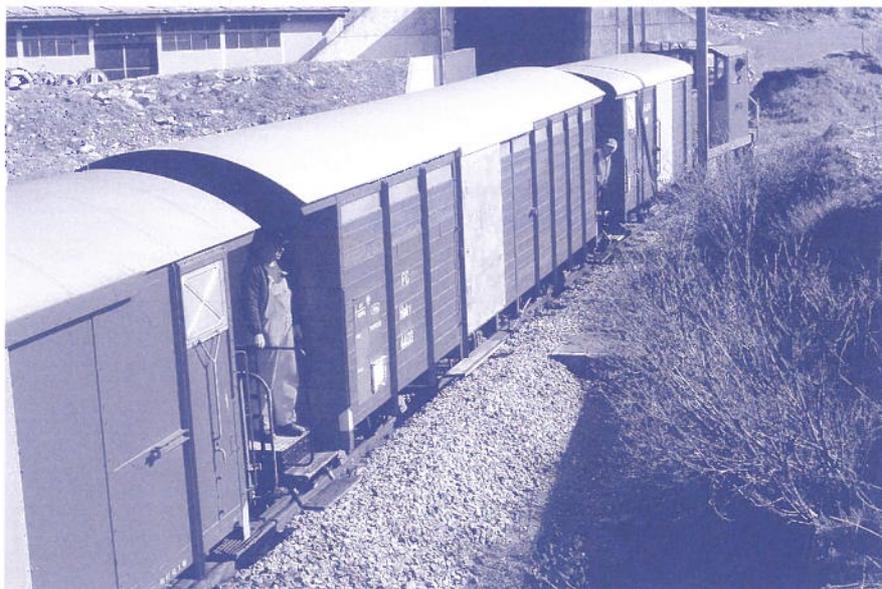
Veränderung beim Rollmaterial

Güterwagen mit Bremszahnrad

Am 9. Mai konnten von der MGB die gedeckten Güterwagen Hak-v 4403 (4achsiger), Gbv 4437, Gb 4432 ex FO und der Gb 2423 ex BVZ (2achsiger) übernommen werden.

Die vier Wagen wurden mit einem Regelzug von Brig nach Realp MGB überführt, von wo sie mit der HGm 2/2 51 nach Realp DFB überstellt wurden. Der Hak-v 4403 wird in der laufenden Saison zum neuen Maurerwagen umgebaut, bei den drei Zweiachswagen ist die Verwendung noch offen, einem Einsatz auf der Bergstrecke steht jedoch nichts im Weg, alle Wagen haben Vakuumbremsen und Bremszahnräder, alle vier Wagen konnten in sehr gutem Zustand übernommen werden.

Während zwei Wochen Arbeitseinsatz in Realp wurden die beiden Flachwagen ex RhB, X2940 und 2948, beide Wagen ohne



Die neu übernommenen Güterwagen mit Bremszahnrad in Realp.

Bremszahnrad, abgebrochen. Sie wurden durch zweiachsige Flachwagen ex MGB/FO X 4792ff. '04/'05 ersetzt. Ebenfalls abgebrochen wurde der X 2946 Werkstattwagen ex SBB Brünig Gk, und durch den neuen Werkstattwagen ex MGB/BVZ Gb 2425 ersetzt. Im neuen Werkstattwagen befindet sich neu auch ein Dieseltank zum Betanken des Tm 506 in Muttbach,

welcher diese Saison wieder Schiebedienst im Scheiteltunnel leisten wird.

Auch in dieser Zeit wurde das Gleis 3 in Realp DFB um ca. 75 Meter verlängert und bei der Drehscheibe ein weiteres Geleisestück von ca. 12 Meter eingebaut, direkt neben der Franzosenbaracke am Standort der ehemaligen Kantine/Schlafraum. *Stefan Isenschmid (Text und Bild)*



Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mitzuarbeiten, im Wissen, dass mir freie Unterkunft und Verpflegung, aber keine finanzielle Entschädigung geboten wird.

Name _____ Tel. P _____

Vorname _____ Tel. G _____

Adresse _____ Mobil _____

PLZ, Ort _____ E-Mail _____

Beruf _____ Geburtsjahr _____

Staatsangehörigkeit _____

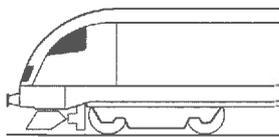
Zusätzliche Ausbildungen, weitere Berufserfahrungen, Spezialkenntnisse:

Mitarbeiter(in) Baudienst Baugruppen-Leiter(in) Küchengehilf(in)

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

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

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



IGE Internationale Gesellschaft
für Eisenbahnverkehr
Reisebahnhof

- Gebührenfreie Fahrplanauskünfte und Platzreservierung für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)
- DFB-Einzeltickets für Individualreisende
- Gruppen-Arrangements:
DFB-Gruppenfahrten **mit** Hotels, Anschluss-Fahrkarten, Kombination zum Bernina-/Glacier-Express, Ausflügen rund um die Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Beratung & Buchung:

IGE-Reisebahnhof
Am Bahngelände 2
91217 Hersbruck / Nürnberger Land

Fon: +49 (0) 9151 90 55-66

Fax: +49 (0) 9151 90 55-90

<http://furka.bahntouristik.de>

Von der RhB zur DFB

Zwei «neue» Vierachser

Kürzlich bekam der DFB-Fahrzeugpark Zuwachs von zwei RhB-Wagen. Es handelt sich um die beiden B 2212 und 2214.

Diese Serie waren die ersten 4-achsigen Personenwagen, welche die RhB im Einsatz hatte. Bis Ende 1924 konnte SWS total 57 dieser Wagen mit offener Plattform abliefern.

Die B 2211–2216 wurden 1913 als offene Plattform- und Sanitätswagen C 2211–2216 in Dienst gestellt und 1929/30 zu C4I 2211–2216 mit geschlossenen Plattformen umgebaut.

1960–64 (?) erfolgte ein weiterer grösserer Umbau der Wagen in die heutige Form, wobei eigentlich nur noch das Untergestell original ist. Er erhielt auch neue Drehgestelle des Typs SIG und ein Bremszahnrad für die FO und die neuen Nummern B 2211–2216.

Mit dem Umbau wurden diese Wagen wieder für den Sanitätszug hergerichtet und erhielten an jeder Wagenseite je eine grosse Türe, um die Verletzten einladen zu können. Im Sanitätszugzustand wurden alle Sitze vom Militär ausgeräumt und die dazugehörenden Liegen für die Verletzten eingebaut. Der Sanitätszug wurde vom Militär noch bis vor zwei Jahren eingesetzt. Nun ist er abgeschafft. Zu einem Sanitätszug gehörten auch noch die Packwagen D 4210–4213, in welchen man eine Küche eingebaut hatte.

In den letzten Jahren waren diese Wagen

oft an die MGB vermietet, da sie eine Zahnradbremse besitzen und so von der MGB bestens eingesetzt werden konnten.

Stefan Isenschmid (Text und Bild)



Die HGm 2/2 vor den beiden einsatzbereiten vierachsigen Personenwagen.

Kantine Realp

Neuer Koch steht am Herd

REALP – Bruno Huber kocht von Mai bis Oktober für die Fronis. Während der Wintersaison ist der junge Fachmann als Barkeeper (nicht bei der DFB!) tätig.

Bruno Huber hat den Koch-Beruf in Andermatt erlernt und seine Kenntnisse in Flims vertieft. Vor zwei Jahren war er einmal von den Dampfbähnlern als Aushilfe angefragt worden. So sprang er während den Ferien ein. Offenbar hat es ihm so gut gefallen, dass er nun voll eingestiegen ist.

Arbeitsumfeld

Der Kantinen-Koch lobt seine Küche. Die seinerzeit von der Expo erworbene Einrichtung sei topmodern und vollständig. Damit sei es schön zu arbeiten. Dass die Zahl der zu verpflegenden Gäste stark und kurzfristig schwankt, ist die andere Seite der Medaille. Da ist viel Flexibilität gefragt. Dass man sich nun schon am Vorabend zum Essen anmelden muss, wird nicht von allen verstanden. Dass so besser geplant werden kann, kommt aber nicht

bloss dem Koch, sondern auch den Gästen zu gut.

Heimische Produkte

Der Koch ist für eine abwechslungsreiche Menügestaltung bedacht. Dass er dabei

nicht immer jedermanns Geschmack trifft, ist verständlich. Namentlich die Frischprodukte kauft er lokal ein. Damit soll auch das Gewerbe im Urserental profitieren. Bruno Huber hat sich mit Hannes Hoffener, dem neuen Wirt im «Berghaus Furka» abgesprochen. Sie haben die gleichen Lieferanten. Gelegentlich wird der «Tal-Koch» auch für den «Berg-Wirt» kochen und die Gerichte mit dem Zug bergan schicken.

Hansueli Fischer



Bruno Huber bei der Arbeit am Herd der Realp Kantinenküche.

Neuer Wirt im «Berghaus Furka»

Pläne, Herausforderungen und Träume

FURKA – Mit Beginn der Fahrsaison 2005 gibt es auf der Furka Bergstation DFB einen neuen Wirt: Hannes Hoffelner. Er tritt die Nachfolge von Adolf Odermatt an.

Der Mann, der sich in einsamen Höhen die «Durch-Zug-Gastronomie» zutraut, ist Hannes Hoffelner. Er ist Standbauer mit eigenem Unternehmen, Improvisator aus Begabung, erfahren in Marketing und Event-Organisation. Er ist Hobbykoch und ein Mensch, der gut auf andere zugehen kann.

Furka-Gastlichkeit

Hannes Hoffelner will eine einfache, aber gepflegte Gastronomie bieten und mit dem bewährten Angebot des Vorgängers starten. Dann möchte er ergründen, was der Bahntourist wünscht und wie sich was mit der besonderen Infrastruktur machen lässt. «Die Gäste sollen stets das Gefühl haben, dass sie erwartet werden», meint Hoffelner. Sie sollen optisch geführt und persönlich betreut werden. Hoffelner stellt sich darauf ein, nicht nur die Passagiere von Regelzügen, sondern auch zusätzlich Gesellschaften und das Zugspersonal bedienen zu können. Der Service soll geprägt sein von Ordnung, einheitlichem Auftritt und von einer logischen Abfolge in der Organisation. Ein ansprechendes Büffet – bei gleichzeitiger Ankunft von bis zu 340 Reisenden von Realp und von Gletsch müssten es wohl zwei sein – soll zum Konsumieren einladen.

Das Personal ist aus dem persönlichen Umfeld des neuen Wirtes weitgehend rekrutiert. Darunter sind drei Köchinnen, welche den Chef in den Phasen grossen Ansturms entlasten.

Vom virtuellen zum wirklichen Unternehmen

Hannes Hoffelner kennt das Furka Restaurant erst von Fotos und von den Schil-



Hannes Hoffelner, der neue Wirt auf der Station Furka.

derungen seines Vorgängers. Er bereitet sich sorgfältig auf den Einsatz vor, kann sich aber erst an Ort und Stelle ganz auf das Unternehmen «Berghaus Furka Gastronomie» einstellen. Auch in diesem Jahr wird es ein Zelt geben, das bei ungünstiger Witterung schützt und mit Gas-Heizsäulen temperiert werden kann, das sich aber an Sonnentagen rundum öffnen lässt.

Der neue Wirt hat sich im unmittelbaren Umfeld der Furka nach Lieferanten umgesehen und sich über deren Lieferbereitschaft vergewissert. Wegen der grossen Abgeschiedenheit ist der Transport von Personen und Waren ein besonderes Problem. Wenn der letzte Zug abgefahren ist, geht gar nichts mehr.

Einsamkeit ertragen

Das Einsiedler-Dasein während des Sommers macht Hannes Hoffelner nichts aus. Er ist höchstens besorgt, dass nicht alle seine Leute damit klar kommen könnten. Wichtig ist für ihn eine tadellose Infrastruktur mit guten sanitären Anlagen. Der Unterkunftswagen muss isoliert und wohnlich eingerichtet werden. Für das Personal wird es ein Freizeit-Programm geben.

Der neue Wirt denkt die verschiedensten Szenarien für den bevorstehenden Saison-Betrieb durch. Seine Überlegungen gehen aber bereits weiter. Er hofft, die Furka-Gastronomie zu einem Ereignis werden zu lassen, das mit ein Grund ist, Dampffahrten zu unternehmen. Er träumt sogar davon, in einem zusätzlichen «Hotelwagen» als Exklusivität die Übernachtung in der Furka-Einsamkeit anbieten zu können.

Hansueli Fischer

Das Schwungrad meint...

Das Bestehen und Erhalten unserer Dampfbahn schafft schon genug Probleme, es wurde über alles geschrieben. Deshalb versuchen wir Mitglieder jetzt, diese mit guten Lösungen zu beheben. Das Dampfbahn-Erlebnis-Angebot ist sehr vielfältig. Bis man aber zu diesem einmaligen Genuss kommt, muss die lange Anfahrt bis Realp oder Gletsch bewältigt werden. Es lohnt sich jedenfalls, frühmorgens, wo auch immer Sie zu Hause sind, sich auf den Weg zu machen. Es ist also gut möglich, aus der ganzen Schweiz rechtzeitig in Realp oder Gletsch einzutreffen, um auf den Dampfzug umzusteigen. Das Fahrerlebnis mit Dampf entschädigt die Frühaufsteher in diesen zwei Stunden grossartig und eindrucklich.

Ich wünsche mir dieses Jahr sehr viele Begegnungen mit gleichgesinnten Fahrgästen auf unserer Furka-Bergstrecke.

Euer Schwungrad

Bericht des Verwaltungsrates

Übersicht über das Jahr 2004

Die Generalversammlung 2004 fand in Oberwald statt. Anwesend waren 222 stimmberechtigte Aktionäre mit 34'694.5 Nennwertstimmen.

Die Jahresrechnung 2003 schloss mit einem Betriebsverlust von rund Fr. 171'000 bei einem Cashflow von Fr. 378'000 und Abschreibungen von Fr. 476'000. Der kumulierte Gesamtverlust beträgt Fr. 1'375'137 oder 10,7% des liberierten Aktienkapitals.

Der Präsident erläutert die nach wie vor kritische finanzielle Situation der DFB, namentlich die ungenügende Liquidität. Trotz grosser Frondienstleistungen sind dringend neue Einnahmen für den Betrieb und die Investitionen zu generieren. Das Sponsoring für Investitionen läuft sehr mühsam. Zu den Prioritäten gehören eine ausgeglichene Jahresrechnung, die langfristige Sicherung des Kulturgutes Dampfbahn, die Erhöhung der Attraktivität für Sponsoren und Spender, der Abbau der Schulden und mittelfristig die Sanierung der Bilanz. Mittels Marketing ist der Ertrag aus dem Reisedienst zu steigern.

Aus dem Verwaltungsrat ausgetreten sind Vizepräsident Peter Heinzer, Josef Iten, Hans Hallenbarter und Urs Wenzel. Auf Antrag des Verwaltungsrates wurden für die neue dreijährige Amtsperiode, neben den Verbleibenden, vier neue Mitglieder gewählt: Andreas Bertet von Winterthur ZH; Paul Güdel von Kriens LU; Hermann Walser von Uster ZH und Claude Wenger von Genolier VD. Als Präsident des Verwaltungsrates wurde Peter Schwaller bestätigt und als Vizepräsident wurde Claude Wenger gewählt.

Zu Beginn der Versammlung überbringt der Gemeindepräsident von Oberwald, Odilo Hischier eine Grussbotschaft des Tagungsortes. Der Regierungsstatthalter des Goms, Herbert Volken, erwähnt in seinem Referat die geschichtliche, politische

wie auch die kulturelle Vergangenheit des Goms und betont die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Region. Die Dampfbahn sei für das Goms ein wichtiger touristischer Leistungsträger.

Der Gastreferent, Direktor H.R. Mooser von der Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB hat die Strategie seines Unternehmens präsentiert und insbesondere auf die touristische Bedeutung der Dampfbahn in der Region und die geplante Zusammenarbeit hingewiesen. Erste gemeinsame Angebote MGB-DFB sind im Rahmen des 75-Jahr-Jubiläums des Glacier Express im 2005 vorgesehen.

Im Ausblick auf das laufende Geschäftsjahr erläuterte Paul Güdel als neuer Marketingchef seine Strategie zur Verbesserung der Attraktivität der Dampfbahn. Walter Willi gab als Bauchef einen Überblick über die Prioritäten beim Wiederaufbau resp. Fertigstellung der Anlagen und Infrastruktur.

Allgemeines

Am 3. Oktober dampfte der letzte fahrplanmässige Zug über die Furka. Der Betrieb der Dampfbahn ist trotz schwieriger Rahmenbedingungen zufriedenstellend und insbesondere unfallfrei abgelaufen.

Mit der tatkräftigen Unterstützung des Vereins Furka-Bergstrecke VFB ist es der DFB AG gelungen, rund 17'600 (Vorjahr 18'200) begeisterte Reisende in 178 Zügen von Realp nach Gletsch und zurück zu transportieren. Dies ist ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Erneut ist das Gruppengeschäft eingebrochen. Die drei Loks dampften ohne grössere Probleme, was der respektvollen Fahrweise unseres Lokpersonals zu verdanken ist. Über die Optimierung der Zugeseinsätze konnte der Auslastungsgrad erhöht werden. Die Einnahmen aus dem Reisegeschäft bewegen sich im Rahmen des Vorjahres; sie decken wiederum nur einen Teil des Betriebsaufwandes.

Erstmals hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) einen Sicherheitsaudit durchgeführt. Neben der Organisation wurde auch der Zustand der Bauten, Anlagen und Fahrzeuge geprüft. Die Auditoren waren von unserer Arbeit tief beeindruckt, haben sie doch keine sicherheitsrelevanten Schwachstellen gefunden.

Personelles

Die DFB AG beschäftigt rund 150 Mitarbeiter in Teilzeit und Frondienst. Insbesondere im mittleren Kaderbereich und für qualifizierte Arbeiten ist es zunehmend schwierig, alle Stellen zu besetzen und Verantwortung mit unbezahlter Arbeit in Einklang zu bringen. Die Nachwuchsförderung mit jüngeren Leuten hat sehr hohe Priorität. Gefragt sind aber nach wie vor Frühpensionierte und Pensionierte, die mit einer gewissen finanziellen Unabhängigkeit ihre berufliche Erfahrung einbringen können.

Per Ende Jahr ist Erich Ulrich von seinem Amt als Leiter Betrieb, das er seit 2001 innehatte, zurückgetreten, er wird uns aber weiterhin für Spezialaufgaben zur Verfügung stehen. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken ihm für seine aufopfernde Tätigkeit zu Gunsten der Bahn und zur Aufrechterhaltung eines sichern und regelkonformen Betriebes. Eine gut geplante Einführung seines Nachfolgers Werner Gubler hat in den vergangenen Monaten stattgefunden.

Im Weitern konnte die Geschäftsleitung in diesem Jahr im Bereich Finanzen mit Albert Gasser und im Bereich Marketing mit Paul Güdel wesentlich verstärkt werden. Es zeigt sich, dass hier hohe Professionalität notwendig ist und diese aber teilweise nur über bezahlte Qualitätsarbeit gewährleistet werden kann.

