



dampf an der furka

Juni 2002



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

In der letzten Ausgabe herrschte an dieser Stelle das Prinzip Hoffnung. Nun darf man es wohl mit dem Prinzip Freude austauschen. Für alle, die sich mit der Furka Bergstrecke in irgend einer Weise verbunden fühlen, war der Samstag, 27. April, ein Tag der Erleichterung. Nein, von den teilweise unter die Gürtellinie zielenden Rankünen im Vorfeld sei nicht mehr die Rede. Diese Dinge sind hoffentlich in der Abfallgrube der Geschichte gelandet.

Der Verein Furka Bergstrecke hat wieder Land unter den Füßen, oder – wenn Sie wollen – Schienen unter den Rädern. Die Generalversammlung verlief weitgehend in Minne. Ein kurzes Aufflackern alten Geistes war tatsächlich nicht mehr. Die neuen Statuten sind beschlossen. Und ein Vorstand ist gewählt, dem man doch einiges zutrauen kann. Hauptsache aber ist doch dies: Das «Kriegsbeil» scheint begraben.

Zu verstehen und mitzuvollziehen, dass in der Geschichte des VFB eine neue Zeit angebrochen ist, wird nicht allen leicht fallen. Der Wechsel zum Delegiertensystem und die Stärkung der einzelnen Sektionen sind Schritte in die richtige Richtung. Sie stellen an die Akteure höhere Anforderungen. Diese Statuten garantieren zudem die Gleichberechtigung aller Sektionen. Sie basieren zudem auf dem Prinzip der Solidarität, der Solidarität der «Grossen» mit den «Kleinen». Solidarität gehört zu den höchsten Gütern einer jeden demokratischen Institution.

★

Die Schatten von Oberwald werden länger. Die Ansicht, es könne das letzte, anforderungsreiche Teilstück nicht im traditionellen Rahmen via Aktienkapital finanziert werden, ist sicher richtig. In dieser und in der nächsten Ausgabe werden deshalb jene Wege aufgezeigt, mit denen Mittel für die Strecke Gletsch–Oberwald und die notwendigen Fahrzeuge eingebracht werden sollen. Auf Seite 9 finden Sie eine ausführliche Vorstellung des «1000er Club». Er will mithelfen, dass ein «historisches Dampfbahn-Juwel» wieder fahren kann. Es geht um die aus Vietnam in die Schweiz gebrachten Dampflokomotive HG 4/4. Es ist erfreulich, dass sich immer wieder Leute finden, welche die Initiative ergreifen und die in diesem Fall das Patronat für die Finanzierung der Lok-Restaurierung übernehmen. Sie verdienen Anerkennung und – vor allem – möglichst viele «Tausender». Im nächsten «dampf an der furka» werden wir ihnen die neue, von DFB-Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller initiierte Stiftung vorstellen.

Diese Ausgabe erscheint mit rund zwei Wochen Verspätung. Die Redaktion bittet für diese Verzögerung um Verständnis.

Herzlich,
Ihr Gerhard Oswald

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

Redaktionsschluss Ausgabe 3/2002: 16. August

aktuelles

Aktuelles aus der Geschäftsleitung	2
Barometer der aktuellen Aktienzeichnung	2
Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG	4
Neue Statuten sind unter Dach	5
Der präsidentiale Bericht	7
Ausblick des Präsidenten	8
Oberwald, wir kommen!	9
Tag der offenen Tür	10
Vietnam – die alte Heimat	10
Chemin der fer Song Pha–Dà Lat	11
Bald Gründung einer Stiftung	12
Noch nie so umfangreiche Schneeräumung	13
Reisezugwagen rechtzeitig zurückgekehrt	18
Die Furka-Bergstrecke – ihre Organisation	19

vereine

Sektion Gotthard	20
Sektion Innerschweiz	20
Sektion Zürich	20
Sektion Solothurn	21
Sektion Bern	21
Sektion Niederlande	21
Partie en français	22
10 ans section romande	22
Adressliste Sektionspräsidenten Schweiz	US3

Titelbild

HG 4/4, 40-304 ex Vietnam, wartet «im Freien» auf ihre Aufarbeitung. *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.

Zahlreiche Aktivitäten bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Aktuelles aus der Geschäftsleitung

Die Vorarbeiten im kommerziellen Bereich für diesjährige Betriebssaison 2002 haben längst begonnen; allerdings ist eine gewisse Zurückhaltung der Vorbestellungen im Gruppengeschäft noch spürbar. Im Vergleich zum Vorjahr ist derzeit nur eine geringe Steigerung ersichtlich: Jedoch gibt es wiederum ungleiche Aufkommen an den Wochenenden, wobei unsere Tageskapazitäten teils gänzlich beansprucht werden. Bei den Festivitäten zum 100-Jahr-Jubiläum «Weisshorn» am Wochenende vom 6./7. Juli 2002 sind noch mehrere Plätze frei. Wir erwarten noch weitere Anmeldungen bei unserm Reisedienst.

Im Marketing-Bereich wird die Überarbeitung des bisherigen «Gletsch 2000-Konzept» vorgenommen, vor allem hinsichtlich eines künftigen Zwei-Zugbetriebes Realp-Gletsch-Realp bzw. umgekehrt. Hiezu ist die Inbetriebnahme der dritten Lok HG 3/4 (FO 4) massgebend. Zudem ist für die Anschlussstrecke Gletsch-Oberwald auch die vertiefte Zusammenarbeit mit dem Postautodienst notwendig, unsere Fahrplanbedürfnisse sind derzeit noch ausbaufähig, vor allem zu Beginn unserer Betriebsaufnahme.

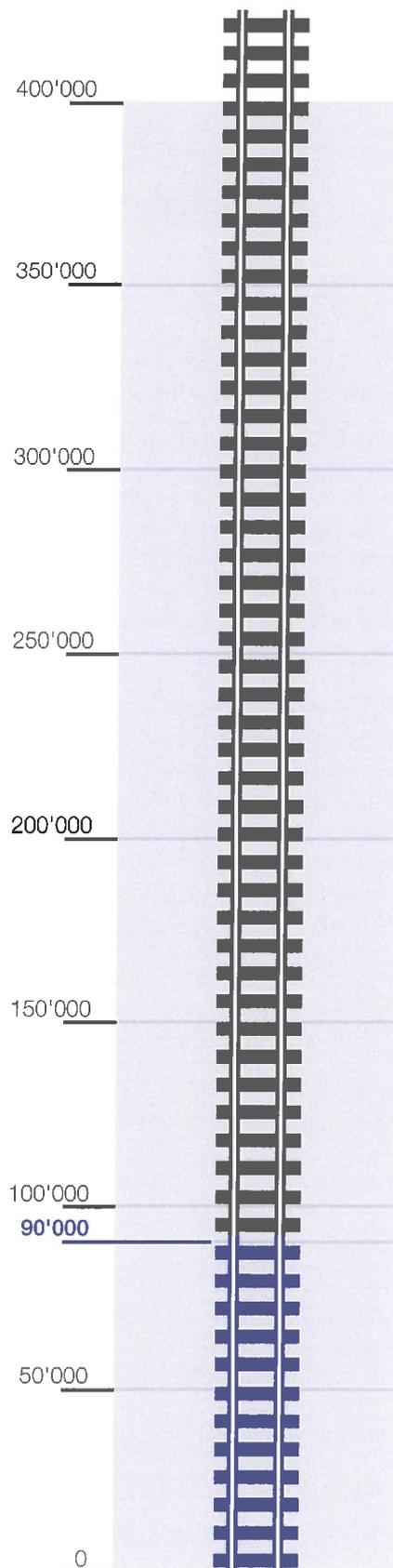
Bei den Dampflokomotiven sind die Inbetriebnahme- wie auch Kontrollarbeiten in Umsetzung, in Woche 23 wurden bereits Bauzüge mittels Dampflokomotiven für den Gleisumbau oberhalb Steffenbachbrücke vorgenommen. Bei den Dieselfahrzeugen konnte die HGm 51 rechtzeitig für die Schneerräumung bereitgestellt werden, allerdings sind auch sommersüber einige weitere Zusatzarbeiten noch anstehend. Bei der Draisine sind anlässlich der Schneerräumung grössere Defekte entstanden, welches die kurze Ausserbetriebsetzung erforderte. Unsere Personenwagen, welche bei FO in Brig überwintern, werden voraussichtlich in

Woche 24 nach Realp überführt, wo anschliessend die letzten Arbeiten für die Inbetriebnahme erstellt werden. Unsern beteiligten Mitarbeitern sei für ihren wertvollen Arbeitsdienst wintersüber bei teils misslichen Verhältnissen bestens gedankt.

Nur 14 Tage im Dienst

Im Baudienst konnten alle notwendigen Unterhaltsarbeiten in der angemieteten Werkhalle Altdorf vorgenommen werden, was einer Arbeitsplatzverbesserung der betroffenen Mitarbeiter zuträglich ist. Vorgängig der Betriebsaufnahme sind nebst der teils erschwerenden Schneerräumung infolge der am ersten bzw. letzten Mai-Wochenende starken Schneefälle, die hieraus entstandenen Lawinenschäden auf der Walliser Seite in Grössenordnung von insgesamt rund 100'000 Franken zu beheben. Nebst vielfachen Gleisbeschädigungen (Gleisachsverschiebungen, Zahnstangendefekte), wie auch Stützmauerschäden, ist im untern Bereich oberhalb Gletsch ein fehlendes Gleisstück von ca. 25 Metern inklusive Abrutschen der Stützmauer zu beklagen. Im Unterhaltsbereich sind dieses Jahr nebst vordringlichen Lawinenschadenbehebungen, die Stützmauersanierungen Seite Realp wie auch oberhalb Gletsch, vorgesehen (siehe gesonderter Bericht in diesem Heft.) Die Fortführung der alljährlich anstehenden Gesamtgleissanierung im Teilbereich oberhalb der Steffenbachbrücke ist in Woche 23 bereits begonnen worden. Im Zusammenhang mit den Kontrollarbeiten an Widerlagern bei der Wilerbrücke oberhalb Realp rollte beim missglücktem Wendemanöver ein Arbeitsfahrzeug (LT 35) über die Strassenböschung den Hang hinab; der Fahrer ist mit dem Schrecken davongekommen, das Fahrzeug erlitt nach einer kurzen DFB-Aktivzeit von 14 Tagen den Totalverlust.

Barometer der aktuellen Aktienzeichnung



Bei den Investitionen sind noch Abschlussarbeiten in Gletsch, sowie die von unserem Personal längst ersehnte überfällige Sanierung der Sanitäranlagen, wie auch Ersatz des bestehenden Kantinenprovisoriums in Realp vorzunehmen. Als dann kann die notwendige Erweiterung der Werkstättenanlagen 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 in allen Bereichen vorhanden, erschwerend wirkt zusätzlich, dass gemäss Aufsichtsbehörde im Fahr- bzw. Betriebsdienst die Altersgrenze von 70 Jahren als obere Beschäftigungsbegrenzung vorgeschrieben wird. Im Bereich der Aktienregisterbetreuung ist die personelle Veränderung in Umsetzung, dies ist gleichbedeutend mit Neuaufteilung der Aufgabenbereiche, vorerst unter Beizug einer Stabstellenfunktion als Koordinationsstelle. Im Kantinenbereich ist mittels personellen Umbesetzungen (Verantwortlichkeiten) eine bessere Effizienz vorgegeben. Die Einhaltung der Voranmeldungen von Verpflegungsnutzern (Fronisgruppen, Arbeitsgruppen usw.) lassen vielfach noch zu wünschen übrig, was teils zu vermeidbarem Ärger mit rechtzeitig angemeldeten Nutzern führt.

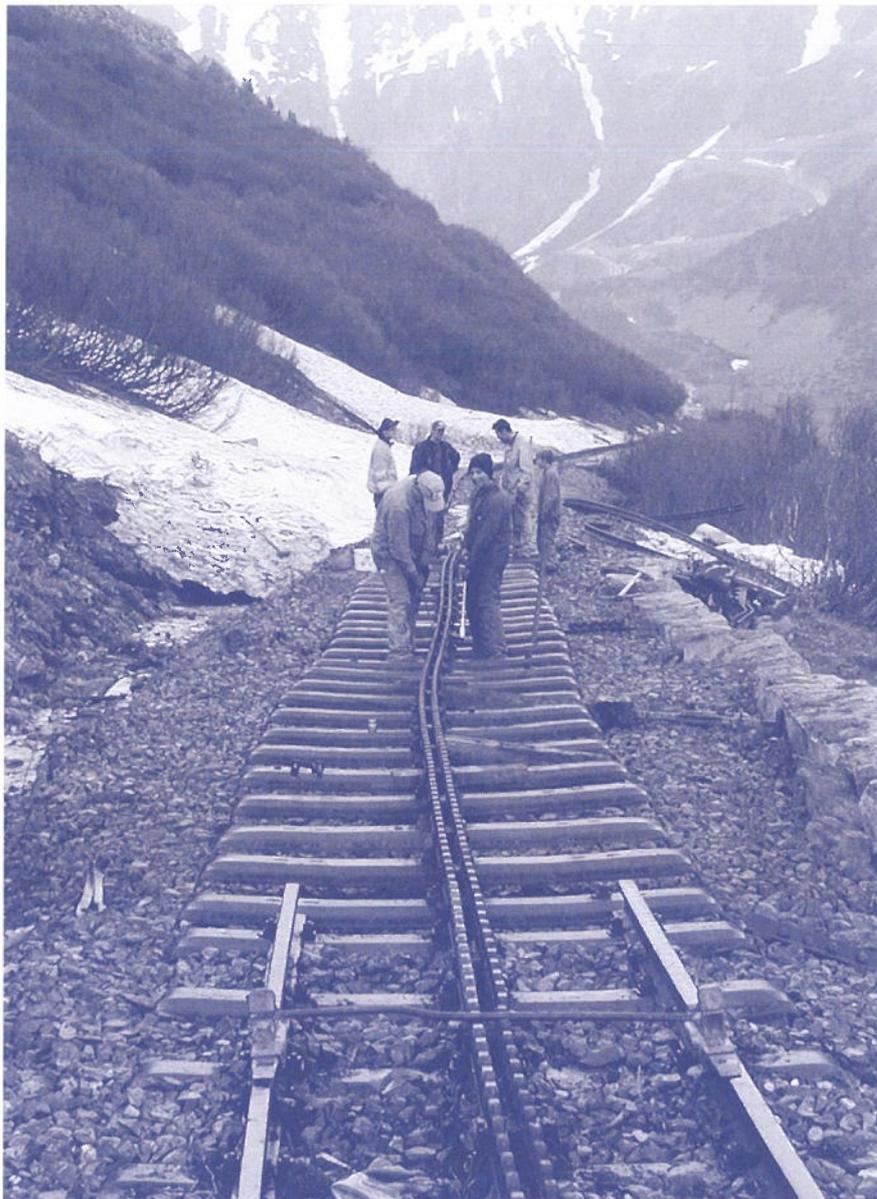
Liquiditätsprobleme

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

In eigener Sache

Das Abonnement für die Periode 2002/2003 wird den bisherigen Abonnenten (Aktionäre) demnächst in Rechnung gestellt. Da wir unnötigen Mehraufwand vermeiden wollen, sind wir Ihnen dankbar, wenn Sie für die Abo-Erneuerung nur diese Zahlungsbelege verwenden.

Der Abonnementsdienst



Die Lawinenschäden auf der Walliser Seite lösten einen Grosseinsatz und Kosten in der Grössenordnung von rund 100'000 Franken aus.
Foto: Walter Willi

aus mehrfachen Ursachen, wie jahrelang anstehenden hohen liquiditätsbelastenden Aufwendungen (Zinsen, Amortisationen), Kostensteigerungen bei Materialbedarf in Sonderanfertigungen und teils erneuten erheblichen Aufwendungen (Schneeräumung, Lawinen- bzw. Unweterschadenbehebung) zur Erreichung der jährlichen Betriebsaufnahme. An Einnahmen vom Reisedienst, wie auch von VFB-Beiträgen werden in gleichem Ausmass des Vorjahres erwartet, woraus eine ausgeglichene Erfolgsrechnung schwerlich erreicht werden kann. Das Rechnungsergebnis im vergangenen Jahr wird voraussichtlich einen Verlust von rund 131'000 Franken ausweisen. Die Einnahmen belaufen sich auf 1,5 Millionen Franken, vom VFB sind erbrachte Gesamtleistungen von rund 316'000 Franken eingerechnet. Die diesjährige Aktienkapitalerhöhung mit bis anhin gezeichneten 90'000 Franken bietet eher

düstere Aussichten, was den weiteren Erneuerungsbedarf wie auch Wiederinstandstellungsarbeiten Richtung Oberwald erheblich beeinträchtigt. Erhebliche Finanzmittel aus den gegründeten bzw. noch zu gründenden Finanzierungsgruppen (1000er Club bzw. Stiftung «Furka-Bergstrecke») sind vorerst nicht in Grossergebnissen zu erwarten, stecken diese noch in den Anlaufphasen. Die Sammlung für die dringendst notwendige Sanierung der Sanitär- und Kantinenprovisorien ist bei 32'000 Franken angelangt. Der VFB als Partner beginnt nun die Umsetzung des anlässlich der GV in Andelfingen beschlossenen Delegiertensystems, der neugewählte Zentralvorstand (Geschäftsführung) kann die anstehenden Geschäfte mit einem guten «Wahlbonus» beginnen. Hoffen wir, dass nun endlich alle vorhandenen Kräfte unserem gemeinsamen Ziel an der Furka-Bergstrecke verfügbar sind. *Josef Albisser*

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

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

Meine Personalien

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

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

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

Datum

Unterschrift

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

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

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

18. Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke

Neue Statuten sind unter Dach

Über der Delegiertenversammlung vom 27. April im Gasthof Löwen im zürcherischen Andelfingen herrschte fast durchwegs ein guter Geist. Den neuen Statuten wurde nach ausgiebiger Diskussion mit 96:6 Stimmen zugestimmt. Auch die Wahlen fielen im Sinne des Vorstandes aus. Georg Schaefer erhielt bei seiner Wahl zum neuen Zentralpräsidenten herzlichen Beifall. Neu gehören dem Vorstand Andreas Stadelmann und Albert Fröhlich an. Die beantragten Auschlüsse wurden abtraktandiert.

