



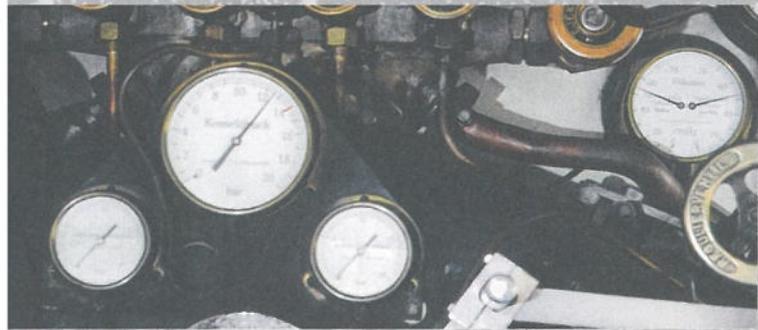
März 2002

dampf an der furka



dampfbahn furka
bergstrecke

Wir setzen Dampf auf



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

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

Hier ein paar Beispiele aus unserem «Fahrplan»:

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



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

Verlag
Electronic Publishing
Offsetdruck



Editorial

Der Verein Furka-Bergstrecke steht an einer der bedeutsamsten Wegscheidungen seit seiner Gründung. Nach der missglückten Versammlung in Olten und nach der im Nachhinein gerichtlich bestrittenen DV 2001 von Bätterkinden soll nun am 27. April in Andelfingen ein versöhnlicher und für die Zukunft entscheidender Abschluss gefunden werden. Mit den neuen Statuten will sich der Verein eine geänderte und zeitgemässe Struktur geben.

Die Grundsatzdebatte darüber, ob beim DFB organisatorisch vom Verein zum Verband und

vom allgemeinen Stimmrecht zum Delegiertensystem gewechselt werden soll, wurde in Bätterkinden ausgedehnt, emotional, aber letztlich doch weitgehend fair geführt. Man mag über den rechtlichen Status der durchgeführten Abstimmungen urteilen wie man will. Eines darf nicht bestritten werden: Die Ergebnisse waren mehr als eindeutig. 101 gegen 20 Stimmen sprachen sich grundsätzlich für die Einführung des Delegiertensystems aus.

Auf diesen klaren Voten der letzten DV basieren die neuen VFB-Statuten, welche zweisprachig diesem Heft beigelegt sind. Die nun vorliegende Fassung musste erdauert werden. Die Sektionen erhielten Gelegenheit, sich ausgiebig zu äussern. Sind sie nun «reif», dem Verein als neue Rechtsbasis zu dienen in einer Form, für die ein grossmehrheitlicher Konsens besteht?

Diese neue Form ist klar: Die Vereinsversammlung wird zur Delegiertenversammlung. Will heissen, dass der Zugang zwar weiterhin frei ist, das Stimmrecht aber «nur» noch von jenen ausgeübt werden kann, die von ihren Sektionen dazu bestimmt sind. Das sind zwei oder drei Delegierte, je nachdem, ob die Sektion weniger oder mehr als 800 Mitglieder zählt. Das Mitbestimmungsrecht ist somit für alle Sektionen, ob sie nun nahe oder weit entfernt vom Versammlungsort tätig sind, gleich gehalten. Einseitige oder von einzelnen Sektionen beeinflusste Entscheide sind nicht mehr möglich. Das müsste eigentlich im Interesse aller liegen.

Der Verein Furka-Bergstrecke ist kein einfaches Gebilde. Er schien zeitweise kaum mehr «regierbar». Das rührt auch daher, dass verschiedenste, um die Furka-Bergstrecke sicher verdiente Kräfte, Einfluss zu nehmen oder das Rad der Zeit zurückzudrehen versuchen. Ihnen, die vielfach Grosses für das bisher Zustandegekommene geleistet haben, möchte man zurufen: Gebt doch denen, die heute das Steuer führen, (auch) eine Möglichkeit, sich im Interesse des gemeinsamen Zieles zu bewähren. Der Verein Furka-Bergstrecke sollte endlich wieder auf sicheren Gleisen in die Zukunft rollen können.

Sie lesen auf Seite 14/15 einen von den vier Mitgliedern verfassten Leserbrief, welche Klage gegen den VFB geführt haben. Ihre Ausführungen werden ohne jeglichen redaktionellen Eingriff veröffentlicht. Sie sind irgendwie typisch für die Gepflogenheiten, denen man im VFB regelmässig begegnet. Es wird kritisiert und qualifiziert. «dampf an der furka» wird gleich im ersten Satz «nicht sachgemässe Orientierung» unterstellt. Die Gegenfrage ist einfach: Wie kann «dampf an der furka» Tatbestände objektiv vermitteln, wenn es von jeglicher Information ausgeklammert wird. Genau von denen nämlich, die ihm jetzt «nicht sachgemässe Orientierung» vorwerfen?

Herzlich,
Ihr Gerhard Oswald

«dampf an der furka» erscheint 2002 an folgenden Daten:
12. Juni, 11. September und 27. November

Redaktionsschluss Ausgabe 2/2002: 15. Mai

aktuelles

Aktuelles aus der Geschäftsleitung	2
VFB: Diesmal sollte es gelingen	3
Bericht aus dem Zentralvorstand	4
Einladung GV VFB	5
Aus dem Verwaltungsrat DFB	6
Churer Werkstatt-Echo	7
BVZ-Dampfzug Gast an der Furka	8/9
Einzigartiges Dampflok-Treffen	10
Anmeldung DFB	11
Organisation der Bauwochen 2002	13

leserbriefe

Behindert von Realp nach Gletsch	4
Vollendete Tatsachen	13/14
Klage gegen den VFB	14

vereine

Sektion Zürich	15
Agenda 2002 der Sektion Aargau	16
Sektion Innerschweiz	16
Sektion Solothurn: Hauptversammlung	16
Neues von der Sektion Nordwestschweiz	16/17
Werbewagen der Sektion Aargau	17
Sektion NRW: Sektionstreffen	18/19
10 Jahre Sektion Nürnberg	19
Sektion Oberbayern: Einladung zur GV	19
Sektion Berlin-Brandenburg	19
Sektion Stuttgart: Werbung Furka-Bergstrecke	20
Sektion Rhein-Neckar	21
Section romande	22/23

magazin

Petit retour en arrière	24
Marketing und Souvenirhandel	US 3

Titelbild

Die DFB-Dampflok HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» wird dieses Jahr 100 Jahre alt. Zum Jubiläum kommt ihre Schwesterlok «Breithorn» auf die Furka-Bergstrecke.

Foto: Beat Moser

Impressum

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

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

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

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

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

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

Einzelpreis: sFr. 8.–

Abonnement: sFr. 30.– (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,
Adresse und Fax-Nummer des Absenders/der
Absenderin versehen.

Aktuelles aus der Geschäftsleitung

Nach einer recht erfolgreichen Betriebs-saison 2001 haben bereits die Vorarbeiten im kommerziellen Bereich für dies-jährige Betriebssaison 2002 begonnen; allerdings ist eine gewisse Zurückhaltung der Vorbestellungen im Gruppengeschäft spürbar. Die Durchführung des Gruppengeschäfts im EURO-Bereich wird nun durch die Vertretung Schweizer Bahnen in Stuttgart vollzogen, dies vereinfacht auch den administrativen Umgang mit unserem Reisedienst. Unser Reisedienstbetreuer, Karl Reichenbach, wird inskünftig auch die wiederum verselbständigte Abteilung Marketing führen. Beim Ergebnis vom letztjährigen Sonderanlass im Zusammenhang der 75 Jahrfeier der Furka-Bergstrecke konnte kosten-deckend abgerechnet werden.

Bei den Dampflokomotiven waren keine grösseren Arbeiten vorzunehmen; bei den Dieselfahrzeugen ist an der HGm 51 wiederum eine erhebliche Reparatur des Zahnradgetriebes notwendig, die entsprechenden Komponenten konnten bei wohlgesinnten Firmen instandgesetzt werden, trotzdem ist mit grösseren anfallenden Kosten zu rechnen. Bei den Personenwagen, welche bei FO in Brig überwintern, sind am B 2228 arbeitsintensive Aufarbeitungen an den Fenster-Holzrahmen vorzunehmen, hier sind Mitarbeiter der Sektion Bern beschäftigt, welche auch massgebend am seinerzeitigen Wiederaufbau dieses Wagens beteiligt waren. Somit sollten bei Betriebsbeginn alle notwendigen Fahrzeuge verfügbar sein, dies beweist wiederum die Qualitätsarbeit unserer Mitarbeiter, was wir auch zu schätzen wissen.

Unterhaltsarbeiten

Im Baudienst sind die notwendigen Unterhaltsarbeiten vorwiegend in einer angemieteten Werkhalle in Altdorf vorge-

nommen worden, was die einschränken-den Platzverhältnisse in Realp ebenfalls entlastet. Der im letzten September durch Unfall abbruchbeschädigte Bagger konnte gleichwertig ersetzt werden. Im Unterhaltsbereich sind dieses Jahr nebst den Stützmauersanierungen Seite Realp wie auch oberhalb Gletsch wiederum Gesamtgleissanierungen im Teilbereich oberhalb der Steffenbachbrücke vorgesehen. Bei den Investitionen sind noch Abschlussarbeiten in Gletsch, sowie die von unserem Personal längst ersehnte Sanierung der Sanitäreanlagen, wie auch Ersatz des bestehenden Kantinenprovisoriums in Realp vorzunehmen. Alsdann kann die notwendige Erweiterung der Werkstätteanlagen Realp, vor allem wintersüber fehlende Einstellplätze bei den Triebfahrzeugen, vorgesehen werden. Für den Streckenbereich Gletsch-Oberwald werden die notwendigen Planungsarbeiten fortgesetzt.

Im personellen Bereich ist immer noch ein Mangel bei der Besetzung im mittleren Kaderbereich vorhanden, hier können Verantwortlichkeitszuordnungen nicht umgangen werden, was bei Fron-dienstbesetzungen erschwerend wirkt. Im Bereich der Aktienregisterbetreuung kann demnächst eine personelle Veränderung vorgenommen werden, dies ist gleichbedeutend mit Neuaufteilung der Aufgabenbereiche; allerdings ist hier noch grosser Aufarbeitungsbedarf vorhanden. Die Auslieferung der Zertifikate aus Kapitalerhöhung 2001 verzögerte sich zufolge fehlerhafter Anlieferung der Dokumente, was ein Nachdrucken erforderte.

Ergebnis bekannt

Der finanzielle Bereich des Unternehmens kämpft andauernd mit knappem Liquiditätsbestand, und dies aus mehrfachen

Ursachen, wie jahrelang anstehenden hohen liquiditätsbelastenden Aufwendungen (Zinsen, Amortisationen), Kostensteigerungen bei Materialbedarf in Sonderanfertigungen und teils erhebliche Aufwendungen (Schneeräumung, Lawinen- bzw. Unwetterschadenbehebung) zur Erreichung der jährlichen Betriebsaufnahme. Die Einnahmen (Fahrpreise) können jedoch nicht automatisch unsern wünschbaren Erfordernissen angepasst werden, soll doch die Leistungsnachfrage verbessert und nicht geschmälert werden.

Mit der vorgenommenen Tarifstrukturber-einigung konnten wohl unliebsame Schwachstellen bereinigt werden, zeigt aber auch die Sensibilität im Preisbereich des vorhandenen Kundenpotenzials, sind Gruppenreisen teils preis-/leistungs-bewusster als etliche Einzelreisende. Das Rechnungsergebnis im vergangenen Jahr wird voraussichtlich einen Verlust von rund 130'000.– Franken ausweisen, bei Einnahmen von ca. 1,5 Millionen Franken vom VFB sind erbrachte Gesamtleistungen von rund 280'000.– Franken eingerechnet.

Schmale Finanzierungsgrundlage

Die Aktienkapitalerhöhung des vergangenen Jahres erbrachte den Betrag von 400'000.– Franken, was dem reduzierten Investitionsprogramm knapp genügte. Für die allseits gewünschte Weiteraufarbeitung nach Oberwald kann jedoch diese derzeit vorhandene äusserst schmale Finanzierungsgrundlage niemals genügen, hier ist erheblicher Nachholbedarf vorhanden; der VR hat dies wohl erkannt – jedoch sind keine «Sofort-ergebnisse» zu erwarten.

Der VFB als Partner hat nun mit der bestehenden Zusammensetzung im Zentralvorstand eine gute Führungskontinuität erarbeitet, was der guten Zusammenarbeit allseits zugute kommt, und auch von Aussenstehenden positiv vermerkt wird. Hoffen wir, dass dies auch nach der nächsten Generalversammlung weiterhin bestehen bleibt.

Josef Albisser

VFB: Diesmal sollte es gelingen

Der Verein Furka Bergstrecke steht vor einer bedeutsamen Weichenstellung. Die Traktandenliste der 18. Generalversammlung ist reich befrachtet. Neben den üblichen Traktanden stehen die Wahlen und die Statuten im Mittelpunkt der Zusammenkunft. Die neuen Satzungen verselbständigen die Sektionen in beträchtlichem Ausmass. Dies hat im Sinne einer Gleichbehandlung den Übergang von der General- zur Delegiertenversammlung zur Folge. Die Statuten liegen diesem Heft bei.

Es war ein langer und beschwerlicher Weg. erinnert sei an die Versammlungen von Olten und Bätterkinden. An der 17. Generalversammlung des Vereins Furka Bergstrecke wurde sehr eingehend über grundsätzliche Fragen diskutiert, wobei der Übergang zum Delegiertensystem am intensivsten diskutiert wurde. Die durchgeführte Abstimmung ergab ein sehr eindeutiges Ergebnis in diesem Sinne. An der geäusserten Mehrheitsmeinung ändert der von vier Mitgliedern beschriebene Rechtsweg nichts. Von der Generalversammlung ist deshalb der «Beschluss Delegiertenversammlung» in Traktandum 16 zu bestätigen.

Ohne Zweifel werden neben den Traktanden 12 (Rücktritte, Wahlen) und 14 (Anträge auf Ausschluss aus dem Verein) die an den Schluss der Versammlung gesetzten Statuten die grösste Aufmerksamkeit finden. Sie liegen im Wortlaut in deutscher und französischer Sprache samt Erläuterungen bei. Zudem besteht die Möglichkeit, dem juristischen Berater Stephan Dekker direkt Fragen zu stellen. Er wurde als neutraler Gutachter beigezogen und hat als solcher an der GV von Bätterkinden ausführlich informiert. Die detaillierte Traktandenliste – sie gilt als offizielle Einladung – finden Sie auf Seite 5.

Demokratisches Prozedere

Zurück zum Statutenentwurf. Er wurde bereits am 23. Juni 2001 unter dem damaligen Präsidenten Walter Benz an einer Präsidentenkonferenz eingehend beraten. Dabei ging es nicht nur um juristische Fragen, sondern vor allem auch um die Anwendbarkeit. Die Ergebnisse dieser Konferenz einbezogen, gingen die Statuten in der Folge zur Stellungnahme an die Sektionen. In der Folge gingen zahlreiche konstruktive Anregungen und Wünsche ein. Sie wurden zumindest teilweise in den Entwurf eingearbeitet, worauf dieser bereits am 18. August vom Zentralvorstand abschliessend beraten und mit der Empfehlung um Zustimmung an die ordentliche Generalversammlung unterbreitet wurde. Es darf deshalb sehr wohl von einer sehr bedeutsamen GV gesprochen werden, die in Andelfingen unter dem Vorsitz von Georg Schäfer über die Bühne gehen wird.