Finanzen

Die Finanzlage, insbesondere die Liquidität ist nach wie vor ausserordentlich angespannt. Obwohl im Bereich Unterhalt und Erneuerung nur das Notwendigste ausgeführt wurde, schliesst die Erfolgsrechnung 2004 erneut mit einem Fehlbetrag ab. Die Investitionen in Strecke, Zugsmaterial und Infrastruktur wurden über

Kapitalerhöhungen und Sponsoring finanziert. Im Jahr 2004 wurde für Fr. 220'000 neues Eigenkapital liberiert. Das Unternehmen wird nach wie vor auf grössere Spenden und Sponsoringbeiträge im Investitionsbereich angewiesen sein. Diese sollen aber in Zukunft über die Stiftung Furka-Bergstrecke akquiriert werden.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Wiederöffnung der Bergstrecke bis nach Gletsch hat medienmässig nach wie vor ein ausserordentlich gutes Echo. Die Arbeitsgruppe Marketing wurde im Frühjahr 2004 neu formiert. Breit angelegte Aktionen über alle möglichen Medien und Ereignisse haben den Bekanntheitsgrad der Dampfbahn wesentlich verbessert. Dies ist unabdingbar für eine nachhaltige Positionierung im Tourismusmarkt. Das Angebot als reines Dampfbahn-Erlebnis reicht auf die Dauer nicht aus, unsere Züge zu füllen. Wir müssen Kooperationen mit anderen Leistungserbringern eingehen und unseren Kunden jährlich neue, vernetzte, attraktive Angebote und Produkte anbieten. Unsere Bahn ist deshalb auch wichtiger Teil der zukünftigen Marke SAN GOTTARDO, über die solche Produkte schweiz- und weltweit vermarktet werden können. Hier hilft uns auch der vor kurzem von der Albert Koechlin Stiftung AKS in Luzern der Dampfbahn verliehene Förderpreis 2004 von Fr. 50'000, der die grossen Anstrengungen unseres Unternehmens und unserer freiwilligen Mitarbeiter als Beitrag zur Attraktivitätssteigerung der Grossregion Gotthard anerkennt und würdigt. Wir setzen auf eine intensive Zusammenarbeit mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB, sowie weiteren Partnern der Region. Das 75 Jahr Jubiläum des Glacier Express wirft diesbezüglich seine Schatten voraus. Zur Förderung des Bekanntheitsgrades sind weitere gezielte Publikationen in allen Medienbereichen vorgesehen. Die Sicherung von Sponsoringbeiträgen ist nur über Netzwerke und Partnerschaften möglich.

Lokomotiven und Wagen

Die Verantwortlichen der Abteilung Zugsförderung haben es erneut geschafft, die

drei Dampflokomotiven, die Dieselfahrzeuge und das Wagenmaterial pünktlich zur Schneeräumung resp. Saisoneroöffnung bereitzustellen. Die Lok HG – (FO 4) wird frühestens gegen Ende der Saison 2005 auf die Strecke gehen. Die über viele Jahre in Altdorf stationierten beiden Vietnamloks HG 4/4 wurden im Juni mit grosser Medienpräsenz in die Werkstatt Chur überführt. Die Aufarbeitung wird einige Jahre dauern; der 1000er Club bemüht sich, die Finanzierung sicherzustellen.

Von der Brünigbahn konnte der Traktor Tmh 985 erworben werden. Er wird auf unsere Bedürfnisse und den Einsatz auf der Bergstrecke umgebaut; damit können unsere Dampfloks zum Teil vom Einsatz für Bauzüge entlastet werden.

Die Sektion Aargau hat in ihrer Werkstatt in Aarau den Personenwagen B4229 fertiggestellt und zu Saisonbeginn nach Realp überführt. Im Zusammenhang mit ihrem 10-Jahr-Jubiläum wurde ein Aussichtswagen rollstuhlgängig umgebaut. Die Einweihung dieses Wagens auf der Bergstrecke war ein grosser Erfolg und ein grosses Geschenk für die teilnehmenden Rollstuhlfahrer.

Strecke und Infrastruktur

Auf der Strecke Realp–Gletsch wurden planmässig Unterhaltsarbeiten durchgeführt. Naturereignisse zwingen uns immer wieder zu Spezialeinsätzen mit unseren Fronis. Ein spezieller Dank geht einmal mehr an die vielen Freiwilligen der DFB und des VFB, die in Bauwochen oder während Wochenendeinsätzen grossartige Arbeit leisten. Erfreut hat uns der nicht geplante Fortschritt an der Streckensanierung Gletsch–Oberwald. Dies gipfelte in einer ersten Fahrt eines Bauzuges durch den Kehrtunnel unterhalb Gletsch bis vor die Tore von Oberwald! Für die Einfahrt in den Bahnhof Oberwald bestehen konkrete Planungsvarianten, die zurzeit auf ihre Machbarkeit hin überprüft werden.

Die Planung des Ausbaus des Lokdepots in Realp, das im Hinblick auf die Auslieferung der Lok 4 von hoher Dringlichkeit ist, wird vorangetrieben.

In Realp konnte die neu erstellte Kantine mit Unterkunfts- und Büroräumen dem Betrieb übergeben werden.

Der finanzielle Grundstein für eine Anpassung der Infrastrukturen am DFB Bahnhof Realp wurde mit dem Förderpreis der AKS Stiftung geschaffen und erste Arbeiten werden im Laufe der Saison 2005 vorgenommen.

Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken allen Freiwilligen und Fronis für den uneigennütigen Einsatz zugunsten unseres einmaligen Unternehmens. Speziell danken wir allen Verantwortlichen der Bau- und Betriebsabteilung, des Marketings, der Zugsförderung und Werkstätten. Einen grossen Dank richten wir an unsere Geldgeber – Aktionäre, Gönner und Vereinsmitglieder – welche das Ganze finanziell überhaupt möglich machen.

Oberwald, im Mai 2005

DFB AG

*Peter Schwaller, Peter Bernhard
VR-Präsident, Geschäftsleiter*

www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

38 Dampf- Betriebe

Nicht weniger als 38 Bahn- und Schifffahrtlinien gibt es in der Schweiz, auf denen zu gewissen Zeiten mit Dampf betriebene Fahrzeuge verkehren. Die Unternehmungen mit den Kontaktadressen, mit ihren Aktionsbereichen und Betriebstagen sind in einem Faltprospekt «Dampf/Vapeur 2005» zusammengefasst. Ein Zug der DFB mit Lok 9 vor dem Rhonegletscher zierte das Titelblatt des vom Verband öffentlicher Verkehr www.voev.ch herausgegebenen Prospektes. Die «Dampf-Übersicht» ist auch beim Souvenirhandel zu bekommen.

2. Juli 2005, 13.30 Uhr, Mehrzweckhalle Andermatt

Die Jubiläums-Generalversammlung



Zugseinfahrt auf der Station Muttbach-Belvedere.

Traktanden

1. Begrüssung
2. Eröffnung und Mitteilungen des Präsidenten
3. Wahl der Stimmzähler
4. Jahresbericht 2004
5. Jahresrechnung 2004
6. Verwendung des Geschäftsergebnisses 2004
7. Entlastung der Organe
8. Statutenänderung (Erneuerung/Anpassung des Ermächtigungsbeschlusses betr. Kapitalerhöhung) Art. 4a Erhöhung des Aktienkapitals um Fr. 5'320'000.00
9. Ausblick auf das Jahr 2005 und folgende:
 - Stiftung Furka Bergstrecke: Ziel und Zweck, Stand der Mittelbeschaffung
 - Bericht der Geschäftsleitung
 - Marketing
10. Gastreferat «Die volkswirtschaftliche Bedeutung der DFB in der Region» von Regierungsrat Isidor Baumann, Volkswirtschaftsdirektor Uri
11. 20 Jahre DFB AG, unsere Pioniere
12. Verschiedenes
anschliessend Apéro, Abendveranstaltung, Nachtessen

Der Verwaltungsrat lädt Sie, sehr geschätzte Aktionärin und Aktionär, gerne ein zu dieser Jubiläums-Generalversammlung. Wir freuen uns, Sie in Andermatt an der Jubiläumsveranstaltung zu begrüßen!

*Dampfbahn Furka Bergstrecke
Der Verwaltungsrat*

Bericht an die Aktionäre zu Händen der GV vom 2. Juli

Erhaltung und Sicherung des Kulturgutes

Unterwegs zu Sicherung und Finanzierung der Dampfbahn über eine Stiftung, die von Steuern befreit ist.

Im Aktionärsbrief 11/04 wie auch in den beiden letzten Ausgaben von «dampf an der furka» hat der Verwaltungsrat über den Entwicklungsprozess zur Erhaltung und Sicherung des Kulturgutes der Dampfbahn Furka-Bergstrecke berichtet. Aus der Sorge heraus, dass es zunehmend schwieriger geworden ist, den noch hohen Investitionsmittelbedarf – wir sprechen von rund 8 Millionen Franken – durch Kapitalerhöhungen und Spenden über die bestehenden Organisationsstrukturen in vernünftiger Zeit zu decken und die Liquidität des Betriebes zu gewährleisten, hat der Verwaltungsrat vorgeschlagen, die bestehende Stiftung Furka-Bergstrecke (Teil Gletsch-Oberwald) mit Sitz in Obergesteln als Dachorganisation mit zweifachem Ziel über das ganze Unternehmen zu stellen:

1. Sicherung des Kulturgutes durch sukzessiven Transfer der noch zu bestimmenden Objekte sowie teilweise der noch zu bauenden Anlagen in das Eigentum der Stiftung bei gleichzeitiger Garantie eines uneingeschränkten, exklusiven Nutzungsrechtes (Besitz) der DFB AG. Damit verteilen sich die Risiken auf den Eigentümer und den Besitzer.
2. Finanzierung der benötigten Mittel über die Stiftung durch Donatoren, Sponsoren, Legate sowie Spendenaktionen. Die Gelder sollen steuerbefreit in diese starke, nicht gewinnorientierte Stiftung eingebracht werden können.

Der Finanzierungserfolg über die Stiftung steht und fällt mit der Fähigkeit der Stiftung, einerseits in Notfällen finanziell unterstützend eingreifen zu können und andererseits gemäss Zweckartikel das in ihrem Eigentum befindliche Kulturgut ef-

ektiv zu schützen und zu erhalten. Der neu zu wählende Stiftungsrat ist von Gesetzes wegen Garant für die Erfüllung des Stiftungszweckes und kann diesen nicht verändern. Er untersteht einer staatlichen Aufsichtsbehörde. Das Kulturgut in der Stiftung bleibt als Ganzes erhalten und kann nicht veräussert werden.

Zu Beginn dieses Jahres zeichnete sich ab, dass ein Mäzen bereit ist, einen namhaften Beitrag in das Kulturgut Furka-Bergstrecke, insbesondere in die noch zu bauende Strecke Gletsch-Oberwald zu spenden, unter der Voraussetzung, dass die Mittel steuerbefreit in eine Stiftung einfließen können, die gleichzeitig den Erhalt des Werkes garantiert. Damit zeigt sich, dass die eingangs postulierten beiden Ziele vollumfänglich richtig sind. Dem neuen Finanzmanagement ist es gelungen, den Aufwand für die Führung des heute weitgehend bereinigten Aktienregisters mit modernen EDV-Mitteln zu minimieren und dessen laufende Nachführung sicherzustellen.

Die veränderten Stiftungsstatuten wurden am 11. Mai 2005 verkündet. Die Stiftung ist gemäss Verfügung der Walliser Steuerbehörde steuerbefreit. Die Delegiertenversammlung des VFB hat von diesem Konzept zustimmend Kenntnis genommen und wird einen Sitz im Stiftungsrat beanspruchen. Der neue Stiftungsrat wird am 22. Juni 2005 gewählt. Der Verwaltungsrat schlägt vor, dass Peter Schwaller das Präsidium der Stiftung übernimmt und gleichzeitig als Präsident des Verwaltungsrates anlässlich der GV zurücktritt. Claude Wenger ist bereit, als Vizepräsident das Amt des Verwaltungsratspräsidenten ad interim für ein Jahr zu führen, bis ein Nachfolger gefunden werden kann. Ebenso wird er die Interessen des Verwaltungsrates der DFB AG als Mitglied im Stiftungsrat wahrnehmen. Der Geschäftsführer der DFB AG nimmt an

den Sitzungen des Stiftungsrates mit beratender Stimme teil.

Die versprochenen Mittel werden über die Stiftung vollumfänglich in das Bauwerk Gletsch-Oberwald investiert, dieses wird Eigentum der Stiftung; die DFB AG erhält das exklusive, unbeschränkte Nutzungsrecht. Sie ist damit Betreiberin der sich in ihrem Besitz befindlichen Anlage. Die Stiftung lanciert im Sommer 2005 eine erste grosse Spendenaktion für die Finanzierung weiterer prioritärer Projekte; diese Spenden können steuerbefreit eingebracht werden. Selbstverständlich werden auf dem Hintergrund dieses Erfolges weitere grosse Donatoren gesucht.

Die DFB AG erneuert an der GV 2005 den Beschluss von 2003 zur bedingten Kapitalerhöhung mit unveränderten Valoren. Der Entscheid für die Umsetzung der Kapitalerhöhung hängt aber davon ab, ob die Spendenaktion über die Stiftung den erwarteten Erfolg bringt.

*Für den Verwaltungsrat
Peter Schwaller, Präsident*

Aus der Geschäftsleitung der DFB AG

Bergstrecke für die Fahrsaison bereit

Auf der Bergstrecke, in den Werkstätten, in Planung und Administration stehen grosse Aufgaben an. Die Fronis werden deshalb ausserordentlich gefordert sein.

Der lange, kalte Winter und vor allem die immer wieder angesagten Schneefälle liessen einige Unruhe in Bezug auf Schneeräumung aufkommen. Dass uns die Natur dieses Jahr von grossen Schneemassen verschont hat, konnte dann aber mit Genugtuung festgestellt werden. Schon in der dritten Maiwoche wurde die Steffenbachbrücke wieder montiert und die Strecke bis zur Furka fahrbar gemacht. Ein grösserer Schneekegel bei Muttbach hat dann das Weiterkommen etwas gebremst. Dennoch werden wir für die kommende Saison schon frühzeitig bereit sein.

Lokomotiven

In der Werkstätte Chur arbeiten die Fronis auf Hochtouren an der Lok 4. Sie montieren, demontieren und tragen den Farbanstrich auf. Der Kessel wird entrostet, mit Hochtemperatur-Rostschutz gestrichen, unter Beisein des Kesselinspektors Druckproben durchgeführt usw. Trotz allen Bemühungen wird es nicht möglich sein, diese Lok schon in der kommenden Saison für den Fahrbetrieb einsetzen zu können.

In der Remise Realp wurden die Unterhaltsarbeiten an Dampfloks und Dieselfahrzeugen durch unser unermüdliches Lokpersonal den ganzen Winter durch ausgeführt. Menschen und Maschinen warten nur darauf, den Betrieb wieder aufnehmen zu können.

Unterhalt und Verlängerung der Strecke

Die Aussicht auf einen wahrscheinlichen Sponsor für die Strecke Gletsch–Oberwald hat natürlich auch bei uns zusätzliche

Tätigkeiten hervorgerufen. So wurde seitens Bau ein neuer Terminplan erarbeitet, um möglichst rasch die benötigten Bewilligungen einholen zu können. Genügend Fronarbeit wird in nächster Zukunft sicher eine unserer Hauptsorgen sein. Wir können uns nicht allein auf dieses, doch so begehrte Teilstück konzentrieren, muss doch auch der Streckenabschnitt Realp–Gletsch weiterhin teils erneuert und unterhalten werden. Unsere Bauabteilung ist deshalb auf jede Hilfeleistung angewiesen. Schon jetzt möchte ich allen Fronis, seien sie von der DFB AG oder vom VFB, herzlich danken für den zusätzlichen Einsatz, der nötig sein wird, um mit der Dampfbahn Oberwald zu erreichen.

Sicherheit und Marketing

Auch die Betriebsabteilung ist nicht untätig, Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr mussten angepasst werden. Nun gilt es diese aber auch umzusetzen, das heisst entsprechende Ausbildung. Sicherheit ist unser oberster Grundsatz und alle, die am Betriebsgeschehen beteiligt sind, müssen dementsprechend geschult werden.

Im Marketing stehen neben allen Vereinbarungen und Erlebnisangeboten vor allem Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Jubiläum «75 Jahre Glacier Express» an. So wird schon Anfang Juni eine Medienveranstaltung mit 135 Medienvertretern aus dem In- und Ausland stattfinden, wo neben MGB und RHB auch die DFB gefordert wird. Wir erhoffen uns natürlich aus all diesen Anlässen zusätzliche Impulse zur Förderung unserer Fahrgastzahlen. Dass die Reservierungen für die kommende Fahrsaison bereits heute einiges über dem Vorjahr sind, freut uns ganz besonders.

Remise und Bahnhof Realp

In der Geschäftsleitung befassen wir uns auch mit der Planung der Zukunft. Es stehen noch einige Projekte an, die wir ver-

wirklichen möchten. Dringend ist vor allem der Ausbau der Remise in Realp, wollen wir doch die Loks nicht den Wetterkapriolen aussetzen und vor allem die Möglichkeit haben, möglichst viel Unterhaltsarbeiten an Ort und Stelle zu erledigen. Auch der Bahnhof Realp bedarf dringend eines «Face liftings», oder besser gesagt eines Neubaus, um die hygienischen Verhältnisse zu verbessern und einen professionellen Kundendienst sicherstellen zu können. Eine Werkstätte für die Schneeräumungsfahrzeuge sowie Einstellhalle für Personenwagen stehen auch auf der Bedarfsliste.

Sachentscheide und Finanzen

Nicht vergessen möchte ich aber hier auch zusätzliches Rollmaterial. Mit der geplanten Inbetriebnahme der Strecke bis Oberwald braucht es auch entsprechendes Rollmaterial, um einen sicheren und kundenorientierten Betrieb sicherstellen zu können. Das heisst, dass auch die HG 4/4, die zurzeit in Chur ihr Dasein fristet, wieder fahrtüchtig gemacht werden muss. Hier stehen allerdings noch einige Entscheide an, deren Resultate auch Auswirkungen auf die benötigten Finanzen haben könnten.

Unser Ziel bleibt nach wie vor, den Betrieb durch eigene Einnahmen sowie dem Beitrag des VFB kostenneutral durchführen zu können. Investitionen dürfen und können nur getätigt werden, wenn die nötige Finanzierung sichergestellt ist, und dazu sind wir auf den Erfolg der angestrebten Stiftung angewiesen.

Noch wenige Wochen trennen uns vom Start in die Saison 2005. Wir alle freuen uns, möglichst vielen Fahrgästen das Erlebnis einer Fahrt mit der Dampfbahn über die Furka mit unserem nostalgischen Rollmaterial und den begeisterten Fronis zu ermöglichen.

Peter Bernhard/Geschäftsleiter

IMAX Filmtheater

Wo die Augen immer grösser werden

Im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern gehören Superlative schon fast zum Alltag. Das Museum verfügt über die grösste Sammlung Schweizer Schienenfahrzeuge, die einzige permanente Seilbahnausstellung der Welt, eine einmalige Auswahl an Modellen und vieles mehr.

Mit über 800'000 Eintritten pro Jahr ist es bei weitem das meistbesuchte Museum der Schweiz. Das Verkehrshaus erschliesst seinen Besuchern aber nicht nur ein beeindruckendes Erbe in den Bereichen Verkehr und Mobilität, sondern bietet ihm auch verschiedene Grossattraktionen.

Das Hans-Erni-Museum zum Beispiel umfasst die umfangreichste Sammlung von Werken des Schweizer Malers, Grafikers und Bildhauers Hans Erni. Das Planetarium ist mit dem grössten Himmelssimulator der Schweiz ausgestattet, und in der Swissarena kann man auf einem 200 Quadratmeter grossen Luftbild der Schweiz auf eine ungewöhnliche Entdeckungsreise gehen. Im IMAX Filmtheater erhalten die Superlative noch eine weitere Dimension...

Die grösste Leinwand

Auch nachdem die Besucher den Fuss über die Schwelle des siebenstöckigen Gebäudes in Kreisform mit seiner nahezu 500 Quadratmeter grossen Leinwand ge-

setzt haben, werden sie aus dem Staunen nicht herauskommen. Diese Dimensionen bedingen nämlich auch technische Anlagen, die alles andere in den Schatten stellen. Mit seiner 15'000 Watt starken Xenonlampe – und einem Gewicht von 700 kg! – sorgt der Projektor für ein besonders scharfes und klares Bild, auch wenn die Bildqualität bereits mit einem 70-mm-Film (anstatt der gebräuchlichen 35 mm) optimal ist. Auch beim Ton hat man nichts dem Zufall überlassen.

Zusätzlich zur 6-Kanal-Digital-Tonanlage mit 22 000 Watt und sechs Lautsprechern – allein der Bassverstärker bringt satte zwei Tonnen auf die Waage – tragen 25 cm dicke Betonwände sowie verschiedene schalldämmende Einrichtungen und Materialien das Ihrige zur Akustik des Theaters bei. Die Voraussetzungen könnten also besser nicht sein, um dem Zuschauer (und -hörer) das Eintauchen in die perfekte Illusion zu ermöglichen.