Diese Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke wird in die Geschichte eingehen. Sie bildete den erfreulichen Schlusspunkt einer langwierigen und nicht immer von freundschaftlichem Geist geprägten Auseinandersetzungen. Mit den neuen Statuten wurden die Weichen zur Stärkung des Vereins sowie einer Aufwertung der Sektionen gestellt. Dass sich nicht alle mit dem Übergang zum Delegiertensystem befreunden konnten, ist verständlich. Im Sinne einer rechtlichen Gleichbehandlung drängte sich dieser Beschluss aber auf. Er wurde mit dem praktisch gleichen Stimmenverhältnis gefasst wie im Jahr zuvor in Bätterkinden. 129 Stimmberechtigte aus der Schweiz, Deutschland und den Niederlanden fanden sich am Samstag, 27. April, im Landgasthof Löwen in Andelfingen ein. Vizepräsident Georg Schaefer hiess Andreas Beyeler, Stefan Dekker, Peter Schwaller und Josef Albisser als Gäste willkommen. Ziel der Versammlung sei es, einander wieder die Hand zu reichen. Mit grossem Mehr wählten die Anwesenden Janez Zekar (Glattbrugg) zum Tagespräsidenten. Er entledigte sich dieser nicht leichten Aufgabe souverän und mit gutem Überblick.

Zur Traktandenliste wurde der Antrag eingebracht, Punkt 14 (Anträge auf Aus-

schluss) zu streichen. Über dieses Geschäft werde nicht abgestimmt, sondern nur informiert, gab Georg Schaefer bekannt. Auch zu Traktandum 18 (Ehrenmitgliedschaft) wurde ein Streichungsantrag eingebracht. Hier konnte der Vizepräsident bekannt geben, dass keine Anträge vorliegen. In der Abstimmung sprachen sich die Delegierten deutlich gegen die Streichung der beiden Traktanden aus.

Nun stellte der Gemeindepräsident von Andelfingen – er wurde tags darauf in einer Kampfwahl ehrenvoll bestätigt – seine Gemeinde vor. Andelfingen ist mit 1700 Einwohnern der kleinste Bezirkshauptort des Kantons Zürich. Sehenswert ist der alte Dorfkern mit halbstädtischem Charakter. Andelfingen liegt am Abhang zur Thur. Mit dem Gegenüber Kleinandelfingen, einer eigenen Gemeinde, ist es durch eine gedeckte Holzbrücke verbunden. Gemeindepräsident Thomas Meier gab seiner Freude über die internationale Tagung Ausdruck.

Bei der Behandlung des von Isolde Hoenigk verfassten Protokolls wurde der



Der neue Zentralpräsident Georg Schaefer. Eine schwierige Phase ist beendet.

Antrag, die GV künftig auf Tonband aufzunehmen, genehmigt.

Der Jahresbericht des Vizepräsidenten – er kann anschliessend an diesen Beitrag im Wortlaut nachgelesen werden – wurde ohne Gegenstimme genehmigt. Simone Hurter äusserte sich zum Mitgliederwesen und zur «aufwendigen Aufräumarbeit». Nun steht eine Mitgliederliste zur Verfügung, die «Hände und Füsse» hat. 33 Neumitglieder kamen über Internet herein. Aktuell zählt der Verein 7249 Mitglieder.

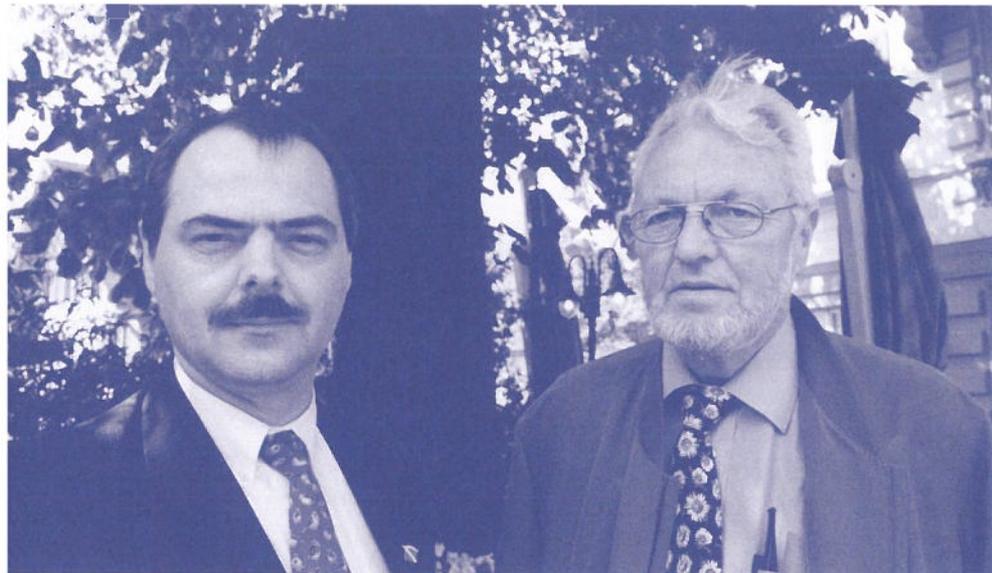
Erneut grosse Leistung

Die von Felix Thommen präsentierte Jahresrechnung schliesst besser ab als erwartet. Bei einem Ertrag von 397'717 Franken und einem Aufwand von 390'652 Franken wurde ein Gewinn von 7065 Franken erzielt. Der DFB AG wurden insgesamt 316'725 Franken überwiesen. In diesem Betrag enthalten sind 30'000 Franken, die dank guter Liquidität des Vereins zusätzlich zur Verfügung gestellt wurden. Nach den ausführlichen Darlegungen der Rechnungsprüfer wurde die Jahresrechnung 2001 einstimmig und mit Beifall genehmigt. Ebenso einstimmig wurde den Verantwortlichen Décharge erteilt.

Das Budget 2002 rechnet bei niedrigeren Erträgen mit einem Minus von 4500 Franken. Die Zahlungen an die DFB AG sind deutlich niedriger angesetzt als im Vorjahr.



Janez Zekar (Glattbrugg) lenkte souverän durch die nicht immer einfachen Geschäfte.



Sie wurden neu in den Zentralvorstand gewählt: Andreas Stadelmann (Sursee, links) und Albert Fröhlich (Dübendorf).
Fotos: Gerhard Oswald

Erstmals budgetiert ist der Aufwand für die externe Kassenführung. Zum Voranschlag sagen die Mitglieder einstimmig Ja. Wenig Verständnis haben sie auch dieses Mal für die beantragte Erhöhung der Mitgliederbeiträge für 2003, die der DFB AG zugute kommen würde. Für Einzelmitglieder war ein Betrag von 60 Franken (bisher 50) vorgesehen. Verschiedene Votanten äusserten sich negativ. Wer mehr geben wolle, könne dies ja freiwillig tun. Es wurde aber auch auf den Finanzbedarf der Dampfbahn hingewiesen. Es brauche diese Erhöhung, «wenn wir wirklich nach Oberwald gelangen wollen». Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller nahm die Gelegenheit wahr, um die Bedürfnisse der DFB darzulegen. Die vom Verein zur Verfügung gestellten Mittel gehen in die laufende Rechnung. Dennoch bewegen sich die Fehlbeträge bei einem Umsatz von rund 1,5 Millionen Franken in der Grössenordnung von 150'000 Franken. Peter Schwaller bittet, diese Proportionen zu sehen. Trotz des Hinweises, andere Bahnen würden Mitgliederbeiträge von 100 Franken verlangen, wurde die Erhöhung um 10 auf 60 Franken mit 72 gegen 45 Stimmen abgelehnt. Noch deutlicher fiel das Nein mit 67 gegen 28 Stimmen bei der Erhöhung für juristische Personen aus. Der Beitrag auf Lebenszeit – 20 mal 50 Franken – bleibt ebenfalls gleich. Über ei-

nen Antrag ihn auf 25 mal 50 Franken zu erhöhen, konnte aus rechtlichen Gründen nicht abgestimmt werden. Der Bemerkung, man könne ja freiwillig mehr «spenden», wurde entgegnet, dass Spenden «eigentlich» der DFB und nicht dem Verein zugute kommen.

Wahlen in Einmütigkeit

Ihren Rücktritt hatten Walter Benz (vorzeitig) und Marlise Rossel (auf die GV hin) erklärt. Ihnen wird mit herzlichem Beifall der Dank abgestattet. Ebenfalls zurückgetreten sind zwei Revisoren.

Als neuer Zentralpräsident stellte sich Georg Schaefer zur Verfügung. Er hatte den Verein interimswise bereits seit Herbst 2001 geleitet. Seine Wahl ist unbestritten. Sie erfolgt ohne Gegenstimme und mit grossem Applaus. Georg Schaefer dankt für das Vertrauen und das Ergebnis. Für drei Jahre wiedergewählt werden Bernd Hilttemeyer, Isolde Hoenigk und Simone Hurter.

Als neue Vorstandsmitglieder werden Andreas Stadelmann (Sursee, Sektion Edelweiss) und Albert Fröhlich (Dübendorf, Sektion Graubünden) in Vorschlag gebracht. Sie werden einzeln einstimmig gewählt. Die Rechnungsrevisoren heissen Eugen Wintsch (bisher), Erik Birkenmeier und Urs Fitze (beide neu). Das ganze Wahlgeschäft erfolgt bei guter Stimmung

und ohne Opposition. Das mag ein gutes Zeichen für die Zukunft sein. So jedenfalls wurde der bisherige GV-Verlauf in angeregten Pausengesprächen gedeutet.

Einige Retuschen an Statuten

Deutlich mehr Zeit nahm die Behandlung der neuen Statuten in Anspruch. Aus der Sektion Aargau wurden vorab durch den früheren Präsidenten Walter Benz eine Reihe von Abänderungsanträgen eingebracht. Die Statuten waren samt Erläuterungen Heft 1/02 von «dampf an der furka» beigeheftet. Rechtsanwalt Stephan Dekker informierte nochmals recht ausführlich und führte anschliessend deren Behandlung kapitelweise durch.

Walter Benz beantragte eine Minimalgrösse von 50 Personen je Sektion. Er fürchtet um die Rechte der grossen Sektionen. In der ausgiebigen Diskussion werden sogar die alten Eidgenossen bemüht. Der Antrag Benz wird mit 95:11 Stimmen abgelehnt.

Eine von Walter Benz eingebrachte Präzisierung von Artikel 5 (Mitgliedschaft) erfährt mit 101 Ja gegen 2 Nein Zustimmung. Hingegen wird sein Antrag betreffend Verwendung des Vermögens nach allfälliger Auflösung des Vereins mit 66:37 Stimmen abgelehnt. Darüber entscheidet gemäss Statuten die letzte Delegiertenversammlung.

Einen mühsamen Hickhack hatte bei Artikel 14 die Diskussion um Ankündigungstermine für DV und Präsidentenkonferenz zur Folge. Die ganze, bisher gezeigte Grosszügigkeit schien vergessen. Die DV ist 90 Tage vor Durchführung anzukündigen. Dies wird mit 86 gegen 18 Stimmen beschlossen.

Gemäss Artikel 15 haben Sektionen mit 1–800 Mitgliedern Anrecht auf 2, und grössere Sektionen Anrecht auf 3 Delegierte. In Vorschlag gebracht wird eine weitere Abstufung. Stephan Dekker bittet um Zustimmung zum Vorschlag, während Walter Benz mit der Bemerkung, in einer Demokratie entscheide die Mehrheit, einen kleinen Tumult auslöst. Sein Antrag wird mit 62:39 Stimmen abgelehnt.

Zwar angenommen, bei 46 Ja und 38 Nein wird jedoch das absolute Mehr nicht

erreicht, wird die Festlegung, dass bei Stimmgleichheit die Stimme des Präsidenten doppelt zählt. Der Antrag ist deshalb abgelehnt. Bei Artikel 23 wird der Vermittlungsantrag mit 85 gegen 17 Stimmen bevorzugt. Darnach sollen die drei Revisoren mindestens zwei Sektionen angehören. Bei Artikel 24 wird auch die Einladungsfrist für Präsidentenkonferenzen auf 90 Tage festgelegt.

Die Schlussabstimmung findet bei bereits gelichteten Reihen statt. Mit 96 Ja gegen 6 Nein stellt die Zustimmung nochmals eine Manifestation für die Zukunft dar. Grosser Applaus unterstreicht dies.

DFB-Geschäftsleiter Josef Albisser dankt für das Ja zu den Statuten. Sie vereinfachen einiges. Der Geschäftsleiter informiert über die Investitionen 2002. Die sanitären Anlagen und die Kantine in

Realp beanspruchen minimal rund 240'000 Franken. Sie werden durch Eigenleistungen, Sponsoring und laufende Spendensammlung erbracht. Das Aufarbeiten der Lok 4 geht weiter. Der Bahnhof Gletsch wird fertiggestellt und die Drehscheibe eingebaut. Fortgesetzt werden die Planungsarbeiten für die Strecke Oberwald-Gletsch. Für die Fahrsaison 2002 liegen bereits rund 15'000 Reservationen vor. Einzelne Extrazüge mussten aus personellen Gründen abgesagt werden. Im Restaurant Furka wird am Wochenende wieder gewirtet. Damit ist die denkwürdige letzte Generalversammlung des Vereins beendet. Sie wird als bedeutender Schritt in die Zukunft und als Manifestation des gemeinsamen Willens in die Geschichte des VFB eingehen.

Gerhard Oswald

liefert diese ab. Der Wunsch wäre, dass wir einen Monat nach der GV diese Berichte hätten. Auch die aktuellen Vorstandsadressen sind nicht überall auf dem neuesten Stand. Dies betrifft Sektionen, welche Mutationen im Vorstand hatten. Im weiteren wären wir froh, jeweils spätestens per Ende Geschäftsjahr die Daten für die einzelnen Generalversammlungen der Sektionen für das Folgejahr zu haben. Somit könnten wir eventuell verhindern, dass nach Bekanntgabe der Termine, doppelt belegte Daten vorkommen. Wir sind noch am Überlegen wie wir die Agenda so rechtzeitig herausgeben können, dass damit auch geholfen werden kann.

Ich hatte im letzten Vereinsjahr einige Gelegenheiten an GV der Sektionen teilnehmen zu dürfen. Dabei hatte ich feststellen müssen, dass die Altersstruktur in den Sektionen sehr einseitig geworden ist. Wenn gleich in gewissen Sektionen der Anteil von den 20- bis 30jährigen vorhanden ist, fehlt es fast ausschliesslich im Segment der 30- bis 50jährigen. Hier sollten wir versuchen eine Verbesserung zu erreichen, was aber angesichts der sehr schwierigen Konjunkturlage eine Knacknuss darstellt, da genau diese Leute voll im Arbeitsprozess stecken. Seitens des ZV sei an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle Sektionen ausgesprochen, da das letzte Jahr einige zusätzliche Belastung an diese brachte.

Finanzen

Seitdem wir Gletsch erreichten, ist ein merklicher Rückgang von Spenden zu erkennen. Dies dürfte auch durch die schlechter verlaufende Wirtschaft verstärkt worden sein. Trotzdem konnten wir die Verpflichtungen gegenüber der DFB AG erfüllen.

Wir konnten auch das Lehrlingslager, welches fast schon Tradition geworden ist, wieder unterstützen. Auch hier an die Betreuer ein Dankeschön, dem nach meinen Informationen haben diese jungen Leute sehr gute Arbeit geleistet. Wir werden das Lehrlingslager auch dieses Jahr wieder unterstützen, sofern wir darum angefragt werden.

GV des Vereins Furka-Bergstrecke

Der präsidiale Bericht

Geschätzte Vereinsmitglieder, eine Reise in die Zukunft beginnt immer mit dem ersten Schritt! – Das vergangene Jahr war teilweise geprägt von internen Diskussionen und Streitigkeiten. Als Vizepräsident möchte ich hiermit alle aufrufen gemeinsam am selben Strick zu ziehen – nur so können wir unser gemeinsames Ziel, die Weiterführung der Strecke bis nach Oberwald, erreichen. Lasst uns einen Schlussstrich unter die Vergangenheit ziehen. Diese GV soll der erste Schritt sein, ein gemeinsamer Schritt in die Zukunft.

Ich möchte nun versuchen die wichtigsten Punkte des vergangenen Vereinsjahres zu beschreiben.

Zentralvorstand

Der verkleinerte Zentralvorstand traf sich nach Mitte August zweimal, teilweise im Vorfeld von wichtigen Anlässen. Hier ist die Präsidentenkonferenz in Sissach zu erwähnen, sowie die Präsidententreffen von Siegburg, der deutschen und der nieder-

ländischen Sektionen. Den Organisatoren von Siegburg sei herzlich gedankt für die tadellose Organisation, wie auch für deren Gastfreundschaft.