Vorgeschlagen wird, den VFB zu einer landesübergreifenden Dachorganisation auszugestalten. Der Sitz des Vereins bleibt in Oberwald. An der Zweckbestimmung ändert sich im Grundsatz nichts: «Der VFB fördert und unterstützt den Wiederaufbau und den Unterhalt der Furka-Bergstrecke zwischen Oberwald (Kanton Wallis) und Realp (Kanton Uri) sowie den historischen Bahnbetrieb und dessen Unterhalt auf dieser Strecke.» Der VFB unterstützt und kontrolliert die Tätigkeiten der VFB-Sektionen und ihrer Mitglieder.

Stimmberechtigte Delegierte

Damit ist etwas Zentrales ausgedrückt. Der Dachverband VFB gliedert sich «in Sektionen, die in Vereinsform organisiert sind und welche deshalb eigene Statuten und Organe haben». Weiter unterstreicht Artikel 3 die juristische Selbständigkeit

der zu Vereinen werdenden Sektionen, wobei das Recht des jeweiligen Landes Gültigkeit hat. Für den Dachverband gilt das Schweizerische Zivilgesetzbuch. Die Rechte und Pflichten der Mitgliedvereine sind in den Statuten detailliert geregelt. Die Anerkennung der Sektionen erfolgt durch die Delegiertenversammlung. Sie kann die Anerkennung auch entziehen.

Das Stimmrecht in einem Verband mit selbständigen Vereinen resp. Sektionen kann im Sinne der Rechtsgleichheit kein allgemeines mehr sein. Eine der entscheidenden Änderungen ist deshalb der Wechsel vom allgemeinen Stimmrecht zum Delegiertenstimmrecht. Das heisst, zur Stimmabgabe berechtigt sind ausschliesslich die von den Sektionen bestimmten Delegierten und Ersatzdelegierten.

Überschaubare DV

Jedem Mitgliedverein stehen grundsätzlich 2 Delegierte zu. Sektionen mit mehr als 800 Mitgliedern können 3 Delegierte stellen. Das ergibt bei 22 Sektionen eine zahlenmässig überschaubare Delegiertenversammlung, die vor allem den zehn Sektionen in Deutschland und den Niederlanden eine stimmenmässig gleichberechtigte Teilnahme ermöglichen. Der geschäftsführende Vizepräsident Georg Schaefer bestätigt, dass sich nicht alle Sektionen mit dieser Neuerung befreunden können. Die deutschen Sektionen sind meist für die neue Lösung. Unter den Schweizer Sektionen gibt es solche, die dagegen sind.

Georg Schaefer hofft, dass die Wiederholung des Beschlusses von Bätterkinden ebenfalls positiv ausfällt. Denn eines ist für ihn klar: «Die neuen Statuten ermöglichen eine bessere Führung des Vereins und eine bessere Zusammenarbeit mit der DFB.»

Zentralvorstand und Präsidentenkonferenz

Oberstes Organ ist die Delegiertenversammlung. Sie wählt den Zentralvorstand, der gemäss Artikel 18 aus dem

Zentralpräsidenten und mindestens vier Mitgliedern besteht. Damit wird eine flexible und nur nach unten begrenzte Lösung gewählt. Nimmt man die Vorgaben für die Zusammensetzung des Zentralvorstands, so dürften ihm in der Regel mehr als fünf Mitglieder angehören. Die Abgrenzung der Befugnisse zwischen Delegiertenversammlung und Zentralvorstand scheint sinnvoll und realistisch. Einen zumindest offiziösen Charakter erhält in Artikel 24 die Präsidentenkonferenz. Sie ist durch den Präsidenten jährlich mindestens einmal einzuberufen. Die Präsidentenkonferenz hat ausschliesslich beratende Funktion. Sie kann konsultative Abstimmungen durchführen. Die Präsidentenkonferenz kann in dieser Form eine bessere Zusammenarbeit der Mitgliedervereine bewirken.

Die Statuten regeln in Artikel 6 auch den Mitgliederbeitrag. Neben dem Sektionsbeitrag leistet jedes Mitglied auch einen Beitrag an den Dachverband VFB. Ein zentrales Inkasso ist bereits aufgebaut. 10 Franken gehen wie bisher an die Sektion, 40 Franken an den Zentralverband. Wie bisher will der Verband, so Vizepräsident Schaefer, möglichst viel an die DFB weitergeben. Im Jahr 2001 waren dies immerhin 280'000 Franken, die in DFB-Jahresrechnung flossen.

Kooperationsvertrag überdenken

Damit sind wir beim zweitletzten Punkt der Statuten, der in Artikel 25 umschriebenen «Kooperation mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG». Es werden hier nur die strategischen Grundsätze formuliert, die Formen der Zusammenarbeit sind bereits jetzt in einem Kooperationsvertrag niedergelegt. Georg Schaefer ist allerdings der Meinung, der Vertrag müsste wieder einmal «näher angeschaut werden». Es gebe darin Positionen, die «wir kaum mehr erfüllen können». Auf dem Vertretungsrecht in der Geschäftsleitung DFB will der Vizepräsident beharren. Umgekehrt nimmt jemand von der Geschäftsleitung an den Sitzungen des Zentralvorstands teil.

Gerhard Oswald

Bericht aus dem Zentralvorstand

Mit der letzten Ausgabe «dampf an der furka» haben wir das erste Mal über die Tätigkeit des ZV berichtet. Wir werden dies weiterhin tun, allerdings nur wenn Ergebnisse vorliegen. Wir haben seit langem wieder das Heft mit einer Adressrückmeldung versehen. Das Ergebnis ist sehr erfreulich. Wir haben rund 70 Rückmeldungen bekommen. Der grösste Teil sind Adressänderungen. Da ich an einem mir bekannten Beispiel erfahren durfte, dass die Qualität der Post zu wünschen übrig lässt, ist eine Meldung von Adressänderungen an Frau Hurter sehr wichtig. Nur so sind wir à jour. Ich durfte erfahren, dass jemand im gleichen Dorf, an der gleichen Strasse wohnt, allerdings nicht an der Hausnummer 3 sondern 30. Ergebnis der Post: *abgereist ohne Adressangabe*. Dies in einem Dorf von max. 1000 Einwohnern.

Bei den Mitgliederzahlen können wir wahrscheinlich davon ausgehen, dass der erwartete Schwund nicht so eintritt, wie wir im Budget 2002 kalkulieren. Aber genaue Zahlen können erst nach dem Abschluss erfolgen. Mit grosser Genugtuung konnten wir feststellen, dass der Verein seine Verpflichtungen gegenüber der DFB AG leisten konnte. Im Gegenteil, wir konnten gezielt mehr geben und einsetzen. Auch die Kosten für die Fronis konnten wir übernehmen, so dass den Sektionen keine Kosten entstanden.

In diesem Heft werden wir die Statuten VFB abdrucken, welche dann an der GV genehmigt werden sollen. Mit gewissem Unmut mussten wir feststellen, dass unser Aufruf für die Erweiterung des ZV nicht beachtet wurde. Deshalb nochmals an alle die Bitte, meldet Euch beim Vize G. Schaefer, wenn Ihr für die Arbeit im ZV tätig sein wollt. Wir brauchen mindestens 2 weitere Personen aus CH (Beisitzer und Vize).

Die nächste GV findet bekanntlich am 27.4.2002 in Andelfingen ZH statt. Dank Sponsoren haben wir nicht nur den Saal gesponsert, sondern auch einen Apéro. Ich möchte an dieser Stelle nochmals allen ein erfolgreiches 2002 wünschen und meinen ZV-Leuten Dank für ihre Arbeit aussprechen. Ohne dieses immense Pensum wären wir nicht soweit.

Es ist allerdings zu hoffen, dass an der GV 2002 nicht ein erneutes Grounding passiert. (Modewort von 2001). Ebenso gilt ein Dank an die Firma Fischer für ihre Arbeit. Ebenso an die Sektionspräsidenten, welche Verständnis für die schwierige Arbeitssituation zeigten. Aber auch hier keine Regel ohne Ausnahmen.

Georg Schaefer, Vizepräsident

Behindert von Realp nach Gletsch

In unserer Gesellschaft gibt es Mitmenschen die mit dem Rollstuhl leben müssen. Unsere Bahnhöfe sind für Behinderte schlecht geeignet. Der Einstieg über Treppe-Plattform ist nicht möglich. Es kommt nur eine, mühsame, zu teure, für das Zugpersonal störende, Fahrt im Dienstabteil der Vierachswagen in Frage. Daher meine Anliegen: Signalisierung von Zufahrt zu Rollstuhlparkplätzen beim Bahnareal. Änderungen an den offenen Aussichtswagen, zum seitlichen Ein- und Ausstieg mit Hilfsmitteln wie Rampen oder Hebewagen.

An dieser Stelle herzlichen Dank an die damaligen Planer der Station Furka. Dort ist eine perfekte IV WC-Anlage vorhanden. Es sollte doch möglich sein, dass auch die vom Schicksal schwer Betroffenen eine Dampfbahnfahrt am vielgepriesenen Rhonegletscher vorbei nach Gletsch erleben können. Traugott Naef (Uetikon)

Einladung zur 18. Generalversammlung VFB 2002

Landgasthof Löwen, Andelfingen • Samstag, 27. April 2002, 13.30 Uhr
Anreise: Bahn bis Station Andelfingen • Auto: wenige Parkplätze
vorhanden, es wird ein Shuttledienst organisiert

Traktanden:

Was:

- 1) Begrüssung/Genehmigung der Traktandenliste
- 2) Vorstellung der Gemeinde
- 3) Wahl der Stimmzähler
- 4) Protokoll der 17. ordentlichen GV Bätterkinden
- 5) Bericht des Vizepräsidenten
- 6) Jahresrechnung 2001
- 7) Revisorenbericht
- 8) Décharge an den ZV
- 9) Budget 2002
 - Genehmigung Budget 2002
 - Mitgliederbeiträge 2003
- 10) Wahl eines Tagespräsidenten
- 11) Ausstand des Vizepräsidenten
- 12) Personelles:
 - Rücktritte ZV / Revision
 - Wahl des bisherigen Vorstandes
 - Wahl des Präsidenten
 - Wahl von etwaigen neuen Mitgliedern ZV
- 13) Pause, Apéro
- 14) Anträge auf Ausschluss aus dem Verein
Ausschlussanträge Herren P. Sicher und St. Holecek
- 15) Ausblick des Präsidenten auf 2002
- 16) Bestätigung des Beschlusses Delegiertenversammlung
Bätterkinden
- 17) Statuten
 - Kurzpräsentation der Statuten (beigelegt in diesem Heft)
 - Beschlussfassung/ Abstimmung neue Statuten
- 18) Antrag auf Ehrenmitgliedschaft
- 19) Diverses
- 20) Verabschiedung, Ende der Versammlung

Wer:

- Vice/GV
 Gemeindevertreter
 ZV B. Hillemeyr
 Isolde Hoenigk
 Vice
 Kassier
 Revision
 GV
 Kassier/Revision/GV
- GV
- Tagespräsident
 Tagespräsident
 Tagespräsident/GV
 Tagespräsident/GV
 Tagespräsident/GV
- GV/ZV
- Präsident
 ZV / GV
- ZV
 GV/ZV
 Präsident
 GV/ZV
 Präsident

Diese Einladung wird im Furkaheft dampf an der furka 1.2002 versandt.
Es werden keine persönlichen Einladungen ausser den Ehrengästen zugestellt.

Aus dem Verwaltungsrat DFB



Erinnerung an eine erfolgreiche Sommersaison 2001: Hochbetrieb auf der Station Gletsch. Foto: Bruno Rütli

Der Verwaltungsrat führte Ende Januar im Obergoms erneut seine zweitägige Klausur-Tagung durch. Diesmal unter anderem mit den Schwerpunkten Finanzen, Sponsoring sowie Personal.

Rückblickend sei festgehalten, dass die Sommersaison 2001 erneut erfolgreich abgeschlossen wurde, konnten doch die Budget-Zahlen im Ertrag für den Reiseverkehr leicht überboten und erfreulicherweise im Aufwand für den Unterhalt substantiell reduziert werden. Trotzdem wird die Erfolgsrechnung 2001 mit einem Defizit abschliessen. Ein grosser Dank gebührt unserem freiwilligen Personal, das erneut in allen Bereichen Grossartiges geleistet hat! Ohne diesen unentgeltlichen Einsatz unserer Mitarbeiterinnen wäre der Betrieb unserer Dampfbahn nicht denkbar.

Sponsoringbeauftragter

Der VR hat mit einem Sponsoringbeauftragten einen mehrjährigen Vertrag abgeschlossen, wonach als Zielsetzung innert drei bis fünf Jahren fünf bis sieben Millionen Franken einzubringen sind, nämlich für Rollmaterial, für die Streckenerneuerung auf dem bereits betriebsbereiten Abschnitt sowie für Infrastrukturanlagen. Ferner steht die Gründung einer Stiftung DFB kurz bevor. Diese bezweckt die Beschaffung von Mitteln über das Projekt «Schiene pro Meter» für die Instandsetzung der Strecke Gletsch-Oberwald. Diese Stiftung wird im nächsten Heft vorgestellt. Der VR hat Kenntnis genommen von der Gründung des 1000er Clubs, der sich zum Ziel setzt, in den nächsten Jahren die Aufarbeitung einer weiteren Lokomotive des Typs HG 4/4 zu finanzieren.

In verschiedenen Bereichen sind personelle Änderungen vorgesehen oder schon umgesetzt worden; so wird das Marketing der Reservations/Verkaufsstelle angegliedert. Die Führung des Aktien-Registers wird per Ende März unter Mithilfe eines Treuhandbüros neu organisiert. Per 1.2.2002 wurde VR R. Willi als Informationsbeauftragter des VR und der GL ernannt; damit sollen die Informationen möglichst zentral gesammelt und koordiniert nach innen und aussen vermittelt werden; vorab über die nun gut eingeführte Zeitschrift «Dampf an der Furka».

Ein weiteres Thema war das Risikomanagement; zwecks Minimierung der Unfallrisiken muss die Sicherheit des Bahnbetriebes periodisch überprüft werden. Zudem beauftragt der VR einen Versicherungsexperten, der das Versicherungsportfolio überprüfen wird.

Regionale Vermarktung

Seit letzten Spätsommer befasst sich eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitgliedern des Verwaltungsrates und externen Fachleuten aus der ganzen Schweiz, mit der Idee, die touristische Vermarktung der gesamten Region «Gotthard-Furka-Oberalp» zu verbessern, dabei spielt unsere DFB eine zentrale Rolle: – Ziel ist die Schaffung einer professionell geführten, regional abgestützten Marketing- und Verkaufsorganisation für alle Leistungserbringer im Tourismus der Region Gotthard. Weitere Verbesserungen erwartet der VR in der Gästebetreuung vor/auf/nach der Dampfbahnfahrt; entsprechende Aufträge sind an die zuständigen Abteilungen weitergeleitet worden.

Der Verwaltungsrat beabsichtigt im Rahmen mittel- und langfristiger Ziele, die Dampfbahn als wichtiges Tourismus-Angebot und Reiseerlebnis einem breiten Publikum bekannt zu machen. Dazu braucht es ein motiviertes DFB-Team, professionelle Arbeit und eine gute Zusammenarbeit mit allen Tourismusorganisationen der ganzen Region und weit darüber hinaus.

Ruedi Willi

«Churer Werkstatt-Echo»

Der Zahnradwagen der Dampflokomotive FO 4 ist zusammengebaut. Am Wagen BD 2502 wurde mit allen Beteiligten das fertig aufgerichtete Gerippe gefeiert. Der B 2206 erhält an seinem Rahmen noch Ergänzungen, dann ist er bereit zum Sandstrahlen und zum Grundieren.