IMAX Corporation ist ein weltweit tätiges Unternehmen, das sich auf Unterhaltungstechnologie spezialisiert. Das revolutionäre IMAX Projektionssystem hat seinen Ursprung auf der Expo '67 im kanadischen Montreal. Permanent wurde es erstmals 1971 im Cinesphere-Kino in Toronto installiert. Seither sind weltweit zahlreiche IMAX-Kinos in Betrieb genommen worden.

Jenes in Luzern öffnete seine Türen 1996. Heute gibt es deren 235 in 35 Ländern auf der ganzen Welt. Mittlerweile hat sich natürlich auch die Technologie weiterentwickelt.

Im Gegensatz zu ihren nordamerikanischen Pendanten, die oft Teil von Multiplex-Kinos sind und immer mehr auch Spielfilme zeigen, bleiben die IMAX Filmtheater in Europa dem Genre des Dokumentarfilms treu. Durch diese andere Positionierung, meist im Rahmen von Museen oder thematischen Vergnügungsparks, wollen die europäischen Betreiber unter anderem vermeiden, dass sie zu Handlangern der 35-mm-Filmindustrie werden. Hinzu kommt, dass die Spule für einen 40-minütigen Dokumentarfilm bereits 100 kg wiegt. Für einen abendfüllenden Film wäre sie noch um einiges schwerer, wodurch auch kostspielige technische Anpassungen erforderlich würden. Zurzeit zeigt das IMAX Filmtheater in Luzern sechs verschiedene Dokumentarfilme – jeder genauso spektakulär wie der andere. Von den gewaltigen Kräften der Natur, über ferne Kulturen, exotische Paradiese und mystische Welten bis zu temporeichen Autorennen ist das IMAX ein Garant für Spektakel und informative Unterhaltung. Sechs bis zehn Vorstellungen täglich bieten dem Besucher des Verkehrshauses genügend Möglichkeiten, sein Tagesprogramm mit einem kurzweiligen Abstecher ins Kino und etwas Nervenkitzel zu verbinden.

Aktuelle IMAX-Filme

- Forces of Nature
- Indien – Königreich des Tigers
- Ferne Paradiese
- Australien
- Super Speedway
- Geheimnisvoller Nil

Das Programm der Vorstellungen und andere Informationen finden Sie unter www.imax.ch.

Die Filme sind für Kinder ab 5 Jahren geeignet.

Auskunft Telefon 0848 85 20 20

Reservierungen Telefon 041 375 75 75



verkehrshaus.ch
IMAX

REDUKTIONS-BON CHF 2.-
IMAX FILMTHEATER LUZERN

Gültig bis 15. September 2005
1 Bon pro Person, keine Barauszahlung, nicht mit anderen Vergünstigungen kumulierbar.

Augenschein an der Parkstrasse 1

Administrative Drehscheibe der DFB



Astrid Huber und Albert Gasser in der Administrationszentrale der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

ANDERMATT – Sekretariat und Finanzabteilung der DFB AG samt Führung des Aktienregisters sind neu unweit des MGB-Bahnhofs Andermatt zu finden. Dank dieser «DFB-Zentrale» können Kräfte gebündelt und Wege verkürzt werden.

Die Arbeitsstätte von Finanzchef Albert Gasser und Sekretärin Astrid Huber ist in einem Chalet untergebracht, das dem Militär gehört. Albert Gasser hat Büro und Nebenräume gemietet und mit einer modernen und zweckmässigen Infrastruktur versehen, von der die DFB AG voll profitieren kann.

Finanzbereich

Der Bereich, der von Finanzchef Albert Gasser betreut wird, wurde im letzten Heft ausführlich vorgestellt. Er hat mittlerweile seine Wirkungsstätte von Winterthur nach Andermatt verlegt. Er leistet teils Auftrags- und teils Fronarbeit.

In einem Mandat der DFB AG führt er Finanzbuchhaltung, Kostenstellenrechnung, Kreditorenbuchhaltung, Debitorenbuchhaltung sowie das Cash-Management. Er hat das Rechnungswesen und die Anlagebuchhaltung aufgebaut. Lohnbuchhaltung und Sozialversicherungswesen gehören ebenfalls zum Mandat.

Als Froni organisiert Albert Gasser das Abrechnungswesen der Aussenstellen, Vertragswesen und Dokumentation. Als Mitglied der Geschäftsleitung sind ihm das Sekretariat und die finanztechnischen Bereiche unterstellt. Dieses Jahr übernimmt Albert Gasser auch das in der Personalabteilung neu geschaffene Ressort «Unterkunft und Verpflegung».

Die Finanzorganisation steht inzwischen, bedarf aber noch gewisser Verfeinerungen. Sie unterscheidet sich von einem «normalen» Unternehmen dadurch, dass – abgesehen von minimalen Dienstleistungen zu Gunsten der Fronis – keine Löhne bezahlt werden. Dadurch werden Leistungsvergleiche schwierig.

Aktienregister

Seit Jahresbeginn ist das Aktienregister bei den Finanzen angesiedelt. «Finanzer» Albert Gasser und Sekretärin Astrid Huber haben im Schnellzugstempo Pendenzen erfasst und erledigt. Die professionelle Führung des Registers hat bei den Aktionärinnen und Aktionären positive Reaktionen ausgelöst.

Die neu angeschaffte Software erlaubt es, Mutationen kurzfristig auszuführen. Die Kunden erhalten ihre Papiere innert Wochenfrist zurück. In einem Logbuch wer-

den alle Aktienbewegungen protokolliert. Das Computerprogramm erlaubt es auch, bei Neuausgaben innerhalb einer Woche nach Eintrag im Handelsregister die Zertifikate auszuliefern.

Die Software wird die Durchführung der Generalversammlung erleichtern und beschleunigen. Bei der Eintrittskontrolle mittels Barcode werden Aktionär, Aktienstimmen und Nennwertstimmen erfasst. Die Daten stehen sofort zur Verfügung. Müssen geheime Abstimmungen durchgeführt werden, verhilft der Barcode sehr rasch zu klaren Resultaten.

Die neuen Hilfsmittel und Strukturen erleichtern dem Sekretariat Vorbereitung und Einladung zur Generalversammlung. Die Konzentration an einem Ort hat den entsprechenden Arbeitsaufwand auf eine Woche verkürzt.

Dass die Aktien nicht mehr eingeschrieben (jedoch mit Empfangsbestätigung) verschickt werden, ist durchwegs positiv aufgenommen worden.

Sekretariat als Schaltstelle

Sekretärin Astrid Huber ist die Anlaufstelle für alle Anliegen. Ihr Tätigkeitsfeld erstreckt sich von der Adressverwaltung für das Heft «dampf an der furka», über die Führung des Aktienregisters (gemeinsam mit Albert Gasser), über die Anlaufstelle für Verwaltungsrat und Geschäftsleitung bis zu Protokollführung und Erledigung jeglicher Schreibarbeiten. Das Sekretariat ist die Dokumentationstelle der Bahn. Hier wird das Archiv geführt. Wer von der Administration einer grösseren Unternehmung eine Ahnung hat, weiss, dass es im Sekretariat nicht nur beeindruckende Aufgaben, sondern auch sehr viel Kleinarbeit gibt, die sich nicht messen lässt.

Astrid Huber steht seit März 2003 in DFB-Diensten. Einige Jahre zuvor war sie nach der Familien-Pause wieder in die Berufsarbeit eingestiegen. Sie hat Erfahrung aus Gemeinde- und Staatskanzlei. Aus dem Andermatt Gemeinderat ist sie zurückgetreten, gehört aber nach wie vor dem Urner Landrat an. Ihre besondere Kenntnis von Land und Leuten dürfte gelegentlich auch für die DFB Instanzenwege etwas verkürzen. *Hansueli Fischer*

Jahresbericht 2004 des Vereins San Gottardo

Marketingverbund für vier Talschaften

GOTTHARD – Festung und Dampfbahn, Kultur und Natur – die Gotthardregion ist eine Erlebnislandschaft, die ihresgleichen sucht. Der Verein San Gottardo will den Tourismus fördern und so zur nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung beitragen.

In Jahresbericht des Vorstandes wird der Tourismus als Motor der vier Täler Goms, Leventina, Surselva und Ursern bezeichnet. Er soll Wertschöpfung ermöglichen und den Lebensraum attraktiv erhalten. Der Verein will einen Marketingverbund schaffen, ohne die lokalen Tourismusorganisationen zu konkurrenzieren. Schweiz Tourismus begrüsst die entsprechenden Bemühungen, empfiehlt die Ausarbeitung kundenorientierter Projekte für die vier Täler und das Küren der zehn grössten Gotthardraum-Erlebnisse.

Finanzierungsprobleme

Der Geschäftsführer, der im April 2004 mit der Umsetzung der Vereinsziele begonnen hatte, zog sich inzwischen zurück, weil die finanzielle Sicherheit unzureichend war. Die Startmittel von insgesamt 200'000 Franken sind aufgebraucht. Die Anschlussfinanzierung bis 2007 erfordert einen Betrag von 1,2 Millionen Franken. Davon hätte der Bund 50, die vier Kantone 25 und private Investoren 25 Prozent übernehmen sollen. Nach ersten positiven Signalen verlangte der Bund erst Zusatz-Abklärungen und den Nachweis, dass sich San Gottardo in absehbarer Zeit selber finanzieren kann. Die nachgereichten Dokumente wurden akzeptiert. Bund

und Kantone zahlten aber nur knapp die Hälfte der beantragten Mittel aus.

San Gottardo als Dachmarke

San Gottardo will eine zentrale kantonsübergreifende Marketing-Unternehmung im Raum Gotthard sein. Die damit verbundene Zentralisierung ermöglicht es, Kompetenzen bestmöglich einzusetzen, Synergien zu nutzen und Kräfte zu bündeln. Als erste konkrete Produkte wurden zwei ein- bis zweitägige Gruppenreisen entwickelt. «Forti e Tremola» will unter kundiger Führung die Gotthard-Festung und die Passstrasse interessierten Touristen zugänglich machen. «Rhone Saga» will die Rhone und den Rhonegletscher, Natur und Geschichte der Landschaft, touristisch erschliessen. Mehr über die Organisation auf www.san-gottardo.com.

Anstoss von DFB

In den Jahren 2000 und 2001 kam von der DFB die Idee für ein gemeinsames touristisches Marketing im Raum Gotthard. Die Region mit geografisch und historisch hoher Bedeutung wird geprägt von vier Kulturen. Weil sie eine schwache Wirtschaft und einen schwierigen Lebensraum hat und unter Abwanderung leidet, soll ein Projekt zur nachhaltigen touristischen Entwicklung neue Impulse für Ferien, Arbeit und Wohnen bringen.

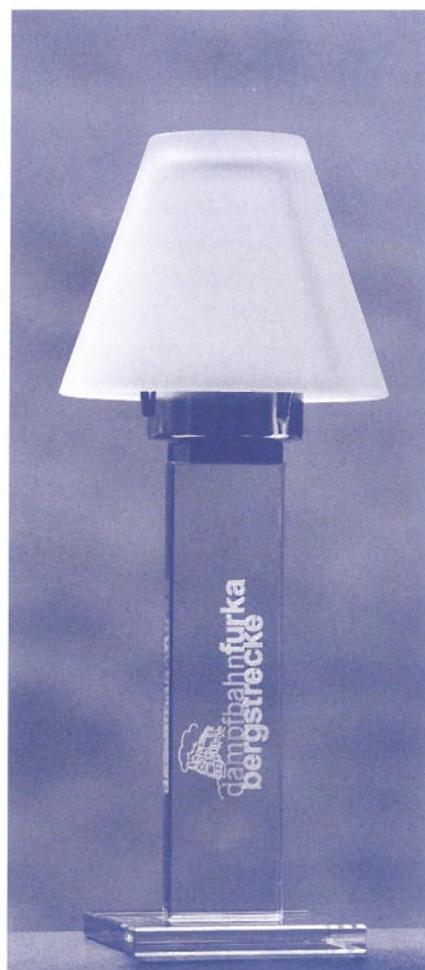
Der am 20. Januar 2003 gegründete Verein zählte Ende letzten Jahres 29 Mitglieder. Er wird von den Co-Präsidenten Jean Odermatt und Peter Schwaller geführt.

Hansueli Fischer

Damit der Dampfbahn das Feuer nie ausgeht

AFFOLTERN a.A. (sh) – Im Souvenir-Angebot sind neu Kerzenlampen. Schirm und Fuss sind aus Glas. Das DFB-Logo ist mit Laser ins Glas «geschossen». Die Lampe wirkt gediegen und wertvoll. Sie wird mit Rechaud-Kerzen betrieben. Das neue Souvenir ist an der Delegiertenversammlung vorgestellt und sehr gut aufgenommen worden.

Der Preis beträgt 37 Franken (plus Porto und Verpackung). 10 Franken pro verkaufte Lampe gehen an die Dampfbahn. Bestellungen sind zu richten an VFB Verein Furka-Bergstrecke c/o Simone Hurter, Steinacherstr. 6, CH-8910 Affoltern a.A., Tel./Fax 044 761 47 01, Mobile: 079 329 47 62, E-Mail: simone_hurter@bluewin.ch



Fahrplan, Reservation, Mitgliedschaft:

www.furka-bergstrecke.ch

Lesenswertes Erlebnismagazin

Kulturwege der Schweiz

BRIG – «Unterwegs auf historischen Wegen. Kultur und Natur – Genuss für alle Sinne» ist ein neues Tourismusangebot betitelt. Ein vierfarbiges Heft von 80 Seiten über das Wallis liefert dafür Kostproben.

ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Bern, www.viastoria.ch, hat das Heft herausgegeben. Es zeichnet in informativen Texten und mit hervorragenden Farbbildern vier historische Wege nach.

– **ViaStockalper**: Brig–Simplonpass–Gondo. Mit dem Bau des einstigen Saumpfadens über den Pass begründete Kaspar Jodok Stockalper sein Handelsimperium.

– **ViaCook**: Von Genf über Chamonix, das Wallis und das Berner Oberland zieht sich die Spur einstiger Tourismuspioniere bis nach Luzern.

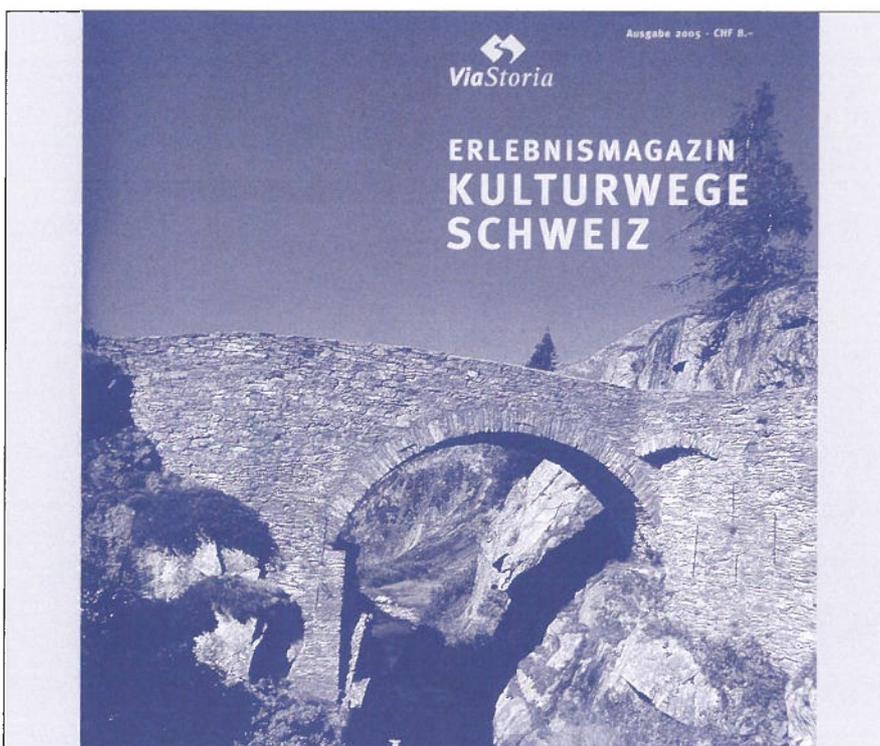
– **ViaFrancigena**: Durchs Unterwallis und über den Grossen St. Bernhard führt das Herzstück eines alten Kulturweges mit

Ausgangspunkt Canterbury und Ziel Rom. – **ViaSbrinz**: Vor Eröffnung des Gotthard-Eisenbahntunnels führte die Exportroute für Sbrinz-Käse von der Zentralschweiz über den Brünig-, den Grimsel- und den Griespass nach Italien.

Handelswege sind stets auch Kulturwege gewesen. Ihnen zu folgen lohnt sich also doppelt, zumal sie abseits der Hektik unserer Tage durch eine grossartige Landschaft verlaufen. Die faszinierenden Bilder und die Wegbeschreibungen locken, das eine oder andere Teilstück zu erwandern. Bestimmt lässt sich eine solche Unternehmung mit einer Fahrt auf der Furka-Bergstrecke verbinden. Diese ist im Heft übrigens in einer ansprechenden Publireportage vorgestellt.

Das Heft «Kulturwege der Schweiz – Wallis», das für 8 Franken im Handel ist, kann beim Souvenirhandel für 5 Franken (Versandpauschale) bezogen werden.

Hansueli Fischer



Zum Schnupperpreis über die Bergstrecke

An den Samstagen 9. Juli, 13. und 27. August und 24. September. Maximal 110 Sitzplätze. Reservation erforderlich.

Spezialpreis

Gletsch–Realp DFB Fr. 20.–

Zug 366F		DFB
Gletsch	ab	16.30 Uhr
Furka Bergstation	an	17.10 Uhr
Furka Bergstation	ab	17.30 Uhr
Realp	an	18.10 Uhr

Zubringer Wallis MGB

Brig	ab	13.55 Uhr *
Fiesch	ab	14.29 Uhr
Oberwald	an	15.11 Uhr
Oberwald Postauto	ab	15.30 Uhr
Gletsch	an	15.42 Uhr

Zubringer Uri MGB

Andermatt	ab	14.47 Uhr *
Oberwald	an	15.10 Uhr
Oberwald Postauto	ab	15.30 Uhr
Gletsch	an	15.42 Uhr

Zubringer Uri Postauto

Andermatt	ab	15.20 Uhr
Realp	ab	15.32 Uhr
Gletsch	an	16.25 Uhr

Rückfahrt Wallis MGB

Realp	ab	18.18 Uhr *
-------	----	-------------

Rückfahrt Uri MGB

Realp	ab	19.32 Uhr *
-------	----	-------------

* Personenzug, Halt auf allen Stationen

Aktien aus bisherigen Beständen erhältlich

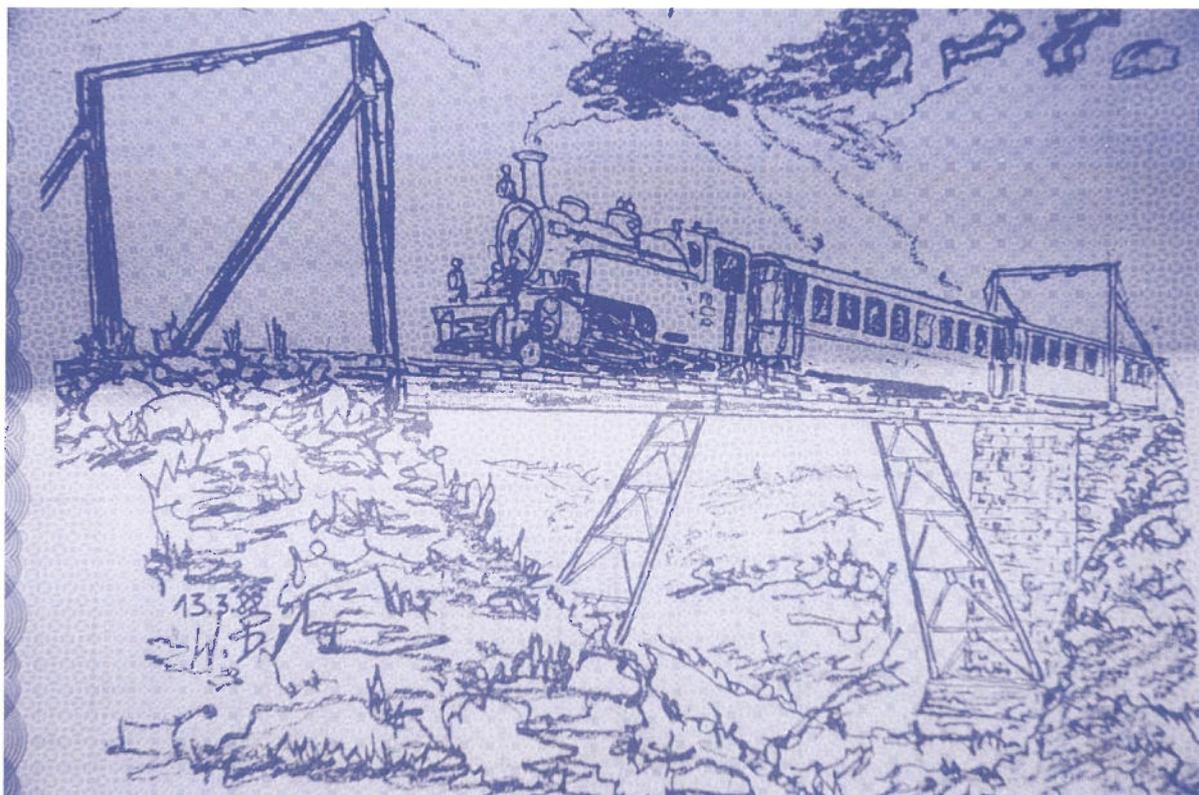
Aktien, die noch nie ausgegeben worden sind
Aktien aus Rücknahmen

mit den traditionellen Sujets können weiterhin
erworben werden.