Weiter möchte ich allen Mitgliedern des Zentralvorstands (ZV) von meiner Seite ein herzliches Dankeschön aussprechen. Die Vorstandsarbeit erfordert viel Zeit, Einsatz und Energie und daher ist die Mitarbeit im ZV nicht selbstverständlich. Merci!

Sektionen

Aus der Sicht des Zentralvorstandes ist die Zusammenarbeit mit den Sektionen besser geworden. Er wird auch künftig bemüht sein die Zusammenarbeit weiter zu intensivieren und zu verbessern. Wir möchten auch alle Sektionen einladen, bei Fragen, Problemen oder auch kritischem Feedback sich direkt an den Vorstand zu wenden, so kann der Vorstand schnell und direkt handeln. Eine spezielle Bitte hat der ZV bezüglich der Jahresberichte und auch der Kassenberichte. Bitte

Desgleichen werden wir mit den Abgeltungen für die Verpflegungspauschale der Fronis an die DFB verfahren. Bei der Rechnungsstellung haben sich auch einige wenige Kinderkrankheiten gezeigt, welche wir nun ausmerzen werden, dies in Zusammenarbeit mit unserer Partnerfirma.

Mitgliederwesen

Die ganze Administration des Mitgliederwesens wurde letztes Jahr an eine Drittfirma ausgelagert. Nach einigen Anfangsschwierigkeiten konnte auch hier eine Verbesserung erreicht werden, wenn gleich auch hier noch nicht alles in Ordnung ist. Wir bitten alle, die Adressänderungen an unsere Meldestelle durchzugeben. CH und D Sektionen an Simone Hurter. Hier bitte nur an Simone Hurter.

Die französischsprachige Sektion an ihre Meldestelle, D und NL an die ihrige. Die Qualität der Adressen kann nur merklich verbessert werden, wenn wir die Meldungen bekommen. Dadurch, dass die Post relativ oberflächlich mit dem Zustellmaterial verfährt, haben wir festgestellt, dass sehr schnell eine Rücksendung kommt, mit dem entsprechenden Aufkleber «abgereicht ohne Adressangabe» auch wenn die betreffende Person, beispielsweise zwei Hausnummern weiter wohnt. Für die Meldestelle ist das nur mit einem enormen Aufwand und fast akribischer Detektivarbeit zu lösen.

Neue Struktur des VFB

An dieser GV haben wir nun die Möglichkeit uns eine neue Struktur geben können. Dies ist die Basis für die Zukunft und für die Erreichung der gemeinsamen Ziele, wie die Erweiterung bis Oberwald und den sicheren Betrieb der Bahn, sehr wichtig. Die Gewährleistung, dass alle Sektionen, grosse und kleine, eine Mitsprache haben, ist einer der grossen Vorteile dieser Lösung.

Zum Abschluss möchte ich nochmals allen Vereinsmitgliedern ein herzliches Dankeschön für ihre Mitarbeit aussprechen. Es war ein intensives Jahr. Packen wir die Zukunft des Vereins gemeinsam an, heute und auch morgen. Danke!

Georg Schaefer, Vizepräsident



Fünf vor zwölf auf der Bahnhofuhr von Realp: kein Symbol für 2002!

Foto: Willy Auf der Maur

Ausblick des Präsidenten

Das neue Vereinsjahr wird als Schwerpunkt das Treffen der beiden Loks Breit- und Weisshorn an einem anderen als dem Heimatstandort haben. Anfang Juli wird mit einem Fest der 100. Geburtstag der Weisshorn gefeiert. Dabei wird auch die Station Furka wieder als Restaurant offen sein. Zugleich sollen Fachleute die Möglichkeit haben, die auf Ölfeuerung umgebaute Breithorn zu testen und einen Leistungsvergleich mit unserer Lok zu haben. Der Beginn der Bauarbeiten für den Sanitärtrakt in Realp wird ein weiteres Highlight sein, da dann für die Fronis und Personal der lang ersehnte Wunsch nach einer würdigen Pflege- und Umkleemöglichkeit in die Nähe rückt. Der Unterhalt der Strecke oberhalb Tiefenbach wird ein weiteres Betätigungsfeld sein, da dort bekanntlich ein Teil der Strecke saniert werden muss. Die Planungsarbeiten für das Fernziel Oberwald werden auch dieses Jahr weiterlaufen.

Der Zentralvorstand wird im neuen Vereinsjahr sich als Ziel setzen, die noch bekannten Probleme beim Mitgliederwesen zu bereinigen. Wir wollen auch wiederum versuchen die DFB AG zu unterstützen. Auch unsere Fronis sollen nicht leer aus-

gehen, sowie, sollte dies stattfinden, das Lehrlingslager durchzuführen. Denn hier ergibt sich auch eine Möglichkeit neue Mitglieder zu finden.

Für die ganze VFB sollten wir uns als Ziel setzen den Mitgliederbestand erhöhen zu können. Hoffentlich kann es uns gelingen auch im Altersmittelfeld neue Mitglieder zu finden. Die Bereinigung des Aktienregisters ist bereits im Gange und wird im laufenden Jahr der DFB AG einige Arbeit verschaffen. Auch hier wird positiv an der Zukunft gearbeitet.

Ein weiteres Ziel für den ZV wird es sein, für das «dampf an der furka» Lösungsmöglichkeiten zu finden, dass Sektions- und Marketing, respektive Geschäftsteil besser strukturiert werden kann. Auch hier sind bereits Gespräche geplant und die Wünsche der Sektionen können dem im ZV damit beauftragtem Ressortleiter gesandt werden.

Mit diesen wenigen Zielen hofft der ZV die gemeinsame Ziele erreichen zu können und wir hoffen, dass die neue Betriebs-saison gut, profitabel und unfallfrei verlaufen möge und wir von Unwetter oder sonstigen Einflüssen verschont werden.

Georg Schaefer

1000er-Club zur Aufarbeitung der HG 4/4 gegründet

Oberwald, wir kommen!

Um bis im Jahr 2006 den Endpunkt Oberwald zu erreichen, bedarf es grosser Anstrengungen. Dazu gehört die Finanzierung der umfangreichen Bauvorhaben. Für die Sanierung der Streckenanlagen und den Neubau der Bahnsteiganlage in Oberwald sind Investitionen von rund drei Millionen Franken nötig. Um diese Geldbeschaffung will sich die Stiftung «Furka-Bergstrecke» kümmern, die kurz vor der Generalversammlung vom 29. Juni 2002 unter Vorsitz von Dr. Odilo Guntern (Brig) gegründet wird. Über Einzelheiten werden wir in der nächsten Ausgabe ausführlich berichten.

Nach der Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke bis nach Gletsch ist es Zeit geworden, sich um die Aufarbeitung der beiden 1990 aus Vietnam herbeigeschafften Dampfloks HG 4/4 zu kümmern. Vorerst galt es, die Einsatzfähigkeit dieses bisher in der Schweiz noch nie eingesetzten Loktyps auf der Furka-Bergstrecke abzuklären. Die dazu notwendigen Stabilitätsberechnungen wurden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) bereits genehmigt. Die dabei geäusserten Beanstandungen werden unsere Techniker zu bereinigen wissen. Nach der Fertigstellung und Inbetriebsetzung der Lok HG 3/4 Nr. 4 (FO-Leihgabe) sowie nach den fälligen Kesselrevisionen der HG 2/3 Nr. 6 und der HG 3/4 Nr. 9

hätte die Churer Werkstätte im Jahr 2004/2005 voraussichtlich freie Kapazitäten, um sich der Vierkuppler-Dampflokomotiven anzunehmen.

Es ist also höchste Zeit, um die notwendigen Finanzquellen zum Aufarbeiten mindestens einer Maschine des Typs HG 4/4 zu erschliessen. Mit diesem Ziel ist im November 2001 der sogenannte «1000er Club» gegründet worden. Dieser selbständige Verein wird von den Gründern und Vorstandsmitgliedern Paul Tschudin (Riehen, Präsident), Kurt Brügger (Grüningen, Vizepräsident) und Hans Trinler (Aarau, Kassier) geführt. Als technischer Berater wird ZfW-Chef Anton Westreicher (Chur) die Zusammenarbeit mit der DFB AG koordinieren.

Basis für diese möglichst enge Kooperation bildet die im Mai 2002 abgeschlossene Rahmenvereinbarung «Finanzierung der Wiederinstandstellung der Dampflokomotiven HG 4/4». Sie stellt sicher, dass die beiden Loks im Eigentum der DFB verbleiben und alle Kompetenzen in Zusammenhang mit der Aufarbeitung, dem Betrieb und der Wartung den DFB-Fachabteilungen zugeordnet werden. Ausserdem wird festgehalten, dass sich der Verein nach der Inbetriebnahme auch an den jährlichen Unterhaltskosten dieser Triebfahrzeuge beteiligen wird. Die DFB verpflichtet sich, den 1000er Club über sämtliche Arbeits-

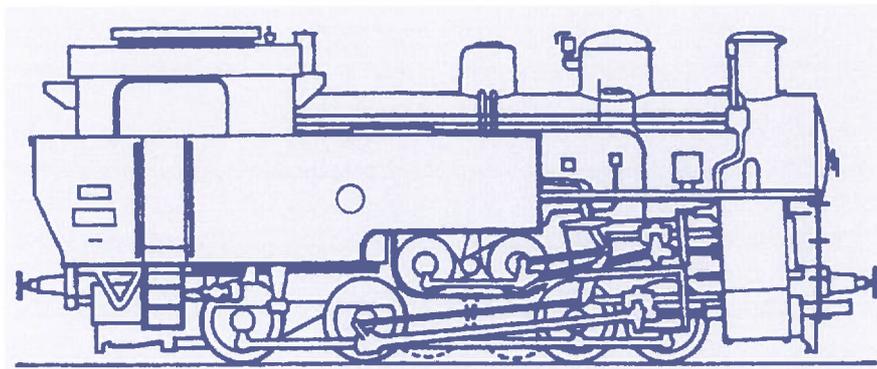
schritte und Entscheidungen regelmässig und umfassend zu informieren.

Als erste Lok soll die jüngste Maschine Nr. 40-308 mit Baujahr 1930 wieder betriebsfähig hergerichtet und im Frühjahr 2006 in Dienst gestellt werden. Dafür rechnet man mit Aufwendungen von mehr als einer Million Franken. Wer die Aufarbeitung der wertvollen Maschine unterstützen will, überweist einen einmaligen Eintrittsbeitrag in selbstgewählter Höhe, der in den Wiederinstandstellungsfonds fliessen wird. Die Mindesteinlage beträgt 1000 Franken (EUR 800.-). Zusätzlich haben Gönner und Mitglieder des 1000er Clubs einen Jahresbeitrag von 100 Franken (EUR 80.-) zu bezahlen, der attraktive Vereinsaktivitäten, regelmässige Informationskampagnen und internationale Marketingmassnahmen ermöglichen soll. Zur Sicherstellung der Finanzmittel wurde bei der Aargauischen Kantonalbank ein Sperrkonto eröffnet. Die dort eingezahlten Gelder werden ausschliesslich für vorgängig von den zuständigen Organen des 1000er Clubs und der DFB AG genehmigte Teilprojekte verwendet.

Unsere Vierkuppler

Der historische Wert der Triebfahrzeuge HG 4/4 ist aufgrund ihrer Konstruktion und der technischen Ausrüstung sehr bedeutend. Bei Inbetriebnahme auf der Furka-Bergstrecke wären sie Europas grösste, betriebsfähige Zahnrad-Dampflokomotiven. Weltweit würden sie nur noch von den SLM-Maschinen HG 4/5 der Nilgiri-Bahn (Indien) übertroffen, die dort im Moment noch mit unbestimmter Zukunft im Einsatz stehen.

Vom bewährten Loktyp HG 4/4 wurden insgesamt nur neun Exemplare gebaut. Sieben Dampfloks lieferte die SLM Winterthur 1924 und 1930 nach Indochina. Zwei weitere, baugleiche Triebfahrzeuge erstellte die Maschinenfabrik Esslingen als Lizenzproduktion in den Jahren 1925/26 für den gleichen Besteller. Alle Loks verkehrten in Vietnam auf der 1932 durchgehend eröffneten Strecke von Krongh Pha nach Da Lat (siehe Kasten), wo sie während des Vietnamkrieges verschiedentlich durch Anschläge von Wi-



derstandsgruppen betroffen waren. Ihre letzten Betriebseinsätze leisteten sie in den Jahren 1975/76.

Die 46 Tonnen schweren Maschinen verfügen über eine Gegendruckbremse der Bauart Riggerbach und erbrachten Höchstgeschwindigkeiten von 40 km/h (Adhäsion) und 15 km/h (Zahnstange). Bei einem Kesseldruck von 14 bar könnten sie auf der Furka-Bergstrecke eine Anhängelast von 75 Tonnen (Vergleich: HG 3/4 = 60 Tonnen) befördern. Ihre Kessel waren übrigens nicht für eine Vorwärtsfahrt im Gefälle gebaut. So fuhren sie auf den bis 120 ‰ steilen Rampen bergwärts immer «Kamin voran» und kehrten rückwärtsfahrend ins Tal zurück. Bei der Aktion «Back to Switzerland» im Jahr 1990 konnten zwei komplette Loks (Nr. 40-304 und 40-308) sowie eine beachtliche Menge von wichtigen Bestandteilen in die Schweiz zurückgebracht werden. Die beiden Maschinen warten bereits seit 12 Jahren auf ihre Aufarbeitung. Da bisher keine geeignete oder finanziell vertretbaren Einstellmöglichkeiten vorhanden waren, lagern sie nach etlichen Standortwechseln momentan in Altdorf unter freiem Himmel und leiden dadurch unter Rostfrass. *Beat Moser*



Seit zwölf Jahren wartet die HG 4/4 mit der vietnamesischen Nummer 40-308 auf ihre Restaurierung.

Kontaktadresse «1000er Club»

Paul Tschudin

Unterm Schellenberg 121

CH-4125 Riehen

Telefon und Fax: 061 601 30 67

E-Mail: trinler@datacomm.ch

Tag der offenen Tür

DFB Werkstätte Chur, Samstag, 17. August von 13.30 bis 17.00 Uhr. Vereinsmitglieder, Aktionäre, Sponsoren und eine breite Öffentlichkeit sind eingeladen, die Arbeit an den Wagen und der Dampflokomotive zu besichtigen. Auf ihren Besuch freut sich das gesamte Werkstatt-Team. Sie finden uns in der Werkhalle an der Pulvermühlestrasse 20, ab Bahnhof in rund 20 Minuten zu Fuss oder mit dem Bus 2 bis Güterstrasse und in wenigen Schritten zur Halle. Parkplätze in beschränkter Masse vorhanden.

Vietnam – die alte Heimat

Die HG 4/4 leisteten zusammen mit den vier von der FO 1947 verkauften Loks HG 3/4 Dienst im südlichen Teil Vietnams. Sie befuhren eine in ausserordentlich reizvoller Landschaft gelegene Schienenverbindung mit Ausgangspunkt in Thap Cham (Tourcham). Dieser wenige Meter über Meereshöhe gelegene Bahnhof befindet sich an der ebenfalls meterspurigen Hauptstrecke Hanoi–Saigon (Ho chi Minh-Stadt). Der Endpunkt Da Lat (1488 Meter über Meer) liegt am Rand des zentralvietnamesischen Hochlands und war zur französischen Kolonialzeit ein beliebter Ferienort. Die insgesamt 84 km lange Stichstrecke wurde in mehreren Etappen zwischen 1913 und 1932 gebaut. Seit August 1975 ist sie stillgelegt, und der Oberbau mit den Gleisau-

rüstungen ist inzwischen grösstenteils entfernt worden. Von Thap Cham (26 Meter über Meer) nach Song Pha (Krongpha) führten die Meterspurgleise auf rund 41 Kilometer Länge in reiner Adhäsion, während die Höhendifferenz von Song Pha nach Da Lat (1488 Meter) mit drei, maximal 120 ‰ steilen Zahnstangenabschnitten nach System Abt bewältigt wurde. Diese etwa 43 Kilometer lange Bergstrecke war das Einsatzgebiet unserer Vierkuppler-Dampfloks.

Interessenten finden weitere Einzelheiten zum einstigen Einsatzgebiet in Vietnam im Internet (www.dieselcrew.ch). Manfred Willi berichtet dort aufgrund einer kürzlichen Reise mit interessanten Bildern über die aktuellen Verhältnisse auf dieser ehemaligen Bahnstrecke. *Beat Moser*

Chemin de fer Song Pha – Đà Lạt

Il va sans dire que les noms «Vietnam» et «Đà Lạt» sont familiers aux amis du train à vapeur de la Furka. Effectivement, en 1990, le DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) avait rapatrié du Vietnam plusieurs locomotives à vapeur de construction suisse, parmi elles les DFB nos. 1 et 9. Ces deux locomotives ont entretemps été restaurées et circulent de nouveau sur la Ligne sommitale de la Furka, pour le plaisir de tous. Dans cet article édifiant, Manfred Willi n'a pas l'intention de faire une nouvelle fois le récit de ce rapatriement mémorable, intitulé «Back to Switzerland». Il préfère vous rapporter quelques nouvelles de l'ancienne ligne de chemin de fer à crémaillère Song Pha-Đà Lạt, au Vietnam. Cet article est paru en langue allemande sur le site www.dieselcrew.ch. Nous l'avons traduit pour vous.