Im vergangenen Herbst konnte dank konsequentem Einsatz der Wagenbauer das Gerippe des Wagenkastens BD 2502 fertiggestellt werden. Eine kleine Aufrichtefest unter den Beteiligten krönte dieses wichtige und ersehnte Zwischenziel. Bei Redaktionsschluss waren das Dach, die Türen und die Füllungen der Mittel- und der beiden Stirnwände eingebaut. Bei den seitlichen Öffnungen sind die Fensterscheren zum Teil eingepasst.

Am B 2206 wird vor allem an beiden Stirnseiten noch einige Kleinarbeit ausgeführt. Beide Stossbalken waren verbogen und mussten ausgewechselt werden. Sobald sämtliche Arbeiten am Rahmen beendet sind, wird in Fremdarbeit sandgestrahlt und grundiert.

Dampflokomotive FO 4

In der Woche 7/02 wurde der Zahnradwagen von den Spezialisten zusammengebaut. In der gleichen Woche überprüfte der Kesselspektor den Kessel der FO 4 und den seinerzeit aus Dalat (Vietnam) zurückgeführten Reserve- oder Austauschessel um die notwendigen Reparaturarbeiten mit unseren Fachleuten zu besprechen. Zur gleichen Zeit wurde von einem Spezialisten der SBB-Werkstätte Biel der Rahmen mit Laserstrahl vermessen. Die Abweichungen sind äusserst gering und zeugen von fachkompetenter Revision. Der Aufbau der FO 4 mag nach wenig Fortschritt aussehen, umso vielfältiger sind die Arbeiten im Hintergrund. Zurzeit befinden sich verschiedene «Kleinteile» bei Lieferanten in Arbeit. Mehrteilige Düsen zu Injektoren, verschiedene Ventile aber auch Teile für Dampfgeneratoren gehören dazu.

Für viele Details bestehen keine Pläne; einiges ist neu zu vermessen und aufzuzeichnen. Alle Komponenten und Aggregate werden in Mehrfachausführung für die FO 4, die beiden Vierkuppel-Loko-

motiven und eine gewisse Reserve hergestellt. In der Werkstatt selbst wurden viele Kleinteile der Wagen und die Gehäuse der Dampfgeneratoren sandgestrahlt, wenn notwendig bearbeitet und gestrichen.

Werkstattkonto

Mit einer ansehnlichen Summe freiwilliger Beiträge ist die Werkstätte Chur im vergangenen Jahr unterstützt worden. Die Ausgaben von 135'601.– Franken verteilen sich zu 43 % auf die Ausrüstung und Ergänzung des Werkstattinventars, zu 12 % auf den Wagenbau und zu 45 % auf die Renovation und den Unterhalt der Lokomotiven. Allen Spendern ein herzliches Dankeschön.

Freiwillige Beiträge sind auf folgenden Konten willkommen: Für die Schweiz: Raiffeisenbank Urner Oberland, 6472 Erstfeld, Konto 19255.10, DFB AG, Werkstätte Chur, Postkonto 60-3263-3. Für Deutschland: Postbank Karlsruhe, Konto 335 476 758, Bankleitzahl 660 10 075.

Mitteilungen an die Werkstätte senden oder faxen Sie an Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Werkstätte Chur, Pulvermühlestrasse 20, CH-7000 Chur, Fax 0041 (0)81 285 12 61. Besuchen Sie die Werkstätte! Vereinbaren Sie einen Termin unter Telefon 0041 (0)81 284 59 27.

Jürg Zahnd



Der BD 2502 Ende Januar 2002



Kommentierte Kontrolle des «Innenlebens» am Kessel der FO 4 mittels Boroskop

BVZ-Dampfzug Gast an der Furka

Am Wochenende 6./7. Juli 2002 wird sich der neue Dampfzug der BVZ Zermatt-Bahn auf der Furka-Bergstrecke präsentieren. Wir möchten unseren Leser/innen die attraktive Nostalgie-Komposition in der geplanten Zusammenstellung im Detail vorstellen. Die 1906 gebaute Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 7 «Breithorn» wird voraussichtlich zusammen mit dem Gesellschaftswagen B 2225, dem offenen Aussichtswagen B 2226 und dem zweiachsigen Barwagen WR-S 2227 verkehren. Dies ergibt eine Anhängelast von 45 t Bruttogewicht.

Natürlich wird bei Eisenbahnfreunden auch die Überführung der BVZ-Dampfkompotion von Visp nach Realp und zurück nach Visp auf Interesse stossen. Über Einzelheiten werden wir in der Juni-Ausgabe von «dampf an der furka» sowie auf unserer Internet-Homepage berichten.

Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 7

Die auf den Namen «Breithorn» getaufte SLM-Dampflokomotive gelangte 1906 auf die Gleise der Zermatt-Bahn. Die Bahngesellschaft hat sie als einzige ihrer ursprünglich acht Triebfahrzeuge dieses Typs bis in die heutige Zeit in Besitz behalten. In den letzten Jahrzehnten konnte man sie nur selten bei Sonderfahrten oder fahrdrahtunabhängigen Reservendiensten bewundern. Nach einer umfas-

senden Aufarbeitung ist die Dampflokomotive nun zusammen mit der Krokodillokomotive HG 4/4 I Nr. 15 wichtigster Teil des neu erarbeiteten Nostalgie-Konzeptes.

Die «Breithorn» hat während einer Hauptrevision zwischen Juli 2000 und Mai 2001 einen neuen Kessel mit geneigter Feuerbüchsenabdeckung und versetztem Dampfkessel erhalten. Damit kann auch die nach dem Bergsturz 1991 entstandene Kuppe mit 120 Promille Steigung / Gefälle bei Randa wieder befahren werden. Die HG 2/3 Nr. 7 wird neu mit Heizöl extraleicht befeuert, was eine rauchfreie Verbrennung garantiert. Damit kann der Funkenwurf und die damit verbundene Brandgefahr in den Wäldern entlang der Strecke verhindert werden. Neue Einrichtungen verkürzen den Zeitaufwand für das Aufheizen, was häufigere Einsätze für Planfahrten und Sonderzüge möglich macht. Dank dem Verzicht auf weitere Modernisierungen präsentiert sich die Lok äusserlich weitgehend im Originalzustand.

Der Umbau wurde von der Dampflokomotiv- und Maschinenfabrik DLM AG ausgeführt. Dieses von erfahrenen Mitarbeitern der SLM Winterthur neu gegründete Unternehmen widmet sich unter technischer Leitung von Ingenieur Roger Waller u.a. dem Neubau und der Aufarbeitung von Triebfahrzeugen.

Die «Breithorn» zählt zu den kompliziertesten und anspruchsvollsten Dampflokomotiven der Schweiz. Die beiden voneinander unabhängig arbeitenden Antriebe können mit zwei Regulatoren individuell bedient werden. Die Steuerung der beiden Zweizylinder-Dampfmaschinen ist identisch konstruiert. Der zwischen den Adhäsionsrädern liegende Zahnradantrieb erforderte von den Konstrukteuren ungewöhnliche Lösungen, die auch ein Jahrhundert später noch einwandfrei funktionieren. Sechs verschiedene Bremssysteme gewährleisten eine sichere Fahrt: Die Adhäsions- und die Zahnrad-Dampfmaschine besitzen je eine Riggenbach-Gegendruckbremse. Ausserdem wirkt die Vakuum-Zugbremse auch auf die Adhäsionstriebräder der Lok. Zwei getrennte, mit Handspindeln zu betätigende Zahnrad-Bandbremsen und eine Handbremse für den Adhäsionsbetrieb sorgen für zusätzliche Sicherheit.

Für die Bergfahrt auf der rund 44 km langen Strecke Brig-Visp-Zermatt verbraucht die «Breithorn» mit 45 Tonnen maximaler Anhängelast insgesamt 500 Liter Heizöl und rund 5000 Liter Wasser.

Belle Epoque-Wagen B 2225

Der vierachsige Gesellschaftswagen B 2225 ist der älteste, noch betriebsfähige Reisezugwagen der BVZ. Unter der Typenbezeichnung C4 34 stand das Fahrzeug bereits zur Bauzeit der Strecke 1890 im Einsatz. Das Wagenuntergestell präsentiert sich noch heute im Originalzustand. Der Neuaufbau des Wagenkastens erfolgte 1926, während die Drehgestelle 1949 erneuert wurden. Bei einer Umgestaltung 1974 erhielt er wie die anderen BVZ-Personenwagen neuzeitliche Sitzplätze mit Kunststoff-Lederpolsterungen. Zum 100-Jahr-Jubiläum der Bahngesellschaft 1991 versetzte man die Inneneinrichtung wieder in den Originalzustand zurück und entfernte auch die früher angebrachten Schürzen am Wagenkasten. Zehn Jahre später erhielt er für die Einsätze in den Nostalgiezügen eine noble Belle-Epoque-Ausstattung.

Die Reisezugwagen des BVZ-Dampfzuges «Breithorn»

Wagen:	B 2225	B 2226	WR-S 2227
Achsen:	vier	vier	zwei
Länge u.P.:	12,9 m	15,0 m	9,75 m
Vmax.:	55 km/h	55 / 65 km/h	55 km/h
Tara:	12,3 t	11,9 t	8,4 t
Brutto:	15,3 t	16,4 t	10,4 t
Sitzplätze:	48	60	24
Lauffähig:	BVZ / FO / RhB (GGB)		

Open Air Wagen B 2226

Als AB4 101 gelangte der einst luxuriöse Pullmanwagen 1931 für Einsätze im Glacier-Express zur BVZ Zermatt-Bahn. Zwischen St.Moritz und Zermatt verkehrten damals drei fast baugleiche Vierachser, die im Jahr 1964 zu Eilgut- und Hilfswagen umgerüstet wurden. Zwei Jahrzehnte später stellte man die beiden Eilgutfahrzeuge als Materialwagen und Ersatzteilspender in Visp ab. Im Jahr 2000 überliessen die BVZ den AB4 103 / Hak-v 2407 der DFB. Der noch abgestellte Hak-v 2406 hingegen wurde in der Werkstätte Visp zum offenen Aussichtswagen Open Air B 2226 umgebaut. Neben Einsätzen in den Nostalgie-Kompositionen zwischen Brig und Zermatt verkehrt dieses mit Doppelsitzen und umklappba-

Wir heissen die «Breithorn» willkommen!

Im Jahr 1991 weilte die «Weisshorn» als Gast auf der Zermatt-Bahn und beteiligte sich dort an Sonderfahrten. Nun folgt der längst fällige Gegenbesuch der «Breithorn» bei der DFB. Nach den Festivitäten wird sich die rauchfreie Lok an der Furka umfassenden Leistungstests stellen müssen. Dank dieser Erprobung konnten mit der BVZ attraktive Konditionen ausgehandelt werden. So übernimmt sie die Überführungskosten Visp-Realp-Visp, während alle Fahrkarten-Einnahmen und der Erlös der Bewirtung zugunsten der DFB abgerechnet werden. Bei optimaler Witterung wird das Jubi-Fest «100 Jahre Lok Weisshorn» damit zu einem in jeder Hinsicht lohnenswerten Anlass. Als Dank veröffentlichen wir hier ausnahmsweise ein ausführliches Porträt eines «DFB-fremden» Dampfzuges, der alle Furkabahnfreunde zu einem Besuch in Realp anspornen soll. Die Fusion FO / BVZ steht bevor, weshalb die Pflege möglichst guter Beziehungen das in der Vergangenheit gepflegte Konkurrenzdenken ablösen sollen.

Der Redaktor



Lok HG 2/3 Nr. 7 und HGe 4/4 II in Randa



Dampfzug der BVZ Zermatt-Bahn HG 2/3 Nr. 7 «Breithorn» anlässlich der zweiten Jungfernfahrt am 28. Juli 2001
Fotos: Beat Moser

ren Rückenlehnen ausgerüstete Fahrzeug in den Sommermonaten als Attraktion sogar auf der Gornergratbahn.

Der zweiachsige Bar- und Restaurationswagen entstammt dem Rollmaterialpark der RhB, wo er seit 1910 als C2 113 vorwiegend über die Berninastrecke verkehrte. Im Jahr 1970 erwarb ihn die Zermatt-Bahn zum Einsatz als Werkstattwagen des Stellwerkdienstes BVZ/GGB. Der neu als X 2913 bezeichnete Dienstwagen erhielt dazu auch ein Bremszahnrad. Im Jahr 2000 wurde das Fahrzeug ausser Dienst gestellt und für das Nostalgiebahnprojekt hergerichtet. Neben 24 Tischplätzen befinden sich im rustikal ausgestatteten Abteil auch zwei Stehbars mit Kühlschrank und Gepäckablage.

Zusätzlich zu den vorgängig beschriebenen Reisezugwagen verfügt die BVZ noch über den sorgfältig restaurierten AB 2121 (Premier Glacier-Express), der im Jahr 1997 aus dem 1906 erbauten, ehemaligen B4 17 entstanden ist und wie im Originalzustand drei unterschiedliche Abteile beherbergt.

Die Nostalgiekompositionen werden im kommenden Sommer mit historischer Dampf- oder Elektrotraktion durchgeführt. Eisenbahnfreunde sollten sich diese Abenteuerfahrten nicht entgehen lassen. Der Open Air-Wagen soll voraussichtlich sogar auf den Gornergrat verkehren. Einzelheiten über die BVZ-Nostalgiefahrten sind dem Internet zu entnehmen (www.bvz.ch).

Einzigartiges Dampfloktreffen

Vor 100 Jahren verliess unsere Dampflokt HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» die Werkhallen der Erbauerfirma SLM Winterthur. Die DFB möchte dieses runde Jubiläum zum Anlass nehmen, um ihr ältestes Triebfahrzeug in spezieller Weise zu feiern. So wird für das Geburtstagskind am Wochenende 6./7. Juli 2002 ein Wiedersehen mit ihrer fast baugleichen Schwesterlokt HG 2/3 Nr. 7 «Breithorn» (Baujahr 1907) organisiert. Dabei kommt es zu gemeinsamen Sonderfahrten zwischen Realp und Furka. Ein weiterer Grund für attraktive Feierlichkeiten liefert uns die Tatsache, dass seit der Eröffnung des ersten DFB-Streckenabschnittes Realp-Tiefenbach ein erstes Jahrzehnt vergangen ist.

Der Festbetrieb wird am Samstag und Sonntag von 9 bis 17 Uhr in den Bahnhöfen Realp und Furka stattfinden. An beiden Tagen wird ein identisches Programm angeboten, wobei interessierte

Gäste jeweils morgens und nachmittags je eine Sonderfahrt mit dem DFB-Jubiläumzug «Weisshorn» und dem BVZ-Nostalgiezug «Breithorn» buchen können. Die beiden Züge sollen sich jeweils in der Zwischenstation Tiefenbach kreuzen, wo wenn nötig auch Wasser gefasst wird. Bei geeigneter Witterung können Fotografen und Videofilmer auf der Hin- und Rückfahrt mindestens einen Unterwegshalt mit Scheinanfahrt miterleben.

Interessante Details über die bisherige Betriebsgeschichte der BVZ-Dampflokt und ihre Technik informiert ein spezieller Artikel in der vorliegenden Ausgabe von «dampf an der furka». Dort werden auch die drei neu restaurierten Nostalgiewagen der Zermatt-Bahn ausführlich vorgestellt. Durch die Bewirtung in Realp und in der Station Furka will die DFB auch für das leibliche Wohl der Gäste besorgt sein.