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

Bestellungen sind zu richten an:
Aktienregister DFB, Postfach 141, CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40

(Das Sekretariat ist von 8–12 und von 14–16 Uhr besetzt.)



Aktiensujet: Dampfzug auf der Steffenbachbrücke.

Medienveranstaltung zu «75 Jahre Glacier Express»

Bergstrecke im internationalen Blickfeld

REALP: Über 100 Medienleute aus aller Welt haben am 4. Juni beim Besuch der Dampfbahn Furka-Bergstrecke eine gute Präsentation erlebt.

Die von Oberwald per Car angereisten Gäste haben beim Mittagessen im «Glacier du Rhône» erste Informationen über das Unternehmen bekommen. Dann ging es über den Pass mit Zwischenhalt zur Besichtigung des Rhonegletschers und der Eisgrotte.

Augenscheine in Realp

In Realp wurden die Medienleute in Gruppen an folgenden Posten informiert: Beim

Barwagen über den Bau, auf dem Bahnhof Realp über das Rollmaterial, beim Depot über die Lokomotiven. In der Kantine wurde mit einem Video die Herrichtung der Strecke im Frühjahr mit den Schwerpunkten Schneeräumung und Aufbau der Steffenbachbrücke gezeigt. Wo dies möglich und sinnvoll war, wurden die Erläuterungen ins Englische übersetzt. Selbstverständlich wurden die Gäste auf ihrem Kurzbesuch betreut, mit Dokumentation und Zwischenverpflegung versorgt.

Fahrt bis Tiefenbach

Der krönende Abschluss der Veranstaltung bestand in einer Fahrt bis zur Station

Tiefenbach, wo das Wasserfassen, eine Schau-Einfahrt von der Talseite her und das Umfahren des Zuges mit der Lok 9 die Fotografen und Video-Menschen erfreuten.

Bei der Talfahrt wurde vor der Steffenbachbrücke Halt gemacht. Hier gab es weitere Erläuterungen zur einzigartigen Brückenkonstruktion. Für die technischen Belange haben sich naturgemäss die Vertreterinnen und Vertreter der Fachmedien besonders interessiert. Die Furka-Region hat mit dem Bergfrühling einen blumigen Rahmen für die DFB-Präsentation geboten.

Hansueli Fischer



Das Lokpersonal, die «Gletschhorn» und die Dieselfahrzeuge im Kreuzfeuer der Fotografen.

Assemblée générale de la Section romande ALSF

L'assemblée de la Section romande de l'Association Ligne sommitale de la Furka a eu lieu le 4.3.2005 à Hôtel de la Navigation à Ouchy en présence de 38 membres, des invités Claude Wenger, Vice-président du conseil d'administration du DFB SA, Andrea Andenmatten, présidente de la Section Valais et Gwendolyn Pfaffen, vice-présidente de cette même section. Le responsable de la Section romande, Jacques Fornachon, a rappelé les progrès accomplis, la bonne santé financière de la Section et le nombre sans cesse croissant de ses membres mais, il a aussi dû relever que dans certaines circonstances on aurait aimé voir une meilleure participation de tous, afin que le Train à vapeur arrive plus vite à Oberwald.

Rapport annuel

Avant la lecture du rapport annuel du président, l'assemblée a nommé Bernard Ducommun et Pierre Keller scrutateurs et a adopté à l'unanimité le procès verbal de l'assemblée générale 2004, paru dans le bulletin de juin 2004. Après avoir souhaité la bienvenue aux personnes présentes au nom du comité, Jacques Fornachon a présenté son rapport annuel :

Au 1er janvier 2005, la Section romande comptait 323 membres, soit 8 de plus que l'année précédente. Dans le classement par nombre d'adhérents, elle se range ainsi à la 7e position sur les 22 sections que compte l'ALSF. Zurich est la plus grande section avec 1838 inscrits, alors que l'Association dans sa globalité en compte 6742. Le recrutement des nouveaux membres de la Section romande se fait par l'envoi de mailings (3650 en 2004) et par sa présence lors de bourses et de manifestations.

En 2004, la Section a participé à 9 bourses et expositions. Elle n'a pas pu participer à Modélisme Lausanne ni à Expométrie Paris, ce qui explique le chiffre de vente en recul à Fr. 6828 contre

Fr. 9144 l'année précédente. En 2005, la Section romande fera le nécessaire pour de nouveau être présente à la prestigieuse Expométrie, mais il est indispensable que plus de membres veuillent bien offrir leur aide pour soutenir ceux qui s'engagent déjà. Les bénévoles sont priés de se manifester, ils peuvent prendre contact avec le président qui cherche toujours une ou un responsable pour les expositions, l'annonce publiée dans le magazine dampf an der furka n'a malheureusement pas permis de trouver la personne qui désirerait s'investir dans cet intéressant travail.

Du 7 au 14 août a eu lieu la traditionnelle semaine de travail à la Furka avec un petit groupe de 6 participants. Jacques Fornachon a trouvé un peu triste qu'il n'y ait pas eu plus d'inscrits et compte sur une meilleure participation à la semaine du 11 au 16 juillet 2005. Par la collaboration qui s'instaure entre les Sections valaisanne et romande, on espère une augmentation du nombre de participants.

Jacques Fornachon a alors demandé à l'assemblée d'applaudir vivement Blaise Eggenberg, François Martin, Claude Wenger, Roland Haas et sa fille pour leur aide précieuse lors des diverses manifestations, ainsi que Claude Solioz qui s'occupe de donner des nouvelles en français dans le magazine trimestriel dampf an der furka. Le président a aussi remercié la Maison Pichon P. Sandoz, appareils ménagers à Morges, qui a toujours mis gratuitement à disposition de la Section sa camionnette pour transporter la maquette et a prêté ses locaux pour l'entreposer. Pierre-Yves Pièce et Andréas Simmen ont également été cités et applaudis par l'assemblée pour leur parfaite organisation de la semaine de travail.

Pour terminer, le président a dû faire part à l'assemblée de sa déception d'avoir constaté un certain désintérêt des membres

pour les diverses publications en français, créés par la Section ou avec sa collaboration, moyennant de gros efforts financiers et beaucoup de travail. L'action de Noël par exemple, qui aurait dû permettre aux membres de s'offrir ou d'offrir à leurs proches des livres ou des DVD sur le Train à vapeur de la Furka, n'a pas été un franc succès. Il reste encore beaucoup de livres invendus, mais aussi des DVD, bien que ce dernier produit suscite beaucoup d'espoir chez le président de la Section qui termine son rapport en souhaitant longue vie à la Section romande et au Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka.

Rapport du caissier sur l'exercice 2004, rapport des vérificateurs des comptes, adoption des comptes 2004

Jean Gaudin a brièvement présenté les comptes de l'exercice 2004 de la Section romande. Ceux-ci bouclent avec un excédent de recettes de Fr. 815.21 et présentent une fortune de Fr. 19'009.72. L'assemblée a suivi à l'unanimité les propositions des vérificateurs des comptes, Claude Wenger et Gérard Laurent, qui recommandaient d'accepter les comptes, de donner décharge au caissier Jean-Philippe Gaudin pour la précision apportée à la tenue des livres, au comité pour sa bonne gestion de l'exercice 2004 et de relever les vérificateurs de leur mandat.

Election du comité et des vérificateurs des comptes

2005 était une année d'élection pour le comité de la section. Kurt Speckinger, vice-président depuis 11 ans, ayant donné sa démission, l'assemblée a suivi la proposition du président en nommant à sa place M. Pierre Keller. Jacques Fornachon a exprimé au vice-président sortant toute sa gratitude pour le travail accompli et à félicité Pierre Keller pour sa nomination.

Les autres membres du comité ont tous été réélus à leur poste : Jacques Fornachon, Jean-Philippe Gaudin, Pierre-Yves Pièce, Claude Solioz, Andréas Simmen. Jacques Fornachon a alors lancé un appel aux membres: la Section n'a toujours pas trouvé de responsable pour les

bourses et manifestations; les personnes intéressées voudront bien s'adresser au président pour toute information utile à ce sujet. Pour 2005 l'assemblée a élu Claude Wenger premier vérificateur, Jean Tuillard deuxième vérificateur et Bernard Ducommun vérificateur suppléant.

Divers

En 2005, la Section sera présente à de nombreuses bourses et expositions : bourse de Payerne (19 février), bourse de Villeneuve (9-10 avril), bourse multicollektion de Tavannes (16-17 avril) où la Section est hôte d'honneur et présentera la maquette ainsi qu'une partie de la collection de cartes postales de Jacques Fornachon, bourse du Bouveret (18 juin), se-

maine de travail (11-16 juillet), Nyon Rail-Expo (15-16-17 octobre), bourse d'Avornier (12 novembre), Modélisme Bulle (25-26-27 novembre), Expométrie Paris (25-26-27 novembre). Des aides sont dès lors indispensables et la visite de ces expositions est vivement recommandée à tous les membres.

L'assemblée a accepté à l'unanimité la proposition d'achat d'un projecteur vidéo pour les expositions et les bourses en remplacement de la petite télévision.

Le président a informé l'assemblée qu'il avait accepté immédiatement la proposition d'un membre de la Section Valais de venir travailler sur la ligne avec la Section romande. L'organisation du travail sera synchronisée entre les deux sections afin

de permettre aux valaisans de participer aux jours et à la semaine de travail de la Section romande. Cette coopération sera fructueuse pour tous et Jacques Fornachon a recommandé de s'inscrire au plus vite.

La partie officielle de l'assemblée s'est terminée par un exposé de M. Claude Wenger sur les projets en cours au DFB et les décisions qui ont été prises pour les faire avancer. Puis le président de la Section a remercié les participants pour leur présence et leur a souhaité un bon retour.

Après quelques instants réservés aux discussions personnelles et à l'achat de quelques souvenirs, le film « L'Orient Express » a permis aux spectateurs de découvrir l'histoire d'un autre train légendaire.

Extrait du programme de construction 2004 et 2005

Maintien de la valeur, amélioration, nouvelles installations

Avant Noël 2004, la Division Construction a félicité ses ouvriers pour leur engagement durant l'année écoulée et leur à présenté le programme 2005.

Walter et Manfred Willi ont fait un résumé des travaux accomplis en 2004 : maintien et révision des outils et des machines servant au déneigement, déneigement et travaux pour l'hivernage, démolition de l'ancienne cantine et finition du nouveau réfectoire. Début des travaux sur les objets d'exposition à la gare de Realp DFB, de l'assainissement de la pente instable à Wileren et des installations sanitaires à Tiefenbach. Au km 57,500, le mur de soutènement a été terminé et la voie déplacée. En amont de Tiefenbach, la voie a été modifiée et un ponceau a été remis en état. A la station Furka, les installations pour le personnel et la captation d'eau ont été améliorées. Dans le tunnel de faite, la voûte et les retombées de voûte ont été réparées. La première étape de la voie de fuite a été réalisée. Les superstructures des voies ont été systématiquement entretenues et certains rails-crémaillère changés. Entre Gletsch et

Oberwald, certains travaux de nettoyage et d'assainissements ont été réalisés.

Planification

Les buts planifiés pour 2005 sont les suivants : poursuite conséquente des travaux de maintien et de renouvellement des constructions. Amélioration de l'efficacité lors des engagements de travail et usage soigneux des ressources.

Les priorités dans la planification sont : avant-projet et acceptation des plans concernant l'atelier de Realp, plan d'exécution de la première étape du bâtiment d'accueil de Realp (partie sanitaire), projets en relation avec les programmes de construction en cours ainsi qu'études de variantes et décision au sujet des projets de raccordement à Oberwald.

Construire

Extrait du programme de construction 2005 : travaux de déneigement et montage du pont du Steffenbach. Poursuite de l'assainissement du tunnel sommital, terminaison du déplacement du tracé au km 57,500, réfection des infrastructures des

voies dans le secteur Steinstaffel et du mur de soutènement au km 47,780. Début des étapes 3 à 5 près des ateliers ainsi que travaux d'amélioration le long de la voie. Début du remplacement des traverses dans le secteur du pont du Steffenbach. Sur le tronçon Gletsch-Oberwald, il s'agira de maintenir la substance. Finalement, les mesures pour l'hivernage devront être prises et le pont du Steffenbach démonté. Puis, on précédera de nouveau à divers travaux en atelier.

Organisation

Les semaines de travail seront organisées selon le principe éprouvé : Realp sera la base pour la plupart des groupes de travail. Cette année aussi, les gens de la construction recevront le soutien des apprentis de LOGIN (constructeurs de la voie) qui feront un camp de travail.

Des manuels et des modes d'emploi seront établis pour certains travaux spéciaux. L'information, la communication et le système de rapports seront modifiés dans le but d'améliorer les standards de sécurité et de qualité.

Nouvelles de la direction du DFB SA

Ligne sommital prête pour la saison 2005

Beaucoup de travail en perspective dans les ateliers, à la planification et dans l'administration ; les bénévoles seront particulièrement mis à contribution.

L'hiver long et les chutes de neiges annoncées abondantes ont provoqué quelques soucis pour le déneigement mais, finalement, nous avons constaté avec satisfaction que la nature ne nous avait pas gratifié de masses de neige énormes. Déjà dans le courant de la troisième semaine de mai, le pont du Steffenbach a été monté et la voie ouverte jusqu'à la Furka. Un cône de neige près de Muttbach a par la suite quelque peu ralenti notre progression. Ainsi, nous serons prêts pour l'ouverture de la saison.

Locomotives

A l'atelier de Coire, les bénévoles travaillent d'arrache-pied sur la loc 4. Ils font des travaux de montage et de peinture. La chaudière a été dérouillée et recouverte d'une protection antirouille résistante aux fortes températures, des essais de pressurisation ont été faits en présence de l'inspecteur des chaudières, etc. Malgré tous les efforts, il s'avère maintenant qu'il ne sera probablement pas possible de mettre en service cette locomotive déjà au cours de cette saison. A l'atelier de Realp, notre personnel a révisé et entretenu les locomotives à vapeur et diesel au cours de l'hiver.

Entretien et prolongement de la ligne

La perspective d'avoir un sponsor pour le tronçon Gletsch-Oberwald a évidemment aussi provoqué un regain d'activités supplémentaires chez nous. Ainsi, un nouvel agenda a été élaboré par la section constructions afin d'obtenir au plus vite les autorisations de construction nécessai-

res. Ces prochains temps, notre souci majeur sera certainement d'avoir suffisamment de bénévoles. Nous ne pouvons pas uniquement nous concentrer sur le tronçon tellement convoité, nous avons aussi à entretenir et renouveler la section Realp-Gletsch. Notre division constructions doit dès lors pouvoir compter sur chaque aide. Je tiens à vous remercier déjà maintenant au nom du DFB et de l'ALSF pour votre engagement supplémentaire, nécessaire pour faire avancer notre bien culturel en direction d'Oberwald.

Sécurité et marketing

La division exploitation n'est également pas restée inactive. Des prescriptions de l'Office fédéral des transports ont dû être adaptés. A présent, nous devons les mettre en pratique, il va donc falloir former les collaborateurs. La sécurité fait partie de nos principes et toutes les personnes qui participent aux activités de l'exploitation doivent être formés. Dans le marketing, nous avons à assumer le programme se rapportant au programme du jubilé « 75 ans Glacier Express » en plus des activités en relation avec nos divers arrangements et offres d'événements. Ainsi, début juin, un événement regroupant 135 représentants des médias de Suisse et de l'étranger exigera le concours du MGB, du RhB et du DFB. Evidemment, nous espérons que tous ces événements aient une influence positive sur l'évolution du nombre de passagers fréquentant notre ligne. Nous sommes particulièrement heureux de constater que le taux de réservation actuel est supérieur à celui de l'an dernier à la même époque.

Remise et gare de Realp

A la direction, nous nous attelons à planifier l'avenir. Quelques projets, que nous voudrions réaliser, sont en attente. L'a-

grandissement de la remise à Realp est prioritaire, puisque nous ne voulons pas exposer nos locomotives aux caprices de la météo et avoir la possibilité de réaliser un maximum de travaux d'entretien sur place. La gare de Realp nécessite aussi un « face-lifting », respectivement une nouvelle bâtisse pour assurer une bonne hygiène et permettre un service à la clientèle professionnel. Un atelier pour les machines servant au déneigement et un abri pour les automobiles font également partie de la liste de nos désirs.

Décisions et finances

Je ne voudrais pas passer sous silence le matériel roulant supplémentaire dont nous allons avoir besoin. L'ouverture de la ligne jusqu'à Oberwald exigera un supplément en matériel roulant pour permettre un service sûr, orienté clientèle. Donc, les HG 4/4, qui sont actuellement en attente à Coire, devront être remises en état. A ce sujet, quelques décisions devront être prises qui pourraient avoir un effet sur les finances.

Notre but est d'atteindre la neutralité des coûts grâce à nos revenus et aux contributions de l'ALSF. Des investissements ne peuvent être réalisés que si les moyens financiers nécessaires sont disponibles. Il ne reste que quelques semaines avant l'ouverture de la saison 2005. Nous nous réjouissons tous de pouvoir accueillir de nombreux passagers à bord de nos trains à vapeur nostalgiques.

Peter Bernhard/Directeur d'exploitation

Traduction : C. Solioz

Votre agenda

Voici vos prochains rendez-vous importants :

2 juillet 2005 - Assemblée générale des actionnaires DFB à Andermatt

18 juin 2005 - Bourse au Bouveret

15-17 octobre 2005 - Nyon-Rail-Expo

11-16 juillet 2005 - Semaine de travail de la Section à la Furka

Le directeur de l'exploitation informe

Travaux préparatoires à grande échelle

La planification, le marketing, l'entretien et une multitude de petits travaux ont été réalisés avant la reprise des courses des trains à vapeur du DFB.

Entretien et révisions

Les travaux préparatoires indispensables pour le déneigement sont en cours et les véhicules nécessaires seront certainement prêts. A Realp, les locomotives à vapeur et diesel sont soumises à la révision hivernale. Ces travaux sont faits par nos bénévoles. A Coire, la restauration de la HG 3/4 a bien avancé et nous pouvons raisonnablement espérer que cette machine sera mise en service dans le courant de l'été 2005.