Après avoir collaboré avec 11 collègues à «Back to Switzerland» en 1990, Manfred Willi s'est certainement un peu épris de ce pays intéressant et mal connu par la plupart d'entre nous: Il n'a pas laissé rompre les liens qui s'étaient créés à cette époque et est en contact régulier avec son collègue vietnamien «Hung». Les deux ont eu l'occasion de se rendre mutuellement visite.

Au début de sa carrière de cheminot, Hung travaillait comme chauffeur sur «nos» locomotives à vapeur. Il avait activement pris part à l'action de rapatriement. Il était d'une efficacité redoutable quand il s'agissait de s'occuper des nécessités logistiques des suisses, qui allaient de la bonbonne à oxygène jusqu'à la manoeuvre de dépôt en passant par la traverse en bois.

En février 2001, Manfred Willi s'est de nouveau rendu en visite au Vietnam. Il a fait d'intéressantes recherches concernant cet ancien train à crémaillère. Etant

donné que le père de Hung avait été conducteur de locomotives à vapeur sur cette ligne, l'occasion était rêvée pour en apprendre un peu plus sur ce train et son histoire.

La ligne Tháp Chàm – Đà Lạt

Đà Lạt est une ville située à 1488 mètres d'altitude au bord du haut plateau central vietnamien. Elle se distingue par son climat agréable dû à l'altitude à laquelle elle se trouve. En raison de ses qualités climatiques, la région était fort prisée déjà à l'époque par les colons français qui l'appelaient «St-Moritz du Vietnam». Afin de pouvoir s'y rendre confortablement, on construisit entre 1913 et 1932 une ligne de chemin de fer de 84 kilomètres, qui traverse un paysage ravissant. Pour franchir la grande différence d'altitude qui sépare Đà Lạt de la plaine, il a fallu équiper la ligne de 3 sections à crémaillère du type «Abt». Le point de départ de cette

ancienne ligne vers Đà Lạt était la station de Tháp Chàm (Tourcham), située à environ 300 km au nord de Saigon (Hô Chi Minh-Ville) sur la ligne principale à voie métrique qui relie cette dernière à Saigon. A Tháp Chàm, il existe encore maintenant un atelier-dépôt, comparable par sa taille et son genre à celui d'Erstfeld (sur la ligne du Gotthard). La ligne ferroviaire d'impasse Tháp Chàm (Tourcham)-Đà Lạt est désaffectée depuis août 1975.

Les locomotives à vapeur

Deux types de locomotives à vapeur étaient en service sur ce parcours en rampe: – des machines du genre HG 4/4 de la SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur – Société suisse pour la construction de locomotives & machines) portant les numéros 40-301, 40-302, 40-303, 40-304, 40-305, 40-308, 40-309 et de la Maschinenfabrik Esslingen (constructions sous licence) portant les numéros 40-306, 40-307, des machines du type HG 3/4, toutes construites par la SLM, soit les FO 1, 2, 8 et 9 vendues en 1947 aux «Chemins de fer de l'Indochine» où elles portaient les nos. 31-201, 31-202, 31-203, 31-204.

Manfred Willi; Traduction Claude Solioz



Đà Lạt: terminus. La gare au style architecturale typiquement français se trouve à 1488 mètres sur mer. Au centre, un autorail Renault hors service. Il avait fait la réouverture du tronçon Đà-Lạt-Trai Mat en 1991.

Aus dem Verwaltungsrat der DFB AG

Bald Gründung einer Stiftung

Der VR der DFB AG hat an seiner Sitzung im Mai wiederum die aktuellste Entwicklung des Unternehmens analysiert.

Personelles

Die Rekrutierung von Personal wird in allen Bereichen zunehmend schwieriger. Dieses Jahr fehlt es neben dem Lok-Personal speziell auch an Begleitpersonal für unsere Dampfzüge. Einschneidend wirken sich die Vorschriften des BAV aus, nach denen über 70jährige nicht mehr für den Betrieb eingesetzt werden dürfen. Wir appellieren deshalb an alle Furkafreunde, über möglichst viele persönliche Beziehungen, geeignete Leute für die Arbeit an der Furka zu begeistern.

Reisedienst/Marketing

Mit Genugtuung konnten wir zur Kenntnis nehmen, dass der Buchungsstand für Dampfbahnfahrten gegenüber dem Vorjahr leicht gesteigert werden konnte.

Aus dem Bereich Marketing wurde mitgeteilt, dass die Reservationen für den Jubiläums-Anlass vom 6./7. Juli 2002 – 100 Jahre Weisshorn-Lok und 10 Jahre DFB Betrieb – bereits sehr gut angelaufen sind. Die bereits guten Beziehungen zu Schweiz Tourismus sollen weiter vertieft werden, dabei erhoffen wir uns eine bessere Vermarktung unseres Produktes über deren Verkaufskanäle in ganz Europa. Zudem soll die Zusammenarbeit mit den VFB Sektionen, welche unsere Bahn an vielen Messen und Anlässen präsentieren, deutlich verstärkt werden. Das durch die DFB initiierte Projekt GFO (Gotthard-Furka-Oberalp), die Schaffung einer Tourismus Destination «Gotthard», ist auf guten Wegen; die Projektgruppe hat bereits die Gründung eines entsprechenden Vereins als Trägerschaft des Vorhabens vorbereitet; über die erwartete Mitarbeit der Kantone Graubünden, Wallis, Tessin und Uri ist die Trägerschaft

auch politisch auf breiter Basis abgestützt.

Finanzen

Auch die Beschaffung weiterer Finanzmittel war ein Schwerpunktthema der Beratungen. Dabei beschloss der VR, die Gründung einer Stiftung Furka-Bergstrecke voranzutreiben mit dem Ziel, für die Strecke Gletsch-Oberwald die Mittel über einen Fonds «Schiene pro Meter» zu beschaffen. Der VR wird persönlich das Startkapital von 5000 Franken zeichnen. Die Stiftung erhält ihren Sitz in Obergesteln und wird präsidiert von Dr. jur. Odilo Guntern, Brig.

Der im 2001 beauftragte Sponsoring-Beauftragte hat bereits sehr gute Kontakte mit renommierten Schweizer Firmen geknüpft und es darf damit gerechnet werden, dass schon bald namhafte Beiträge für unser Unternehmen zur Verfügung stehen werden.

Der 1000er Club wurde im 2001 gegründet. Ziel ist die Finanzierung der Aufarbeitung weiterer Dampflokomotiven des Typs HG 4/4 bis zur Inbetriebnahme der Strecke Gletsch-Oberwald. Nach wie vor wichtig ist die Mittelbeschaffung über die jährliche Aktienkapitalerhöhung, die in diesem Jahr noch keinen grossen Erfolg gezeitigt hat.

Risk Management

Den Fragen der Risiken und den entsprechenden Versicherungsleistungen wird grosse Bedeutung beigemessen. So werden die Versicherungsportfolios einer genauen Prüfung unterzogen. Dabei ist insbesondere der Versicherung von Fronis der VFB-Sektionen, insbesondere in den Bauwochen, grösstmögliche Aufmerksamkeit zu schenken.

«dampf an der furka»

Das Informationsheft hat sich gut entwickelt und soll zunehmend zu einer Informationsplattform der DFB und des VFB werden. Neben Informationen für unsere Mitarbeiter und Vereinsmitglieder soll es in der weiteren Region Gotthard öffentlich aufgelegt werden und einen Beitrag zur Tourismusförderung leisten. *DFB*

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

6. + 7. Juli	Bahn: Furka-Dampfbahn-Locarno-Brig	mit Halbtax-Abo	Fr. 275.–
14. Juli	Bahn: Brienzensee-Brienzer 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

Aufgabenbereiche und aktuelle Tätigkeit der Bauabteilung

Noch nie so umfangreiche Schneeräumung

Die Bauabteilung arbeitet in ihrem Tätigkeitsbereich von Bau und Unterhalt der Anlagen in verschiedenen Fachbereichen. Die Aufgaben für Planung, Realisierung und Unterhalt sind sehr vielfältig. Bei dieser Vielfältigkeit ist eine Aufgliederung in verschiedene Fachgruppen unumgänglich. Diese Gruppen arbeiten meist unabhängig und sehr selbständig. Die jährliche Koordination für das rund 5 Monate dauernde Bauprogramm an der Strecke ist aber zwingend. Nebst den verschiedenen Fachgruppen sind auch Verantwortliche für die Unterstützung in Sachen Logistik und Administration notwendig. Der Bestand an ständigen Mitarbeitern in der Bauabteilung (ehrenamtlich natürlich) beträgt ca. 20 Personen. Auf dem nachfolgenden Organigramm sind die einzelnen Fachgruppen namentlich aufgeführt.

Die Aufgabenbereiche

Die Vielfältigkeit der Bauabteilung lässt sich mit der folgenden Beschreibung zusammenfassen:

Leitung der Bauabteilung:

- Planen von Unterhalt, Erneuerung und Neubauten
 - Koordinieren und Durchführen der jährlichen Bauprogramme
 - Budget und Kostenkontrolle für Unterhalt, Erneuerungen und Investitionen
 - Überwachung aller Arbeiten sowie der Anlagensicherheit im Rahmen der Bauprogramme
 - Koordination der Planungsarbeiten
 - Zusammenarbeit mit Behördenstellen (BAV, Gemeinde, Kanton)
 - Verhandlungen mit Dritten (z. B. Landerwerb oder Rechte)
 - Beschaffung von Oberbaumaterial, Baumaterial, Geräte, Fahrzeuge für Baubereich
 - Einsitz in der Geschäftsleitung DFB
- #### *Ingenieurbau/ Planung*
- Planung von Bauwerken aller Art
 - Statische Berechnungen aller Tragwerke
 - Ausarbeitung von eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren (Baugesuche)

- Planung von Hochbauten; für die einzelnen Objekte wird jeweils eine Ad-hoc-Gruppe mit verschiedenen Fachleuten zusammengestellt. (z. B. Ausbau Stützpunkt Realp etc.)

Administration und Logistik Bau

- Administrationen aller Art im Rahmen der Bauabteilung
- Information, Anmeldeverfahren Mitarbeiter Bau

Werkstättendienste

- Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten für Schneeräumfahrzeuge (7 Maschinen); Baumaschinen (Baumaschinen Kleinmaschinen, Kleingeräte Gleisbau etc.)
- Anfertigung von Sonderkonstruktionen (Konstruktionen für Baustellen, Sonderkonstruktionen für Gleisoberbau, Stellvorrichtungen Weichen etc.)
- Bau von elektrischen Anlagenteilen (Verteil- und Steuerkästen).

Geleisebau

- Durchführung aller Arbeiten im Bereich Gleisoberbau (Unterhalt Geleise und Weichen, Erneuerungen und Neubauten)
- Gleisoberbaulager (zahlreiche Ersatzteile) unterhalten.

Tiefbau

- Durchführung verschiedenster Bauarbeiten im Rahmen des jährlichen Bauprogrammes wie Trassebau, Entwässerungen, Stützmauern, Brücken/ Viadukte, Tunneln etc.

Hochbau

- Durchführung von Hochbauarbeiten mit allen Fachgattungen.

Steffenbachbrücke (Equipe)

- Jährliche Montage- und Demontagearbeiten
- Unterhaltsarbeiten an Brücke

Schneeräumung (Equipe)

- Jährliche Schneeräumung von Realp bis Gletsch.
- Unterhalt der Schneeräummaschinen.



Erst Mitte Mai konnte mit den Schneeräumungsarbeiten begonnen werden.

Foto: Stephan Stauber

Kabelbau

- Bau und Unterhalt des Kabeltrasses von Realp bis Gletsch
- Kabelverlegung, Spleissarbeiten, Störungsbegrenzung und -behebung.

NF-Niederspannungs- und Fernmeldeanlagen

- Planung von elektrischen Anlagen
- Anlagenkontrolle
- Bau von elektrischen Anlagen (Hausinstallationen, bahntechnische Anlagen etc.)

SW - Sicherungsanlagen

- Planung von Bahnsicherungsanlagen
- Unterhalt der Sicherungsanlagen
- Bau von neuen Sicherungsanlagen
- Bau und Unterhalt von Stellvorrichtungen aller Art.

Transport Strasse und Treibstoffe Bau

- Dispositionen für Materialtransporte auf der Strasse, wie Baumaterialien, Gleisoberbaumaterial, Maschinen (auch für andere Abteilungen)
- Nachschub von Treibstoffen für den Baubetrieb
- Betreuung der Treibstofflager Bau

Transport Bahn/Bauzüge

- Disposition der Bauzüge mit Fahrzeugen der Baubabteilung für Transporte auf Baustellen.
- Disposition von Bauzügen mit Traktionsmitteln des Zugförderungsdienstes (Dampflok)

Bauprogramm 2002

Im Rahmen des mittelfristigen Ausbauplans des DFB werden jährlich die Bauziele für die rund siebenmonatige Bausaison an der Strecke festgelegt. Diese Ziele umfassen Arbeiten für den Unterhalt aller Anlagen und Bauwerke, Erneuerungen von Geleise und Bauwerken, den Weiterausbau von Geleiseanlagen oder Hochbauten.

Das jährliche Bauprogramm richtet sich nach Prioritäten, vorhandenen finanziellen Mitteln und dem Mitarbeiterbestand. Nicht planbar sind ausserordentliche Arbeiten verursacht durch Lawinen, Murgänge und Frost.

Dieser Anteil von Arbeiten beträgt über die vergangenen Jahre betrachtet über

30 Prozent. Die Schwierigkeit bei der Bewältigung dieser ausserordentlichen Arbeiten ist die Tatsache, dass diese Schäden erst im Verlauf der Schneeräumung (ab Mitte Mai) sichtbar werden und die jeweilige Betriebseröffnung bereits einen Monat später erfolgen soll. In diesen vier Wochen müssen alle für den Bahnbetrieb sicherheitsbedingten Arbeiten ausgeführt werden.

Die gesamte Strecke von Realp bis Gletsch wird jedes Jahr vor Betriebsbeginn durch das BAV inspiziert und beurteilt. Nur nach positiver Beurteilung wird die Betriebsbewilligung erteilt.

Die wichtigsten Bauziele und somit die geplanten Arbeiten für 2002 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Unterhalt: Allgemeiner Unterhalt an Geleise und Bauwerken

Erneuerung: Geleiseumbau oberhalb Steffenbachbrücke, ca. 220 m. Sanierung Brückenlager Wilerbrücke. Stützmauern bei km 47.750 und 57.500. Sanierung Scheiteltunnel; Gewölbe; Etappe 2002.

Zu verkaufen

Realp UR (Andermatt)

Günstig zu verkaufen in der Nähe des Skiliftes

Zweifamilienhaus

mit herrlichem Panoramablick.

Das Haus verfügt über zwei 4½-Zimmerwohnungen (teilweise möbliert als Ferienwohnung) und ein Touristenlager für 20 Personen.

In jeder Wohnung ist ein Cheminée vorhanden und jeweils 2 Badezimmer.

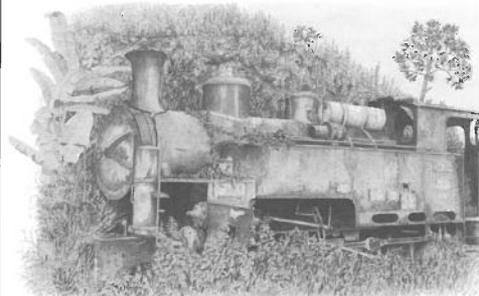
Zum Haus gehört eine eigene Wasserquelle.

VP ganzes Haus Fr. 350'000.-

Die Wohnungen sind auch einzeln zu kaufen.

Telefon 071 245 08 14

Natel 078 632 05 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 (30 x 24 cm)	Fr. 85.-
	grosses Bild ungerahmt	Fr. 95.-
	grosses Bild gerahmt (50 x 36 cm)	Fr. 345.-

Bestellungen (mit Porto- und Verpackungszuschlag) bitte an:

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

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

Investitionen: Ausbau Stützpunkt Realp (Kantine und Sanitäranlage). Neubau Gleis 36 in Realp (1 Weiche und 150 m Gleis). Weiterausbau Infrastrukturen in Gletsch

Schadenbehebung: Zerstörte Stützmauer km 46.100. Zerstörtes Geleise km 46.500. Unwetterschäden vom Oktober 2002

Schneeräumung

Bis Ende April konnte man davon ausgehen, dass die Schneeräumung im Jahr 2002 mit weniger Aufwand als in anderen Jahren zu bewältigen sei. Anfang Mai wurden alle Hoffnungen zunichte gemacht. In den Zentralalpen fiel innert wenigen Tagen eine Neuschneemenge von gegen 2 Metern Höhe. Diese Neuschneemengen können sich nicht oder nur schlecht mit den unteren Schneeschichten binden und gleiten somit in steilen Hängen als Nassschneelawinen ab. Die Aufnahme der Schneeräumarbeiten ab Realp wurde auf den 13. Mai 2002 festgelegt. An diesem Tag herrschte jedoch akute Lawinengefahr und an eine Anfahrt in die Gefahrenbereiche oberhalb Realp war nicht zu denken. Nach dem Abklingen der akuten Gefahr konnte mit der Räumung bis zur Steffenbachbrücke begonnen werden. Bereits in diesem Abschnitt wurde die Equipe mit den Schwierigkeiten des nassen Frühlingsschnees konfrontiert. Nach nur zwei Tagen Räumung konnte die Steffenbachbrücke bereits am 16. und 17. Mai montiert werden. Oberhalb von Tiefenbach begannen die Schwierigkeiten mit der Räumung infolge weichem und schwer schleuderbarem Schnee. Die Räummaschinen sanken mehrmals im Schnee ein und mussten aufwändig geborgen werden. Extreme Verhältnisse herrschten im Stationsbereich Furka. Die Räumung nahm mehrere Tage in Anspruch. Eine erste Besichtigung im Abschnitt Gletsch–Muttbach liess erahnen, dass die Räumung auch in diesem Abschnitt mit sehr grossem Aufwand verbunden ist. Beim Westportal des Scheiteltunnels lag die Schneehöhe bei Räumungsbeginn um die 10 bis 12 Meter Höhe. Ende Mai fiel erneut eine grosse



Zwischen Gletsch und Muttbach, wurde das Gleis bei km 46.500 durch eine Lawine völlig zerstört und mitgerissen.
Foto: Stephan Stauber

Schneemenge, welche die Räumarbeiten behinderte und tageweise sogar grosse Lawinengefahr herrschte.

Am 3. Juni erreichte die Mannschaft den Bereich Bahnübergang Furkastrasse–Muttbach. Zu diesem Zeitpunkt stand bereits fest, dass die Gleisanlage Bahnübergang bis Gletsch einige Schäden durch Lawinenabgänge und Steinschläge erlitten hat und somit für die Diesellokschleuder nicht befahrbar ist. Die Schadenstellen mussten vorerst behoben werden, damit die restliche Räumung fortgesetzt werden konnte. Selbst im Lawinenwinter 1999/2000 musste die DFB nicht so umfangreiche und schwierige Räumarbeiten durchführen. Schätzungsweise sind im Rahmen der Schneeräumung 2002 rund 35'000 m³ Schnee geräumt worden. Der Mannschaft gebührt an dieser Stelle ein herzlicher Dank für den sehr engagierten Einsatz, der oft über 12 Stunden pro Tag dauerte.

Schäden am Trasse und Gleis 2002

Im Rahmen der Schneeräumung zeigten sich im Abschnitt Furka–Realp keine nennenswerten Schäden durch Lawinneneidergänge oder Frost an Trasse und Gleisoberbau. Im Abschnitt Gletsch–Mutt-

bach jedoch mussten anlässlich der ersten Begehung vom 19. Mai enorme Schäden an diversen Stellen an Trasse und Gleisoberbau festgestellt werden. An verschiedenen Stellen wurden die Zahnlamellen durch Steine zerstört, welche die Lawinen mit sich führten. Bei km 47.500 wurde der gesamte Gleisoberbau auf einer Länge von rund 25 m durch eine Lawine mitgerissen. Durch die Wucht wurde sogar ein Teil des Unterbaues (Schotterbett) weggefegt. Bei Streckenkilometer 47.100 zerstörte eine Lawine grosse Teile einer 18 m langen Stützmauer. In diesem Abschnitt wurden noch weitere Schäden festgestellt, so unter anderem Gleisverschiebungen bis 30 cm, Trasseabsenkungen bis 20 cm, Zerstörungen von Mauerkronen.

Mit den Instandstellungsarbeiten wurde am 5. Juni begonnen. Innert zwei Tagen konnten die Lamellen ersetzt werden und der Bauzug erreichte die Schadenstelle bei km 47.470. Bis 15. Juni sollten die Schäden soweit behoben sein, dass zumindest der Bauzugverkehr ab Gletsch möglich wird. Die Bauabteilung setzt alle Kräfte ein, um die geplante Betriebseröffnung 2002 trotz diesen grossen Schäden plangemäss zu ermöglichen.

Ausbau Stützpunkt Realp; Etappe 1–2 / 2002–2003

In den Jahren 1989 bis 1990 erfolgte die Erstellung des Lokdepots durch die DFB. Zur Betriebseröffnung 1992 wurden zahlreiche provisorische Container im Areal des Stützpunktes Realp aufgestellt. Diese Containerlösung war von Beginn weg unbefriedigend und zwar in Bezug auf Heizenergie, zu geringe Belastungsmöglichkeit durch Dachsnee und nicht zuletzt passen Container schlecht in die Landschaft. Der Zustand dieser Provisorien hat sich nun derart verschlechtert, dass eine Sanierung unumgänglich ist.

Die DFB hat in eigener Regie ein Ausbauprojekt geplant, welches praktisch allen Ansprüchen für Infrastruktureinrichtungen der Mitarbeiter genügen soll. Im Bereich Stützpunkt werden alle Container durch die geplanten Massivbauten ersetzt. Die Neubauten umfassen folgende Räumlichkeiten: Sanitäranlage mit Umkleieraum, Waschanlage, Duschen und WC, Kantine mit Küche, Vorratsraum, Kantine sowie Büro Bau und ZfW und Diensträume. Zudem ist die Realisierung einer neuen Bekohlungsanlage geplant. Diese wird das mühsame Kohleschaufeln von Hand (Lokbekohlungs) sehr erleichtern. Ab einem Kohlensilo kann die Kohle mittels Schwerkraft direkt in die Dampflok gelangen.

Nach Abschluss der umfangreichen Landtauschverträge und nach Eintreffen der Baubewilligung soll mit den Neubauten sofort begonnen werden. Denn es ist das Ziel, den Sanitärtrakt noch im Verlauf dieses Jahres beziehen zu können, und der Kantine soll im Jahr 2003 fertiggestellt werden. Die Realisierung dieses Projektes wird viele Kräfte der Bauabteilung in Anspruch nehmen. Da die Bauabteilung bestrebt ist, den bereits tiefen Kostenrahmen zu unterbieten, werden alle Sponsoringmöglichkeiten für Material und Arbeitsleistungen ausgenutzt.

Ausbau ES Realp/DFB; Neubau Gleis 36

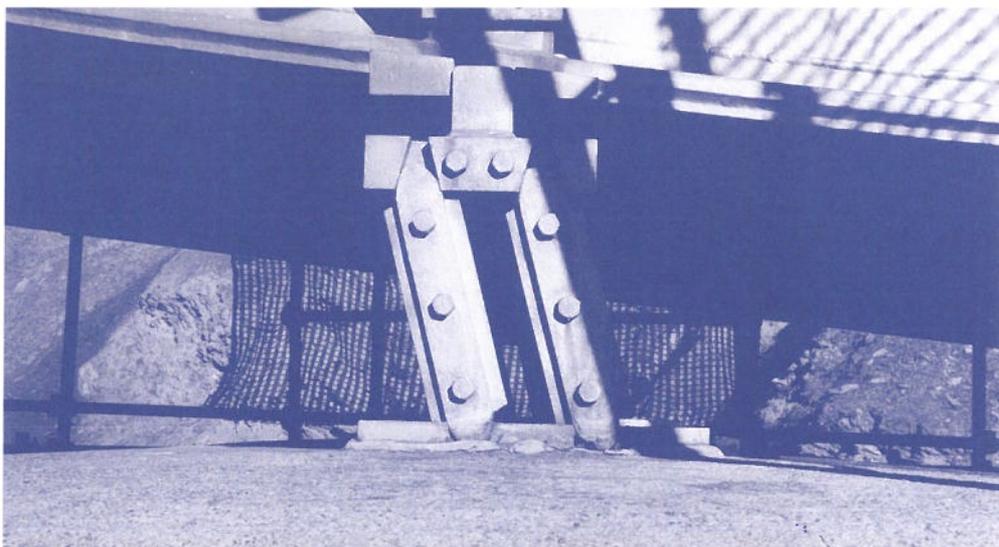
In den Jahren 1996–97 konnte die DFB die neue Stationsanlage Realp/DFB erstellen und die provisorische Einsteige-

stelle beim Depot Realp eliminieren. Die neue Anlage umfasst zwei Stationsgleise, eine Weichenverbindung zum Umfahren der Lokomotiven und zwei kurze Abstellgleise. Bei Inbetriebnahme der Anlage 1997 zeigte sich bald, dass die vorhandenen Abstellgleise für den stetig wachsenden Wagenbestand bei weitem nicht ausreichen. Umfangreiche, zeitraubende Rangiermanöver und Leermaterialfahrten zu den Nachbarstationen zum Abstellen von Wagenmaterial sind die Folge. Die FO verzichtet momentan auf die Option, die Autoverladestelle auszubauen. Somit wird der DFB zumindest

mittelfristig ein Teil des Grundstückes für die Realisierung eines dritten Stationsgleises zur Verfügung gestellt. Die DFB hat das entsprechende Projekt erstellt und das Baugesuch bereits eingereicht. Nach Erhalt der Baubewilligung wird das Gleis 36 noch in diesem Jahr zumindest teilweise realisiert. Die nutzbare Gleislänge wird ca. 120 m betragen und beseitigt vorderhand Engpässe beim Abstellen von Personenwagen.

Sanierung Brückenlager Wilerbrücke

Die 1955 erstellte Wilerbrücke liegt in einem geologisch schwierigen Gelände.



Das Brückenlager auf dem Mittelpfeiler ist aufgrund der Verschiebung von 80 mm in Schiefelage geraten. Das Lager wird ausgebaut und wieder in die ursprüngliche senkrechte Lage versetzt. Foto: Stephan Stauber



Im Rahmen eines Lehrlingslagers konnten oberhalb der Steffenbachbrücke 220 m Zahnstangengleise ausgetauscht werden. Foto: Walter Willi

Seit rund 30 Jahren wurde durch regelmässige Messungen festgestellt, dass durch Bewegungen im Gelände der Brückenoberbau um rund 80 mm in Richtung Tiefenbach verschoben wurde. Durch diese Verschiebungen erfolgte eine starke Beeinträchtigung der Funktion der beweglichen Brückenlager. Auf Anraten des Ingenieurs wurde die Sanierung der Brückenlager in das Bauprogramm 2002 aufgenommen. Bereits im April konnte mit den schwierigen Gerüstarbeiten beim Mittelpfeiler und beim westlichen Widerlager begonnen werden. Die Arbeiten in rund 20 Meter Höhe waren nicht jedermanns Sache. Anfang Juni bereits sind die eigentlichen Sanierungsarbeiten gestartet worden. Der gesamte Brückenkörper musste um rund 20 mm angehoben werden. Mittels hydraulischen Pressen konnte die Hebung der Brücke mit einem Gesamtgewicht von über 150 t bewältigt werden. Die verschobenen Brückenlager wurden anschliessend ausgebaut, kontrolliert, saniert und in korrigierter Lage wieder eingebaut. Bereits rund 15 Stunden nach dem Eingiessen der Lager konnte der erste Bauzug die Brücke wieder befahren. Die restlichen Arbeiten wie Anpassung der Dilatationen, Anpassung Gleisanlage auf der Brücke und der Rückbau der Gerüste wird im Verlaufe des Monats Juni erfolgen.

Gleisumbau/TU km 56.030 – 56.250

Vor der Betriebsaufnahme der DFB im Jahr 1992 waren die Gleise und Weichen rund 80 Jahre lang in Betrieb. In den Abschnitten mit engen Kurvenradien und bei den Weichen hatte der Verschleiss die Toleranzgrenze erreicht. Im Rahmen eines mittelfristigen Sanierungsplanes ersetzen die DFB jährlich einen Teil dieses Gleisoberbaues. Da die Kosten für neues Oberbaumaterial die finanziellen Möglichkeiten der DFB übersteigen, wurde jahrelang bei anderen Bahnen Umschau nach noch gut erhaltenem Material wie Schienen, Schwel- len, Befestigungen und Weichen gehalten. Im Rahmen eines Lehrlingslagers der Verkehrswegbauer von LOGIN konnte in der Woche 23 rund 220 m Zahnstangen- geleise oberhalb der Steffenbachbrücke ausgetauscht werden. Unter teilweise



Gut erkennbar in der Bildmitte: Gleisverschiebung bei km 57.500 (oberhalb Realp). Die Gleislage wurde um rund 30 cm verschoben.
Foto: Walter Willi

schwierigen Bedingungen haben die Lehrlinge mit ihren Betreuern eine tolle Leistung erbracht. Für die Lehrlinge war dieser Einsatz sicher ein eindrückliches Erlebnis. Wir bedanken uns bei den Betreuern und den Lehrlingen von LOGIN für diesen hervorragenden Einsatz.

Mit diesem Gleisumbau sind rund 33% oder rund 4,250 km der in Betrieb stehenden Gleisen der DFB von Gletsch nach Realp bereits durch schwereres Oberbaumaterial ersetzt worden. Ausserdem hat die DFB seit 1988 insgesamt 26 Weichen ersetzt oder neu eingebaut.

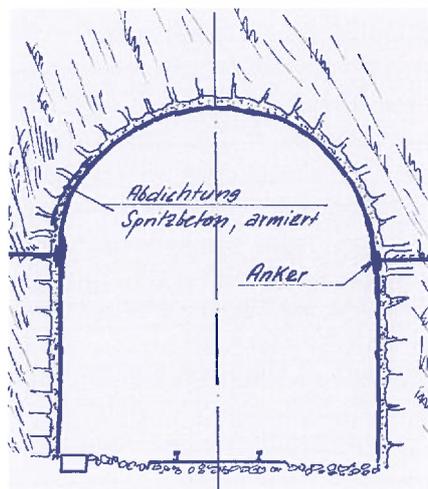
Arbeiten für Schadenbehebung

Unwetter 2000

Im Oktober 2000 wurden die Anlagen der DFB durch das heftige Unwetter, welches über die Zentralalpen niederging, stark betroffen. So mussten im Rahmen des Bauprogrammes 2001 vor allem Arbeiten ausgeführt werden, welche direkten Einfluss auf die Sicherheit des Bahnbetriebes hatten. Die definitive Schadenbehebung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Im Bauprogramm 2002 sind Schadenbehebungen bei den Trasseentwässerungen Tiefenbach–Realp und Stabilitätsmassnahmen beim Trasse km 57.500 vorgesehen.

Sanierung Scheiteltunnel

Der 1875 Meter lange Scheiteltunnel liegt in einer geologischen Störzone. Bereits beim Bau des Tunnels 1913 und der Rekonstruktion von 1925 zeigte sich das Gebirge von der schwierigen Seite. Seit der Inbetriebnahme von 1926 mussten dauernd Unterhaltsarbeiten an Kalotte und Widerlagern ausgeführt werden. Durch dauernden Wassereintruch und durch teils schlechte Ausmauerungen muss die DFB auch in Zukunft mit ständigen Sanierungsarbeiten rechnen. Bei Beginn der Sanierungsarbeiten 1998 ist ein mehr-



Skizze: Walter Willi



Die besonders lange Zugkomposition begegnete dem Fotografen am 12. Juni bei Blitzingen. Foto: Urs Jossi

Die Reisezugwagen sind rechtzeitig zurückgekehrt

Die DFB-Personenwagen überwinterten bekanntlich in Münster und Brig. Am 12. Juni wurden sie in einem langen Zug mit einer Ellok HGe 4/4 II der FO nach Realp zurückgebracht. Seit Dezember waren in der alten FO-Werkstätte wichtige Ausbesserungsarbeiten erledigt worden. So

jähriges Sanierungsprogramm ausgearbeitet worden. Im Rahmen des Bauprogrammes 2002 wird bei Tunnelmeter 800 ab Muttbach die Kalotte saniert. Mit eigenen Geräten und Maschinen wird die DFB an der Schadenstelle im Verlauf von Juni/ Juli Spritzbetonarbeiten durchführen.

Planungsarbeiten und Zukunft

Werkstätten Realp: Das bestehende Depot Realp genügt mit den vorhandenen rund 60 m Depotgleisen nicht mehr. Die notwendigen Revisionsarbeiten an Loks und Wagen sind unter diesen Umständen sehr erschwert. Sehr kostspielige Überfahren der Dampfloks in fremde Werkstätten sind nicht ideal und können nicht die Lösung für die Zukunft sein. Die DFB plant eine etappenweise Realisierung der notwendigen Werkstättebauten in Realp. Die Realisierung der Werkstätten erfordert einige Überlegungen. Die engen Platzverhält-

gab es u.a. bei den beiden Aussichtswagen Korrosionsschäden zu beheben. Noch wenige Stunden vor der Abfahrt waren emsige Frondienstler der VFB-Sektion Bern mit Schrauben und Hämmern beschäftigt. Dennoch traf der Überführungszug «fast» pünktlich in Realp ein.

nisse im vorhandenen Areal, die Lawinengefahr und die Hochwassergefahr und nicht zuletzt die Finanzierung sind die Handicaps für dieses Projekt.

Depot Gletsch: In Zukunft plant die DFB, ab Gletsch einen Gegenzug zu führen. Somit ist die Stationierung einer Dampflok in Gletsch notwendig. Die dazu notwendigen Infrastrukturen sind vor allem im bestehenden Lokdepot Gletsch zu realisieren. Nach der bereits erfolgten Aussenrenovation wird das Depot in den nächsten Jahren im Inneren die notwendigen Einrichtungen erhalten.