Das Sitzplatzangebot ist auf insgesamt 420 Plätze pro Tag beschränkt. Es werden Spezialbillette 2. Klasse für Hin- und Rückfahrt Realp-Furka-Realp ausgegeben. Billette für einfache Fahrten sind nicht erhältlich. Auch auf die Aushändigung von Erinnerungsurkunden wird diesmal verzichtet. Im Fahrplanzug Realp-Gletsch-Realp werden ausschliesslich Fahrgäste von/nach Gletsch befördert. Die DFB hat die Fahrpreise wie folgt festgelegt: Erwachsene 50.– Franken, Kinder bis 16 Jahre 25.– Franken (inklusive Platzreservierung). Es werden keine weiteren Ermässigungen gewährt. Programmänderungen aus betrieblichen Gründen oder wegen ungünstigen Witterungsverhältnissen bleiben vorbehalten.

Platzreservierung obligatorisch

Die beschränkte Zahl von Sitzplätzen erfordert eine spezielle Organisation: Die detaillierten Programmunterlagen mit den Fahrplänen und dem Anmeldebogen sind ab sofort beim DFB-Reisedienst erhältlich. Diese Informationen können auch von unserer Internet-Homepage (www.furka-bergstrecke.ch) heruntergeladen werden. Wer die vorliegende Zeitschrift «dampf an der furka» per Post zugestellt erhalten hat, findet auf der Rückseite des Adressblattes einen Anforderungsschein «Buchung für Raschentschlossene».

Der DFB-Reisedienst nimmt nur schriftliche Reservierungsgesuche entgegen (per Post, Fax oder E-Mail). Diese Anmeldungen werden rückbestätigt und sofort fakturiert. Erst nach Zahlungseingang gilt die Reservierung als definitiv. Die Ausgabe der Fahrkarten vor den Zugsabfahrten in Realp erfolgt ausschliesslich gegen Vorlage einer Zahlungsquittung. Informationen über den Buchungsverlauf und allfällig ausgebuchte Züge werden via Internet bekannt gegeben.

Information und Buchung bei:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Reisedienst, Bahnhof SBB
CH-8718 Schänis
Telefax 055/615'30'93
E-Mail reisedienst@fu-be.ch



Sonderfahrt bei Gornegrat-Bahn in Zermatt (Findelenbachbrücke) am 28. Juli 2001

Foto: Beat Moser

Können Sie sich vorstellen, im Frondienst bei einer zunehmend erfolgreichen Dampfbahn, DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke, oder bei deren Partner im Förderverein, VFB Verein Furka-Bergstrecke, aktiv für deren Ziele in vielfältigen Möglichkeiten mitzuarbeiten?

Wenn JA, dann können Sie nach Durchlesen des weiteren Textes uns Ihre Anmeldung zustellen – Sie werden von uns hören.

Wenn NEIN, danken wir gleichwohl für Ihr Interesse an unserer Unternehmung und hoffen auf Unterstützung in Form des Kaufs von Aktien oder einer Vereinsmitgliedschaft.

ANMELDUNG

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

Ich möchte die DFB wie folgt unterstützen

- mit einer Spende von CHF _____ (Sie erhalten einen Einzahlungsschein)
- mit dem Beitritt zum VFB Verein Furka-Bergstrecke (Sie erhalten weitere Informationen unsererseits)
- als Aktionär der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (Sie erhalten weitere Informationen unsererseits)

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

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Wagen- und Lokunterhalt | <input type="checkbox"/> Fahrdienstleiter (Stationsvorstand) |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit Personalkantine | <input type="checkbox"/> Baudienst (Strecken- und Gebäudeunterhalt, elektr. Anlagen, usw...) |
| <input type="checkbox"/> Heizer | <input type="checkbox"/> Logistik (Materialbereitstellung / Reinigung, usw) |
| <input type="checkbox"/> Heizer mit dem Ziel Lokführer | <input type="checkbox"/> Verkauf Souvenirshop/Service Barwagen |
| <input type="checkbox"/> Zugbegleiter/Gästabetreuer | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in Wagenwerkstätten (Revisionen, Aufarbeitung / Restaurierung) |
| <input type="checkbox"/> Zugführer | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in Lokomotivwerkstatt (Revisionen, Aufarbeitung / Restaurierung) |
| <input type="checkbox"/> Einnehmerei (Fahrausweisverkauf) | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Administration / Verwaltung und Reisedienst |

Ich nehme zur Kenntnis, dass meine Mitarbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch Verpflegung und Unterkunft gewährleistet wird.

Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an folgende Adresse,
wir werden uns alsdann mit Ihnen in Verbindung setzen und das weitere Vorgehen klären.

**DFB Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst, zHv Peter Schwarzenbach, Raad, CH-8498 Gibswil-Ried
Telefon 055 246 3615**

Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung und danken für Ihr Interesse
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG • VFB Verein Furka-Bergstrecke

Wir suchen Fronis für Kiosk, Wagenpflege und Bahnhofunterhalt

Für Betriebssaison 2002 vom 22. Juni bis 6. Oktober suchen wir Personen, welche wochenweise oder länger für einen freiwilligen Einsatz in den folgenden Bereichen zur Verfügung stehen:

Kiosk Gletsch: Verkauf von Souvenirartikeln (durch die Erfahrung in der vergangenen Saison ist eine Doppelbesetzung erwünscht)
Fremdsprachenkenntnisse von Vorteil.

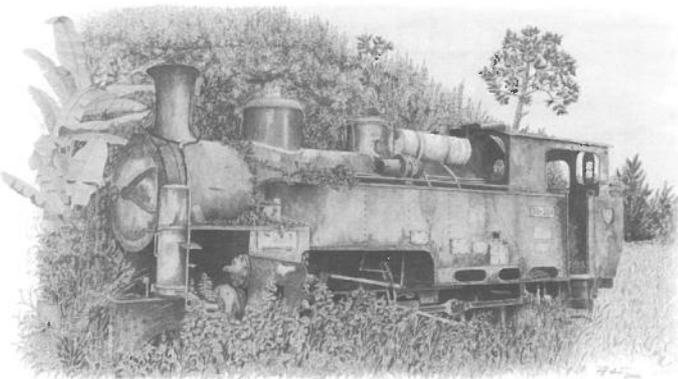
Kiosk Realp: Betreuung und Verkauf von Souvenirartikeln

Barwagen Realp: Betreuung und Verkauf von Getränken und Backwaren

In Realp benötigen wir noch Leute für die Wagenpflege und den Bahnhofunterhalt.

Interessenten melden sich bitte an der unterstehenden Adresse, wo Sie auch weitere Auskünfte erhalten:

**Koordinationsstelle Souvenir, Verein Furka-Bergstrecke
Postfach 881, CH-9201 Gossau
Telefon, Fax ++41 071 385 58 40**



Dampflokomotive «Dornröschen» in Vietnam

*Originalbild gezeichnet von
Paul Huber, Oberbüren*

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

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

Bestellungen (mit Porto- und Verpackungszuschlag) bitte an:

Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, 9230 Flawil, Telefon 071 393 68 68, Fax 071 390 08 14

Besuchen Sie mich im Internet unter www.dampf-reisen.ch

Organisation der Bauwochen 2002

Vollendete Tatsachen

Für die umfangreichen Bauarbeiten auf der gesamten Strecke, dieses Jahr mit Schwergewicht in Realp, suchen wir wiederum zahlreiche freiwillige Helfer. Die meisten Sektionen haben sich bereits frühzeitig angemeldet, sodass die Belegung der diesjährigen Bauwochen bereits einen erfreulichen Stand erreicht hat. Es sind jedoch noch einige Lücken zu füllen, wie gewohnt vor allem im Herbst. Um unnötige Doppelspurigkeiten abzubauen, können sich auch einzelne Freiwillige für Wocheneinsätze direkt bei den Leitern der jeweiligen VFB-Bauwochen anmelden:

KW	Sektion	Kontaktperson	Adresse
22+23*	Zürich	Toni Stamm	Ausserdorfstr. 12 8195 Wasterkingen ast@sma.ch
24+25*	Rhein-Main	Ralf Kaufmann	Dammerstr. 24 D-63741 Aschaffenburg ralf.kaufmann@bku.db.de
26*	Ostschweiz	Federico Rossi	Bahnhofstr. 55, 8180 Bülach federico.rossi@freesurf.ch
27*	Schwaben	Bernd Hillemeyr	Galgenberg 22 D-86381 Krumbach hillemeyr@illertissen.de
28 29	frei Aargau	DFB Bau Ernst Brunschweiler	Tannenweg 3, 5605 Dottikon simbatravels@bluewin.ch
30*	Berlin-Brandenburg	Axel Schiele	Thälmannstr. 2 D-16556 Borgsdorft schiele@pr.tu-berlin.de
31	Norddeutschland	Oliver Racine	Am Hasenberg 37 D-22335 Hamburg oracine@ethde.inj.com
32	Gotthard	Hackl Wolfgang	Sickenhäuserstr. 103 D-72760 Reutlingen wolfgang.hackl@web.de
33*	Stuttgart	Richard Schust	In der Plaisir 37 D-71522 Backnang
34+35	Niederlande	Rob Janzen	In de west 20 NL-3958 GC Amerongen rjanzen.regionbank@atriserv.nl
36 37	frei Nürnberg	DFB Bau Volker Kabisch	Neptunweg 9 D-90471 Nürnberg
38	Rhein-Neckar	Alexander Erhard	Schubertstr. 15 D-69214 Eppelheim
39-41	frei	DFB Bau	

*) Die Wochen 23, 25, 26, 27, 30 und 33 sind bereits doppelt belegt.

Nichterwähnte angemeldete Sektionen ohne Bestätigungserhalt erkundigen sich bei nachgenannter Adresse. Die Anmeldung für Samstagseinsätze von Gruppen und die Einzelmeldungen für all jene Bauwochen, die bisher noch nicht an eine VFB-Sektion vergeben werden konnten, übernimmt weiterhin die DFB: Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Bauabteilung, Vermerk: Arbeitseinsätze, Postfach, 6440 Brunnen, E-Mail: dfb.baueinsatz@dplanet.ch

Als altgedienter Furka-Bergstreckler (einst Mitglied im ZV und Sektionsvorstand Innerschweiz, später Sektionspräsident und VR-Mitglied in der DFB; heute nur noch stilles Mitglied und Aktionär in VFB und DFB) habe ich das Bedürfnis, zu den Geschehnissen im Zentralverein, welche in die Editorials der letzten drei Nummern eingeflossen sind, einige Bemerkungen anzubringen.

Um das schlechte Befinden des VFB zu ergründen muss man weit zurückblicken. Nach der Gründung der DFB ist der Verein in eine Identitätskrise gefallen, welche bis heute nicht überwunden werden konnte. Man wollte oder konnte die Zeichen der Zeit nicht erkennen um die notwendige Neuausrichtung anzugehen.

Mit dem Rücktritt des gewählten Präsidenten Walter Benz ist für viele Mitglieder die Hoffnung auf die längst fällige Kehrtwende in weite Ferne gerückt. Den Verantwortlichen im ZV ist es nie gelungen, den Kontakt zur Basis zu finden und die Sektionen wurde oft als Konkurrenz betrachtet, denen man mit allen Mitteln versuchte das Leben schwer zu machen. Zudem war der ZV seit einigen Jahren nicht mal mehr fähig, die internen Aufgaben zu erfüllen, geschweige denn den Zentralverein nur ein Yota vorwärts zu bringen. Wegen diesen und andern Gründen hatte ich den ZV seinerzeit nach nur zwei Jahren Beisitz wieder verlassen. Es liessen sich noch weitere Beispiele aus dem jahrelangen Trauerspiel im Zentralverein anführen. Dass sich dieser überhaupt noch über Wasser halten konnte, dürfte darauf zurückzuführen sein, dass sich die Vereinsleitung mit den Erfolgen der DFB brüstete, andererseits dank der meist guten Arbeit in den Sektionen und deren Basisnähe. Einen vorläufigen Höhepunkt an Negativbeispielen war die kurzfristige Auswechslung der Traktandenliste anlässlich der GV in Bätterkinden. Dieses statutenwidrige «Husarenstück» hat die erfolgte gerichtliche Klage geradezu provoziert und letztlich mit der Klageanerkennung geendet. Statt darob eine sau-

bere Lösung anzustreben, wurde, um der Sache die Brisanz zu nehmen, das durch die Empfehlung des Rechtsberaters beeinflusste Abstimmungsergebnis (GV oder DV) als Konsultativabstimmung interpretiert. Wenn das GV-Protokoll korrekt geführt wurde, käme der Schwindel wohl ans Tageslicht. Man darf gespannt sein.

Als früherer Insider weiss ich über den Hick-Hack betreffend GV/DV noch gut Bescheid. Schon vor gut zehn Jahren wurde im Rahmen einer Statutenrevision versucht, die DV durchzuboxen. Dank dem Widerstand der Sektionen konnte dies verhindert werden. Promotor der DV war damals die berüchtigte Kleeblattkommission («Viererbande»). Deren einziges bis 2001 verbliebenes Mitglied mit Charge war der gescheiterte Zentralpräsident. Ich hege die Vermutung dass der Versuch für ein Neuaufgabe der DV aus dieser Ecke stammt (quasi als Abschiedsgeschenk).

Mir sind einige ehemals chargierte Mitglieder bekannt, die ebenfalls die Meinung vertreten, dass die Delegiertenversammlung die Probleme im Zentralverein nicht löst, sondern im Gegenteil deren neue schafft. (Ich denke da nur an den sich abzeichnenden Knatsch mit dem Delegierten-Aufteilschlüssel!) Dazu kämen noch höhere Kosten und administrativer Mehraufwand. Für die doch eher bescheidene Bedeutung, die dem VFB im Gesamtunternehmen Furka-Bergstrecke zukommt, genügt die Form der Mitglieder-Generalversammlung bei weitem. Schwer wiegt auch der Umstand, dass man mit der DV dem normalen, interessierten Mitglied eine gute und beliebte Informations- und Gedankenaustauschgelegenheit entzieht. Erfahrungsgemäss sind die Sektionsgeneralversammlungen dafür kein guter Ersatz, weil es schwierig ist, kompetente Informationsträger aus dem ZV und der DFB als Referenten zu gewinnen. In dieser Sache kann ich den Ehrenpräsidenten F. Gysin zitieren, der sich mir gegenüber eindeutig für die Beibehaltung der Generalversammlung ausgesprochen hat. Ich komme um den Eindruck nicht herum, dass mit dem überfallartigen Vorgehen an der GV 2001 zur

Durchsetzung der DV unter Umgehung eines Grossteils der Mitglieder vollendete Tatsachen geschaffen werden sollten.

Vielleicht kann ich mit meinen Ausführungen etwas Verständnis wecken für diejenigen Mitglieder, welche ohne Macht, jedoch in Sorge um die Zukunft des Vereins gelegentlich ihre abweichende Meinung kundtun. Letzteres zu vertreten war bei den mit autoritärem Stil handelnden ZV-Gewaltigen nicht immer einfach. Opponenten wurden zu oft als notorische Nörgler und Querulanten gebrandmarkt und sogar unter Androhung eines Vereins-Ausschlussverfahrens zum Schweigen gebracht.

Gerne hoffe ich, dass inskünftig der Chefredaktor erwägt, dass auch ab und zu kritische Mitglieder ausserhalb der Vereinsleitung einmal Recht haben könnten und deren Meinung in seine editorialen Betrachtungen einzubeziehen weiss.

Georg Seiler (Kriens)

Anmerkung der Redaktion: Ohne näher auf den Inhalt dieses Leserbriefs einzugehen, muss doch festgehalten werden, dass der geschilderte Sachverhalt nicht zweifelsfrei wiedergegeben wurde. Den lange zurückliegenden Furka-Einsatz des Autors anerkennend, müssen sich die Leserinnen und Leser doch fragen, was die, teilweise unter der Gürtellinie zielende Tirade gegen ehemalige ZV-Mitglieder eigentlich bezweckt. Jedenfalls ist dies eine schlechte Art von Vergangenheitsbewältigung.