La direction de l'entreprise dans sa nouvelle composition a concentré ses efforts de réflexion sur l'avenir, sans oublier la liquidation des travaux courants. En 2005,

il faudra convertir en réalité les efforts du groupe de marketing. Le jubilé des 75 ans du Glacier Express provoquera un surplus de travail avec ses trains nostalgiques supplémentaires que nous exploitons conjointement avec le MGB et le RhB. Grâce à ce jubilé, notre train se fera connaître auprès d'un large public, ce qui devrait nous apporter une hausse indispensable des chiffres de fréquentation.

L'avenir – un casse-tête

Alors que nous tentons de couvrir nos frais d'exploitation avec le revenu provenant des 170 courses de trains annuelles, nous devons trouver des dons importants pour financer les renouvellements, révisions et investissements.

Le premier train de construction qui s'est avancé jusqu'à Oberwald en 2004, a remis la question de la restauration du tron-

çon Gletsch-Oberwald sur le devant de la scène. Mais le projet présente encore quelques difficultés, notamment celle du franchissement de la route cantonale à Oberwald. Diverses variantes ont été examinées en attendant de pouvoir entreprendre les prochaines démarches.

Nous constatons que les infrastructures actuelles de la gare de Realp sont insuffisantes et nous cherchons des possibilités d'améliorations. Notamment, l'agrandissement de la remise à Realp est une de nos préoccupations majeures. Nous élaborons aussi une solution pour nos ateliers et l'entretien des machines qui servent au déneigement, tout en tenant compte de la place nécessaire pour l'entreposage du matériel roulant inutilisé durant l'hiver. De plus, nous devons aussi inclure dans nos réflexions la révision des deux HG 4/4 qui durera certainement longtemps.

Tous ces projets partiels font partie du programme « Maintien du bien culturel Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka ». Au vu de la situation financière actuelle, nous ne pouvons réaliser que des projets partiels dont le financement est garanti; nous espérons donc que la réorientation prévue avec le programme de la nouvelle fondation portera ses fruits.

Groupe Pont du Steffenbach

Relève assurée

Un homme compétent a été trouvé en la personne d'Alois Kamer pour diriger le groupe « Pont du Steffenbach » en remplacement du regretté Bruno Gwerder.

Né en 1958, Alois Kamer occupe un poste à responsabilités aussi dans la vie professionnelle dans le domaine « Disponibilité et Sécurité » aux CFF-Infrastructures. En tant que chef de l'équipe d'inspection du génie civil, il est responsable de la surveillance de tous les ponts ferroviaires et des autres ouvrages d'art d'importance sur la ligne Bâle-Chiasso. Ses activités antérieures de monteur de téléphériques puis de monteur de ponts aux CFF lui ont permis d'acquérir une large compétence dans les domaines spécialisés du génie

civil et bâtiments ainsi que de l'exploitation ferroviaire.

Lors des premiers montages et démontages du pont du Steffenbach, Alois Kamer sera mis au courant des procédés de travail exigeants. Par la suite, il prendra la direction du montage et endossera la responsabilité pour ce pont. Walter et Manfred Willi du DFB prient les collaborateurs du groupe de soutenir pleinement Alois Kamer.



Alois Kamer

Réjouissant

Malgré toutes les contrariétés, nous comptons bien avancer pas à pas en direction du but fixé et nous sommes très reconnaissants pour tout soutien. A ce sujet, nous aimerions exprimer nos remerciements pour l'action de dons de l'ALSF qui a rapporté Fr. 70'000. La Fondation Albert Koechlin a honoré notre travail avec un prix de Fr. 50'000 ; ceci nous a particulièrement réjoui tout comme l'engagement exemplaire de nos collaborateurs bénévoles qui méritent tous nos remerciements. Leur contribution nous renforce dans notre idée que nous menons un combat sensé pour notre projet. La présence de nombreux passagers sur notre ligne sera notre récompense pour les quelques désagréments endurés.

Peter Bernhard/directeur de l'exploitation

Trad. et condensé : C. Solioz

Rapport à l'attention des actionnaires pour l'AG du 2 juillet

Maintien et sauvegarde du bien culturel

En route pour la sauvegarde et le maintien du Train à vapeur au moyen d'une fondation exonérée d'impôts.

Dans la lettre aux actionnaires 11/04 et dans les derniers numéros du « dampf an der furka », le conseil d'administration a informé sur le processus de développement pour le maintien et la sauvegarde du bien culturel « Ligne sommitale de la Furka ».

Partant du constat inquiétant qu'il est devenu de plus en plus difficile de couvrir dans un délai raisonnable le besoin en moyens d'investissements – nous parlons d'environ 8 millions de francs – par des augmentations du capital et des dons en passant par les structures organisationnelles existantes, tout en assurant les liquidités nécessaires pour l'entreprise, le conseil d'administration a proposé de placer la fondation « Ligne sommitale de la Furka » avec siège à Obergesteln en qualité d'organisation faitière au-dessus de toute l'entreprise pour atteindre deux buts :

- sauvegarde du bien culturel en remettant par étapes successives des objets encore à définir ainsi qu'une partie des installations encore à construire en propriété à la fondation tout en garantissant au DFB SA le droit de jouissance (possession) exclusif. Ainsi, les risques sont répartis entre le propriétaire et le possesseur,
- financement des moyens nécessaires au travers de la fondation par des donateurs, sponsors, legs et des actions de dons. Les prestations bénévoles versées à la fondation à but non lucratif doivent être exonérées de l'impôt.

Le succès du financement au travers de la fondation dépendra entièrement de la capacité de celle-ci de pouvoir intervenir en cas d'urgence d'une part, et d'autre part de pouvoir effectivement protéger le bien culturel qui est sa propriété, selon un article définissant le but. Le conseil de fon-

dation, qui doit encore être élu, est également le garant de la réalisation du but de la fondation et n'a pas la faculté de le modifier. Le conseil de fondation est soumis à un organe de contrôle de l'état. Le bien culturel dans la fondation reste maintenu dans sa globalité et est inaliénable.

Au début de cette année, il s'est avéré qu'un mécène est disposé à faire don d'un montant conséquent au bien culturel, particulièrement pour le tronçon à reconstruire entre Gletsch et Oberwald, ceci à la condition que les moyens aboutissent exonérés d'impôts dans une fondation qui est à même de garantir le maintien de l'œuvre. Ainsi, il s'avère que les deux buts postulés dans l'introduction sont entièrement justes. Le management financier a réussi à minimiser les frais pour la gestion du registre des actions, qui est actuellement largement restauré, et à en garantir la tenue à jour.

Le 11 mai 2005, les statuts modifiés de la fondation ont été légalisés. Selon la décision du service cantonal des contributions du canton du Valais, la fondation est exonérée d'impôts. L'assemblée des délégués de l'ALSF a pris connaissance favorablement de ce concept et fera valoir un siège au conseil de fondation. Le nouveau conseil de fondation sera élu le 22 juin 2005. Le conseil d'administration propose que Peter Schwaller prenne la présidence de la fondation et renonce lors de l'assemblée générale au poste de président du conseil d'administration. Le vice-président Claude Wenger, est disposé à prendre en charge la présidence ad intérim durant une année, jusqu'à ce qu'un successeur ait été trouvé. Il représentera aussi les intérêts du conseil d'administration du DFB SA en tant que membre du conseil de fondation. Le directeur de l'exploitation DFB SA prendra part aux sessions du conseil de fondation avec une voix consultative.

Les moyens financiers promis seront entièrement investis dans la constructions Gletsch-Oberwald qui deviendra propriété de la fondation, le DFB SA en obtient le droit de jouissance exclusif et illimité. Il est donc l'exploitant de l'installation en sa possession. En été 2005, la fondation lance une première grande action de récolte de dons (exonérés d'impôts) pour le financement d'autres projets prioritaires. En interdépendance avec son succès, d'autres grand donateurs seront recherchés. Lors de l'assemblée générale 2005, le DFB SA renouvelle sa décision de 2003 concernant l'augmentation conditionnelle du capital sans modifications des valeurs. La décision de conversion de l'augmentation du capital dépend toutefois du succès de l'action de récolte de dons de la fondation.

Pour le conseil d'administration

Traduction : C. Solioz

Peter Schwaller, Président

13e Bourse Multicollection Tavannes

L'ALSF hôte d'honneur

La Section romande de l'Association Ligne sommitale de la Furka était l'invité d'honneur de la 13e Bourse Multicollection de Tavannes les 16 et 17.4.05, où son stand a suscité l'intérêt de nombreux visiteurs.

En 2004, l'ALSF s'était déjà illustrée lors de la 12e édition de la Bourse Multicollection grâce à la très belle collection de cartes postales du train de la Furka, constituée par le président de la Section romande de l'ALSF, ce qui lui a valu l'honneur d'être l'invité de marque cette année et de disposer d'une très grande surface d'exposition bien située.

Les quelque 3000 visiteurs qui s'étaient déplacés à la 13e Bourse Multicollection Tavannes, malgré ou peut-être à cause de la météo très mitigée, ont eu loisir de dé-

couvrir les stands de qualité de 23 exposants et de 40 marchands aux thèmes forts divers tels que poupées et jouets anciens, modèles réduits, philatélie, cartophilie etc. Grâce au large éventail des sujets proposés, au nombre considérable d'exposants, à la qualité de l'accueil et à l'ambiance chaleureuse, les organisateurs de la manifestation, Kathia Savoldelli, Francis Bélat et Pierre-Yves Emery et leur équipe, ont réussi à attirer un public varié allant de la famille au collectionneur invétéré.

Dans cet environnement favorable, le stand d'honneur de la Section romande de l'ALSF a eu un énorme succès populaire. La maquette de Gletsch a suscité l'intérêt des grands et des petits et la projection sur grand écran de la vidéo du train avec le nouveau projecteur a captivé la

foule. Pour l'ALSF et les bénévoles qui se sont aimablement occupés du stand, ces deux journées étaient réussies. Nous remercions les organisateurs de la 13e Bourse Multicollection Tavannes pour leur chaleureux accueil et leur souhaitons plein succès pour la 14e édition du 22 au 23.4.2006.

Claude Solioz

Pensée émue

Décès de Bruno Gwerder

Le 11 décembre 2004, notre collègue et ami Bruno Gwerder est décédé d'une grave maladie à l'âge de 54 ans. Son départ attristant nous prive d'un aimable collègue et d'un des piliers de la Division Constructions de la Ligne sommitale de la Furka.

Il avait collaboré à de nombreuses tâches de notre projet depuis le début de la reconstruction. Il n'existe probablement aucun tronçon qui ne porte l'empreinte de son travail. Bruno faisait aussi partie de l'équipe qui, en 1990, était partie au Vietnam pour y récupérer nos locomotives à vapeur.

Durant 17 ans, il a supervisé de manière compétente et responsable les travaux de montage et de démontage du pont du Steffenbach. Bruno savait atteindre ses buts avec les moyens à disposition. Il nous a démontré de façon exemplaire comment utiliser économiquement et rationnellement les ressources disponibles. Ses connaissances et son talent manuel lui ont permis de maintenir en état et de réparer beaucoup de machines, son flair pour ramener à la raison les moteurs à explosion récalcitrants était légendaire.

Il a participé avec beaucoup d'initiative et d'engagement à la réalisation des nouvelles infrastructures à Realp jusqu'à peu avant son décès. Malheureusement, parti bien trop tôt, il ne lui a pas été donné de voir tous ses buts réalisés, mais nous mènerons certainement à bien son projet de nouvelle voiture-ambulance.

Manfred Willi / trad. C. Solioz



Nouveau tenancier de la « Cabane de la Furka »

Des idées, un défi et des rêves

FURKA – Dès le début de la saison d'exploitation 2005, un nouveau tenancier s'occupera de la buvette de la station Furka DFB : Hannes Hoffelner remplacera Adolf Odermatt.

Hannes Hoffelner a la hardiesse nécessaire pour faire de la gastronomie entre deux trains et en haute altitude. Il est constructeur de stands, a sa propre entreprise, le don d'improvisation, de l'expérience en marketing et il sait organiser des événements. Il est cuisinier amateur et s'y connaît en relations humaines.

Hannes Hoffelner envisage une gastronomie simple mais soignée et débutera avec la même offre que son prédécesseur. Par la suite, il cherchera à connaître les désirs du touriste ferroviaire, puis établira ce qui est réalisable avec l'infrastructure particulière existante.

« Les hôtes doivent toujours avoir le sentiment d'être les bienvenus », estime Hoffelner. Ils doivent être guidés et conseillés personnellement. Hoffelner se prépare à servir non seulement les passagers des trains régionaux, mais aussi les sociétés et le personnel d'accompagnement des trains. Le service doit se distinguer par l'ordre, l'image homogène, et par le déroulement logique de l'organisation. Un buffet attrayant – en cas d'arrivée simultanée de 340 voyageurs de Gletsch et Realp il faut en compter deux – doit inciter à la consommation.

Un grande partie des employés a été recrutée dans l'environnement personnel du nouveau tenancier, entre autres les 3 cuisinières qui aideront le chef en cas de forte affluence.

De l'entreprise virtuelle à la réalité

Hannes Hoffelner ne connaît le restaurant de montagne de la Furka que d'après des photos et sur la base des descriptions qui lui ont été fournies par son prédécesseur.

Il se prépare méticuleusement à son engagement, mais ne pourra apporter les dernières retouches à la « Cabane Furka Gastronomie » qu'une fois sur place. Cette année aussi, une tente tempérée par un chauffage au gaz protégera des intempéries, mais par grand soleil elle pourra être entièrement ouverte.

Le nouveau gestionnaire a trouvé des fournisseurs dans le milieu immédiat de la Furka et s'est assuré de leur volonté de collaboration. En raison de l'isolement, le transport des personnes et du matériel est

un problème particulier. Une fois le dernier train parti, rien ne va plus !

Hannes Hoffelner ne craint pas l'isolement pendant la saison d'été, par contre, il ne sait pas comment réagira son personnel. Il attribue une grande importance à une infrastructure parfaite avec de bonnes installations sanitaires. Le wagon qui sert à héberger le personnel doit être bien isolé et aménagé confortablement. Un programme d'organisation des loisirs est prévu pour les employés. Hoffelner prévoit un bel avenir pour la « Gastronomie de la Furka » qui deviendra un événement particulier, un prétexte à entreprendre des excursions en train à vapeur. Il rêve même de pouvoir offrir à ses hôtes des nuitées exclusives dans l'isolement de la Furka à bord d'un wagon-hôtel.

Hansueli Fischer

Une voie ferroviaire exceptionnelle

75 ans Glacier Express

Le 22 juin 1930, le Glacier Express a été mis en service pour la première fois entre Zermatt et St.Moritz.

Au début, le « Glacier » était exploité conjointement par le BVZ (Chemin de fer Brigue-Viège-Zermatt), le FO (Chemin de fer Furka-Oberalp) et le RhB (Chemin de fer Rhétique) avec le matériel roulant le plus moderne de l'époque. Le voyage sur la ligne, qui ne fut entièrement électrifiée qu'en 1942, durait 11 heures. Jusqu'en 1942, les locomotives à vapeur, dont certaines circulent actuellement sur la Ligne sommitale, étaient chargées de remorquer le Glacier Express entre Brigue et Disentis.

Avec l'ouverture du tunnel de base de la Furka, qui justifia la mise hors service du tronçon de montagne, la liaison exclusivement estivale devint annuelle. En 1984, la réservation des places individuelles a été introduite et, en 1985 deux Glacier Express supplémentaires ont été mis en service dans chaque direction. La même année, une liaison vers Davos a été réalisée. Une nouvelle époque commença en 1993 avec l'introduction de deux nouveaux trains pan-

oramiques et le plus fort chiffre de fréquentation a été atteint en 1994 avec 252'400 passagers. En 2003, le BVZ et le FO fusionnèrent pour devenir le MGB (Matterhorn Gotthard Bahn – Chemin de fer Cervin Gotthard). Depuis lors, le Glacier Express est exploité par le MGB et le RhB. Le 22 juin 2005, le Glacier Express fêtera ses 75 ans d'existence. Des courses spéciales seront organisées durant tout l'été : Panorama Glacier Express, Alpine Classic Glacier Express et Nostalgie Glacier Express avec inclusion du DFB. En 2006, le Glacier Express du futur (pour lequel le MGB et RhB investissent 60 millions de francs) débutera sa carrière avec de nouvelles compositions.

Vous pouvez réserver vos billets et obtenir des informations au sujet du Nostalgie Glacier Express à : kundendienst@dampfvereinrhb.ch / Kundendienst, Verein Dampffreunde der Rhätischen Bahn, 7402 Bonaduz, (+41) 081 / 641 11 78, (+41) 079 / 610 46 72.

A noter aussi le site de l'association : www.dampfvereinrhb.ch.

H. Fischer/trad. C. Solioz

Delegiertenversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke

VFB sagt deutlich Ja zur Stiftung

ZÜRICH-NEUBÜHL – Die Delegierten des VFB haben mit Freude von der 3 Millionen Franken-Spende für die Strecke Gletsch–Oberwald Kenntnis genommen und gemäss Vorschlag des Vorstandes der Regelung mit der Stiftung zugestimmt.

Peter Schwaller, Präsident des Verwaltungsrates der DFB AG, hat den Delegierten mitgeteilt, dass die Weiterführung der Strecke von Gletsch nach Oberwald dank einer Spende von 3 Millionen Franken gesichert ist. Voraussetzung sei allerdings, dass das Geld in eine Stiftung eingebracht werden kann und von Steuern befreit ist. Man dürfe nun auf eine Streckeneröffnung 2007/2008 hoffen. Schwaller bemerkte, dass der Weg zur Neustrukturierung der DFB ein Lernprozess mit klar erkennbarem Ziel ist.

Der Antrag der Sektion Rhein-Main, keine Beschlüsse zu Struktur und Organisation zu fassen, hatte keine Chance, obschon von einem Votanten die Stiftung als unkontrollierbar scharf abgelehnt wurde.

Mit grosser Mehrheit zu zwei Gegenstimmen wurde der Antrag genehmigt, der

- eine neue Struktur zur Sicherung des Kulturgutes Furka-Bergstrecke begrüsst,
- den Vorstand ermächtigt, eine Vertretung im Stiftungsrat vorzuschlagen,
- es dem VFB erlaubt, 5000 Franken in die Stiftung einzubringen,
- den Vorstand zur Ausarbeitung

der erforderlichen Vereinbarungen mit Stiftung und DFB AG ermächtigt.

Im Verlauf der Diskussion war zu erfahren, dass die Bergstrecke, für die derzeit nur ein Baurecht besteht, von der MGB gegebenenfalls in die Stiftung eingebracht werden könnte.

Neuer Präsident

Isolde Hoeningk, die sich wegen Krankheit hatte entschuldigen müssen, ist als Präsidentin und Mitglied des Vorstandes zurückgetreten. Mit grosser Mehrheit bei zwei Enthaltungen wurde Robert Frech zum Nachfolger gewählt. Er hat sich bezüglich Neustrukturierung noch nicht festgelegt, bekundet jedoch Einsatzbereitschaft und den Willen, mit den Sektionen engen Kontakt zu halten. Die Vorstandsmitglieder Rita Fuchs, Simone Hurter und Bernd Hillemeyr wurden bestätigt und Irène Schär und Anton Stadelmann neu gewählt. Im Amt bestätigt wurden auch die Revisoren Erik Birkenmeier, Eugen Wintsch und Kurt Fitze.

Kreditkarten und so weiter

Zum Vorhaben, eigene Kreditkarten herauszugeben, das vor Jahresfrist heftig diskutiert worden war, beantragte der Vorstand eine Arbeitsgruppe einzusetzen und an der DV 2006 zu befinden. Auf Antrag von Kurt Baasch, der mehrfach unterstützt wurde, beschloss die Delegierten, die Übung sogleich abzubrechen.

Gemäss DV-Beschluss kann der VFB eine eigene Internetseite mit



Der neue Vorstand des VFB: Rita Fuchs, Irène Schär, Robert Frech, Bernd Hillemeyr, Simone Hurter und Anton Stadelmann. Bild: Heinz Unterweger

der Endung «org» einrichten. Sie wird mit www.furka-bergstrecke.ch verlinkt und soll von dieser her direkt aufrufbar sein.