Sanierungsarbeiten Strecke Oberwald-Gletsch: Die Planungsarbeiten für den letzten Streckenabschnitt Oberwald-Gletsch werden in nächster Zeit beginnen. Die wichtigsten Sanierungsobjekte umfassen folgende Teilobjekte:

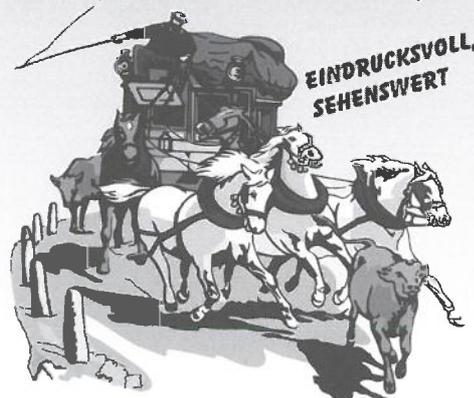
Anschluss Oberwald: Ausarbeitung Gesamtprojekt für Anschluss Oberwald mit Strassenquerung, Stationsgeleise Ober-

wald/DFB, Infrastrukturen etc. – **Gleiseoberbau:** Vollständiger Ersatz von ca. 2000 m oder 50% Zahnstangengeleise. – **Trassebau:** Schutzbauten vor dem Kehrtunnel (Steinschlaggefahr) – **Kehrtunnel:** Sanierung der Portalbereiche – **Viadukte/Stützmauern:** Teilsanierung von drei Viadukten und der Stützmauern – **Kabeltrasse:** Neubau Kabeltrasse Oberwald-Gletsch
Walter Willi

Reisebeschreibung neu erschienen

Die DFB hat soeben die vierfarbig bebilderte, 16seitige Reisebeschreibung in überarbeiteter Auflage neu herausgegeben. Die in unverändertem Format (HxB) 120x210 mm nachgedruckte Publikation präsentiert sich mit einem neuen, attraktiven Titelbild und wurde im Inhalt um weitere aktuelle Aufnahmen ergänzt. Autor Beat Moser brachte sämtliche technischen Daten auf den heutigen Stand. Die beliebte Drucksache ist ab sofort beim Souvenirhandel in den drei Sprachversionen Deutsch, Französisch und Englisch zum Stückpreis von je 4 Franken erhältlich und soll wiederum im Zug an die Fahrgäste verkauft werden.

10. Juli - 18. Aug. 2002
Freilichtspektakel über die letzte Gotthardpost



**EINDRUCKSVOLL,
SEHENSWERT**

Mehr als 70 Spieler, Pferde, die Gotthardkutsche usw.

D'GOTTHARDPOSCHT
Volksstück in 3 Akten von Roger Rau

TicketService
041 888 000 2
www.gotthardkultur.ch

Mittwoch, Freitag & Samstag - 19.15 Uhr
Sonntags 15.15 Uhr
Bei jeder Witterung

Andermat **FORUM**

LEBENSZEITUNG

Tell

RECHEN

GOTTHARD FREILICHTSPIELE ANDERMATT

Die Furka-Bergstrecke – ihre Organisation

Die Initianten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bemühen sich seit bald 20 Jahren, die Dampfbahn von Realp über Gletsch und später bis nach Oberwald als touristische Attraktion der Nachwelt zu erhalten. Das Unternehmen hat sich vom ursprünglich gegründeten Verein zu einem Unternehmen entwickelt, das weit über die Region hinaus zu einem anerkannten touristischen Leistungsträger geworden ist.

Neu sind zwei weitere Organisationen, nämlich der «1000er Club» und die «Stiftung Furka-Bergstrecke» zur Unterstützung der DFB AG im Aufbau, dies gibt uns die Gelegenheit, die verschiedenen im Laufe der Zeit entstandenen Organisationseinheiten mit ihren spezifischen Aufgaben und Zuständigkeiten im folgenden kurz vorzustellen.



DFB AG

Die DFB AG ist die Konzessionsträgerin und Eigentümerin der Strecke, des Zugsmaterials und der Infrastruktur; mit ihrem Frondienstpersonal sowie einzelnen angestellten Mitarbeitern sorgt sie für den sicheren, betriebswirtschaftlich und kommerziell optimalen Bahnbetrieb.

VFB

Der VFB mit seinen 22 Sektionen in der Schweiz, Deutschland und Holland unterstützt die DFB AG mit Frondienstleistungen in den Werkstätten, bei der Instandstellung der Strecke und im Bahnbetrieb; er wirbt mit Spezialaktionen an internationalen Tourismusmessen und Anlässen aller Art für die Furka-Bergstrecke; über seine Mitglieder und Spender fließen namhafte finanzielle Beiträge in die DFB AG.

1000er-Club

Der 1000er-Club (jedes Mitglied zahlt Fr. 1000.–) unterstützt und finanziert die Wiederaufarbeitung und den Unterhalt weiterer Dampflokomotiven HG 4/4 (4-Kuppler); er wirbt aktiv für die gedeihliche Entwicklung der Furka-Bergstrecke.

Stiftung Furka-Bergstrecke

Die Stiftung Furka-Bergstrecke (in Gründung) beabsichtigt über erwirtschaftete Kapitalerträge von verkauften Anteilscheinen «Schiene pro Meter» die Strecke von Gletsch bis Oberwald zu finanzieren.

Die nächste Ausgabe «Dampf an der Furka» 3/2002 wird eine lose Beilage enthalten, in welcher die oben erwähnten Organisationen im Einzelnen erläutert werden.

Sektion Gotthard

Von der Dampfbahn zur Gotthardpost

Diesen Sommer hat das Urserntal einen kulturellen Leckerbissen anzubieten. Das Freilichtspiel «D'Gotthardposcht» hat sich einen Namen gemacht. Laienspieler in historischer Bekleidung versetzen die Besucher in die Zeit der letzten Gotthardpost. Ein einmaliges Theatererlebnis mit einem geschichtlichen Hintergrund und sympathischen Romanzen als Freilichtspiel mitten im Herzen der Alpen. Eindrücklich inszeniert und mit viel Wärme und Ausdruck von der Bevölkerung des Urserntals vorgeführt. 14 Solisten, 80 Statisten, 230 Tiere; Pferde, Mullen, Ziegen sowie die Gotthardpostkutsche wirken darin mit.

Das 1999 uraufgeführte Freilichtspiel «D'Gotthardpost» von Roger Rau, spielt sich im Frühsommer 1882 ab und erzählt Episoden auf dem Hintergrund der Ablösung der Gotthardpost durch die Eisenbahn. Das Unverwechselbare wird mit trärer Dialektinszenierung, dem Auftritt der fünfspannigen Gotthardpostkutsche und der Intonierung des Liedes «Der letzte Postillon vom Gotthard» herausgearbeitet. So muss es zu Grossmutterzeiten gewesen sein!

Die Sektion Gotthard kann allen Besuchern der Dampfbahn wärmstens empfehlen, dieses kulturelle Erlebnis nicht zu verpassen. Es sind 20 Aufführungen vom 10. Juli bis am 18. August, also genau in der Zeit, wo die Dampfbahn ihre Fahrten täglich durchführt. Verbinden Sie eine Dampffahrt mit dem Freilichtspiel. Natürlich ist es auch eine hervorragende Geschenkidee für Familien, Freunde und Bekannte. Wichtig ist, dass Sie die Tickets jetzt bestellen: 041/888 0002 oder unter www.gotthardkultur.ch. Beachten Sie das Inserat.

DFB Sektion Gotthard

Sektion Gotthard wirbt Mitglieder

Über die neue Zusammensetzung des Vorstands und über das Jahresprogramm wurden die Mitglieder mit separater Post orientiert. In der Zwischenzeit hat die letzte Generalversammlung des Zentralvereins in Andelfingen stattgefunden. Anträge über eine Beitragserhöhung wurden dort zwar abgelehnt. Ob das Resultat bei einem Delegiertensystem gleich ausgefallen wäre? Die Sektionen werden die künftigen Delegierten mit sehr

genauen Instruktionen an die Delegiertenversammlungen des Zentralvereins abordnen müssen. Natürlich möchten alle von uns, dass die gesetzten Ziele rasch erreicht werden. Natürlich wissen wir alle, dass die Höhe unserer Beiträge das Tempo der Realisierung unserer Ziele wesentlich bestimmen. Die Beitragserhöhung ist nur eine scheinbar schnelle und gute Lösung. Besser wäre das Problem mit einer breiteren Mitgliederbasis zu erreichen. Eine breitere Abstützung in der Bevölkerung bringt auch eine breitere Werbung für die Benützung der Bahn.

Abgesehen von der Fronarbeit, haben diejenigen, denen es zu langsam vorwärts geht, die Möglichkeit, die Dampfbahn mit freiwilligen Zuwendungen zusätzlich zu unterstützen. Auch können Sie sich in der Mitgliederwerbung vermehrt engagieren. Genau in diesem Sinne wurde in der letzten Post jedem Sektionsmitglied eine Anmeldekarte für Neumitglieder beigelegt. Jeder von uns kennt Freunde und Bekannte, die Sympathie zur Dampfbahn haben. An der Generalversammlung in Andelfingen hatten einzelne Mitglieder die Befürchtung, dass mit dem Wechsel zum Delegiertensystem die Qualität der Information darunter leiden werde. Die beste Information ist noch immer ein Augenschein vor Ort. Dieser Augenschein kann ganz gut mit einer Dampfbahnfahrt mit Familie, Freunden und Bekannten erfolgen. Die Sektion führt Arbeitseinsätze durch, auch da sind alle (auch Nichtmitglieder) herzlich eingeladen.

Arbeiten am Wanderweg

Unmittelbar neben der Bahnlinie verläuft der Hauptwanderweg. Unter der Leitung der Bauabteilung der DFB werden auch diesen Sommer Teilstrecken des Weges erneuert. Unsere Sektion besorgt das Wegräumen und Wiederaufstellen von Brücken und Wegweisern, die sonst von den Lawinen weggeräumt würden. Dieser Weg führt teilweise durch Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Zusammen mit dem Dampfzug in dieser Bergwelt ergibt eine solche Wanderung ein «heimatschutzberechtigtes» Erlebnis.

Im Internet unter www.vfb-gotthard.ch sowie am Bahnhof Andermatt FO sind weiterhin der speziell für die Sektion Gotthard angefertigte Güterwagen Gbk 2646 (Spur HOm) erhältlich. Schauen Sie mal vorbei. *Anton Stadelmann*

Aus der Sektion Innerschweiz

Die ersten Arbeitseinsätze im Jahr 2002 sind bereits gelaufen. In Realp wurde Material bereitgestellt für den Gleisebau, beim Eingraben der Wilerbrücke konnten wir ebenfalls mithelfen. Für die weiteren Samstags-Einsätze zählen wir wiederum auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion. Auskunft: Jakob Hartmann, Telefon 041 917 15 46, wenn möglich Mittwoch abends ab 19 Uhr.

Sektions-Reise 2002

Samstag 31. August, Anmeldeschluss 30. Juni 2002. Fahrt im Extra-Postauto ab Luzern über Brünig und Grimsel nach Gletsch. Besichtigung der Bahnanlagen der DFB. Weiterfahrt mit dem Postauto über die Furka nach Realp. Eine Fahrt mit dem Dampfzug anstatt mit dem Postauto nach Realp ist individuell möglich. Rückreise nach Luzern. Alle Interessierten sind herzlich eingeladen. Auskunft, genaues Programm und Anmeldung: Peter Peyer, Mühlemattstr. 5, 6004 Luzern, 041 240 53 25

Sektionsadresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach 4922, 6002 Luzern. *Willy Auf der Maur*

Sektion Zürich

Hauptversammlung in Rapperswil

Nach der Führung durch das Bäckereimuseum, die bei allen Teilnehmern auf lebhaftes Interesse stiess und dem feinen Mittagessen im 7. Stock des Swisscom-Hauses wurde dann die HV ab 14 Uhr mit 30 Mitgliedern, recht zügig abgewickelt, da diesmal keine Wahlen anstanden. Alle Traktanden wurden mit grossen Mehrheiten, teilweise einstimmig, angenommen. Sogar der Revisionsbericht, gespickt mit viel Lob für den Kassier, fand Applaus. Das Vereinsjahr 2001 schloss mit einem Defizit von 5601.26 Franken ab, dies wegen eines ausserordentlichen Beitrages an die DFB von 13'000 Franken. Dieser wurde denn auch vom anwesenden Gast Josef Albisser, Geschäftsleiter und Finanzchef unserer Bahn, gebührend verdankt. Auch seine ausführlichen weiteren Infos, wie auch diejenigen von Karl Reichenbach, Chef Reisedienst und Marketingleiter a.i., fanden sehr viel Interesse. Eine Umfrage betreffend eines regelmässigen Stamms unse-

rer Sektion ergab immerhin, dass die Hälfte der Anwesenden an einem solchen Interesse zeigt. Probalber wird folgender Fahrplan festgelegt: Jeden zweiten Dienstag des Monats (ausser Juli und August) ab 19 Uhr, und zwar:

In den ungeraden Monaten im Restaurant Neubühl, Zürich-Irchel, (10.9./12.11./14.1./11.3.); in den geraden im Bahnhofbuffet Rapperswil (8.10./10.12./11.2.)
Unterdessen gingen schon drei dieser neuen Anlässe über die Bühne; am 12. März waren sechs, am 9. April in Rapperswil schon zehn Mitglieder anwesend! Es gelten die üblichen «Regeln» für solche Anlässe: sie sind freiwillig, es ist also keine Anmeldung nötig und jede/r wählt seinen Stamm-Ort nach Belieben! Es besteht an beiden Orten Verpflegungsmöglichkeit und es wird wenn immer möglich ein Vorstandsmitglied anwesend sein. Selbstverständlich sind auch Mitglieder anderer Sektionen, die in unserer Gegend wohnen, immer willkommen! Wir hoffen auf eine rege Beteiligung und viele gute Ideen.

Sektionsreise 2002

Wie im letzten Heft angekündigt, werden wir diesen Anlass am Samstag, 17. August durchführen. Diesmal führt uns die Reise mit der ältesten Dampf- Zahnradbahn der Schweiz (1892) auf das Briener Rothorn, verbunden mit einer Fahrt auf dem 1914 erbauten Raddampfer «Lötschberg», der erst vor einem Jahr wieder in altem Glanz seine zweite Jungfernfahrt absolvierte! Verbindliche Anmeldungen für diese ganztägige Reise, die wie üblich mit dem Zug durchgeführt wird, sind erben mit Fax, e-mail oder per Post, unter Angabe der Anzahl Personen mit GA/HT/1/1, an den Reiseleiter (RL) Fritz Schmutz (Adresse siehe Heft vom März) bis 12. Juli. Für diejenigen unter Ihnen, die lieber wieder einmal mit unserer eigenen Bahn reisen möchten, dies aber nicht auf eigene Faust tun wollen: Der RL wird am Sonntag, 28. Juli für seine Freunde und Verwandten eine Furka-Fahrt organisieren und möchte diese Mitglieder herzlich zur Teilnahme einladen. Anmeldung wie oben, aber bis Ende Juni.

Das detaillierte Programm, mit EZ, wird den Angemeldeten spätestens zwei Wochen vor dem Reisedatum zugestellt. Im übrigen mache ich Sie auf die Angebote der «Dampfreisen Ostschweiz»

aufmerksam, die in diesem Heft publiziert sind und vom versierten RL Bruno Rütli organisiert werden. Sehr interessante Reisen, teilweise mehrtägige, bietet auch der Schweiz. Eisenbahnamateure-Klub; diese sind zu finden auf seiner Homepage: www.seak.ch

Bauwochen

Die Bauwochen KW 22 und 23 mit beachtlicher Beteiligung unserer Sektion liegen bei Erscheinen dieses Heftes hinter uns. Für die KW 26, wo ebenfalls einige unserer Mitglieder beteiligt sind, können leider keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Frondienst Remise Realp

Unterdessen hat unsere Realp-Truppe wieder etliche Einsätze geleistet, teilweise mit Unterstützung einer Gruppe Arbeitsloser. Der letzte Remise-Einsatz vor Beginn der Bau-Saison fand am 14. Mai statt.

Hauptversammlung 2003: 1. März, Ort und Zeit werden später bekanntgegeben. *Fritz Schmutz*

GV der Sektion Solothurn

Erfreulich viele Freunde der Furka Bergstrecke liessen sich an der Generalversammlung vom 9. April über das verflossene Vereinsjahr orientieren. Die Jahresrechnung wurde einstimmig genehmigt. Zustimmung fand auch die Vergabe von 2000 Franken an die Werkstätte Chur. Der Vorstand bleibt für ein weiteres Jahr im Amt.

Jahresprogramm 2002

Arbeitseinsätze an der Strecke: Anmeldung direkt an DFB siehe Seite 11 «Dampf an der furka» Heft 1/2002 März. Drei Carfahrten an die Furka: Samstag, 13. Juli 2002, Dienstag, 23. Juli 2002 und Sonntag, 11. August 2002. Anmeldung an: Edis Furkareisen, Telefon 062 394 15 68.

Dienstag, 19. November 2002, findet eine ausserordentliche Generalversammlung mit dem Haupt-

traktandum «Neue Vereinsstatuten» statt. An zwei Wochenenden vom 23./24. November und 30. November/1. Dezember sind wir Gast bei den Solothurner Eisenbahn Amateuren in Rüttenen. Die 16. ordentliche Generalversammlung findet am Dienstag, 8. April 2003 statt. Der Vorstand wünscht Euch allen eine schöne Zeit.

P. Kupper

Neues aus der Sektion Bern

HV investiert in B2228

Obwohl eine starke Grippe umging und sich deswegen unter anderem die beiden Revisoren entschuldigen mussten, und obwohl leider keine Gäste begrüsst werden konnten, fand sich die erfreuliche Zahl von 22 Mitgliedern am 15. März zur 17. ordentlichen Hauptversammlung der Sektion im Restaurant Tiefenau in Worblaufen ein. Sie genehmigten jeweils alle Traktanden einstimmig. Mit Freude zur Kenntnis genommen wurde der Vermögenszuwachs von 1906.10 Franken. Ausführlich erläuterte der Vorstand in diesem Zusammenhang auch die laufende Wagenrevision B2228 (Ein Bericht folgt im nächsten «dampf an der furka»). Der Kassier hat hierfür im Budget 2002 3000 Franken vorgesehen, was zu einem Defizit von 2450 Franken führen würde. Die 3000 Franken sind ein Kostendach, das voraussichtlich unterschritten wird. Zudem ist bereits je eine namhafte Spenden getätigt beziehungsweise angekündigt worden. Zuwendungen nimmt die Sektion Bern gerne unter PC 30-19822-6 mit dem Vermerk «Spende-B2228» entgegen. Als nächster HV-Termin wurde der 14. März 2003 festgelegt. Nach einer allgemeinen Orientierung (Varia) konnten die Anwesenden noch einen Film von Sektionsmitglied Peter Zenger über die Jubiläumsfahrt «75 Jahre FO»

Sektion Niederlande



Herman Westmijze erhält zum Andenken an das 10-jährige Bestehen der Sektion und als Dank für seinen Einsatz das Bild Dornröschen

Die Jahresversammlung am 23. März in Bithoven wurde von 30 Mitgliedern besucht. Wenn wir auf das vergangene Jahr zurückblicken, sehen wir, dass die Mitgliederzahl richtig angewachsen ist. Dabei sind mehrere junge Teilnehmer, die sofort ins Sektionsgeschehen aufgenommen wurden. Wieder lieferten die Anstrengungen beim Verkauf auf Messen und Aus-

stellungen gute Erfolge, so dass abermals eine Extrapende an den VFB überwiesen werden konnte. Unser schöner Stand mit attraktiver Beleuchtung, modelliert wie ein Aussichtswagen, zieht jedes Mal manchen Besucher in seinen Bann. Immer sind genügend Mitglieder bereit, um sich für dieses Projekt einzusetzen. Ein Name soll in diesem Zusammenhang erwähnt werden: Herman Westmijze. Als Dank für seine Einsatzbereitschaft erhielt Herman das Jubiläums-Andenken unseres 10jährigen Bestehens der Sektion Niederlande «Dornröschen» (siehe Foto).

von Disentis nach Gletsch im Sommer 2001 ansehen.

Stilgerechte Reise zum Saurettreffen

Für Kenner und Freunde sind die Fahrzeuge der ehemaligen Firma Adolph Saurer mehr als nur Nutzfahrzeuge und sogar in der Fachwelt ist man sich einig, dass diese Firma stets ein grosser Pionier war in der Entwicklung der Fahrzeugtechnik. Seit am 3. März 1982 die Einstellung des Betriebes der Saurer Arbon bekannt gegeben worden war, stieg die Fangemeinde der mittlerweile in die Jahre gekommenen LKW und Busse stetig an. Am 31. August treffen sich die stolzen Fahrzeugbesitzer und all jene, deren Herz beim Anblick dieser Wagen höher schlägt, zum 16. Mal am grössten und imposantesten Saurettreffen Europas. Die Sektion Bern präsentiert in Zusammenarbeit mit Bernair Reisen eine Fahrt im historischen Saurer-Postauto nach Niederbipp. VFB-Mitglieder können zum Vorzugspreis von 29 Franken mitfahren. Weitere Auskünfte erteilt Bernair unter Telefon 031 921 75 77 oder besuchen Sie www.vfb-bern.de. Mit unserer Internetseite sind Sie auch sonst laufend auf dem Laufenden.

Julian Witschi

An unserer Jahresversammlung haben wir uns leider nach fünf Jahren von unserem Schatzmeister Paul Olijslager verabschieden müssen. Er wird sich jedoch in Woche 34 abermals als Gruppenleiter auf der Strecke betätigen. Weiter werden abseits der üblichen Fronarbeit in den Wochen 34 und 35 individuell und als Gruppe, sieben Niederländer an Schneebeiseitigung und am Aufbau der Steffenbachbrücke teilnehmen.

Zum Schluss: Wir sind stolz darauf, melden zu können, dass durch gute Beziehungen mit der Reiseorganisation der niederländischen Bahn und Rail Tour Suisse, es möglich geworden ist, um von hier aus eine Reise mit dem Glacier Express zu buchen, wobei ein Aufenthalt von zwei Tagen in Andermatt und Gletsch und selbstverständlich eine «Dampfreise» über unsere Furka inbegriffen sind. Diese Idee wird demnächst in einem beliebten Radioprogramm zu hören sein. Also: Die Furka wird in den Niederlanden immer bekannter. *Rob Janzen*

Vereinsvorstand Sektion

Infotag: 14. September 2002

Möbel Holtmann, Oberkirchen/Gelldorf präsentiert:

Informationstag über die Furka-Bergstrecke

Unter der Leitung der Sektionen NRW und Norddeutschland

Speziell: Eisenbahnmodelle und Vorführungen.

Telefon: 05724/3960 · Fax 05724 39613

Internet: www.moebelholtmann.de

Partie en français

Atelier Aarau: révision des bogies du B 4229 (ex. LSE B 40)
Heiri Ott

Châssis BVZ et caisse LSE

L'ancienne voiture-voyageurs LSE (Luzern-Stans-Engelberg) B 40 nous a été fournie sans les bogies. Etant donné qu'il est difficile de trouver des bogies appropriés, nous nous sommes décidés de lui adapter le châssis et les bogies d'un wagon du BVZ. Le châssis avait été construit par la SIG (Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen) et livré au BVZ en 1931 avec le numéro d'immatriculation AB4 103. En 1962, les ACMV (Ateliers de constructions mécaniques S.A., Vevey) l'ont transformé en wagon marchandises J 2407. En 1999, ce wagon portant alors l'immatriculation Hak-v 2407, a été livré à l'atelier DFB Argovie. La caisse en bois inutilisable a été démolie au cours d'une action spéciale.

Petites différences

Le châssis et les bogies en question sont semblables à ceux des ABD 4554 et B 4253 qui circulent déjà sur le réseau du DFB. L'écartement des pivots de bogie est aussi de 10 m. L'emplacement des bogies n'est toutefois que de 1,7 m au lieu de 1,8. Le frein d'adhérence n'a que 4 sabots au lieu de 8; il n'y a donc qu'un sabot de frein par roue. Les suspensions primaires (entre les boîtes d'essieux et le châssis de bogie) et secondaires (entre les bogies et le châssis du wagon) sont des ressorts à lames. Le châssis et les bogies sont d'une construction un peu plus légère que celle des voitures du Brünig. Avec ce châssis, le B 4229 devrait donc parfaitement s'harmoniser avec les voitures à quatre essieux existantes, en tout cas mieux qu'avec le châssis d'origine en forme de ventre de poisson.

Les systèmes de crémaillère et de freinage, ainsi que l'appareil de choc et de traction ne nécessitent qu'une révision sans travaux d'adaptation. Le poids de la future voiture à quatre essieux sera pratiquement identique à celui de l'ancien wagon marchandises. Ce qui exclut tout problème de suspension et de frein.

Le démontage

Les plans du châssis et des bogies n'existent plus. Nous avons dès lors dû établir des esquisses avant le démontage, afin de pou-

voir monter toutes les pièces à leur bonne place. Pour l'instant, seuls les bogies ont été désassemblés. Nous avons pu constater qu'ils sont en très bon état. Toutes les vis ont pu être desserrées facilement, grâce probablement à la couche protectrice de goudron qui recouvrait tous les éléments. Pour enlever cette protection antirouille, plusieurs mécaniciens étaient de corvée de nettoyage durant plusieurs soirées. Christoph Danckwardt en sait quelque chose...

Ce qui devra être renouvelé

Les quelque 70 ans de bons et loyaux services ont malgré tout laissé des traces sur les pièces mécaniques. Les bandages des roues étaient usés jusqu'«à la corde». Ils ont déjà été remplacés aux ateliers du RhB à Landquart. Les paliers lisses des boîtes d'essieux étaient fortement usés. Pour en extraire les restes de métal blanc, nous avons utilisé la cuisine de notre atelier. Le garnissage a été fait à Poschiavo. Certains tampons à friction sont déchirés, il faudra les remplacer. Deux fissures ont été découvertes lors du nettoyage méticuleux. Certains supports de la timonerie des freins sont endommagés et devront être équipés par des bagues de palier exemptes d'usure. Les trous des bielles de suspension de sabot de frein avaient un grand débatement. Les bielles de suspension ont déjà été refaites. Par ailleurs, plusieurs boulons devront être remplacés. Quelques porte-sabots sont abîmés et seront changés. Les ressorts à lames seront démontés à l'atelier BD (Bremgarten-Dietikon-Bahn), nettoyés et graissés. Un grand merci au BD, à Ernst Meier et Kurt Sami. Les voyageurs de la Furka sauront apprécier le confort dû aux ressorts bien souples.

Durant les soirées froides, les peintres ont traité les petits éléments dans l'atelier de peinture chauffé. Il faudra attendre que la température soit plus clémente avant de s'occuper des pièces plus volumineuses.

Les travaux ultérieurs

Dès que les essieux auront été refaits et les coussinets avec garniture de métal seront de retour, nous pourrons aléser ces derniers, puis les travailler au grattoir dans mon atelier de bricolage qui avait déjà été aménagé de façon

simple et adéquate pour les coussinets du B 2204. Ainsi, les expériences faites lors de la restauration de ce wagon nous serviront pour le B 4229.

Nous avons encore des tampons graisseurs. Il se pourrait toutefois que nous devions quand même en faire de nouveaux. Ainsi, nous ferions de nouvelles expériences en travaillant pour la première fois de la laine de mouton.

Après l'assemblage du bogie d'adhérence, il faudra encore installer le boîtier de l'alternateur. Certains éléments de cette construction éprouvée sont à disposition mais ils devront subir des adaptations en raison de l'entraxe réduit.

Frein à crémaillère

Cet élément aussi est très semblable à ceux des anciens wagons du Brünig, qui sont déjà en service sur la ligne sommitale. La roue dentée n'a toutefois que 12 dents au lieu de 15, aussi, toute la construction est plus serrée. La roue dentée et le tambour de frein sont usés. Nous espérons avoir suffisamment de matériel à disposition. S'il fallait refaire la roue dentée et le tambour, il en résulterait des frais supplémentaires très conséquents.

Les paliers lisses

Cet élément aussi est très semblable à ceux des anciens wagons du Brünig, qui sont déjà en service sur la ligne sommitale. La roue dentée n'a toutefois que 12 dents au lieu de 15, aussi, toute la construction est plus serrée. La roue dentée et le tambour de frein sont usés. Nous espérons avoir suffisamment de matériel à disposition. S'il fallait refaire la roue dentée et le tambour, il en résulterait des frais supplémentaires très conséquents.

Un rapport détaillé sur la timonerie des freins et le frein à crémaillère de ce wagon suivra sous peu. Nous espérons avoir terminé la restauration des deux bogies à la fin du printemps 2002 afin de pouvoir commencer la révision du châssis.

Article paru dans: Sektionsnachrichten 1/2002 Aargau, Bern, Nordostschweiz. Traduit de l'allemand: Claude Solioz

B 2228 – les travaux progressent

Peter Bollinger et Julian Witschi Vers la fin de l'été 2001, le directeur de l'exploitation et le chef du secteur Traction & Ateliers (ZfW) ont demandé à la Section Berne de l'ALSF si elle était disposée à participer à la réparation de la voiture-voyageurs B 2228 qui avait déjà été restaurée voilà une dizaine d'années par cette même section. La nouvelle tâche ne semblait pas toute simple étant donné que l'ancienne équipe ber-

noise de construction de wagons s'était entre temps amenuisée. Le 15 décembre 2001, six membres (Peter Bollinger, Bernhard Fankhauser, Peter Grünig, Julian Witschi, Emil Müller et Norbert Clemenzenz) de la Section Berne de l'ALSF se sont déplacés à Brigue où le B 2228 est entreposé dans l'ancien dépôt du FO en compagnie des B 2204, Gk 2618, C 2353 et C 2354.

Le plan de travail établi comporte 18 points, dont notamment la réparation des fenêtres, des gouttières et des bords de toiture.

Les 20 fenêtres ont pu être démontées rapidement, puis ont été transportées à Zollbrück, dans l'entreprise Hirschi où travaille Bernhard Fankhauser, qui avait déjà participé à la reconstruction de ce wagon il y a dix ans. Après extraction des verres, les cadres des fenêtres ont été réparés et collés, puis poncés manuellement. Par la suite, ils seront vernissés et les joints mastiqués avec du matériel mis à disposition par le DFB. La réparation de la toiture aura lieu à Brigue. Comme vous pouvez le constater, il reste encore pas mal à faire et la Section Berne cherche encore quelques aides qui seraient les bienvenus. Pour tous renseignements prenez contact avec le président de cette section (Peter Bollinger, 032 665 23 25) ou avec le secrétaire (Julian Witschi, 031 398 52 12).

Condensé et traduction de 2 articles parus dans: Sektionsnachrichten /2002 Aargau, Bern, Nordostschweiz: Claude Solioz

Assemblée générale du 8 mars 2002

10 ans section romande

Au nom du comité le président salue l'assemblée et lui souhaite la bienvenue souhaite la bienvenue. La feuille de présence circule parmi les membres. Le président a le plaisir d'annoncer la présence parmi nous ce soir, de Joseph Albisser caissier du DFB, et Jörg Schäffer vice-président de l'association, qui vous donneront quelques nouvelles dans les divers. Nous pouvons compter la présence de 33 membres ce soir.

Etat de la section

La section romande pouvait compter 307 membres à fin 2001 soit 7 membres de moins qu'en 2000. Nous avons eu 29 démissions,

dont 3 suites à des décès, et 3 exclusions suite au non paiement de la cotisation. Nous avons eu l'inscription de 22 nouveaux membres.

Donc le but de 350 membres n'a pas été atteint. Je pense qu'en ces temps de disette il nous faut nous maintenir au-dessus des 300 membres. A ce jour nous sommes 310 membres. Pour le recrutement de nouveaux membres, nous sommes toujours actifs lors des diverses manifestations, et avons envoyé 3650 mailings aux employés CFF et commencé de ratisser le Valais. Je vous demande à vous chers membres de vous mobiliser pour trouver des nouveaux membres, en parlant autour de vous de notre association et de se qui a déjà été réalisé. Car nous sommes une partie de la source d'alimentation financière du DFB, si nous voulons arriver un jour à Oberwald, il faut continuer de trouver des finances. Donc j'espère à nouveau une croissance du nombre de membres.

Anniversaire

Avant toute chose, j'aimerais attirer votre attention sur un jubilé. Cela fait maintenant 10 ans que la section Vaud devenue Section romande en 96 existe. C'est en 1992 que la section Vaud c'est fondée. Malheureusement je n'ai pas trouvé de date dans les archives concernant l'assemblée constitutive. La première date que j'ai trouvée est celle des premiers statuts datant du 5 mai 1992.

Activité 2001

L'année commence par la traditionnelle bourse de Pesieux le 11 février ou nous faisons un bon chiffre d'affaire, qui sera suivi par la bourse de Payerne ou là aussi le chiffre d'affaire sera excellent. Entre temps notre traducteur Claude Solloz arrive à la fin de la traduction du livre de plus de 140 pages.

Nous envoyons 500 dossiers pour la recherche des donateurs pour financer le livre.

30 Entreprises répondront favorablement pour une somme de 14'900.-, qui permettra de financer une bonne partie du livre. Nous participons à la prochaine bourse qui sera Confignon, où le résultat sera mitigé. Résultat qui couvre à peine les frais de location des tables.

Fin avril la mise en page et les corrections du livre sont terminées. Début mai, le travail de l'imprimeur commence. Pendant ce temps une campagne de

souscription commence, nous recevons plus de 100 souscriptions. Ce qui nous rassure quant au succès du livre.

Première quinzaine de juin le livre sort. Tous les souscripteurs recevront le livre dans les semaines suivantes.

Les 16 et 17 juin nous participons avec un stand au Festival Vapeur du Bouveret, dont le chiffre de vente est en net baisse, mais aussi le nombre de visiteurs diminue. Les organisateurs parlent de changer leur système de fête, en supprimant entre autre la tente des fêtes. Donc il y a forte chance que l'on ne participe plus à la nouvelle manifestation. Par contre pour compenser, nous participerons à la bourse du Bouveret qui aura lieu le 15 juin 2002, où nous sommes invités.

Le 23 juin, 30 personnes se retrouvent à la Cave des Cimes à Bex chez M. Indermuhle, pour fêter la sortie officielle du livre en français «Ligne sommitale de la Furka», où l'auteur M.Johannes Von Arx et le traducteur M.Claude Solloz nous font le plaisir et l'honneur d'être parmi nous pour dédicacer le livre.

Par la même occasion nous présentons la nouvelle étiquette de vin de la section romande, dessinée par M.Jacques Badan également présent.

Nous avons aussi le plaisir de saluer la présence de M. Beat Moser, qui a fait toute la mise en page du livre, et le vice-président du DFB M.Peter Heinzer. Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé à cette manifestation.

Mais un tout grand merci va à M.Indermuhle de la Cave des Cimes à Bex pour son chaleureux accueil, et les magnifiques agapes qu'ils nous ont préparé ainsi que l'apéro, et tout cela généreusement offert.

Je ne peux que vous conseiller d'aller faire une visite dans cette magnifique cave, et de lui acheter quelques bouteilles de vins avec l'étiquette de la Section romande. Concernant le livre, à ce jour nous en avons vendu 441, il nous en reste environ 600. J'espère que ce livre fait partie de la Bibliothèque de chaque membre, si ce n'est pas le cas, je vous convie à l'acheter ici, à la fin de l'assemblée. Nous avons une grande chance d'avoir un revendeur à Paris, qui depuis le mois de décembre 2001, nous a déjà commandé 50 livres jusqu'à ce jour.

Nos activités continuent avec la semaine de travail du 15 au 22 juillet où une dizaine de membres se retrouvent à Realp. Ils seront rejoint le samedi 21 juillet par quelques membres supplémentaires. Vous aurez pu lire le compte rendu dans le journal «Dampf an der Furka» du mois de décembre. N'y étant pas personnellement cette année, je ne puis vous donner de compte rendu.

Au mois de juillet sort une magnifique vidéo en allemand «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» rebelle, seulement en version allemande.

Heureusement, Beat Moser, qui est notre meilleur lien entre la suisse allemande et la suisse romande, pour tout ce qui est marketing, et édition de livre et de cassettes, nous fait une proposition.

La section romande s'occupe de faire la traduction en français, bien sûr par l'intermédiaire de notre aimable et dévoué traducteur Claude Solloz, qui accepte le challenge. Et nous nous engageons à commander minimum 200 vidéo. Les finances de la section nous le permettant, nous passons commande. Fin septembre la traduction est terminée et l'éditeur EK-Verlag peut commencer de doubler la cassette vidéo en français.

Mois de novembre nous recevons la première version en français pour correction. Et nous recevons les 200 cassettes au début décembre. Je ne peux que vous recommander de l'acheter, elle est très bien faite. Et c'est la seule à ce jour qui montre l'inauguration officielle du 14 juillet 2000, sous la pluie pour ceux qui s'en rappellent. A ce jour nous avons vendu 65 vidéos. J'espère qu'elle fera partie de la vidéothèque de chaque membre de la section. Je vous encourage à l'acheter ce soir. Il nous en reste 135. Pour rentrer dans nos frais il faut que l'on en ait vendu minimum 100.

Nos activités continuent avec la bourse de St.Maurice du 15 septembre. Ce ne fut pas non plus un grand succès. Mais étant donné que c'est la seule manifestation ferroviatique au Valais, notre présence y est indispensable.

Les 19, 20, 21 octobre nous participons, je ne le répéterai jamais assez, à cette magnifique manifestation qu'est le «Nyon Rail Expo» ou les organisateurs se donnent une très grande peine, pour présenter des magnifiques et uni-

ques maquettes. Notre stand marche très fort, nous avons augmenté le chiffre d'affaire par rapport à l'année précédente.

Les 2,3 et 4 novembre, nous participons pour la deuxième fois à Expométrie à Paris. Magnifique manifestation, avec une excellente ambiance, où nous sommes toujours très bien accueillis. Je ne ferai pas de compte rendu, car celui-ci se trouvera dans le prochain numéro du journal «dampf an der furka» du mois de mars, que je vous conseille de lire, car il y aura quelques magnifiques articles, en espérant que la rédaction n'a pas utilisé le ciseau, pour supprimer quelques articles, comme ce fut le cas dans le dernier numéro. Lors de cette manifestation que fut Expométrie, nous avons augmenté le chiffre d'affaire par rapport à l'année dernière, et bien sûr fait quelques nouveaux membres.

Le 10 novembre nous participons à la bourse d'Auvergnier, où le chiffre d'affaire fut à nouveau très mauvais, et qui couvre à peine les frais de location des tables. Pourtant l'organisateur nous donna une nouvelle place vers l'entrée, mais cela n'a pas suffi pour faire augmenter le chiffre d'affaire.

Cette manifestation clos nos activités de l'année.

J'aimerais faire une remarque concernant toutes ces bourses et manifestations.

Je parle un peu trop peut-être du chiffre d'affaire des diverses manifestations. Ce qui fait partie de mon information. Mais je pense, ce qu'il faut surtout retenir de toutes nos participations à ces manifestations, c'est de nous faire connaître, que les visiteurs prennent nos prospectus et horaires et qu'ils aillent faire une sortie sur cette magnifique ligne. Le nombre de personnes qui y vont n'est pas quantifiable. Mais par contre le DFB a fait remarquer que l'on entendait de plus en plus parler le français, ce qui est bon signe, et cela prouve que notre démarche est bon, et que nous sommes dans la bonne direction.

Cette année nous avons participé à moins de manifestations que l'année précédente. En 2000 nous étions présents à 11 manifestations, et en 2001 à 9 manifestations. Nous n'avons pas participé à Expo Modèle réduit Lausanne, car il est toujours difficile de trouver des membres pour tenir le stand, et j'avais informé à l'organisateur que nous participe-

rions tous les 2 ans. Et l'autre manifestation à laquelle nous n'avons pas participé est Genève Aéroport du mois de novembre, car l'organisateur veut faire un tournus avec les participants, soit une participation tous les 2 ans. Pourquoi pas, nous verrons si nous serons invités cette année. Bien sûr cela c'est fait ressentir sur le chiffre d'affaire annuel soit 12825 Fr. en 2000 et 8452 Fr. en 2001. Mais cette différence n'a pas entaché le résultat du bénéfice 2001. Grâce à la vente du nouveau livre ! Je ne vous en dirai pas plus. Ne voulant pas empiercer sur le travail de notre caissier qui vous donnera les informations lors de son rapport.

Le courrier que nous avons envoyé à chaque membre au mois de décembre s'intitulant «Idée de cadeau», a très bien fonctionné, le chiffre de vente c'est monté à 1860 Fr. Je vous remercie à tous d'avoir joué le jeu. Et je crois que nous avons été très efficaces dans la rapidité de livraison de vos commandes.

J'ai encore un remerciement à vous faire. Je ne pense pas que vous vous en rappelez.

En Avril 2000, nous avons fait un appel de dons qui s'appelait «Gletsch 2000: Nous y sommes... presque !

Qui disait ceci !

OUI, les rails sont posés.

OUI les trains peuvent rouler jusqu'à Gletsch.

MAIS il faut encore finir l'assainissement du tunnel de faite.

Mais il faut encore réviser la loc. No1 et réparer la loc. No 9 et No 4 du FO.

Cet appel de don fut un succès, 125 membres de la section romande y répondirent, et versèrent en tout 11'035 Fr., ce qui fut un succès, et au nom du DFB je vous en remercie. Je crois que vous n'avez pas été déçu de votre engagement, car nous sommes arrivés à Gletsch en 2000. Et de plus en 2001 les trois locomotives ont fonctionné à merveille, ce qui est un excellent signe. Mais ce n'est pas le moment de relâcher notre engagement. Il reste encore beaucoup à faire.

Entretien de la ligne exploitée, assainissement du tronçon Gletsch-Oberwald. Bien sûr tout cela ne pourra pas se faire sans continuer notre engagement, et de trouver des nouvelles sources pour les rentrées d'argent afin de pouvoir continuer l'exploitation de la ligne

et rouvrir la ligne jusqu'à Gletsch. M. Joseph Albisser pourra nous en parler à la fin de l'assemblée, des soucis qu'il a actuellement.

Je remercie toutes les personnes qui ont participé à la semaine de travail et ainsi qu'au week-end de travail, et les membres qui m'ont secondé lors des diverses manifestations.

Voilà j'espère que je n'ai rien oublié, et souhaite longue vie à l'association et au DFB et rendez-vous en 2006 à Oberwald.

J'ai dit. Le président J. Fornachon

Rapport du caissier

Chers Membres,

L'exercice 2001 s'est soldé par un excellent bénéfice, meilleur que l'année précédente. Ce résultat exceptionnel est à mettre, en grande partie, sur le compte de la vente du livre «Ligne sommitale de la Furka». En effet grâce à l'efficace travail de notre dévoué Président, qui a trouvé la somme nécessaire pour couvrir les frais d'impression du livre.

En résumé les comptes de la section romande se portent bien.

Les comptes sont acceptés à l'unanimité.

Election du comité

Les membres étant élus pour 2 années selon les statuts, cette année n'est pas une année d'élections.

Le comité se présente comme suit:

Président: Jacques Fornachon (7 ans); Vice-président: Kurt Speckinger (9 ans); Caissier: Jean-Philippe Gaudin (1 an); Secrétaire: Pierre-Yves Pièce (7 ans); Traducteur: Claude Solioz (2 ans); Suppléant: Jean Thuillard (7 ans); Resp. sem. de travail: Andréas Simmen (1an); Aide sem. de travail: Pierre-Yves Pièce (1an); Aide pour les bourses: Hans-Jörg Guggisberg (1 an).

On recherche toujours un responsable pour les bourses et expositions. Son travail sera de gérer le matériel vente des bourses. Matériel qui est en ce moment chez le président, et bien sûr l'organisation des bourses et expositions. Si quelqu'un se présente, il est le bienvenu. On peut s'annoncer au président de la section.

Nous cherchons toujours des volontaires pour donner un coup de main pour les bourses. Si cela intéresse un membre qu'il s'annonce au président. Comme vous le savez nous ne pouvons

pas nous permettre d'arrêter nos participations, car cela est une des principales ressources financières.

Alors avis aux amateurs !! Ils sont les bienvenus.

Election des vérificateurs

Nous avons: 1er vérificateur: Raphaël Montavon; 2ème vérificateur: Daniel Borgeaud; Suppléant: Roland Haas.

Avec la Rocode nous avons:

1er vérificateur: Daniel Borgeaud; 2ème vérificateur: Roland Haas
Suppléant: Gérard Laurent (nouveau)

Le président informe qu'il ne faut vraiment pas avoir peur d'avoir trop de travail. Ce n'est qu'un soir pour le contrôle des comptes. Il peut vous le garantir pour l'avoir vécu, c'est une soirée bien sympathique et agréable où les discussions ont fusé de toute part, sur divers sujets.

Divers et propositions individuelles

Le président informe qu'il existe un magnifique site en français sur la Furka. L'adresse est www.furka-bergstrecke.ch

M. Schäffer signale que des améliorations seront apportées au sein du comité central et transmet les salutations de celui-ci. M. Albisser mentionne que peu de nouveautés importantes sont à relever. La saison fut bonne avec près de 27'000 voyageurs et trois locomotives en parfait état de marche. Les charges ont par contre augmenté, ce qui contribue à alourdir les pertes de l'exercice. Au niveau de l'organisation il souligne qu'un chef d'exploitation sera engagé à plein temps et qu'une personne s'occupera plus particulièrement du marketing. Le registre des actionnaires a manqué de ressources, mais la situation semble se normaliser. Au niveau des investissements il fut relever les sanitaires et le campement de Realp (800'000 Fr. dont 500'000 Fr. à trouver en dons et sponsors). Il mentionne ensuite la manifestation prévue les 6/7 juillet 2002 en l'honneur des 100 ans de la locomotive Weisshorn et des 10 ans de circulation sur le tronçon Realp-Tiefenbach.

Une question est posée quand à l'avenir de la motrice à benzine. M. Albisser répond que divers problèmes juridiques et techniques ne permettront pas encore de se prononcer de manière définitive. Cette motrice pourrait servir de

véhicule de secours ou de service. Quand au nombre de machines à vapeur nécessaire pour une exploitation sur toute la ligne le chiffre de 5 est articulé. Un «Club des 1000» s'est constitué en vue de collecter des fonds nécessaires à la restauration des deux machines HG 4/4. Ce club se propose de regrouper 1000 membres à 1000 Fr. la cotisation. Affaire à suivre.

Plusieurs propositions existent pour l'avancement des travaux entre Gletsch et Oberwald. Certains espèrent y arriver en 2006, mais l'exploitation dit «oui mais» car les finances doivent être assurées. Une autre proposition consiste à augmenter le capital de 400'000 Fr. sous forme d'actions. Notons que le charbon pour une saison engendre des coûts de 80'000 Fr.!

L'accès à Oberwald suscite également l'intérêt de l'assemblée. Un arrangement avec le FO et l'état du Valais a été trouvé pour l'arrivée en gare d'Oberwald. Un passage à niveau muni d'une portion de crémaillère rétractable permettra à nos compositions d'arriver au sud de la gare actuelle, entre les installations du FO et le Rhône. Cette solution semble être la meilleure pour nous.

Une question est posée par rapport au chèques Reka: ils ne sont en effet pas acceptés sur la DFB, fait qu'il vaudrait la peine de mentionner sur les horaires et prospectus. Il en va de même pour les 1/2 tarifs.

Manifestations

14 au 21 juillet: Semaine de travail (n'oubliez pas de vous inscrire) Délai d'inscription 31 mars.

20 juillet: Samedi de travail (de même n'oubliez pas de vous inscrire). Délai d'inscription mi-juin.

14 septembre: Bourse de St. Maurice - 18, 19, 24 octobre: Nyon Rail Expo - 8, 9, 10 novembre: Expométrique Paris (9 novembre: Bourse d'Auvergnier) - 31 novembre - 1er décembre: Fête grüérienne du Modélisme amateur.

Fin novembre: Transexpo Genève Cette année la manifestation Expo Modélisme n'aura pas lieu. Pour la raison qu'il y a Expo.02. Et cette manifestation aura lieu en principe tous les 2 ans.

L'assemblée est levée par le Président à 21h 25 et la soirée se termine par une projection de la dernière cassette vidéo.

Le secrétaire, P.-Y. Pièce

Adressliste Sektionspräsidenten Schweiz 2002

Verein Furka-Bergstrecke

Sektion Nordwestschweiz	Präsident Organisation Bauwochen	Paul Tschudin Unterm Schellenberg 121 4125 Riehen	Telefon 061 601 30 67 Fax 061 601 30 67
Sektion Innerschweiz	Präsident	Roland Mühlethaler Rosengartenstr. 19 6023 Rothenburg	Telefon 041 281 00 05
Sektion Zürich	Präsident	Kurt Brügger Industriestr. 16 Postfach 8627 Grüningen	Telefon 01 935 45 03 Fax 01 935 45 03 Natel 079 727 12 28
Sektion Bern	Präsident	Peter Bollinger Blumenweg 18 3315 Bätterkinden	Telefon 032 665 23 25 Fax 032 665 23 25 E-Mail praesident@vfb-bern.de
Sektion Aargau	Präsident Betreuung Infowagen	Walter Benz Propstbergstr. 10 5312 Döttingen	Telefon 056 245 29 03 Fax 056 245 72 92 E-Mail walterundverena@freesurf.ch
Sektion Romande	Präsident	Jacques Fornachon Au Curson 1142 Pampigny	Telefon 021 800 48 61 Fax 021 800 48 61 E-Mail jfornachon@bluewin.ch
Sektion Gotthard	Präsident	Anton Stadelmann In der Matte 15 6460 Altdorf	Telefon 041 870 43 64 E-Mail stadelmann@uol.ch
Sektion Edelweiss	Präsident	Kurt Baasch Feldhofstr. 6 8708 Männedorf	Telefon 01 920 32 30 Fax 01 920 74 68 Natel 079 420 32 30 E-Mail kurtbaasch@goldnet.ch
Sektion Wallis	Präsident	Reto Meister 3999 Oberwald	Fax 027 973 18 67 Natel 079 475 29 42 E-Mail reto_meister@hotmail.com
Sektion Graubünden	Präsident	Damian Dorizzi Ziegelgut 13 7206 Igis/Landquart	Telefon 081 322 43 88 Fax 081 322 43 88 Natel 079 213 12 26
Sektion Ostschweiz	Präsident	Hugo Peter Burgstr. 71 8750 Glarus	Telefon 055 640 63 53 Fax 055 640 63 53 E-Mail hugo.peter@freesurf.ch
Sektion Solothurn	Präsident	Paul Kupper Markusstr. 7 Postfach 155 2544 Bettlach	Telefon 032 645 29 70 Fax 032 645 18 55

Mitglieder-Service

Nach aufwendiger Aufräumarbeit, Abklärungen, Telefonaten, Fax, E-Mail mit Mitgliedern und Sektionspräsidenten sind wir jetzt auf dem guten Weg wieder über eine aktuelle Mitglieder-Datei zu verfügen.

Vom Rechnungs- und Heftversand kamen weniger als 1 Prozent retour.

Die von der Post gemeldeten «Unbekannten» oder «Abgereisten ohne Adressangabe» sind nach umfangreichen Nachforschungen glücklicherweise praktisch alle noch da und bleiben somit dem Verein erhalten.

33 Neumitglieder haben sich über das Internet angemeldet. **Der Mitgliederbestand des Vereins im April 2002 ist 7249.**



Grösste Rundschau der Zentralschweiz

Sommerplausch

Wo auch im Sommer der Teufel los ist! Geniessen Sie unser vielseitiges Freizeitangebot! Z.B. beim Wandern am Gemsstock, beim Biken, Klettern, Gleitschirm- oder Deltafliegen, Golfen oder Tennisspielen. Fantastischer Rundblick über 600 Berggipfel. Geburtstagskinder geniessen an ihrem Geburtstag freie Fahrt. Als Beitrag zum UNO-Jahr der Berge 2002 führen wir jeden Monat Mondscheinfahrten mit attraktivem Programm durch.

SPORTBAHNEN



Andermatt
GOTTHARD

Automatischer Wetterbericht
Informationen und Auskunft

041 887 01 81
041 887 14 45

www.gemsstock.ch, ander matt@tic.ch