Klage gegen den VFB

Die verschiedentlich im «dampf an der furka» nicht sachgemässe Orientierung betr. der Klage gegen den VFB, ist am 21. September 2001 durch das Bezirksgericht des Bezirkes Goms in Brig, durch Klageanerkennung seitens des VFB, entschieden worden. Die Klage der vier (nicht fünf) Kläger wurde bestätigt. Der an der GV am 5. Mai 2001 unter Traktandum 5 gefasste Beschluss ist als nichtig erklärt worden.

Ein kurzer Rückblick und Richtigstellung,

warum es eigentlich zur Anfechtung des vorerwähnten GV-Beschlusses gekommen ist. Allen VFB-Mitgliedern wurde am 5. Februar 2001 die Einladung mit Traktandenliste statutengemäss zugestellt. In dieser Traktandenliste war unter Trakt. 11 vorgesehen: Orientierung «Neue VFB Struktur», ohne Beschlussfassung. Den anwesenden Teilnehmern ist anlässlich der GV eine neue, nicht den Statuten entsprechende Traktandenliste vorgelegt worden, mit dem neuen Trakt. 5 «Beschlussfassung über das weitere Vorgehen». Die derzeit noch geltenden, am 20. März 1999 genehmigten Statuten besagen, dass nur Beschlüsse gefasst werden können, die statutengerecht 20 Tage vor Abhaltung einer GV traktandiert sind. Das Traktandieren des vorerwähnten Beschlusses ist eine krasse Verletzung der Rechte, insbesondere gegenüber den nicht anwesenden Mitgliedern. Man muss die Frage stellen, warum wurde und wer hat die Traktandenliste geändert???

Bereits anlässlich der GV, als die Abstimmung betr. Trakt. 5 anstand, hat einer unserer Mitkläger auf die Tatsache der Statutenwidrigkeit hingewiesen. Da hätte dem alten Zentralvorstand und dessen beauftragten Rechtsvertreter die «Alarmglocken» läuten sollen.

Nun unsere Bemerkungen zu den unsachlichen und nicht den Tatsachen entsprechenden Berichterstattungen in den Mitteilungsheften «dampf an der furka»:

Ausgabe Juni 2001: Im «Editorial» schreibt der Redaktor Gerhard Oswald, dass ein eindeutiger Entscheid zugunsten der Delegiertenversammlung sei (leider Irrtum des Verfassers). Bericht «Walter Benz ist neuer Präsident» (Verfasser Gerhard Oswald): Einleitend hat er berichtet, dass die Strukturfrage mit klarem Abstimmungsentcheid zugunsten der Delegiertenversammlung gelöst wurde (statutenwidrige Abstimmung). Weiter ist zu lesen, dass der Rechtsvertreter Herr S. Dekker aber empfohlen hat, über dieses Traktandum nur konsultativ abzustimmen. Dies wollte angeblich der Zentralvorstand nicht verste-

hen. Wie bereits erwähnt, wurde gegen die Abstimmung gemäss Trakt. 5 Einspruch erhoben. Die Abstimmung betreffend Eintreten kann nicht durch die Anwesenden entschieden werden (Statutenwidrigkeit).

Ausgabe September 2001: Im «Editorial» berichtet erneut der Redaktor, dass die «Konsultativabstimmung» (leider wieder Irrtum des Verfassers) angefochten sei. Richtig ist, dass die «Beschlussfassung» gemäss Traktandum 5 eine Klage zur Folge hatte. Die angebliche Unruhe ist nicht durch die Kläger hervorgerufen worden, sondern durch das wiederholte unprofessionelle Vorgehen des alten Zentralvorstandes entstanden.

Ausgabe Dezember 2001: Im «Bericht aus dem Zentralvorstand» wird erwähnt, die Klage sei durch «Vergleich» abgeschlossen worden. Im Entscheid des Bezirksgerichts Brig 1 in Brig-Glis vom 21. September 2001 hat der Richter festgeschrieben, dass der VFB die Klage vollumfänglich anerkannt hat, d.h. keine Einwände gegen die Klage vorgebracht wurden. Es ist somit kein Vergleich. Die Gerichtskosten von 150 Franken und die Anwaltskosten der Kläger von VFB 750 Franken muss der VFB übernehmen.

Unsere Schlussbemerkung geht dahin: Es kann uns niemand einen Vorwurf machen, denn wir haben nur unsere Vereinsrechte wahrgenommen, wenn es auch das erste mal war und hoffentlich bleiben soll. Wir wollen zurzeit bewusst keine «Stimmungsmache» betreffend einer eventuell notwendigen Statutenänderung machen, es sei den Vereinsmitgliedern überlassen, ob ihre Vereinsrechte eingeschränkt sind oder nicht. *Liliane Bollinger, Stanislav Holecek, Peter Sicher, Ansheim Steinger*

Anmerkung des Redaktors:

Die vier Rekurrenten haben selbstverständlich das Recht, hier ihre Meinung zu sagen. Sie haben es aber nie für nötig befunden, die Redaktion über ihr Vorhaben zu informieren. So musste sich der Redaktor auf jene Quellen abstützen, die ihm zur Verfügung standen.

Sektion Zürich

Bau-Einsätze

Unser Bauchef, Toni Stamm, wird, wie letztes Jahr, in den KW 27/28/34/35/40/41 im Einsatz stehen, dazu teilweise in der KW 26. Zusätzlich werden wir, auf einen Aufruf von W. Willi, in den KW 22 und 23 aktiv sein; als Gruppen-Chefs werden dort E. Gubler und A. Schneider wirken. Wir rufen einmal mehr alle unsere Mitglieder auf, sich für eine dieser Wochen zu melden. Auch Kollegen (= zukünftige Mitglieder!) können ermuntert werden! Wenn jemand sich nicht in der Lage fühlt, eine ganze Woche zu leisten, wird sein Teil-Einsatz willkommen sein. Bitte sofort anmelden; für KW 22 und 23 an Edi, für die andern KW an Toni. Denkt daran: Wir wollen 2006 nach Oberwald fahren!

Froneinsätze Realp/Chur

Den ganzen Winter über war unsere Sektion schon an beiden Fronten aktiv: In Chur waren wir nebst am Neubau der Lok Nr. 4 wesentlich an der Total-Revision von 9 Dampfgeneratoren beteiligt, die zum Teil neue Lagerungen und Stator-Wicklungen brauchen. Auch im Wagenbau dort leisten wir einen wichtigen Beitrag: In verschiedenen Werkstätten unserer Region wurden ca. 1100 Lättli für Passagier-Bänke zugeschnitten und weiter bearbeitet. Diese Anzahl wird für alle drei Wagen, die in Chur in Arbeit sind, ausreichen. Das dafür benötigte schöne Eschenholz

wurde ebenfalls von unserer Sektion eingekauft. Über die Arbeiten in Realp hat unser Projektleiter E. Halter einen ausführlichen Bericht verfasst.

Mitglieder-Werbung an Messen

Die ZU-Messe in Dielsdorf war für uns, wie für die meisten Aussteller, ein Flop; konnten wir doch dort während 9 Tagen nur 17 neue Mitglieder finden! An der nur 6 Tage dauernden ZOM in Wetzikon hingegen waren es dann deren 36, und dies wohlverstanden mit einem halb so grossen und entsprechend billigeren Stand als üblich! Für 2002 haben wir beschlossen, statt an der ZOM wieder einmal an der Winterthurer Messe Präsenz zu zeigen.

Sektionsreise 2002:

Diverse Varianten sind in Evaluation; ein Entscheid ist aber noch nicht gefallen. Wir geben hier schon einmal das Datum bekannt: Samstag, 17. August 2002.

Internet:

Es sei hier wieder einmal in Erinnerung gerufen, dass man bei der unten angegebenen Adresse nicht nur Souvenir-Artikel bestellen kann, sondern ebenso einfach ein neues Mitglied anmelden kann (mittels Click auf die entsprechenden Links). Auch unsere Beiträge für das Heft «dampf an der furka» können dort schon Wochen vor dessen Erscheinen gelesen werden!
Fritz Schmutz

Adressen:

Brügger Kurt	Industriestr. 16, PF 8627 Grüningen	P: 01-935 45 03 + Fax	Präsident Souvenirs
Schmutz Fritz	Lindenstrasse 37 8307 Effretikon	P: 052-343 40 31 + Fax 076-589 34 37 fritzschmutz@bluewin.ch	Vizepräsident Werbung, Reisen Mitglieder-Betreuung
Angst Bruno	Steinstrasse 62 8106 Adlikon	P: 01-841 06 61 + Fax brunoangst@bluewin.ch	Kassier
Stamm Toni	Ausserdorfstr.12 8195 Wasterkingen	P: 01-869 48 39 + Fax 079-365 74 38 ast@sma.ch	Bauchef
Schlumpf Edi	Grossackerstr. 61 8041 Zürich	P: 01-482 64 37 + Fax 078-826 20 17 edischlumpf@freesurf.ch	Bauchef-Stv. Einsatz- Koordinator
Internet-Adresse: http://www.net4u.ch/vfb/zh			

Agenda 2002 der Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Renovationsarbeiten am Personenwagen B 4229 (ex LSE B40): Jeden Dienstagabend ab 16:00 Uhr, jeden Donnerstagabend ab 18:00 Uhr. Samstagseinsätze: Samstag, 23. März 2002 ab 8 Uhr, Samstag, 20. April 2002 ab 8 Uhr. An den Samstagseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich. Werkstatt-apéro: Freitag, 26. April 2002, 19 Uhr.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

1. Arbeitstag Samstag, 25. Mai 2002
 2. Arbeitstag Samstag, 15. Juni 2002
 3. Arbeitstag Samstag, 20. Juli 2002
 4. Arbeitstag Samstag, 17. Aug. 2002
 5. Arbeitstag Samstag, 14. Sept. 2002
 6. Arbeitstag Samstag, 5. Okt. 2002
 7. Arbeitstag Samstag, 2. Nov. 2002
 Arbeitswoche 15. bis 20. Juli 2002
 Interessierte sind gebeten, sich bei Ernst Brunschweiler, Tannenweg 3, 5605 Dottikon anzumelden.

Generalversammlung 2002

22. März 2002, 19.30 Uhr (Apéro ab 18:30 Uhr), Restaurant Dietiker, Suhr.

Reisen

Besichtigung NEAT Sedrun: Montag, 15. April 2002
 Furkafahrt Gletsch-Realp und Besichtigung KWO Grimsel: Sonntag, 25. August 2002
 Furka-Rundfahrt Basel-Aarau-Göschenen/Aiolo-Furka-Bergstrecke-Nufenen mit Eurovapor-Sonderzug: Sonntag, 25. August 2002
 Furkafahrt Realp-Gletsch und Zwei-Pässe-Fahrt Nufenen und Gotthard: Sonntag, 1. September 2002
 Dampffahrt BVZ Brig-Zermatt: 8. September 2002
 Sektionsreise 2002: Dampffahrt aufs Briener Rothorn und Wanderung: September 2002
 Überraschungs-Herbstwanderung: Oktober 2002

Sektion Innerschweiz

Die Arbeitseinsätze der Sektion finden im Jahr 2002 an diesen Samstagen statt:

6. und 27. April
 18. Mai
 8. und 22. Juni
 13. Juli
 3. und 24. August
 14. September
 5. und 26. Oktober
 16. November
 Weitere Auskünfte, Anmeldung bei Jakob Hartmann, 041 917 15 46, wenn möglich Mittwoch Abend ab 19.00 Uhr

Vorankündigung:

Die Sektions-Reise 2002 findet am 31. August statt. Nähere Informationen im dampf an der furka vom Juni 2002.

Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach 4922, 6002 Luzern

Sektion Solothurn: Hauptversammlung

Die Hauptversammlung findet am Dienstag, 9. April 2002, 20 Uhr, im Restaurant Brauerei Oensingen statt. Der Vorstand würde sich freuen, recht viele Mitglieder begrüßen zu können. Das Jahr 2001 wurde mit dem Jassabend abgeschlossen. Erfreulich war der gute Besuch dieses Anlasses.

An zwei Wochenenden waren wir Gast bei den Solothurner Eisenbahnamateuren. Die Ausstellung zog viele Besucher an. Unser Standauftritt fand ein gutes Echo, speziell das neue Video DFB wurde viel beachtet. Wir danken dem Verein für die Gastfreundschaft. Einmal mehr leisteten Edi und Madlen Allemann eine vorzügliche Standbetreuung. Ihnen gebührt unser spezieller Dank.

Viele Freunde der Furkabahn werden auch dieses Jahr wieder an der Strecke, sei es als Fronarbeiter oder als Reisende, anzutreffen sein. Unser aller Einsatz ist weiterhin gefragt.

Das neue Heft «dampf an der furka» dient nebst allgemeinen Informationen auch dazu, die Vereinsmitglieder über die Aktivitäten zu informieren. Es erfolgen weniger persönliche Briefe oder Einladungen, dies um Portospesen einzusparen. Der Vorstand wünscht ein gutes Jahr 2002.
Paul Kupper

Drei Tagesreisen

Wiederum führt die Sektion Solothurn die beliebten Tagesreisen mit bequemen Car und Dampfbahnfahrt auf der Furka-Bergstrecke durch. Es sind drei Fahrten vorgesehen: Samstag, 13. Juli; Dienstag, 23. Juli; Sonntag, 11. August. Voranmeldungen direkt an Edis Furka Reisen, Eduard Allemann, Hinterer Hammer 40, 4715 Herbetswil, Telefon und Fax 062-394 15 68.

Neues von der Sektion Nordwestschweiz

Einladung zur 18. Generalversammlung der Sektion Nordwestschweiz am 15. April 2002 um 20 Uhr Restaurant Seegarten (Migros) Grün 80 in Münchenstein.

Traktanden:

1. Begrüssung
2. Traktandenliste / Präsenzliste
3. Wahl der Stimmenzähler
4. Genehmigung des Protokolls der 17. GV vom 9. April 2001
5. Jahresbericht 2001 des Präsidenten
6. Pause
7. Neuwahlen des Vorstandes und der Revisoren
8. Kassenbericht 2001 / Budget 2002 / Revisorenbericht
9. Bericht des Präsidenten des 1000er Club P. Tschudin; Spenden der Sektion Nordwestschweiz an den 1000er Club, den Wagenbau Chur und den Wagenbau Aarau.

Für die Neuwahlen des Vorstandes sind die Stellen des Aktuars und gemäss Wunsch des bisherigen Stelleninhabers jene des Vizepräsidenten neu zu besetzen. Die zeitliche Belastung von 4 bis 5

Sitzungen pro Jahr ist nicht sehr gross. Ich bitte, nach Erhalt des Heftes Interessierte, sich bei mir umgehend zu melden. Wir möchten die Stellen neu besetzen.

*Der Präsident Paul Tschudin
Telefon und Fax 061/601 30 67*

Dreikönigstreffen

Das diesjährige Dreikönigstreffen der Sektion Nordwestschweiz im Restaurant Seegarten Grün 80 Münchenstein, durfte neben Mitglieder der Sektion die geladenen Gäste Peter Schwaller, VR Präsident DFB AG; Josef Albisser, Geschäftsleiter DFB AG; Jörg Schäfer, Vizepräsident VFB Zentralverein; Stephan Dekker, Anwalt Statuten; Helmuth Kuhlmann, Präsident Sektion Edelweiss; Robert Appel, Referent Waldenburgerbahn, begrüssen.

VR Präsident Peter Schwaller und Geschäftsleiter Josef Albisser gaben in interessanten Referaten Einblick in die aktuelle Situation der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, die erfreuliche und ohne Ausfälle verlaufene Saison 2001, die schwierige finanzielle Situation und die geplanten Aktivitäten.