Zur Unterstützung der Sektion wird ein Poster im Format 40 mal 60 Zentimeter gedruckt, der einen Dampfzug auf der Steffenbachbrücke zeigt, mit zweisprachiger Aufschrift und Internethinweis versehen ist.

Die Rechnungen für die Mitgliederbeiträge werden künftig mit dem «dampf an der furka» versandt, was eine Porto-Einsparung von 4'400 Franken erwarten lässt. Der Antrag der Sektion Berlin-Brandenburg betreffend die vorzeitige Eröffnung der Strecke nach Oberwald wurde zurückgezogen. Das Anliegen der Sektion Rhein-Main bezüglich mehr Offenheit von Seiten des Zentralvorstandes und zur besseren Information der Sektionen wurde zur Kenntnis genommen.

Der von der Sektion Zürich beantragten Ehrenmitgliedschaft für ein verdientes Vorstandsmitglied wurde aus grundsätzlichen Erwägungen nicht entsprochen. Es kann aber innerhalb der Sektion geehrt werden.

Der AGO (Arbeitsgruppe Organisation) wurde für die grossen Leistungen gedankt und für die Weiterarbeit grünes Licht gegeben.

Ordentliche Geschäfte

Unter dem formell sanktionierten Tagespräsidium von Bernd Hillemeyr wurden das Protokoll gutgeheissen und die Weichen für dessen künftige Genehmigung gestellt. Der Bericht der abgetretenen Zentralpräsidentin wurde einstimmig genehmigt. Mit einigen Anmerkungen wurden auch die Rechnung 2004 und der Vorschlag 2005 gutgeheissen.

Auf Antrag der Sektion Aargau hätten die Mitgliederbeiträge um 20 Prozent erhöht werden sollen. Es wurde befürchtet, dass es deswegen zu Austritten kommen könnte. Somit hatten weder der Antrag «Aargau» noch ein Antrag «Karl-Heinz Wirz» auf Erhöhung um 5 Franken eine Chance. Die Idee, separat 10 Franken für das «dampf an der furka» zu verlangen, wurde nicht weiter in Betracht gezogen. Die Beiträge bleiben somit unverändert.

Betrieb und Marketing

Peter Bernhard warnte davor, ob der in Aussicht stehenden 3 Millionen Franken in Euphorie auszubringen. Zu betreiben werde nicht nur die Strecke Gletsch–Oberwald sein, sondern jene von Realp nach Oberwald. Er berichtete von dem 2004 erfolgreich absolvierten Audit, von 10'000 Buchungen für die kommende Fahrsaison und der Führung von Zügen im Gegenverkehr. Die Rechnung 2004 werde im ähnlichen Rahmen wie jene von 2003 abgeschlossen werden können. Er dankte allen Frondienstleistenden und allen, die sich sonst für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke engagieren.

Marketing-Chef Paul Güdel berichtete, dass die DFB in der Sendung «Schweiz aktuell» vom 24. Mai erscheinen werde. Am 4. Juni seien im Zusammenhang mit «75 Jahre Glacier Express» 135 Medienleute in Realp zu Gast. Güdel betonte, dass sich die Bahnfahrten zunehmend nur noch mit «Erlebnis» verkaufen lassen.

Beste Baugruppe

Die Versammlung fand im Saal des Restaurant «Neubühl» statt, wo Delegierte und DFB-Vertreter Gastrecht und Apéro von der Wirtfamilie Bachmann genossen.



Bei etwas beengten Verhältnissen tagen die Delegierten des VFB im Saal des Restaurant «Neubühl» unter dem Vorsitz von Bernd Hillemeyr.

Kurt Brügger entbot zu der von Bernd Hillemeier souverän geleiteten Versammlung den Willkomm der Sektion Zürich. Die Versammelten durften das Heft «Kulturwege Schweiz» von ViaStoria entgegennehmen, das mit vortrefflichen Bildern und Texten das Wallis näher bringt, auf dessen Territorium die Dampfbahn bald

ein Stück weiter vorrücken möchte. Als beste Baugruppe wurde die Sektion Norddeutschland mit dem Pokal ausgezeichnet. – Die nächste Präsidentenkonferenz wird am 8. Oktober in Realp stattfinden. Die Delegiertenversammlung des VFB ist am 8. April 2006 in Andermatt vorgesehen.

Hansueli Fischer

Generalversammlung des 1000er Clubs

Neuer Präsident, neuer Impuls

ZÜRICH-NEUBÜHL – Kurt Aeberli ist zum Präsidenten des 1000er Clubs gewählt worden. Die Mitglieder haben erfahren, dass für die Wiederherstellung der Strecke Gletsch–Oberwald ein Sponsor gefunden werden konnte.

Die ordentlichen Club-Geschäfte konnten unter der Leitung des Vizepräsidenten Kurt Brügger rasch abgewickelt werden: Anstelle des während des Jahres vom Führungsamt zurückgetretenen Paul Tschudin wurde Kurt Aeberli zum Präsidenten gewählt. Die Vorstandsmitglieder Hans Trindler, Oskar Haag und Kurt Brügger wurden bestätigt. Als Revisoren amten Traugott Näf und Karlheinz Wirz. Bei dem von Hans Trindler vorgestellten Budget wurde darauf hingewiesen, dass es schwierig ist, neue Mitglieder zu gewinnen, welche 1000 Franken für das

«Eintrittsbillett» und einen Jahresbeitrag von 100 Franken bezahlen. Wer es bei den 1000 Franken belässt, gilt als Gönner, wird aber gleichwohl über das Clubgeschehen informiert. Der befristete Mietkosten-Anteil für die Lok-Werkstatt Chur wird aus dem Laufenden bezahlt. Der Mitgliederbeitrag bleibt unverändert. Vizepräsident Brügger stellte eine neue Geschenklampe vor, die ins Souvenir-Sortiment kommen und der DFB einen 10-Franken-Zustupf bescheren soll.

Mitgliederwerbung hat Priorität

Der neue Präsident Kurt Aeberli stellte sich als Elektro-Ingenieur vor, der in Kaderfunktionen und als selbständiger Unternehmer international tätig war. Der 74-Jährige ist voller Tatendrang, will den Mitgliederbestand erhöhen, die Kom-

munikation verbessern und neue Werbemöglichkeiten erschliessen. Ihm ist es ein Anliegen, den 1000er Club sinnvoll mit der Stiftung Furka-Bergstrecke zu verknüpfen.

Hans Tribolet präsentierte sich als Mitglied des DFB-Verwaltungsrates, wies auf Vergleichsfahrten mit öl- und kohlebefeuerten Loks hin und teilte mit, dass für die Einfahrt in Oberwald mehrere praktikable Lösungen studiert wurden.

Mit Kohle oder mit Öl?

Toni Westreicher als Chef ZfW nahm zur Aufarbeitung der HG 4/4 Stellung. Die von der DLM erstellte Studie betreffend den Umbau von Kohle- auf Ölfeuerung wurde studiert. Sobald die Lok 4 fertiggestellt ist, wird man die 4/4 «entblättern». Dannzumal wird zu entscheiden sein, welcher Weg zu beschreiten ist. Mit dem Verweis auf den Umbau einer RhB-Lok brachte Westreicher auch die Kostenfrage ins Spiel. Roger Waller (DLM) meinte, man müsste zwischen der Aufarbeitung im Auftrag und der Aufarbeitung im Frondienst die Kosten klar vergleichen können. Denkbar wäre es auch, beispielsweise das Fahrwerk in Chur aufzuarbeiten und die übrigen Teile auswärts zu geben.

Schrittweise zur Neuorganisation

Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller erläuterte die Neuorganisation des Unternehmens mit ei-

ner Stiftung im Zentrum. Er wies darauf hin, dass der Investitionsbedarf bis 2010 8,1 Millionen Franken beträgt. Davon entfallen gut 3 Millionen auf die Strecke Gletsch–Oberwald. Der 1000er Club ist als Partner der Stiftung gedacht, er seine Ziele unverändert weiter verfolgen kann. Schliesslich hat Schwaller «die Katze aus dem Sack gelassen»: Für die Strecke Gletsch–Oberwald konnte ein Sponsor gefunden werden. Der Name wird erst nach Unterzeichnung der Dokumente bekannt gegeben. So gross Freude und Ansporn sein mögen: Der Frondienst ist weiterhin ebenso nötig wie der jährliche Zustupf des VFB von 200'000 Franken an die Betriebskosten.

Geschäftsleiter Peter Bernhard mahnte, ob der Strecke von Gletsch nach Oberwald jene von Realp nach Gletsch nicht zu vergessen. Im Rückblick auf 2004 ist das erfolgreich bestandene Sicherheitsaudit ein Licht- und die gesunkene Fahrgastzahl ein Schattenpunkt. Bernhard wies auf das «Glacier»-Jubiläum und auf die Projekte des laufenden Jahres hin. In der Diskussion wurde erneut die Frage: Kohle oder Öl? gestellt. Dabei wurde auf Umwelt-Aspekte hingewiesen und betont, dass die Verlängerung der Strecke mehr Rollmaterial erfordert. – Die nächste Versammlung des 1000er Clubs wird am 22. April 2006, 10 Uhr, in der Lok-Werkstätte Chur stattfinden. *Hansueli Fischer*

Der Froni hat...

...gelesen, dass bei uns an der Furka «hür» im Gegenverkehr gefahren wird!

Und der Konkurrenz, der sagt man jetzt Partner! So!! Die Schiffer vom See unden! – die Dampfer vom Museum bei den alten Häusern! – die gelben «Diesler!» – die ständig über die Berge kurven und die – die elektrisch unten durchs Loch fahren und die andern – die oben vom Wasser Strom machen!! Hoppla!

Aber jetzt ist bei mir die Suppe überlaufen!!

Da habe ich «eim» vom Betrieb telefoniert!

Nicht dem Neuen, der versteht meine heiklen Fragen nonig!

Dem habe ich dann klaren Wein eingeschenkt!

Welere oder welem denn söttig Ideen in den Kopf geschossen seien! Wir haben ja nur ein Gleis und wie das denn «göng??»

– Und die Konkurrenz! «mänge seit scho Fründe!», werden uns noch über den Tisch ziehen!! – Jawoll!

– Und uns die Fahrgäste weg-schnappen!! – Jawoll!

– Und schon 100 Jahre sind wir hier! Jawoll!! Und wir sind die Pioniere!! – Jawoll!!

– Und das «Schwungrad» hat seine Meinung auch gesagt!! Jawoll!!

Da bin ich aber an den «Lätzen» geraten!

Ja, ja, ich sei ein alter «Meckerer» und müsse endlich begreifen, dass wir jetzt zusammenarbeiten und wir nicht mehr alleine über den Berg «gondeln» können und auch wir im Tourismus eine wesentliche Rolle

spielen!! Von eingebettet sein, freundnachbarlichen Beziehungen und von einem neuen Ruder bei uns «obeninn» hat er auch noch öppis verzapft!! Jetzt weiss ich, warum die «Schiffer» auf den Berg kommen! Und unsere Bahn werde weltweit bekannt gemacht!! Und die Fronis können auch nicht mehr so ver-lumpt wie der «Schacher Seppli!» daherlatschen! Da werde amix von «einerer» kontrolliert ob wir rasiert, die Zähne geputzt und die Haare gekämmt sind! Die mit einer Glatze erhalten auch einen «Strähli!» – für die Nebengewächse! Und die von der «Diesel-Kruu und dem Bau» erhalten neue «Gwändli» und jeder ein «Fähni!» – Wieso denn? – He ja, wenn alpott ein Zug, ein Postauto oder ein Schiff daherbraust, darf nicht mehr mit «blutten Fingern gewinkt werden!!!»

Wir hätten jetzt Kultur!! Und freuen uns auf eine gemeinsame, fruchtbare Zusammenarbeit mit den Nachbarn!!

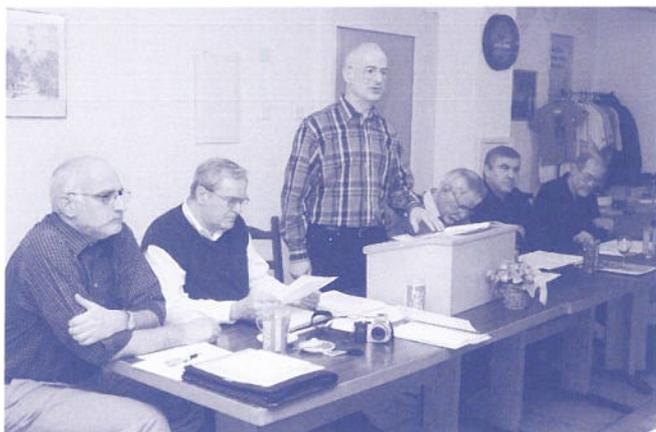
Und ich müsse endlich begreifen, dass das 3. Jahrtausend angebrochen sei und wir gemeinsam jung, dynamisch, zielorientiert und erfolgreich auftreten wollen!

Und ich werde mit meiner verknorzten Einstellung «hür doben» am Berg bestimmt noch meine blauen Wunder erleben! Aha – so so!!!

Was wir uns alle – selbstverständlich auch unsern Partnern – gegenseitig wünschen:

Einen glücklichen Start – eine unfallfreie Saison – eine immer frohe Kameradschaft – eine gute Zusammenarbeit – viel Freude und «en sonnige Sommer».

De Sperber



Am Vorstandstisch: Urs Hasler, Heinz Unterweger, Walter Benz, Ernst Brunschweiler, Werner Beer und Hans Suter

18. GV der Sektion Aargau

Vorstand zur Unterstützung autorisiert

SUHR – Der Sektionsvorstand ist ermächtigt worden, bei Bedarf die DFB mit Beiträgen bis höchstens 20 Prozent des Eigenkapitals zu unterstützen.

Die «Finanzspritze» erfolgt nach eingehender Prüfung der Situation und vorzugsweise für Wagenremise und dergleichen. Präsident Walter Benz erinnerte im Jahresbericht an das Jubiläum «10 Jahre Wagenwerkstatt Aarau», bei dem über 50 Neumitglieder gewonnen werden konnten. Er wies auf das Eidgenössische Jodlerfest vom 16. bis 19. Juni in Aarau hin, bei dem die Sektion einen nachhaltigen Auftritt haben wird. Aus dem von Urs Hasler vorgelegten Kassenbericht sind der beträchtliche Aktienbesitz der Sektion, das erfreuliche Spendenaufkommen und die namhaften Rückstellungen für Wagenbau und Remise zu erwähnen. Ebenso positiv wie die Rechnung ist der Voranschlag 2005. Dennoch soll – angesichts grosser Projekte – dem ZV beantragt werden, den Jahresbeitrag für Einzelmitglieder von 50 auf 60, für Ehepaare von 75 auf 90 und für lebenslange Mitgliedschaft von 1000 auf 1200 Franken zu erhöhen. Alle Vorstandsmitglieder, Revisoren und Delegierten wurden für eine weitere Amtsdauer bestätigt.

Wer informiert ist, engagiert sich...

Werner Beer führte aus, dass letztes Jahr etwa 4600 und seit Gründung der Werkstatt rund 40'000 Arbeitsstunden geleistet wurden. Er

erinnerte an die der DFB neu zur Verfügung gestellten Wagen und daran, dass die Tage der Werkstatt Aarau zufolge des Projektes «Mittellandpark» gezählt sind. An der Suche nach neuen Lösungen soll sich auch die Stadt Aarau beteiligen. Hans Suter berichtete von den Arbeitseinsätzen 2004 auf der Bergstrecke und gab einen Ausblick auf jene des laufenden Jahres. Heinz Unterweger schilderte die Situation im Zentralvorstand und betonte, dass Kommunikation, Koordination und Führung dringend verbessert werden müssen. Er hofft, dass bis zur Delegiertenversammlung geeignete Führungskräfte gefunden werden, die gegenüber der DFB AG kompetente Ansprechpartner sein sind. Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller dankte der Sektion für ihr grosses Engagement. Er teilte mit, dass die DFB nach wie vor ein Liquiditätsproblem hat, und dass die grossen Investitionen im Zusammenhang mit dem Anschluss in Oberwald eine ausserordentliche Finanzierung erfordern. Nicht zuletzt im Hinblick auf das besondere Sponsoring sei die Stiftung als Dach für DFB und VFB nötig. Sie bietet Gewähr, dass gespendete Gelder zur Erhaltung von Kulturgut eingesetzt werden. Prioritäten seien nebst Oberwald die Bereitstellung weiterer Lokomotiven sowie von Remisen in Realp und/oder Hospenthal. Schwaller ist dankbar für Frondienst und finanzielle Beiträge des VFB. Ohne diese Leistungen könnte die Bergstrecke nicht betrieben werden.

Hansueli Fischer

Agenda Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten am Personenwagen B 4222 (ex BVZ B 2222):

Jeden Dienstagabend ab 16 und jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr

Samstagseinsätze

Samstag, 5. November ab 8 Uhr. An den Samstagseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Die Sektion Aargau leistet auf der Bergstrecke an folgenden Samstagen Arbeitseinsätze: 18. Juni, 23. Juli, 13. August, 10. September und 8. Oktober. Die Aargauer Arbeitswoche dauert vom 18. bis 23. Juli 2005. Anmeldungen bitte an Ernst Brunschweiler, Äussere Mattenstrasse 16, 5036 Oberentfelden.

Reisen

26. Juni: Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zur Saisonöffnung und Wanderung durch die Aareschlucht. 21. August: Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und Besichtigung KWO Grimsel. 18. September: Sektionsreise zur Kandertalbahn im benachbarten Deutschland und Besichtigung des Depots des Vereins Nostalgie Rheintal-Express.

Für Anmeldungen zu Reisen der Sektion Aargau und nähere Auskünfte richten Sie sich bitte an: Daniel Bühler, Hauptstrasse 46, 5234 Villigen, Tel./Fax 056 442 56 08 (ab ca. 18 Uhr), E-Mail: buehrerdaniel@bluewin.ch

Werbeanlässe

16. bis 19. Juni: **26. Eidgenössisches Jodlerfest** in Aarau. Die Sektion Aargau führt ein liebevoll gestaltetes «Beizli», den **Furka-Treff**, bei den Toren anfangs Graben und beteiligt sich mit den Jodlerclubs von Aarau, Suhr und Biberstein am grossen Festumzug (Sonntag, 14 Uhr).

Die Gäste sind in Scharen gekommen

Apéro in der Wagenwerkstatt

AARAU – Der Werkstatt-Apéro vom 29. April war ein voller Erfolg. Die Gäste haben sich für die Arbeiten am Wagen B 4222 und am Aussichtswagen interessiert.

Walter Benz, Präsident der Sektion Aargau, hat die Gäste, darunter die SVP Oberentfelden, begrüsst, und die Vertreter der Nachbarsektionen und der DFB AG besonders willkommen geheissen. Er dankte den Werkstattmitarbeitern für ihren Einsatz. Dienstags sind jeweils 20 bis 30 Leute und donnerstags etwa ein Dutzend an der Arbeit. Ausserdem wird an vier bis fünf Samstagen pro Jahr gewerkt.

Historischer Wagen

Werkstattleiter Werner Beer stell-

te den künftigen B 4222 vor, der sich in einer interessanten Phase der Wiederherstellung befindet. Der Wagen sei 1890 von der SIG in Neuhausen für die BVZ gebaut worden. Nach einer wechselvollen Geschichte kam er zuerst durch Miete und 2003 endgültig auf die Bergstrecke. Der erneuerte Wagen dürfte 2006 wieder zwischen Realp und Gletsch verkehren.

Werner Beer schilderte die wichtigsten Schritte der Aufarbeitung. Wohl können Originalteile weiterverwendet werden, doch ist auch viel neu anzufertigen. Ebenso wie der Kasten ist das Chassis zerlegt worden. Bis zum Jahresende sollten sie wieder zusammengeführt werden können. Bis jetzt sind etwa 4000 Stunden investiert worden



Werkstatteleiter Werner Beer mitten in den dicht gedrängten Besuchern

und bis zur Fertigstellung dürften noch 5000 dazu kommen.