Herr Appel referierte über die Dampfbahn Waldenburg-Liestal, die für Festanlässe gemietet werden kann. Diese Schmalspurbahn wird auch in Fronarbeit betrieben und unterhalten und erfreut sich guter Beliebtheit. Der Königskuchen mundete wie alle Jahre und in reger Diskussion verweilte die bahnbegeisterte Gesellschaft bis etwa 23 Uhr.

Bauwoche

Die Bauwoche 2002 der Sektion Nordwestschweiz findet vom Sonntag, 2. Juni (Anreise) bis 8. Juni statt. Es werden dringend freiwillige Helfer gesucht, damit unsere Sektion ihren Beitrag zu Erhaltung und Ausbau der Strecke leisten kann. Für die Arbeiten sind keine besonderen Fähigkeiten oder Voraussetzungen erforderlich, sie können von jedermann geleistet werden. Ich bitte umgehend um Anmeldungen für diese Bauwoche an meine Adresse.

Paul Tschudin

Werbewagen der Sektion Aargau

Unser Wagen war auch im Jahr 2001 wieder an Umzügen und stationär im Einsatz. Er machte für die Furka Reklame und diente der Mitgliederwerbung und dem Souvenirverkauf. Die Loki-Wecker und die Kalender waren die grossen «Renner».

7. bis 10. Juni 2001: 800-Jahr-Feier Stadt Olten. Stationärer Einsatz mit Souvenir-Verkauf und Mitgliederwerbung. Organisiert von Hans Leuenberger, Olten zusammen mit mehreren Lokomotivführern in Arbeitsuniform.

10. Juni 2001: Umzug Jodlerfest Pratteln mit Jodlerclub SBB Basel. Der gesamte Umzug wurde im Schweizer Fernsehen übertragen (mit guten Ausschnitten unseres Umzugswagens).

29. Juni bis 1. Juli 2001: Stationärer Einsatz am Bahnhof-Fest Bremgarten (Bremgarten-Dietikon-Bahn). Organisiert von Ernst Meier. Der Verwaltungsrats-Präsident der SBB stattete uns einen Besuch ab.

6. Juni 2001: 50. Winzerfest. Teilnahme am grossen Winzerumzug in Döttingen.

Gäste im Umzugswagen: Gemeinderat und Gemeindepersonal von Döttingen, die kurz vorher unsere Bergstrecke besucht hatten.

20. November bis 18. Dezember 2001: Weihnachtsausstellung in Embrach bei Gewerbepräsident Marcel Steinmann, der mit seiner Frau nicht nur den Wagen bewirtete, sondern für uns auch Werbung machte und Souvenirs verkaufte.

Neu kann unser Werbewagen auf Wunsch mit 18 Sitzplätzen mit Tischen und einer Bar für 6 bis 8 Personen eingerichtet werden. Er kann damit neben Umzugseinsätzen auch stationär als Kaffee-/Weinstube bzw. als Wirtschaft betrieben werden (Ausstellungen, Degustation, Geburtstagsfest usw.). Beleuchtung und Heizung sind fest eingerichtet. Es braucht nur einen 220er-Stromanschluss. Der Aargauer Werbewagen kann zu günstigen Konditionen bestellt werden bei Telefon 056-245 29 03. Jeder Einsatz bringt Werbung für unsere Furka-Bahn!

Walter Benz



Der Werbewagen der Sektion Aargau bei einem stationären Einsatz im Embrach.

Foto: Walter Benz

Sektion NRW: Sektionstreffen

Am 11. November fand im Thomas Morus Haus in Neuss das alljährliche Herbsttreffen unserer Sektion statt. Wir freuten uns, die stattliche Anzahl von 84 Teilnehmern zählen zu können. Bei Kaffee und gespendetem Kuchen konnten wir unsere Mitglieder, Aktionäre und Interessenten über die Tätigkeiten an der Furka-Bergstrecke informieren. Neben Wortbeiträgen gab es einen sehr interessanten Diavortrag, sowie einen Videofilm von der Bauwoche der Sektion NRW im Raum Gletsch zu sehen. Durch beeindruckende Bilder wurden die harten Arbeiten in schwierigem Gelände plastisch sichtbar. Bei gutem Arbeitsklima wurde wieder viel bewegt, und ein grosser Teil der Gruppe hat sich sogleich wieder für eine Bauwoche 2002 verabredet. Wie jedes Mal, erfreute sich auch der Souvenirstand grossen Andrangs, was den Programmablauf leicht ins Wanken brachte.

Seit längerem waren wir, in ständiger Abstimmung mit dem Finanzchef der DFB, auf der Suche nach einem sinnvollen Projekt, was wir aus NRW finanziell unterstützen könnten. Mitte Oktober erreichte uns ein Hilferuf des Chef ZfW Anton Westreicher aus der Werkstatt Chur. Nach einer Telefonkonferenz des NRW Sektionsvorstandes stand bald fest, dass wir uns an einer grösseren Rechnung für die Revision der Dampflok FO 4 beteiligen würden. Wir freuten uns sehr, für die Bearbeitung von Fahrwerksteilen und dazu notwendige Werkzeuge den Betrag von 10'000 DM überweisen zu können. Postwendend wurden uns von Herrn Westreicher Belege über die Verwendung mit anschaulichen Fotos zur Verfügung gestellt. Das herzliche Dankeschreiben der Werkstatt Chur verlasen wir während der Veranstaltung in Neuss. Es wurde mit grossem Beifall quittiert. Wir möchten uns nochmals bei allen unseren Gönnern bedanken, ohne deren permanente Hilfe diese Spende nicht möglich gewe-

sen wäre. Für alle, die nicht anwesend waren, sei hier der Hinweis erlaubt, dass einige der ausgeführten Arbeiten im Informationsheft «dampf an der furka» auf Seite 7 beschrieben werden.

Termine: 4

Vom 17. bis 21. April findet in den Dortmunder Westfalenhallen die Inter-Modellbau 2002 statt. Die Sektion NRW hat sich wieder für eine Teilnahme beworben. Eine definitive Zusage lag bei Verfassung dieses Artikels noch nicht vor. Am 26. Mai findet unser Informationstreffen im Pfarrheim St. Peter und Paul in Hattingen statt; unser Herbsttreffen (voraussichtlich) am 17. November im Thomas Morus Haus in Neuss. Einladungen hierzu werden wir rechtzeitig verschicken. Die Sommerbauwoche der Sektion NRW ist für die Woche vom 22. bis 27. Juli geplant.

Stammtische 2002

Dortmund und Köln: Regulär jeden ersten Freitag im Monat ab 19 Uhr; 4. Ja-

100 Jahre Weisshorn

limitiertes Angebot



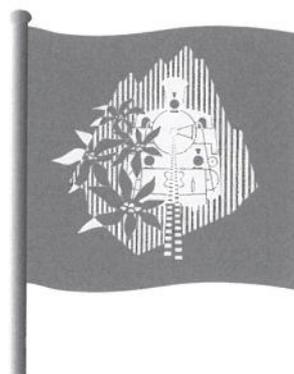
nur 100 Loks mit «echten» Geräuschen, Licht und Antriebs-Bewegung (Stangen und Räder) und bedrucktem Schild

Nur Fr. 39.-

bestellen Sie jetzt – Lieferung Anfang Sommer

Souvenirhandel DFB, Postfach 49, CH-3428 Wiler

Lasst die Fahnen wehen!



Wir planen die Herstellung einer Furka-Fahne auf Vorbestellung

Masse: 150 x 150 cm
 Material: 100% Dralon, sehr strapazierfähig, im Textildruckverfahren, für den Aussenbereich
 Farben: Grund blau, Signet gelb
 Anwendung: für die Stange und zum Hängen geeignet
 Preisidee: Der Preis ist noch nicht fixiert. Je nach bestellter Anzahl und Höhe der Produktion kann dieser variieren.

Bitte melden Sie uns Ihr Interesse schriftlich bis zum 15. April 2002 – wir nehmen dann mit Ihnen Kontakt auf.

Souvenirhandel DFB, Postfach 49, CH-3428 Wiler

nuar, 1. Februar, 1. März, 5. April, 3. Mai, 7. Juni, 5. Juli, 2. August, 6. September, 4. Oktober, 8. November, 6. Dezember.

Dortmund: Gaststätte «Keglerklaus» in Dortmund Oespel, Oespeler Dorfstrasse 6 (Nähe Einkaufszentrum und Uni, S-Bahn S1 und S 21 in Sichtweite).

Köln: Restaurant «Em Altertümchen», S-Bahn-Station Köln Hansaring, am alten «Saturn» vorbei, nächste Strasse rechts, auf der gegenüberliegenden Strassen-seite.

Kontakt VFB: Uwe Bodenstein, Telefon 02242/880 11 32 tagsüber (für Köln), Martin Fränsing, Telefon 0231/73 40 61 (für Dortmund).

Kassel: Gaststätte «Schiller-Eck», Schillerstrasse 45, 34117 Kassel, im Aufbau, zurzeit zweimal jährlich: 15. März und 1. November, 19.30 Uhr. Kontakt: Wolfgang Koester, 34298 Helsa. Hier überschneiden sich zwei Einzugsgebiete. Wir danken der VFB Sektion Rhein-Main für die Organisation.

Kreuztal: Im Aufbau. Kontakt: Bernd Opper, 57223 Kreuztal, Telefon/Fax 02732/55 28 38. *Martin Fränsing*

10 Jahre Sektion Nürnberg

Am 6. Dezember 1991 trafen sich auf Initiative von Wolfgang Schmidt, eingeladen durch den Unterzeichner, rund 80 Mitglieder, Interessenten und DFB-Aktionäre aus dem nordbayerischen Raum im Hörsaal 104 der Georg-Simon-Ohm Fachhochschule Nürnberg und beschlossen nach einem mitreissenden Diavortrag von Wolfgang Schmidt eine Regionalgruppe des VFB zu gründen.

Auf den Tag genau 10 Jahre später, am 6. Dezember 2001 feierte die Sektion Nürnberg ihr 10jähriges Bestehen stilgerecht in einem Mitropa-Speisewagen, dessen antiquierte Inneneinrichtung neuzeitlichem Stand angepasst wurde und der heute am ehemaligen Bahnhof Steppach-Pommersfelden steht. Besonders erfreulich war, dass auch der Urvater der Sektion Nürnberg und wohl der meisten deutschen Regionalgruppen, Wolfgang Schmidt, der Einladung zur Ju-

biläumsfeier gefolgt war. Wie der Vorsitzende Norbert Baumann in seiner Festansprache erläuterte, hat die Sektion Nürnberg in ihrem 10jährigem Bestehen durch verschiedenste Massnahmen versucht, das gemeinsame Ziel mit der DFB, Wiederinbetriebnahme und Aufrechterhaltung des Dampfbetriebs auf der Furka-Bergstrecke zu unterstützen. Zum einen durch direkte Geldspenden an die DFB (Werkstätte Chur), aber auch durch Werbemassnahmen z.B. bei den Tagen der offenen Tür im AW Meiningen und bei diversen Bahnhofsfesten und Modellbahnausstellungen (z.B. in Gera). Die Sektion Nürnberg schickt auch alljährlich eine Gruppe Fronarbeiter unter Leitung von Volker Kabisch an die Furka. Für ihre Mitglieder und Gäste veranstaltet sie auch einmal jährlich eine Schweizreise.

Alles in in allem kann die Sektion wohl stolz auf ihre bisherige Arbeit sein und die Mitglieder haben sich das (selbstbezahlte) vorzügliche Festmahl am 6. Dezember 2001 in sehr ansprechender Atmosphäre wohl redlich verdient.

Norbert Baumann

Sektion Oberbayern: Einladung zur GV

Mit diesem Artikel möchte der Vorstand alle Sektionsmitglieder und Gäste zur Generalversammlung unserer Sektion am 15. Mai 2002 einladen. Der ursprüngliche abgedruckte Zeitpunkt vom 6. März kann leider aus terminlichen Gründen nicht stattfinden. Die Generalversammlung findet wie die Stammtische im Löwenbräukeller, Jägerstüberl, Stiglmaierplatz, München statt. Beginn ist 19:30 Uhr.

Folgende Programmpunkte sind vorgesehen: Bericht des bisherigen Vorstandes für das Jahr 2001; Bericht des Kassiers für das Jahr 2001; Entlastung des bisherigen Vorstandes; Wahl des neuen Vorstandes; Spendenprojekt der Sektion.

Falls ein Mitglied noch einen Programmpunkt anmelden möchte, möge er diesen beim Vorstand schriftlich anmelden.

Stammtischtermine

6. März 2002: «Von der Kaiserburg zum Himmelstempel», Vortrag: Hr. Volker Kabisch, (Sektion Nürnberg). Bahnreise von Nürnberg nach Peking.

3. April 2002: «Neuigkeiten aus der Schienenwelt um München», Vortrag: Hr. Mack.

15. Mai 2002: Generalversammlung und Aktuelles.

5. Juni 2002: «Bahnen zwischen Genfer See und Mt. Blanc», Vortrag: Hr. Hübner.

3. Juli 2002: «Vom Adler zum Transrapid», Vortrag: Hr. Mack. Sonderfahrten 2001/2002.

7. August 2002: «Dampfsonderfahrten auf der Rhätischen Bahn», Vortrag: Hr. Mack.

4. September 2002: «Die Feldbahn der Internationalen Rheinregulierung IRR», Vortrag: Hr. Mack.

9. Oktober 2002: «Cabriofahrt bei der U-Bahn Berlin und ICE-Simulator», Vortrag: Hr. Kropp.

Ferner finden Sektionsstammtische am 6. November 2002 und 4. Dezember 2002 statt. Das Programm wird noch bekanntgegeben. Der aktuelle Stand unseres Programmes kann über obengenannte Adresse oder für Internetbenutzer unter unserer Sektionsseite abgerufen werden: www.schmalspurbahn.ch/VFB/muc.html. Treffpunkt ist wie immer ab 18:30 Uhr im Löwenbräukeller, Jägerstüberl, Stiglmaierplatz, München. Den Stiglmaierplatz erreichen Sie mit der U-Bahnlinie U1 oder den Straßenbahnlinien 20 und 21. Gäste sind jederzeit willkommen.

Helmuth Mack

Sektion Berlin-Brandenburg

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Saison 2001 an der Furka möchte ich heute die nächsten Termine der Sektion bekanntgeben. Unsere Treffen in der Pustebume-Grundschule finden an folgenden Tagen statt:

26. April 2002, 13. September 2002, 8. November 2002, 10. Januar 2003, 14. März 2003, 9. Mai 2003, jeweils um 19

Sektion Stuttgart: Werbung für Furka-Bergstrecke

Von 19. bis 27. Januar 2002 fand auf dem Stuttgarter Messegelände die CMT, die grösste deutsche Publikumsmesse für Caravan, Motor und Touristik statt. Die Sektion Stuttgart des VFB war abwechselnd mit vier Vorstandsmitgliedern an den Ständen der Schweizer Bahnen und des Goms-Tourismus anwesend und konnte Informationen über die Dampfbahn und das Wanderprogramm an interessierte Besucher ausgeben.

Alle ausstellenden für unser Ziel in Frage kommenden Reiseveranstalter/Busunternehmer wurden mit neuestem Informationsmaterial der Dampfbahn versorgt. Ausserdem konnte bei dem Travel Market «Traumzüge der Welt / Schienenkreuzfahrten» ein kurzes Statement über unsere Bahn gehalten und Pressemappen für die ca. 30 Besucher abgegeben werden. Wir versuchen, nächstes Jahr bei einem Bahnforum für unsere Dampfbahn offiziell zu werben.

Am Sonntag, 3. Februar haben wir im Kongress- und Kulturzentrum Stuttgarter Liederhalle auf Einladung der DAV-Sektion Stuttgart an dem dort stattfindenden Alpin-tag teilgenommen. Mit rund 1700 Personen

Uhr mit Informationen über Angelegenheiten der Furka-Bergstrecke und unserer Aktivitäten hier. Die Schule ist in Berlin-Hellersdorf in der Kastanienallee 118 in 12627 Berlin. Sie ist mit der Strassenbahn (Linien 6 und 18) bis Zossenerstrasse/Kastanienallee und mit der U-Bahn bis Hellersdorf zu erreichen.

Für das Jahr 2002 ist die 30. Kalenderwoche (22. bis 27. Juli 2002) als unsere Bauwoche eingeplant. Es ist zu hoffen, dass es auch 2002 eine interessante Arbeit und gutes Wetter gibt. *Axel Schiele*

war diese Veranstaltung sehr gut besucht. Wir hatten im Foyer mit einem Infostand unter dem Motto: «Bergwanderer! Sie suchen ein Highlight? Wir haben es! Wandern auf dem Rhonegletscher mit Dampfbahnromantik» für unser Wanderprogramm «Mit Volldampf zum Rhonegletscher» geworben. Vor und in der Pause des «Banff Mountain Film Festivals» konnten Verbindungen zu anderen DAV-Sektionen aufgenommen sowie zahlreiche Besucher über unsere Bahn und das einmalige Umfeld am Rhonegletscher informiert werden.

Die «Sauschwänzlebahn» feiert über Pfingsten 2002 ihr 25-jähriges Jubiläum und der VFB wurde eingeladen, am Bahnhof Blumberg mit einem Infostand für unsere Bahn zu werben. Hierzu suchen wir noch freiwillige Helfer (vielleicht auch aus der Schweiz), da von Stuttgart die Anfahrt recht weit ist.

Mit dem «Schwäbischen Albverein», einem der grössten Wandervereine in Deutschland, haben wir Verbindung auf-

genommen, ob wir auf der Landesgartenschau in Ostfildern bei Stuttgart im Sommer 2002 an einem Wandertag präsent sein können. Es wäre von Vorteil, wenn auch andere VFB-Sektionen – besonders aus der Schweiz und Süddeutschland – intensiv für die DFB und unser einmaliges Wanderprogramm «Mit Volldampf zum Rhonegletscher» werben würden. Anlässe mit grossem Publikumsverkehr sind zum Beispiel Hauptversammlungen, Jubiläen und Festlichkeiten von DAV/SAC-Sektionen und anderen Wandervereinen.

Mit dem angestrebten Zwei-Zug-Verkehr und der Vision «Oberwald 2006» ist eine intensive und rechtzeitige Werbung sehr wichtig, denn der Erfolg muss sehr lange «vorgeheizt» werden. Es gibt in der Werbung sehr viel zu tun, packen wir es an! Sektion Stuttgart, i. A. Dieter Warkus, Robert-Mayer-Str. 1, D-70191 Stuttgart Tel. 0711/2576569, Fax 0711/2265359, der Euch gerne mit Ratschlägen und Infobriefen hilft.



Der im Foyer präsentierte Infostand der DAV-Sektion Stuttgart beim Alpin-tag.

Foto: zvg

Sektion Rhein-Neckar

Heute am 15. Oktober liest man: «Der wärmste Tag seit 40 Jahren in der Schweiz, Nullgradgrenze bei 4200 Metern», doch vor vier Wochen bangte unsere Gruppe der obligatorische Bauwoche in KW 38 entgegen. Der Wetterbericht versprach nichts Gutes und als wir uns Realp näherten, wehten uns schon Schneeflocken entgegen. Während des gemeinsamen Begrüssungs-Chäs-Fondue sickerte dann langsam unsere diesjährige Aufgabe durch: Stützmauersanierung unterhalb Bahnübergang Muttbach, Fertigstellung bis Freitag früh 10 Uhr wegen ausgebuchtem Sonderzug! Die beiden Gleisjoche waren im Laufe des Sonntags schon entfernt worden. Des weiteren soll eine Gruppe Arbeiten am neugestalteten Wanderweg Furka-Reuss ausführen. Unsere eigene Küchencrew Evi und Robert übernahm die Regie.

Am Montag früh ging's dann durch «Tiefschnee» zum Frühstück, danach brach ein kleines Team nach Arbeiten im Bunker per Draisine zum Wanderweg auf, während der Rest per Autoverladung über Oberwald nach Gletsch zum Bauzug fuhr, denn die Pässe waren dicht. Der Bohrtrupp für die Stützmauersanierung, drei Tessinschweizer, begleiteten uns mit ihrem Transport-LKW.

Die Baustelle wurde zunächst vom Schnee befreit und schon bald nach der Materialauskoffnung zeigte sich, dass der Fels zu weit an die Talseite/Stützmauer reichte und somit das Bohrgerät für die Maueranker nicht zwischen Stützmauer und Fels gebracht werden kann, ohne die Mauer zu öffnen.

Mittags wurde die Gleisbaustruppe, wie auch in den folgenden Tagen, im Glacier du Rhone bestens bekocht und bedient, zumal wir anfangs wegen gesperrter

Pässe meist allein waren, ausser dem Strassendienst.

Montag kurz nach dem Essen geschah dann das Unfassbare: Die Stützmauer gab nach und ging nebst Bagger und Führer zu Tal. Nach dem ersten Schreck lief jedoch alles glimpflich ab und dem Baggerführer ging es nach der Rettung mit Heli abends im Spital Brig schon wieder relativ gut. Jetzt hatten wir zwar ein Problem weniger, das Material, das wir auskoffern mussten, war schon weg, doch damit auch die Trasse – Ende der Saison 2001!? Doch die Truppe Bau gibt nicht auf: Wir machten weiter mit dem Setzen der Stützanker, das entstandene Loch sollte zunächst mit Beton verfüllt werden. «Also ab Dienstag früh verschärfte Arbeit, alle auf die Baustelle, sowie Arbeitsbeginn eine Stunde früher», aus Fronarbeit wurde fast Sklavenarbeit, doch mit dem Ziel vor Augen war das nicht so schlimm. Morgens mit zwei Bussen bei herrlichem Sonnenaufgang über den gesperrten, teils glatten und verwehten Pass, mittags kam Walter Willi mit dem



Impressionen von einer gefährlichen Stelle.

Brückenspezialisten der SBB und wir fanden, dass die ehemalige «Behelfsbrücke» für diesen Fall bestens geeignet war. Damit war die weitere Arbeit klar: Anker setzen, Brückenfundament aus Beton giesen (Mittwoch unter Flutlicht bis 20 Uhr).

Ab Donnerstag wurde auch wieder am Wanderweg gearbeitet und zu aller Freude überflog eine alte JU 52 langsam den Furkapass. Bevor am Freitag der erste Zug die Brücke befuhr wurde die Notbrücke durch Belastungsprobe mittels Bauzug abgenommen und wir ernteten Lob ob der präzisen und soliden Arbeit. Die Insassen des Sonderzugs merkten nichts mehr von einer Baustelle, da schon der Grossteil der Baugeräte vorher nach Gletsch gebracht wurde. Samstags wurde die restliche Baustelle abgebaut und auf dem Rückweg nach Realp nahm der Bauzug die Wanderweg-Truppe am Steinstaffel Viadukt auf. *Martin Miller*

Wichtige Termine

Sektionsausflug an die Furka: 4. Juli
Fronarbeitswoche KW 38, 16. – 21. September

Sektionstreffen in Heidelberg HBF am 23. November

Stammtisch jeden ersten Freitag im Monat im Gasthaus «Zur Scheuer» in Mannheim-Neuostheim, Dürerstrasse/Ecke Cranachstrasse, ab 20 Uhr.



Fotos: Martin Miller

Section Romande

Expométrie Paris 2001

Nous avons envie de prendre pour la première fois le TGV, et donc l'exposition à Paris était une bonne occasion pour essayer. L'hôtel ne fut pas facile à trouver, surtout dans une zone industrielle, mais après réflexion, il était tellement chouette que le patron devait le cacher. Tellement bien caché, que Paul a été obligé de guider Jacques (en voiture) par la fenêtre de la chambre. Cela valait une photo, à mourir de rire. Ensuite, nous nous sommes décidés (tous les trois) à aller manger. Faut dire que dans le coin, y a pas grand chose. Un truc à bisons, un truc à poissons et un truc à hamburgers. Nous avons choisi le truc à Bisons. Quelle assiette!!!

Le lendemain, après un petit déjeuner copieux, les choses sérieuses commençaient. Nous nous sommes rendus à l'exposition, où nous avons reçu notre numéro de stand (79) ainsi que nos badges (important car sans lui, nous pouvions rester dehors). On décharge la voiture et on installe notre stand. Alors là, celui qui dit que le président est un planqué, il ne l'a jamais vu au travail, ça se voit qu'il a l'habitude d'installer son stand. Un vrai homme a tout faire.

Tout a été exposé; livres, cassettes, chocolats, cartes postale, calendriers. Quel pub, nous étions fiers de notre section. Beaucoup de personnes vinrent prendre des renseignements sur la ligne, d'autre achetèrent nos livres, cassettes ... et d'autres vinrent comme futurs membres (voir Paul). Enfin nous étions contents de notre première journée. Le soir, nous avons rendez-vous dans un restaurant mais malheureusement, la patronne ne s'est pas rendu compte que Jacques était Suisse, et donc elle nous a dit qu'il n'y avait plus de place (gros malentendu). Nous nous sommes retrouvés au truc à poissons. Très fatigués, nous sommes rentrés à l'hôtel.

Pour le samedi, ce fut plus gai car il y avait plus de monde et notre chiffre d'affaire fût

mieux aussi. Nous ne savons exprimer l'ambiance et la sympathie qui se dégageait de cette exposition, mais c'était génial. Le soir, nous étions tous réunis pour la remise des prix (plus beaux modèles, plus beaux réseaux). Du champagne nous fût offert ainsi qu'un banquet. Il y avait du monde (150 exposants). Dans une bonne ambiance, nous sommes rentrés à l'hôtel pour nous préparer au dernier jour de l'exposition. Pour le dimanche, se fut plus dur. La fatigue aidant, Jacques resta assis auprès de nous, et donc nous avons vendu beaucoup moins mais il faut dire qu'il y avait beaucoup moins de monde. Pour le midi, Jacques en eut par-dessus la tête des sandwiches jambon-fromage et donc nous avons pris une choucroute. Pas mal!!!

La journée s'achevait et l'exposition aussi. Pendant que nous rangions tout le matériel dans la voiture, Vincent (membre de la section romande) vint nous dire qu'une personne du GEMME pouvait nous reconduire à la gare de Massy. Nous avons dit au revoir à Jacques et nous sommes partis avec ce Monsieur qui était fort sympathique. Comme il ne connaissait pas la DFB, nous avons essayé de lui vendre un livre mais cela n'a pas marché. Quel fou-rire nous avons eu!!!

Katia Genin

Début de la révision partielle du B2228

La première voiture voyageurs du DFB, B2228 à deux essieux (ancien RhB) avait été révisé par le groupe de construction de wagons de la section de Berne, puis mis en service lors de la première saison d'activité du DFB. Depuis, près de 10 ans se sont écoulés et ont laissé quelques



L'équipe d'expométrie, Jacques, Katia, Paul de gauche à droite.

marques sur ce petit bijou. Ce véhicule, qui a très souvent été utilisé, nécessite des réparations essentiellement au toit et aux gouttières. A la demande du DFB, la section bernoise s'est déclarée prête à remettre l'ouvrage sur le métier et à se lancer une nouvelle fois dans la construction/révision de wagons.

Le B 2228 a été transféré à Brigue où il est actuellement stationné. La section bernoise cherche des aides disposés à venir travailler quelques samedis à Brigue. Les personnes intéressées voudront bien s'annoncer au responsable de la section bernoise.

Excellente saison d'exploitation 2001

Le 7.10.2001, le DFB a terminé sa dixième saison d'exploitation. Pour la première fois depuis de nombreuses années, les trois locomotives à vapeur étaient à plusieurs reprises engagées simultanément.

Au cours de 70 journées de service, 361 trains ont transporté au total 27'151 passagers. Sont compris dans ces chiffres aussi les passagers des 17 courses spéciales. Les résultats de l'année précédente ont été légèrement dépassés. A Gletsch, les travaux d'installation de la plaque tournante sont pratiquement terminés. Il est prévu de la mettre en service dans le courant 2002, ce qui permettra aux locomotives à vapeur d'entrer en gare de Gletsch en marche avant.

Autre attraction prévue pour 2002: après avoir subi une révision totale dans l'atelier de Coire, la locomotive à vapeur FO 4 devrait être mise en service sur la ligne sommitale. Le FO a laissé cette locomotive en prêt au DFB. La saison 2002 débutera le 22.6.2002 et se terminera le 6.10.2002. D'autres informations intéressantes concernant la saison écoulée se trouvent dans la lettre aux actionnaires qui a été remise dernièrement à tous les membres de l'ALSF. Si vous ne disposez pas de ce document, vous pouvez le consulter sur le site Internet du DFB (www.fu-be.ch).

Augmentation du capital 2002

Le DFB AG a rendu public les conditions pour l'augmentation du capital en 2002. Elle doit permettre, entre autres, de financer la fin des travaux d'installation des voies en gare de Gletsch, l'aménagement du dépôt existant à Gletsch pour permettre l'exploitation avec des locomotives à vapeur, l'assainissement de divers murs de soutènement et l'entretien de la voie, du tunnel sommital et de ponts et une partie des travaux de rénovation de la locomotive à vapeur FO 4. Des actions nominatives de CHF 200.- et de CHF 400.- et des bons de participation de CHF 200.- sont émis et le capital action augmenté de CHF 12'500'000.- à CHF 13'300'000.-.

Vous pouvez obtenir des bulletins de souscription auprès de l'ALSF Section romande, Au Curson, 1142 Pampigny ou sur le site Internet du DFB. Le délai de souscription court du 1er janvier 2002 au 31 octobre 2002.

Nouveau site Internet DFB/ALSF

Ca roule pour le nouveau site Internet du Train vapeur Ligne sommitale de la Furka! Vous pouvez le consulter à l'adresse www.fu-be.ch. Notre nouvelle page attrayante informe sur le train à vapeur DFB et sur l'Association Ligne sommitale de la Furka. On y trouve tous les renseignements nécessaires pour organiser un voyage nostalgique au glacier du Rhône. L'horaire des trains et les prix valables en 2002 y sont déjà affichés. Des liens permettent d'accéder directement à des pages d'informations touristiques de la région d'Urseren (Uri) et de la vallée de Conches (Valais). Une rubrique archives, créée à l'intention des internautes curieux et des représentants des médias, contient des textes et des illustrations choisies. Le kiosque à souvenirs renseigne sur les nouvelles publications, les films vidéo et les articles-souvenirs du DFB que vous pouvez acquérir. De nombreuses photos décrivent l'activité ferroviaire, le paysage, la technique et l'engagement des volontaires à la Furka. Le manuel pour voyages en groupes, le pro-

gramme de voyage «A toute vapeur vers le glacier du Rhône», le bulletin de souscription d'actions et la liste de commande de souvenirs peuvent être téléchargés et imprimés sous forme de fichiers PDF.

Ce site multilingue (allemand, français, anglais) sera continuellement amélioré et mis à jour. Vous pouvez prendre contact avec Martin Zwahlen (webmaster) ou avec le Beat Moser (rédacteur) si vous disposez d'informations importantes, de photos libres de droits ou si vous désirez faire des remarques utiles à la construction ou à l'entretien du site. Les responsables cités cherchent par ailleurs une ou plusieurs personnes capables et disposées à traduire bénévolement les pages allemandes en anglais (markreisen@rhone.ch).