Aussicht auch für Behinderte

Ein Aussichtswagen, der seit 1992 bei der DFB im Einsatz ist, wird so umgebaut, dass mit einer hydraulischen Hebevorrichtung Rollstuhl-Fahrgäste ein- und ausgeladen und unterwegs ihre Gefährte sicher verankert werden können. Dieser Wagen wird zu Beginn der Fahrseason 2005 einsatzbereit sein. Nach dem B 4222 dürfte ein Zweiachser in die Kur genommen werden, der sich mit seiner roten Farbe in den Zügen besonders gut ausnehmen wird. Beer gab schliesslich der Hoffnung Ausdruck, dass es mit dem Projekt «Mittellandpark» nicht so rasch vorwärts gehen wird, damit die Halle noch lange genutzt werden kann. Dennoch sollte nach geeigneten Ausweichmöglichkeiten Ausschaut werden.

Nachdem Walter Benz die Geschichte der Bahn über die Furka und der zu ihrer Rettung gegründeten Organisationen skizziert hatte, sprach Peter Schwaller, Präsident des Verwaltungsrates der DFB AG zu den Werkstattleuten und Gästen. Er wies auf die Funktion der DFB AG und des

rund 7000 Mitglieder zählenden VFB hin. Nach allerlei Höhen und Tiefen stünden die Aussichten derzeit gut. Die Marketing-Anstrengungen zeitigen Erfolg, das Jubiläum «75 Jahre Glacier Express» verspricht zusätzliche Publizität und mit dem Weiterausbau nach Oberwald soll es vorwärts gehen. Schwaller würdigte die Fronis mit ihren Hunderttausenden von Arbeitsstunden und die Aktionäre, welche rund 13 Millionen Franken Kapital zusammengelegt haben. Noch würden aber etwa 9 Millionen Franken fehlen. Der VR-Präsident machte auf das 20-Jahr-Jubiläum aufmerksam, das an der Generalversammlung der Aktionäre gefeiert wird, und auf die vor der Gründung stehende Stiftung als Dachorganisation. Im Jahr 2007, wenn die Strecke Gletsch-Oberwald dank eines grossen Sponsors eröffnet werden kann, stehen noch weitere Höhepunkte an, die für die DFB und die Region eine riesige Chance sind.

Im Aussichtswagen gab es Kinovorfürungen, Souvenirs konnten gekauft und nebst der Festwirtschaft die Gastlichkeit des «Häxekafi» genossen werden.

Hansueli Fischer



Gäste lassen es sich vor dem Gerippe des B 4222 wohl sein.

20. GV der Sektion Innerschweiz

Dampfschneeschleuder wird revidiert

Vor der GV vom 11. März besichtigten die Sektionsmitglieder die Dampfschneeschleuder in der Werkstatt Horath an der Steinerbergstrasse in Goldau. Hier war aus Anlass der 20. GV der Sektion Innerschweiz ein Apéro vorbereitet.

Martin Horath erläuterte die Aufarbeitung der Xrot R12. Erfreulich, wie die Gruppe R12 vorwärts kommt. Märkel, besten Dank dass wir zu Besuch kommen durften. Ebenfalls präsentierte uns die Baugruppe Goldau das System der Scheiteltunnel-Beleuchtung, die Vorbereitungs-Arbeiten wurden ja in Goldau gemacht und auch durch unsere Sektion gesponsert. Anschliessend konnten im Restaurant «Schützenhaus» die traktandierten Geschäfte zügig behandelt werden. Nach der GV durften wir News von der Dampf-

bahn erfahren. Walter Willi orientierte uns über die Arbeiten im laufenden Jahr, Paul Güdel stellte die neuesten Marketing-Massnahmen vor.

Als grosse Überraschung durften wir das Modell des neuen Bahnhofes Realp DFB bestaunen, im Massstab 1:22,5 konnten Aufbau und Einteilung des Neubaus studiert werden.

An folgenden Samstagen im Jahr 2005 finden unsere Arbeitseinsätze statt:

4. und 25. Juni, 16. Juli, 6. und 7. August, 17. September, 1. und 22. Oktober, 12. November

Für die Samstags-Einsätze zählen wir wiederum auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion. Auskunft: Jakob Hartmann, 041 917 15 46, wenn möglich mittwochs ab 19 Uhr. Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach, 6002 Luzern.

Willy Auf der Maur

Hauptversammlung der Sektion Bern

Gemeinsame Entschlossenheit am Jubiläumsabend

Die 20. Hauptversammlung der VFB Sektion Bern hat eine Statutenergänzung einstimmig beschlossen.

Für den Fall einer Illiquidität der DFB AG kann der Vorstand künftig bis zu zwei Drittel des Sektionsvermögens zur Abwendung eines Konkurses einsetzen. Ebenfalls einstimmig sprachen sich die versammelten 23 Mitglieder (plus drei Gäste) dafür aus, der DFB 2000 Franken zu spenden, damit sie in allen Personenwagen und in den Betriebsgebäuden neue Feuerlöscher installieren kann. Unser ältestes Sektionsmitglied Werner Taschaggelar spendete der DFB weitere 1000 Franken zweckgebunden für neue Einheitsgilets für das Personal. Die ärmellosen Westen werden von Werbechefin Liliane Bollinger mit dem DFB-Logo bestickt.

Mitgliederbetreuer Christoph Rickli ist aus beruflichen Gründen zurückgetreten. Seine Arbeit wurde vom Präsidenten gewürdigt und verdankt. Alle anderen ordentlichen Traktanden wurden ebenfalls einstimmig gutgeheissen.

Sehr interessiert verfolgten die Anwesenden den Vortrag von DFB-Vizepräsident Claude Wenger. Er informierte – getreu seinem Motto – offen über Pläne und Probleme. Bei der alles dominierenden Frage der Finanzierung will die DFB, wie bereits angekündigt, mit einer Stiftung neue Wege gehen. Betrieblich stehen insbesondere Investitionen in das neue Aufnahmegebäude in Realp und die Depotweiterung sowie die Strecke Gletsch-Oberwald und ins Rollmaterial an. Wenger zeigte mit Skizzen und Plänen denkbare Varianten auf.

GV der Sektion Nordwestschweiz

Information und Mitgliederwerbung

Mit der Teilnahme von Vizepräsident Claude Wenger ist das Bestreben des Verwaltungsrates um direkten Kontakt mit den VFB-Sektionen unterstrichen worden.

Wengers Ausführungen zeigten, in welcher Richtung die anstehenden Probleme geregelt werden müssten. Auch stellte sich klar heraus, dass der VR DFB, der VFB und die Sektionen ihre Aufgaben zugeteilt erhalten sollten. Zentrales Anliegen ist die Erhaltung des Kulturgutes Furka-Bahn. Da wäre die Stiftung mit dem Stiftungsrat, die das Kulturgut sichern, die DFB AG, die es wirtschaftlich betreiben und der VFB mit seinen Sektionen, welche die DFB nach Kräften unterstützen sollten, damit die Ziele der Furkabahn-Begeisterten erreicht werden können. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates hat seine Aufgabe und ist für diese verantwortlich. Diese Regelung hat sich bewährt. Wichtig ist der Informationsfluss in der Organisation. Dazu gehört auch, dass

«dampf an der furka» und die «Sektionsnachrichten» gelesen werden.

Der Sektionsvorstand präsentiert sich mit einem neuen Kassier. Der bisherige Amtsinhaber ist nach zehnjähriger Tätigkeit mit bestem Dank verabschiedet worden. Rückblickend ist zu erwähnen, dass die Sammlung für den Kantinenbau wegen der Zweckbindung so erfolgreich war. Mit Befriedigung wird festgestellt, dass der künftige Stiftungsrat in dieser Richtung nach Geldgebern suchen will.

Nach wie vor ist die Werbung von Neumitgliedern ein grosses Anliegen. Im vergangenen Jahr hat die Sektion 25 Mitglieder verloren, meist durch Tod. Dies zeigt, dass die Gründergeneration allmählich abtritt und durch jüngere Mitglieder ersetzt werden muss.

Für die Arbeitswoche in Realp vom 23. bis 28. Mai haben sich elf Sektionsmitglieder angemeldet. Es gilt, die Vorarbeiten zum Bau des DFB-Bahnhofes zu unterstützen. S.H.

Mitgliederaufruf der Sektion Ostschweiz

Auf zur Hauptversammlung!

Kommen Sie am 4. März 2006 um 14.15 Uhr doch auch zu unserer Hauptversammlung im Hotel «Freihof» in Wil.

Am Samstag 5. März 2005 fand die Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz im Hotel «Freihof» in Wil statt. Leider konnte Präsident Hans-Walter Beyeler nur 16 Mitglieder begrüßen. Dies obwohl die Hauptversammlung traditionsgemäss am ersten Samstag im März stattfand und die Einladung im *dampf an der furka* publiziert worden war. Umso erfreulicher war es, dass uns vier Gäste beehrten, nämlich seitens DFB AG die Verwaltungsräte Peter Schwaller und Paul Güdel sowie seitens VFB das Vorstandsmitglied Simone Hurter und Kurt Brügger, Präsident der Sektion Zürich. Sie trugen nach der Bearbeitung der Traktanden mit Referaten und Informationen aus erster Hand viel zum guten Gelingen der Versammlung bei.

Lassen Sie sich, liebe Sektionsmitglieder, diese Chance am 4. März 2006 nicht entgehen!

Auf diese HV traten zwei Vorstandsmitglieder zurück. Federico Rossi, langjähriger Bauchef der Sektion, tritt aufgrund seines Wohnortswechsels nach Göschenen zur Sektion Gotthard über. Der Präsident verdankte den hohen Einsatz und die erfolgreiche Arbeit von Federico Rossi herzlich und überreichte ihm ein Kissen mit dem Bild der fauchenden DFB HG 3/4 Nr. 1. Es soll Federico bei seinen zukünftigen Aktivitäten an der Furka-Bergstrecke unterstützen und ihm nach dem Einsatz schöne dampfende Träume bescheren. Die Funktion des Bauchefs wird in der Sektion vom Vorstandsmitglied Hans-Peter Senn übernommen.

Aus beruflichen Gründen verlässt Aktuar Roger Peter den Vorstand. Der Präsident verdankte seine Mitwirkung. Ich bitte die Mitglieder,

sich bei Fragen direkt an mich zu wenden.

Als neues Vorstandmitglied wird Fritz Schilling einstimmig gewählt. Der Präsident freut sich auf eine gute Zusammenarbeit im neuköpfigen Vorstand. Er ruft alle Mitglieder auf, sich vermehrt für Arbeiten im Vorstand, bei Ausstellungen, usw. zu engagieren. Auch für ihn als Präsident setzen berufliche Verpflichtungen Grenzen. Es ist unumgänglich, die Aktivitäten im Vorstand und für Werbeveranstaltungen auf «mehr und wenn möglich jüngere Schultern» verteilen zu können. Helfen Sie mit, dass die Ostschweiz als drittgrösste Sektion tatkräftig und zuversichtlich ihre Zukunft gestalten kann! Im Ausblick auf das neue Vereinsjahr 2005 liegt ein Schwerpunkt

bei der Durchführung der zweiten Werbeausstellung im Rheinpark St. Margrethen. Die erste Ausstellung im Frühjahr 2004 war ein grosser Erfolg. So konnten 18 Neumitglieder gewonnen werden, was wesentlich dazu beitrug, dass der Bestand mit rund 500 Mitgliedern gehalten werden konnte. Allen Mitarbeitenden herzlichen Dank für ihren Einsatz. Nach den Gastreferaten und der Diskussion schloss der Präsident eine interessante und informative HV. Sind Sie also beim nächsten Mal am 4. März 2006 auch mit dabei!

Hans-Walter Beyeler, Präsident

*Ihre Werbung wird beachtet:
«dampf an der furka»*

Bestand der Sektion Zürich am 27. April

1882 Mitglieder!

Der Zuwachs seit 15.1.05 beträgt also dank der ZOM und ein paar Einzelanmeldungen 44.

Auch wegen weniger Kündigungen – einige davon konnten wir mit einer telefonischer Rücksprache auf Ende 2005 hinausschieben –, sind wir dem Ziel 2000 einen weiteren Schritt näher gekommen. Bei dieser Gelegenheit möchten wir euch aufrufen – nein, hier kommt nicht schon wieder die alte Leier von «jedes Mitglied wirbt ein neues», das hat sich ja als Flop erwie-

sen – aber folgende Idee möchten wir euch wieder einmal in Erinnerung rufen: Fragt doch einmal den Leiter im Einkaufszentrum eures Dorfes/Städtchens, ob ihr nicht (gratis!) eine Fotowand im Foyer aufstellen dürft, um unsere Bahn vorzustellen! Wir «Profis» helfen dabei gern mit Tat und Rat. Übrigens: Auf Wunsch bekommt jede/r von mir eine Liste der Mitglieder in seinem Dorf; so kann man ab sofort das Brot bei dem Bäcker kaufen, der noch nicht Mitglied ist! Ist die Botschaft angekommen?

Beitrag der Sektion Zürich im letzten Vereinsheft

Leider sind im Heft vom März beim Umbruch der Seiten unter «Vereine» unsere Beiträge ziemlich zerhackt worden! Sie beginnen auf Seite 27 unten mit «Berichtigung» und enden auf Seite 30 unten mit «Reise ins Tessin am 16./17. Juli» Zwischenhinein finden sich etliche Berichte anderer Sektionen. Der Redaktor bedauert diesen Lapsus und hat mir versprochen, dass er in Zukunft ein strengeres Auge auf den Umbruch der Seiten werfen wird! Ich bitte euch deshalb, das letzte Heft nochmals aufzuschlagen, um sich zu vergewissern, dass er/sie wirklich alles gesehen hat.

Stammlokale der Sektion Zürich

Es hat sich im letzten Heft ein dummer Fehler eingeschlichen: Die Monatsangaben waren verwechselt! Hier die korrekten Angaben: Jeden zweiten Dienstag des Monats, jeweils ab 19 Uhr (wie bisher), und zwar in den ungeraden Monaten im Restaurant «Neubühl», Zürich, und in den geraden Monaten im Restaurant «Stadtter» in Jona.

Der Unterzeichnete möchte sich in aller Form für diesen Fehler entschuldigen. Jedem, der einmal im falschen Lokal vergeblich auf die Kollegen gewartet hat, offeriere ich ein grosses Bier! – Der Sektions-Redaktor: Fritz Schmutz.

Zum Gedenken

Rosa Feuerstein-Honegger



Am 19. Februar 2005 ist unser Mitglied Rosa Feuerstein nach einer längeren, mit viel Geduld ertragenen Krankheit im Alter von fast 81 Jahren gestorben. Mit ihrem Hinschied verliert unsere Sektion ein langjähriges und sehr aktives Mitglied.

In den Anfangsjahren des VFB hat sie oft an Ausstellungen Souvenirs verkauft und neue Mitglieder gewonnen. Ausserdem begleitete sie ihren Mann Paul an Jahrmärkte, und zwar auch bei Sturm, Regen oder Kälte, packte kräftig mit an beim Aufstellen des Standes und verkaufte dort ihre Furka-Souvenirs.

Leider hinderte sie ihr Leiden in den letzten Jahren mehr und mehr daran, diese Aktivität fortzuführen,

doch ihr Herz schlug bis zuletzt für unsere Bahn.

Liebe Rosa, Dein Wirken war ein leuchtendes Beispiel dafür, dass unsere Dampfbahn nicht nur eine Männersache ist; dafür danken wir Dir im Namen des Vorstandes und der ganzen Sektion Zürich. Wir werden Dich nicht vergessen und möchten Dir zum Abschied folgende Worte widmen:

*Wenn wir Dir auch Ruhe gönnen
Ist doch voll Trauer unser Herz
Dich leiden sehen und nicht helfen können
War für uns der grösste Schmerz*

Kurt Brügger, Präsident

Sektion Zürich an der ZOM

An dieser vom 14. bis 17. April in Wetzikon durchgeführten Messe nahmen wir mit unserem bewährten Foto-Stand teil. Das kühle Wetter brachte der Ausstellung eine recht hohe Zahl Besucher. Unser Erfolg bestand dank der Jahreszeit darin, dass wir viele Leute auf die bevorstehende Fahrsaison, inkl. den neuen Fahrplan, aufmerksam machen konnten. Die Zahl der angeworbenen Mitglieder ist zwar nicht gerade überwältigend, angesichts der kurzen Dauer von vier Tagen aber doch be-

friedigend: Total 30, wovon 16 Familien und 14 Einzel. Wir haben somit zum zweiten Mal wieder über die Hälfte Familien. Dazu kommt, als Butter auf dem harten

Brot des Standpersonals, erst noch ein Mitglied für den 1000er-Club. Wie immer hoffen wir natürlich auf ein paar Nachzügler per Post.

Bericht der Sektion Zürich über die HV 2005

Verdiente Ehrung ausgesprochen

An der Versammlung vom 12. März im Restaurant «stadttor» in Jona haben 30 Mitglieder, Peter Schwaller, VR-Präsident, und Paul Güdel, Marketingchef DFB, teilgenommen. Schwaller hielt gleich zu Beginn ein Referat über die anstehenden Strukturänderungen in unserem Unternehmen (Stiftung).

Die statutarischen Traktanden wurden alle einstimmig genehmigt. Der Jahresbericht 2004 des Präsidenten lag gedruckt vor; er kann bei ihm angefordert oder auf unserer Homepage, wie auch das vollständige Protokoll, eingesehen werden: www.vfb-zh.ch

Die Ressortberichte Bau (E. Schlumpf) und Werbung/Reisen (F. Schmutz) wurden mündlich vorgetragen; diese waren schon im Vereinsheft und teilweise im Jahresbericht des Präsidenten publiziert.

Der Bericht über die DV vom 8. Mai letzten Jahres wurde von F. Schmutz mündlich vorgetragen. Damals wurden für den zurückgetretenen Präsidenten G. Schäfer Isolde Hoenigk zur Vorsitzenden und als neue Kassierin Rita Fuchs

gewählt. Es wurde beschlossen, die Neuorientierung des ZV einer Arbeitsgruppe zu übertragen. Die Rechnung 2004 schliesst praktisch ausgeglichen ab. Der Revisor T. Näf lobte die Führung der Buchhaltung durch B. Angst als vorbildlich.

Edi Schlumpf trat nach 15 Jahren als Bauchef aus dem Vorstand zurück und wurde, nachdem er vor kurzem seinen 80. Geburtstag gefeiert hatte, zum ersten Ehrenmitglied der Sektion ernannt. Mit einer Urkunde und einem Blumenstrauss, wurde er mit wohlverdientem Applaus verabschiedet. Bettina Müller, Sekretärin, verliess den Vorstand ebenfalls und wurde mit Blumen und dem obligaten Kuss des Präsidenten verabschiedet.

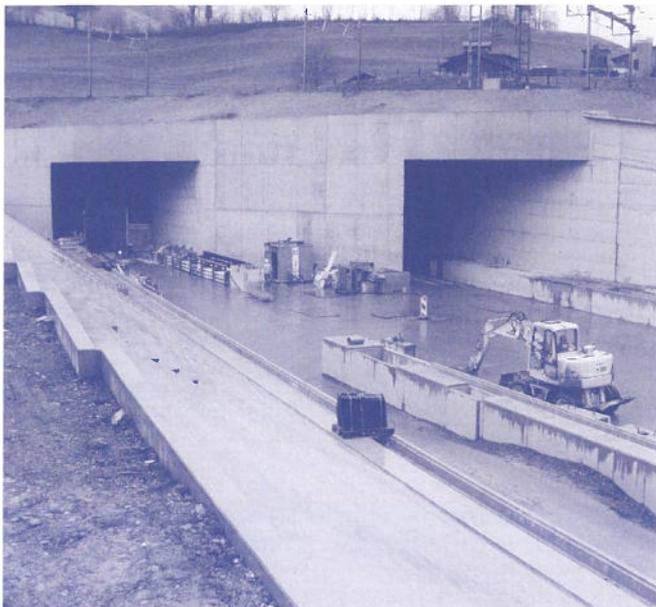
Da kein Nachfolger für den Präsidenten gefunden werden konnte, verzichtete Kurt Brügger auf den angekündigten Rücktritt, er wurde mit Akklamation wiedergewählt. Die bisherigen Amtsträger im Vorstand, die Delegierten und die Revisoren, wurden einstimmig wiedergewählt. Neu in den Vorstand als Bauchef wurde ehrenvoll Hans Fehr gewählt.

Adressliste der Sektion Zürich

Name	Vorname	Adresse	PLZ	Ort	Telefon	Mobile	E-Mail	Funktion
Brügger	Kurt	Industriestr. 16, PF	8627	Grünigen	44 935 45 03	79 727 12 28		Präsident, Werbung, Souvenirs
Schmutz	Fritz	Lindenstr. 37	8307	Effretikon	52 343 40 31	76 589 34 37	h.f.schmutz@freesurf.ch	Vize-Präsident, Reiseleiter, Mitgliederdienst, Redaktor
Ängst	Bruno	Steinstr. 62	8106	Adlikon	44 841 06 61	79 698 54 21	brunoangst@bluewin.ch	Kassier, Aktuar
Fehr	Hans	Bollwiesstr. 18	8645	Jona	55 212 19 21	79 509 15 54	hans.fehr@hsr.ch	Bauchef
Stamm	Toni	Ausserdorfstr. 12	3195	Wasterkingen	44 869 48 39	79 365 74 38	anton.stamm@meteosuisse.ch	Beisitzer
Haag	Oskar	David Hess-Weg 35	8038	Zürich	44 482 14 92	79 399 88 71		Delegierter
Rieder	Urs	Gumpisbühlstr. 37	8600	Dübendorf	44 821 84 77	79 605 62 91	urs-nieder@bluewin.ch	Delegierter

Sektion Schwaben

Hauptversammlung und Tunnelbesichtigung



Nordportal des neuen Lötschberg-Basistunnels

Die Sektion Schwaben hat am 4. März in Ulm an der Hauptversammlung den Vorstand bestätigt und am 30. März die Baustelle des Lötschberg-Basistunnels besichtigt.

Bernd Hillemeyr konnte acht Sektionsmitglieder in der Gaststätte «Herrenkeller» begrüßen. Ein besonderer Gruss galt Karlheinz Orth, der als Verwaltungsrat der DFB AG zu uns gekommen war. In seinem Rechenschaftsbericht ging Bernd Hillemeyr auf die verschiedenen Aktivitäten der Sektion sowie an der Bergstrecke im vergangenen Jahr ein. Nach dem von Hans Joachim Lüddemann erstatteten Kassenbericht, wurde auf Antrag von Rechnungsprüfer Walter Pompe der Vorstand entlastet.

Unter der professionellen Leitung von Peter Rost wurden Bernd Hillemeyr (Vorsitzender), Hans Joachim Lüddemann (Kassenwart) und Christof Schmid (Schriftführer) einstimmig bestätigt. Sie bilden für weitere zwei Jahre den Sektionsvorstand. Als Rechnungsprüfer wurden Walter Pompe und Max Häfele (Stellvertreter) gewählt. Für die Delegiertenversammlung wurden als Vertreter der Sektion Schwaben Peter Rost und Karl Angerer sowie (als Stellvertreter) Walter Pompe und Christof Schmid gewählt. Wahlleiter Peter

Rost bedankte sich bei allen für die Bereitschaft, sich für die Ämter zur Verfügung zu stellen. Bernd Hillemeyr dankte für das entgegengebrachte Vertrauen.

Karlheinz Orth, Verwaltungsrat der DFB AG, erläuterte in einem ausführlichen Bericht die geplante Neustruktur der DFB sowie die geplante Aufgabenteilung zwischen Verein, DFB und Stiftung. Gerade die Stiftung solle hier zukünftig die Rolle als Dachorganisation des Projektes Bergstrecke übernehmen. Ihr soll die Aufgabe zufallen, die notwendigen finanziellen Mittel für den Weiterbau der Strecke und den Fortbestand des Betriebes zu beschaffen. Dazu müsse die bestehende Stiftung entsprechend umgewidmet werden. Orth führte weiter aus, dass die weitere Finanzierung der Bergstrecke mit den bestehenden Strukturen auf Dauer nicht mehr möglich sein wird. Er zeigte die geplante Neustruktur auch als Möglichkeit auf, die momentanen finanziellen Engpässe in den Griff zu bekommen. Als sehr positiv wurde von den Anwesenden aufgenommen, dass das geplante Konzept bereits im Vorfeld bei allen betroffenen Gremien – so auch bei unserer Hauptversammlung – ausführlich dargestellt wird. Die Diskussion ermögliche es, gegebenenfalls Änderungen einarbeiten zu können und verbessere

den Informationsstand aller Beteiligter. Die geplante Neustruktur fand nach anfänglicher Skepsis überwiegend Zustimmung.

Als nächstes gab Bernd Hillemeyr als ZV-Mitglied einige interessante Informationen über die dort geleistete Arbeit sowie über neue Entwicklungen an der Strecke und beim Rollmaterial weiter.

Abschliessend wurde in einem Ausblick für 2005 über die geplanten Aktivitäten der Sektion Schwaben gesprochen. Neben der traditionellen Bauwoche und den monatlichen Stammtischen stehen wieder die Teilnahme an verschiedenen Ausstellungen sowie einige Ausfahrten an.

Besuch bei der Tunnelbaustelle Lötschberg-Basistunnel

Für den 30. März war für die Sektion Schwaben eine Führung auf der Tunnelbaustelle Lötschberg in Mitholz organisiert. Mit zwei PKW machten sich die acht Teilnehmer frühmorgens auf den Weg ins Berner Oberland. Die Fahrt führte über Bregenz, Sargans, entlang des Walensees und des Zürichsees, vorbei an Luzern über den Brünigpass. Weiter ging es entlang des Briener Sees, Interlaken und Spiez nach Mitholz, wo in Zu-

kunft der rund 35 km lange Lötschberg-Basistunnel beginnt. Nachdem die Fahrt zügiger als erwartet verlief, konnten wir schon vor der Führung unser Hotel «Blausee» beziehen und uns dort mit einem Mittagessen stärken.

Zur Führung trafen wir uns im Info-Center in Mitholz. Nach ausführlichen Erklärungen zu Alptransit und Lötschbergstunnel wurde mit einer Filmvorführung ein Gesamteindruck vermittelt. Anschliessend wurden wir von der charmanten und kompetenten Führerin per Shuttlebus zu wichtigen Stationen der Baustelle befördert. Eine Besichtigung des eigentlichen Tunnels war wegen des raschen Baufortschrittes nicht mehr möglich. Jedoch war die umfangreiche Besichtigung der Baustelle hier noch eindrucksvoller. Die Baustelle, die sich über 5 km hinzieht, gliedert sich in das eigentliche Tunnelportal, den Bereich der Nothaltestelle, den Umfahrungstunnel Engstlige, welcher in offener Bauweise erstellt wird, und die Verknüpfung zwischen Bergstrecke und Basislinie. Es war sehr eindrucksvoll, welche Bauwerke hier mit bis zu 14 m tiefen Baugruben und neuen Brücken über die Bahn erstellt werden. Die Ablagerung eines



Besuch im Verkehrshaus in Luzern bei der Heimreise

grossen Teils der 50 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial führt zu erheblichen Gelände-Veränderungen. Die Baustrassen und Baubrücken über die Engstlige werden wie viele andere Bauprovisorien in den nächsten Jahren wieder verschwinden.

Insgesamt wird beim Bau neben den bahntechnischen Erfordernissen grosser Wert auf Umweltverträglichkeit und Schutz der Anwohner gelegt. Im Anschluss an die Baustellenbesichtigung war noch das Info-Center zu besichtigen. Insgesamt hatten wir nach mehr als 3 Stunden einen wirklich guten Eindruck gewonnen. Leider hat uns das Wetter nicht verwöhnt, aber mit Helm und Baustellenjacke ausgerüstet war die Führung ein echtes Erlebnis.

Am nächsten Tag hörte zumindest der Regen auf und auf dem Rückweg besuchten wir zuerst Brienz und die Rothornbahn. Diese ist zu dieser Zeit noch nicht in Betrieb und so konnten wir nur die Anlagen des Bahnhofs besichtigen und einen Blick durch die Fenster der Remise werfen. Nächste Station war das Verkehrshaus in Luzern, in dem 4 Stunden Aufenthalt wie im Flug vergingen. Trotz der unglücklichen Wetterverhältnisse konnten sich die Teilnehmer über den sehr gelungenen Ausflug freuen.

Termine im 2. Halbjahr 2005

7. Juli	Stammtisch
11. Juli-16. Juli	Bauwoche
1. September	Stammtisch
6. Oktober	Stammtisch
3. November	Stammtisch
5.+6. November	Modellbahnausstellung Bellenberg (Jubiläum 25 Jahre Modellbaclub)
1. Dezember	Jahresabschlussessen

Ebenso ist ein Ausflug nach Rechtenstein (bei Ehingen an der Donau) geplant, wo sich eine Feldbahn noch mitten durch den 400-Einwohner-Ort vom Bahnhof bis zu einem kleinen Fluss-Wasserkraftwerk schlängelt. Die Stammtische und das Jahresabschlussessen finden ab 20 Uhr in der Gaststätte «Herrenkeller» in Ulm statt. In lockerer Atmosphäre werden Neuigkeiten und Informationen rund um die Furka ausgetauscht. Zu allen unseren Veranstaltungen sind nicht nur Vereinsmitglieder und Aktionäre, sondern alle, die vom Eisenbahnvirus infiziert sind, herzlich willkommen.

Südtirolfahrt im Herbst

Für die zweite Septemberhälfte ist anlässlich der Wiedereröffnung der Vintschgaubahn eine mehrtägige Ausfahrt nach Südtirol geplant. Durch den Vereintunnel und über den Ofenpass werden wir ins Vintschgau gelangen und dort mit der neu in Betrieb genommenen Bahn von Mals nach Meran reisen. Fahrten auf den Ritten sowie mit der Nonstalbahn sind ebenso vorgesehen. Der genaue Termin und der zeitliche Ablauf standen bis zum Redaktionsschluss noch nicht fest. Auch Bahnbegeisterte ausserhalb unserer Sektion sind jederzeit gerne willkommen. Auskunft erteilt Bernd Hillemeyr, der auch Anmeldungen entgegennimmt.

Sektion Schwaben im Internet

Besuchen Sie uns im Internet unter www.vfb-schwaben.de Die Redaktion der Homepage freut sich über Einträge ins Gästebuch, Kommentare, Anregungen, Kritik, Vorschläge und vieles mehr.

Christof Schmid, Schriftführer

Sektion Stuttgart berichtet

Geld und Arbeit für Bergstrecke



Die zur Nachahmung empfohlene Bus-Werbung für die Dampfbahn und weitere Schweizer Tourismus-Höhepunkte.

Die Sektion Stuttgart hat beschlossen, der DFB 2000 Euro zu spenden und während einer Bauwoche auf der Bergstrecke zu arbeiten.

Die Mitglieder-Hauptversammlung vom 11. März wurde im neuen Vereinslokal «Haus am See» in Stuttgart-Hofen abgehalten. Der erste Vorsitzende, Eberhard Kühnle, konnte 19 Mitglieder und als Gäste von der DFB VR-Vizepräsident Claude Wenger und vom VFB ZV-Vizepräsident Bernd Hillemeyr begrüßen.

Nach den Berichten der Vorstandsmitglieder wurden diese entlastet. Die Versammlung beschloss, der DFB für das laufende Jahr 2000 Euro zu spenden. In der KW 33 wird wieder eine Bauwoche unter der Leitung von Dieter Kösling durchgeführt. Für den Sektionsausflug vom 11. bis 14. September in den Harz kann man sich bei Eberhard Kühnle anmelden.

Im Anschluss an die harmonisch verlaufene Versammlung berichtete Bernd Hillemeyr über Struktur- und Organisationsfragen zwischen VFB und DFB. Claude Wenger referierte ausführlich über die «Stiftung Furka-Bergstrecke». Unter dem Titel «Oberwald wir kommen» sollen die Mitglieder – besonders die Fronarbeiter – motiviert und neue Sponsoren gefunden werden.

Im Rahmen unserer Marketing-Aktivitäten waren wir im März zu dem Reisetag der Firma Weiss & Nesch nach Nagold eingeladen, wo wir uns mit einem Infostand vorstellen konnten. Dies macht die Dampfbahn bekannt und hilft dem Veranstalter für seine im Katalog angebotene Fahrt zur Furka genügend Teilnehmer zu finden. Aus der Nachbarschaft wurde die Kundschaft mit Firmenbussen herbeigeschafft. Ein Bus zeigte in einem Werbeaufdruck für die Schweiz Züge der DFB und des Glacier Express sowie das Matterhorn. *Dieter Warkus*

www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

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

VR-Vizepräsident

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

VR

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

VR

Paul Güdel
Obergrundstrasse 42
CH-6003 Luzern
Telefon +41 41 249 97 71
Fax +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
paul.guedel@fgluzern.ch

VR

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

VR

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

VR

Hermann Walser
Paulstrasse 5
CH-8610 Uster
Telefon +41 44 941 14 30
Fax G +41 44 221 18 73
Mobile +41 79 351 55 25
hermannwalser@bluewin.ch

VR

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

Aktienregister

Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40

Sekretariat

Astrid Huber
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

Peter Bernhard
41, Le grand Molambief
FR 71 580 Le Fay
Telefon +33 385 7557 07
Mobile +41 78 859 45 90
bernhard.peter@wanadoo.fr

Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

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

Personal

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

Finanzen

Albert Gasser
Bodenstrasse 6
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 07
Mobile +41 79 331 49 00
Fax +41 41 888 00 42
info@vintreu.ch

Betriebsleiter

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

Reisedienst

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

Zugförderung und Werkstätten

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

Kommunikation

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

Souvenirhandel DFB

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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

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

Administration/Anlaufstelle VFB

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

Finanzen

Rita Fuchs
Breitwies 36
CH-5422 Oberehrendingen
Telefon +41 56 441 81 42
Fax +41 56 441 81 45
Mobile +41 78 834 04 36
rita.fuchs@freesurf.ch

Kommunikation

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

Sekretär

Anton Stadelmann
In der Matte 15
CH-6460 Altdorf
Telefon +41 41 870 43 64
Fax +41 41 872 02 08
anton.stadelmann@vfb-gotthard.com

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

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

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

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

Zürich

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

Bern

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

Aargau

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

Romande

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

Gotthard

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

Edelweiss

Kurt Baasch
Feldhofstrasse 6
CH-8708 Männedorf
Telefon +41 44 920 32 30
Natel +41 79 420 32 30
kurtbaasch@goldnet.ch

Wallis

Andrea Andenmatten
Gebreitenweg 2
CH-3930 Visp
Telefon +41 27 946 87 14
andrea.andenmatten@vfb-wallis.com

Graubünden

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

Ostschweiz

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

Solothurn

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

Berlin-Brandenburg

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

Norddeutschland

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

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

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

Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf
Bothestrass 64
D-69126 Heidelberg
Telefon/Fax +49 6221 38 4048
mmlmiller77@aol.com

Stuttgart

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

Schwaben

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

München/Oberbayern

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

Nürnberg

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

Niederlande

Hans Croes
Rietgors 21
3271 XC Mijnsheerenland NL
Telefon +31 168 60 28 19
Fax +31 186 604 843
Mobile +31 653 283 064
jmw.croes@hccnet.nl



1



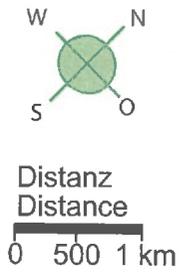
2



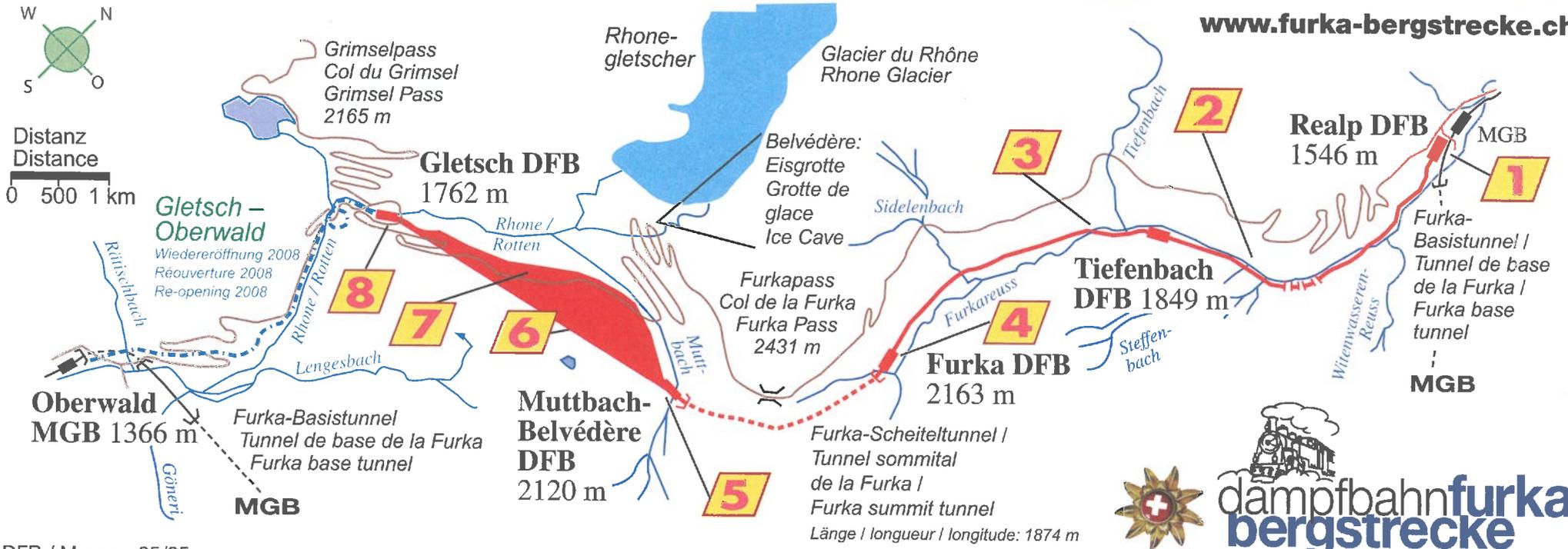
3



4



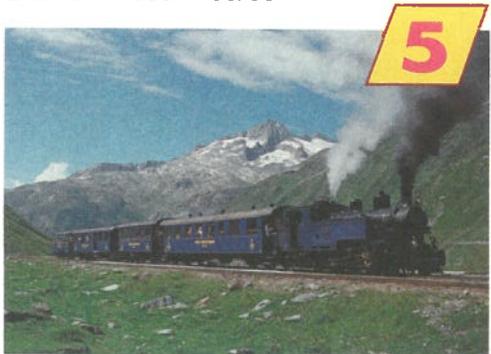
www.furka-bergstrecke.ch



© DFB / Moser – 05/05



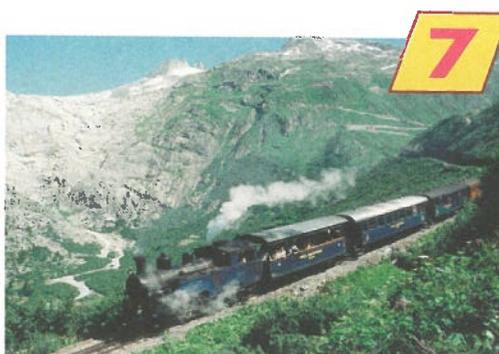

dampfbahn furka
bergstrecke



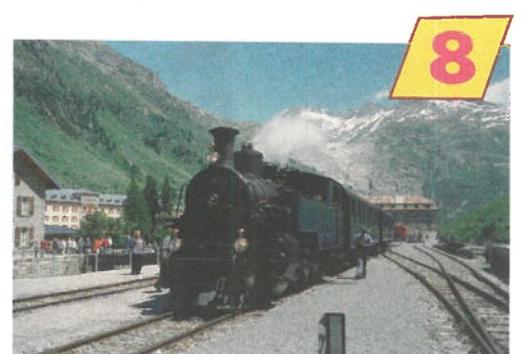
5



6



7



8