Rapport du Comité central du VFB/ALSF

Le Comité central à l'effectif réduit a bien entamé les travaux qui lui incombent. La collaboration avec la firme externe, à laquelle la gestion des membres a été confiée, est excellente. La plainte en nullité,

déposée à Brigue par des membres de l'Association, s'est terminée par la conclusion d'un accord. De ce fait, les nouveaux statuts sont également prêts. Vous les trouvez insérés dans ce numéro du «dampf an der furka». Nous avons terminé l'analyse de l'état financier de l'Association et pouvons maintenant tenir nos engagements vis-à-vis du DFB et de l'Association. Toutefois, le fait que certains groupes de personnes se croient omniscients et omnipotents complique massivement notre tâche.

Je dois donc clairement faire savoir que pour l'assemblée générale 2002 nous cherchons deux membres supplémentaires provenant de Suisse qui voudraient siéger au Comité central, ainsi qu'un réviser remplaçant. Les personnes intéressées voudront bien me contacter. Je m'arrangerais de les rencontrer pour un premier entretien, afin de pouvoir les présenter au Comité à l'occasion d'une réunion et que celui-ci puisse par la suite faire ses propositions d'élections en vue de l'assemblée générale.

Georg Schaefer, vice-président du Comité central VFB – Traduction: C. Solioz

Dampf-Reisen Ostschweiz

Reiseorganisator und Reiseleiter:

Bruno Rütli · Wilerstrasse 192 · 9230 Flawil

Telefon 071-393 68 68 · Fax 071-390 08 14 · www.dampf-reisen.ch

REISEN IM JAHR 2002

11. Mai	Car nach Sedrun, Neat-Baustelle	pro Person	Fr. 85.-
25. Mai	Bahn nach Sedrun, Neat-Baustelle	mit Halbtax-Abo	Fr. 85.-
16. Juni	Bahn: Davos-Rundfahrt mit RhB-Dampfbahn	mit Halbtax-Abo	Fr. 100.-
22. Juni	Dampfschiff Hohentwiel, Bodensee	mit Halbtax-Abo	Fr. 65.-
6. + 7. Juli	Bahn: Furka-Dampfbahn-Locarno-Brig	mit Halbtax-Abo	Fr. 275.-
14. Juli	Bahn: Brienersee-Briener Rothorn	mit Halbtax-Abo	Fr. 150.-
20. + 21. Juli	Bahn: Centovalli-Domodossola-Locarno	mit Halbtax-Abo	Fr. 242.-
27. Juli	Carausflug zur Furka-Dampfbahn	pro Person	Fr. 120.-
10. + 11. Aug.	Bahn: Grimselkraftwerke, Furka-Dampfbahn	mit Halbtax-Abo	Fr. 225.-
24. August	Bahn: Gourmetfahrt Vierwaldstättersee	mit Halbtax-Abo	Fr. 115.-
7. Sep.	Bahn Luzern-Grimsel-Furka-Dampfbahn	mit Halbtax-Abo	Fr. 138.-

Anmeldung und Reiseunterlagen: Bruno Rütli, Reiseleiter

Petit retour en arrière

Comme chaque année, le trafic ferroviaire a cessé pour la durée de l'hiver entre Realp et Oberwald (18 km). Mais cette fois, il ne reprendra pas après la mauvaise saison. Sauf problèmes majeurs, le tunnel de la Furka devrait être ouvert à l'exploitation dès le printemps prochain. Les cantons du Valais et d'Uri seront alors reliés toute l'année.

Trains spéciaux pour l'été 1981

Pour les amateurs, la Compagnie «Furka Oberalp» (FO) a mis en marche tout au long de l'été, chaque vendredi, un train spécial dénommé officiellement «Old Furka Spécial 1981» mais que les cheminots avaient simplement surnommé «Fotozug». En vacances dans le Haut-Valais, c'est donc en famille que j'ai pris le «Fotozug» du vendredi 7 août. L'accès était subordonné à une réservation préalable et à l'achat d'un supplément. Nous avons rejoint Andermatt avec une rame moderne tractée par un fourgon automoteur série 91-94 (1979-1980). Le train spécial est composé de la locomotive HGe I 4/4 n°37., la plus récente de la série (1956), de quatre voitures à plate-formes ouvertes datant de 1914 et d'une cinquième dont la partie 1er classe a été aménagée en bar et stand de vente de souvenirs et documentation.

Le départ a lieu à 10 h 35. Je lie connaissance avec mon voisin, cheminot. Bien vite la conversation dévie sur le TGV mais à Realp les choses «sérieuses» commencent. Le train passe devant l'entrée du tunnel de base, dont les difficultés de construction font dire qu'il est le «trou le plus cher de la Suisse», et entame la section à crémaillère. Les plates-formes sont occupées, de même que les marches-pieds. Lors des arrêts, la nuée de photographes s'égayé sur le ballast, les quais et les prés voisins. Le «conducteur» (C'est la terminologie pour désigner le contrôleur/chef de train) semble pourtant avoir la situation bien en main et, de façon, l'horaire est plus que détendu. Un seul regret: le train ne s'arrête pas au pont

de Steffenbach qui, l'été, donne passage aux trains et l'hiver est replié pour laisser passer les avalanches. Il sera conservé pour un sentier de grande randonnée.

Le point culminant est atteint à la station Furka (2160 m), où une plaque tournante rappelle le temps de la vapeur. Un tunnel de faite de 1874 m nous mène sur le versant valaisan. Encore un arrêt-photos mais la pittoresque gare de Muttbach-Belvédère n'existe plus (un wagon couvert dans lequel étaient montées quelques banquettes provenant de voitures de voyageurs). Et c'est la descente majestueuse sur Gletsch, face au glacier du Rhône. D'après mon voisin, il existe des plans pour une immense retenue hydroélectrique, plans en attente jusqu'à présent du fait du passage de la ligne FO, mais, dès la mise en service du tunnel de base, la ligne Oberwald-Gletsch pourrait fort bien servir pour acheminer le matériel de construction...

Une place est devenue vacante sur un marche-pied. Je m'y installe. A 30 km/h, voyager sur la plate-forme ne semble pas présenter de grands risques. Le conducteur ne nous dit rein et nous arrivons ainsi à Gletsch. Le conducteur a, au cours du voyage, confirmé la vente aux enchères d'une action de l'ancien Schöllenenbahn (Andermatt-Göschenen), racheté en 1961 par le FO: Les enchères plafonnent à 150 FS et c'est une vieille dame qui, heureuse, emporte le beau document. Le conducteur, lui, semble déçu, les enchères de la semaine dernière ayant, paraît-il, rapporté 300 FS. Les occupants du train se sont répartis dans les emprises de la gare de Gletsch, les uns ayant joint les restaurants, d'autres se contentant de la voiture-bar, d'autres enfin pique-niquant sur le quai à marchandises, ce qui leur permettra de suivre les manœuvres de croisement et de dépassement des trains réguliers avec notre «Fotozug». Les voies d'évitement sont très courtes mais le savoir-faire pallie. Dans la vallée, ces voies sont en train d'être allongées pour faciliter l'exploitation: le ballast est renouvelé, de même que la ligne aérienne. Ici,

bien sûr on n'engagera plus de tels frais.

Au bout d'une heure, le convoi se remet en marche... J'ai retrouvé un marche-pied, mais du côté gauche cette fois... Après le tunnel hélicoïdal, ce sont les gorges du Rhône. De mon poste d'observation, je vois parfaitement les mouvements des bogies de la locomotive, très agressive pour la voie, ce qui explique la préférence de la compagnie pour les fourgons automoteurs. En approchant d'Oberwald, nous surplombons la nouvelle ligne qui rejoint le tunnel de base. La voie est posée et la caténaire en train d'être tirée. Et c'est d'Oberwald, gare qui d'ici moins d'un an sera le terminus du trafic des navettes-autos dont le matériel, livré dans les délais, attend sur les voies de plusieurs gares du Haut-Valais l'ouverture du tunnel, prévue pour le printemps prochain.

Des voyageurs s'arrêtent ici, d'autre retourment à Andermatt avec le train spécial, tandis que sur le quai de nouveaux amateurs se joignent au groupe pour faire leur dernier voyage de la Furka. De quoi être passionné! N'ai-je pas entendu hier soir, dans le train régulier, un Suisse s'énerver et répondre à la voyageuse qui lui demandait de fermer la fenêtre: «C'est la dernière fois de ma vie que je vais passer en train sur ce tronçon et vous, vous ne pensez qu'à fermer la fenêtre.» La date exacte de mise en service du tunnel devrait être connue le 21 décembre prochain; on saura alors avec précision si la section Oberwald-Realp sera définitivement abandonnée ou non. Robert FATH, Extrait de «La Vie du Rail» 19 Novembre 1981.

Photo: W. Heuberger



Le «Old Furka Spécial» lors d'un arrêt-photos, entre Oberwald et Andermatt, à Muttbach-Belvédère, à l'entrée ouest du tunnel de faite de la Furka. (Été 81)

Marketing und Souvenirhandel

Die kurz vor Weihnachten lancierte Aktion «Dampfbahn-Reisen schenken» ist gut gestartet. Bisher konnten über 200 Gutscheine ausgegeben werden. Interessierte können die entsprechenden Informationen mit Bestellschein auch auf der Internet-Homepage (www.furka-bergstrecke.ch) herunterladen. Diese Angebote werden auch im kommenden Jahr weitergeführt. Wir bitten die Leser/innen, im Freundeskreis, bei Verwandten oder Arbeitgebern auf diese sympathischen Geschenkmöglichkeiten aufmerksam zu machen.

Die neue CD-ROM «Medien-Info 2002» ist erschienen. Sie enthält neue druckfähige Bilder, die Logos, Signete und Karten sowie einige aktualisierte Pressetexte. Wer kennt eine Regionalzeitung, Reisefachzeitschrift oder eine Vereins- oder Hobby-Publikation, die über die DFB in Wort und Bild berichten würde? Erkundigen Sie sich in Ihrer Region. Die CD-ROM «Medien-Info 2002» kann natürlich auch für die Reisewerbung eingesetzt werden und bei der Ausschreibung oder bei der Produktion von Katalogen von Nutzen sein. Interessenten erhalten die CD-ROM mit Bildkatalog kostenlos beim DFB-Mediendienst (Adresse: Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Beat Moser, Postfach 35, CH-3999 Oberwald, E-Mail: markreisen@rhone.ch). Bitte nach Veröffentlichung ein Belegexemplar zustellen.

Der Furkapass wird voraussichtlich im kommenden Sommer versuchsweise durchgehend für Reisebusse mit max. Breite von 2,55 Meter und bis 18 Tonnen Fahrzeuggewicht geöffnet. Die Einholung einer kostenpflichtigen Bewilligung soll künftig nicht mehr nötig sein. Auf der Urner Seite sind noch drei zusätzliche Ausweichstellen einzurichten. Sobald der

Entscheid rechtskräftig ist, wird der DFB-Reisedienst die Gruppenveranstalter entsprechend informieren.

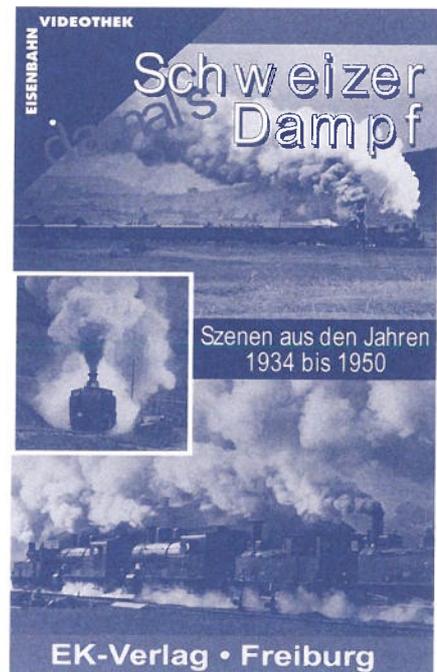
Die FO verkauft dieses Jahr erstmals einen Erlebnispass, der an zwei frei wählbaren Tagen zwischen 15. April und 15. Dezember gültig ist. Er berechtigt in den Regionen zwischen Brig, Andermatt und Disentis zu Gratisfahrten mit den wichtigsten Transportunternehmungen und zu Gratintritten in Museen, Sport- und Vergnügungsstätten, Kinos (usw.). Der Verkaufspreis beträgt für Erwachsene mit 1/2-Preis-Abonnement, GA und FVP 59.– Franken, Kinder mit SBB-Juniorkarte 19.– Franken. Erwachsene ohne Abonnement bezahlen 96.– Franken pro Person. Bei der DFB erhalten die Gäste 20 Prozent Ermässigung. Kinder mit SBB-Juniorkarte bezahlen pauschal 20.– Franken (Montag bis Donnerstag gratis). Der detaillierte, mehrsprachige Info-Prospekt «FO-Erlebnispass» kann ab sofort bei der FO-Bahn angefordert werden (Tel. 027/922'81'11 oder Internet www.fo-bahn.ch).

Die DFB-Reisebeschreibung ist vergriffen. Bis Beginn der Fahrsaison wird ein Nachdruck in den Sprachen Deutsch, Französisch und Englisch realisiert. Der Verkaufspreis soll etwa 5.– Franken betragen. Der DFB-Bildkalender 2003 wird Ende April zum unveränderten Verkaufspreis von 12.– Franken erscheinen. Als weitere Neuheit sei der attraktive Videofilm «Schweizer Dampf damals» der EK-Videothek empfohlen. Während 45 Minuten können bisher unveröffentlichte, 1936 bis 1950 realisierte S/W- und Farbaufnahmen aus dem Archiv von Hugo Hürlimann (Ostschweiz, Südostbahn, Gotthard, Jura, Genf, Waldenburg und FO) bewundert werden. Wenn Sie den interessanten Film zum Verkaufspreis von 30.– Franken beim DFB-Souvenirhandel bestellen, dann er-

hält die Dampfbahn eine entsprechende Verkaufsprovision. Der Souvenirhandel nimmt ab sofort Bestellungen für Reisebeschreibungen, Videos und Kalender entgegen. Die Artikel werden spätestens Ende Mai ausgeliefert.

Die Furka-Oberalp-Bahn hat der DFB einige Original-Routenschilder «Glacier-Express» überlassen. Es handelt sich um die vollständige Serie aller Kurswagenläufe des Sommers 1999 (mit altem Signet). Die wertvollen Sammlerstücke werden an die Meistbietenden verkauft. Der Erlös kommt der Schneeräumung und Streckenunterhaltung Realp-Furka-Gletsch zugute. Das Sortiment der Schilder wird dann während des Sommers in Form eines Kataloges sowie auf der Internet-Homepage publiziert. Verkauf und Auslieferung werden dann nach Auswertung der Angebote spätestens bis Ende Jahr abgewickelt. Interessierte können sich bis Ende Mai 2002 beim Souvenirhandel schriftlich (Post, Fax oder E-Mail) melden. Sie werden dann automatisch mit den notwendigen Unterlagen versorgt.

Kontaktadresse: Souvenirhandel DFB
Postfach 49, CH-3428 Wiler
b. Utzenstorf, Telefax: 032/665'11'24
E-Mail: dfb.souvenir@fu-be.ch



Erleben Sie die Faszination des
Eisenbahn-Modellbaues
in unseren Ausstellungsräumen

**Möbel
Holtmann**

D-31683 Obernkirchen / Gellendorf

Telefon 05724 / 3960 • Fax 39613

www.moebelholtmann.de



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen