



SEPT./2001

dampf an der furka



dampfbahn furka
bergstrecke

Wir setzen Dampf auf

Gute Ideen gibt es jede Menge. Ideen jedoch, die reifen, sodann umgesetzt und erfolgreich zum Ziel geführt werden, die 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

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

Verlag
Electronic Publishig
Offsetdruck



Hotel Glacier du Rhône Gletsch

Tel. 027 973 15 15, Fax 027 973 29 13
hotel@glacier-du-rhone.ch

**Ein Haus mit Tradition
Einmalig, vielseitig, abwechslungsreich**

**Grosse Sonnenterrasse mit Sicht auf
den Rhonegletscher**

Diverse Säle bis 170 Personen

**3 Minuten vom Bahnhof der
Furka-Dampfbahn**

Naturlehrpfad direkt beim Haus



Hotel-Restaurant

TANNENHOF

M. + O. Hischier-Hauser • CH-3999 Oberwald
Telefon 027 973 16 51 • Fax 027 973 27 51
<http://www.goms.ch/hotel-tannenhof/>
E-Mail: hotel-tannenhof@goms.ch

Unsere speziellen

Pauschalangebote 2001

- Frühling
- Sommer
- Herbst



OBERGOMS



Editorial

Ist es Ihnen ähnlich gegangen? Die Mitteilung, der am 5. Mai gewählte neue Zentralpräsident des Vereins Furka-Bergbahn habe nach 3 ½ Monaten das Handtuch geworfen, hat mich irgendwie traurig gestimmt. Oder nachdenklich, wenn Sie wollen. Die mehrheitlich positive Beurteilung der Delegiertenversammlung von Bätterkinden im letzten «dampf an der furka» erhält so einen Kontrapunkt, der am Verein nicht spurlos vorübergeht.

Das ist leider nicht die einzige Negativmeldung aus dem Verein. Die an der GV vorgenommene Konsultativabstimmung zur künftigen Marschrichtung der neuen Statuten ist gerichtlich angefochten worden. Es ist eines jeden Recht, gegen ihm nicht in den Kram passende Entscheide die möglichen Rechtsmittel zu ergreifen. Unabhängig von der Chance, seinen Willen (wenigstens) auf diesem Weg durchzusetzen. Für Vereinsmitglieder stellt sich aber doch die Frage nach der Solidarität zu einer äusserst klar gefassten (aber nicht verbindlichen) Absichtserklärung sowie die Frage nach der Güterabwägung. Die Kläger haben mit ihrem Vorgehen neue Unruhe in den Verein gebracht. Die fünf übriggebliebenen Vorstandsmitglieder sind nicht zu beneiden. Die beiden Vorkommnisse zeigen drastisch auf, dass der Verein in sich (noch) nicht gefestigt ist. Der abrupte Weggang von Walter Benz belegt zudem, dass der Wahl des neuen Zentralvorstandes zuwenig Überlegungen vorausgegangen sind, ob das Team auch gut zusammenpasse.

Dem Vizepräsidenten Jörg Schäfer, seinen drei Kolleginnen und seinem Kollegen, steht eine schwierige Arbeit bevor. Wenn es ihnen bis zur nächsten DV nicht gelingt, sich durchzusetzen und mit weitsichtigen Statuten die Basis für zeitgemässe Strukturen zu schaffen, dann muss man sich fragen, ob das letzte grosse gemeinsame Ziel von VFB und DFB nicht gefährdet ist. Den Redaktor drängt es deshalb, alle aufzurufen, sämtliche gewetzten Säbel in die Scheide zu stecken und zusammenzustehen.

Es naht nun ohnehin die schwierigste Phase in der bisherigen Erfolgsgeschichte der Furka-Bergstrecke. Es darf nur auf der Strecke von Gletsch nach Oberwald abwärts gehen.

Herzlich,
Ihr Gerhard Oswald

PS. Sie werden in Ausgabe 4/2001 ein ganzseitiges Adress- und Telefonverzeichnis von DFB und VFB für 2002 vorfinden.

aktuelles

Eine Dampflokomotive in Andermatt	2/3
Entfernt sich die DFB von der Basis?	4-6
Treffen auf «höchster Ebene»	6
Verzicht auf ausserordentliche GV	7
Walter Benz zurückgetreten	7
VFB-Statuten im nächsten Jahr	8
Aktuelles aus der Geschäftsleitung	9/10
Es wurde viel gebaut	10/11

leserbriefe

13

vereine

Sektionsnachrichten	14-17
Section romande	17-20

magazin

Ein Wagen namens «Letta»	21
Zwei Videofilme und ein Buch	22
Ein neuer Aargauer Wagen	23/24

Titelbild

Die revidierte Lok 1 mit dem Jubiläumzug am 3. Juli in Realp.
Foto: Gerhard Oswald

Impressum

Redaktion: Peter Grünig, Gerhard Oswald (Leitung), Ruedi Willi, Julian Witschi

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

Herausgeber:
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
VFB Verein Furka-Bergstrecke
Postfach 35, CH-3999 Oberwald
Tel. 0848 000 144 · Fax 055 615 30 93

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

Einzelpreis: sFr. 8.-

Abonnement: sFr. 30.- (Jahr) für Aktionäre

Inserattarife: ½ Seite sFr. 300.- / ¼ 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.

Redaktionsschluss Ausgabe 4/2001: 29. Oktober

Eine Dampflokomotive in Andermatt

Die Feier zum 75jährigen Bestehen der Furka-Oberalp-Bergstrecke wurde aus den Reihen der heutigen Betreiber der Dampfbahn Furka angerichtet. Sie fand bei prächtigem Wetter statt und war recht abwechslungsreich gestaltet. Den Höhepunkt bildete selbstverständlich die Fahrt im DFB-Zug von Disentis nach Gletsch, ab Andermatt gezogen von der DFB-Dampflokomotive 1.

Es waren Töne, die manche Ohren als Wohlklang erreichten: FO-Direktor und Ständerat Rolf Escher anerkannte unumwunden die «ausserordentliche Leistung der Leute der Dampfbahn». Und er protestierte auf eine gute «gemeinsame Zukunft». Ist also mit der Jubiläumsfeier vom 3. Juli definitiv eine neue Ära des Zusammenwirkens zwischen der Furka-Oberalp-Bahn und der Dampfbahn Furka-Bergstrecke eingeläutet? Wenn dem so ist wie man annehmen darf – so hat die Jubiläumsfahrt ihren Zweck mehr als erfüllt.

Doch nehmen wir die Dinge der Reihe nach. Der Berichterstatter kam in Andermatt hinzu. Also verpasste er zwar die Fahrt über den Oberalp, aber er erlebte die Einfahrt des DFB-Extrazuges mit der genau 60jährigen FO-Lok HGe 4/4 33 in Andermatt und den schier sensationellen Lokwechsel. Zahlreiche Dampfbahner-Hezen werden rascher geschlagen haben, als die blitzblank herausgeputzte Dampflokomotive 1 sich bedächtig rückwärts an die Spitze des Zuges schob. Aber dutzende von Fotoapparaten klickten um die Wette. Erstmals seit der Eröffnung des Basistunnels und seit Jahrzehnten übernahm in Andermatt eine Dampflokomotive einen Zug.

Die Fahrt mit der Vierwagen-Komposition nach Realp bereitete keinerlei Mühe. Auch wenn sie in Hospenthal zwecks Kreuzung mit einem Regionalzug für eine gute Viertelstunde unterbrochen wurde. Die unter «Hochdruck» in der Werkstätte Chur durchgeführte Kesselrevision scheint bestens gelungen. Halt in Realp FO auf

Gleis 1. Und dann der grosse Moment, das Befahren des lange erduldeten Verbindungsgleises. Dieser Moment ist doch so etwas wie ein rosaroter Schimmer am nicht immer heiteren DFB-Horizont?

Neue Qualität von Zusammenarbeit

Auf dem DFB-Stationsareal war die Festwirtschaft eingerichtet und viele Helferinnen und Helfer im Einsatz. Es gab ein bemerkenswertes Risotto mit Lunghine. Wer gleich lossauste, musste halt etwas anstehen. Die sehr zahlreich erschienenen Medienvertreter waren davor gefeit, denn DFB-Verwaltungsrat Ruedi Willi rief zu einer improvisierten Pressekonferenz im Freien. Daran nahm unter anderen prominente Eisenbahnjournalisten auch der Verantwortliche der SWF-Sendung «Eisenbahn-Romantik», Hagen von Orloff teil. Den Auftakt machte DFB-Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller in der Uniform der Schweizerischen Nordbahn. Er würdigte die Jubiläumsfahrt «75 Jahre Furka-Oberalp-Bahn» als «ersten grossen Anlass von FO und DFB». Es sei dies ein wichtiger Schritt in Richtung neue Qualität von Zusammenarbeit.

FO-Direktor und Ständerat Rolf Escher blies, wie bereits angetönt, sprachgewaltig ins gleiche Horn. In einem kurzen historischen Abriss erinnerte Escher an die vor 90 Jahren erfolgte Gründung der ersten Gesellschaft (Brig-Furka-Disentis). Ausgehend von Brig waren ihre Finanzen mit dem Erreichen von Gletsch erschöpft. Erst 1926 konnte die gesamte Strecke eröffnet werden. Vor zwanzig Jahren wurde mit der Eröffnung des Basistunnels der Betrieb auf der Furka-Bergstrecke eingestellt. «Heute feiern wir diese Bergstrecke», bekannte Rolf Escher. Indem die FO sie dem Verein unentgeltlich abtrat, legte sie auch das Fundament zu deren Wiedergeburt.

Walter Benz – ähnlich uniformiert wie der VR-Präsidenten – stellt als neuer Präsident den Verein Furka-Bergstrecke mit seinen rund 7000 Mitgliedern vor. Dieser unterstützt mit Fronarbeit und «ein paar 100'000 Franken jährlich» Betrieb und Ausbau der Dampfbahn entscheidend. Das Ziel von Walter Benz: Mit 10'000



Die Jubiläumskomposition vom 3. Juli. Die DFB 1 hatte die folgenden Wagen am Haken: B 4253, ABD 4554, B 2228 und der von der Sektion Aargau wieder aufgebaute B 2204 rot.



Mit der HGE 4/4 33 brachte eine andere Traditionslok den Jubiläumzug über den Oberalp nach Andermatt.

Mitgliedern noch mehr Unterstützung ermöglichen.

Nun machten sich auch die Journalisten hinter die «Futtertöpfe» und mischten sich ins bunte Treiben. Das Angebot mundete und wurde mehr als ausreichend ausgeschöpft. Es herrschte, wie man feststellen durfte, allseits gute Stimmung. Die entwickelte sich eine Stunde später noch um einige Prozent nach oben, als in der Station Furka DFB Sekt kredenzt wurde. Weil die Drehscheibe von Gletsch noch im Bau war, musste Lok 1 hier abgedreht werden. Ein Vorgang, der gebührend Beachtung fand. Daneben gab es zahllose Gelegenheiten, Erinnerungen auszutauschen oder sich kennen zu lernen. Die beiden Präsidenten nutzten die Zeit zu einem Gespräch auf «höchster Ebene».

Dass der Elan nicht erlahme

Auch auf der Walliser Seite des Tunnels gleiste die Sonne aus stahlblauem Himmel. Das liess die Fahrt hinunter nach Gletsch zu einem doppelt schönen Erlebnis werden. Dort angekommen waren sich wohl alle Teilnehmenden einmal mehr bewusst geworden, welch ausserordentliche Leistung mit der Wiederherstellung der Bergstrecke durch Tausende

von Helfern erbracht wurde. Ein Blick Richtung Oberwald mochte von der Hoffnung begleitet sein, dass der nun schon so lange anhaltende Elan nicht erlahme, bevor das endgültige und für die DFB lebenswichtige Ziel im Goms erreicht ist.

Und dass das Erreichte Kameradschaft und einen guten Geist in beiden Organisationen fördere.

Bald einmal verliessen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Jubiläumsfahrt Gletsch Richtung Oberwald, Meiringen und Andermatt. Sie werden sich gern an den 3. Juli 2001 erinnern. Den Organisatoren um Beat Moser gebührt ein herzliches Dankeschön. *Gerhard Oswald*

Hochwasserschutz in Realp

Als Teil des Hochwasser-Schutzprogrammes Reuss 1993 wird in Realp am linken Ufer, zwischen der Furka-Oberalp-Bahn (FO) und der Loipenbrücke, also in unmittelbarer Nähe des DFB-Installationsplatzes, ein zurückversetzter Hochwasser-Schutzdamm gebaut. Am rechten Ufer wird auf der Kurvenaussenseite ein Steinsatz verlegt. Die Gesamtkosten betragen 1,7 Millionen Franken. Die vom Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) geplante 2900 Meter lange Rollskibahn befindet sich auf einer Länge von 345 Metern auf dem Schutzdamm. *Julian Witschi*



Weit mehr Aufmerksamkeit (der Fotografen) fand die Dampflok 1, als sie an den Zug fuhr. Ein ausserordentliches Ereignis für den FO-Bahnhof Andermatt. *Fotos: Gerhard Oswald*

Entfernt sich die DFB von der Basis?

Rund 300 Aktionäre und Gäste kamen am Samstag, 30. Juni, zur Generalversammlung der Dampfbahn Furka Bergstrecke AG nach Andermatt. Sie fand in einem Zirkuszelt statt und verlief entsprechend animiert. Wichtigstes Geschäft war die Statutenänderung, die mit der Einführung von Inhaberaktien und Partizipationsscheinen eine Vereinfachung im Aktionariat brachte. Neu in den Verwaltungsrat wurde Hans Hallenbarter (Obergesteln) gewählt.

Es war schon eine besondere Ambiance, in der Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller die 15. Aktionärsversammlung der DFB in Andermatt eröffnen konnte. Er wies in seiner Begrüssung auf einige Aktualitäten hin. Zum ersten Mal seit vielen Jahren sind an der Furka wieder drei betriebsfähige Dampflokomotiven im Einsatz. Das Unwetter vom Herbst 2000 hat Schäden in der Grössenordnung von 200'000 Franken verursacht. Ihre Beseitigung erforderte unter der Leitung von Walter Willi einen Sondereinsatz. Bis zum GV-Datum liegen rund 15'000 feste Reservationsen vor.

Einst beim Kloster Disentis

Den Tagungsort stellte Gemeindepräsident Ferdinand Muheim vor. Sein interessanter geschichtlicher Abriss reichte von der langjährigen Zugehörigkeit des Urserentals zum Kloster Disentis über den Durchmarsch Suworows bis zur Bahnerschliessung und der Eröffnung des ersten Skilifts 1937. Vizepräsident Peter Heinzer stellte die von Thomas Ziegler geleitete Tourist Info Uri vor: «Wir vermarkten gemeinsam die Dampfbahn Uri».

Der Jahresbericht des Präsidenten stand erwartungsgemäss ganz im Zeichen von «Gletsch 2000». Nach 22 Jahren fuhr erstmals wieder ein Zug nach Gletsch. Dies, davon ist Peter Schwaller überzeugt, führt zu einer grösseren Akzeptanz

der Bahn. Mit dem Erreichen von Gletsch verbessern sich auch die touristischen Möglichkeiten der Region. Der Auftritt der DFB muss nach innen und – vor allem – nach aussen überzeugen. Das Jahr 2000 brachte zwar weniger Fahrgäste (25'600) als im Vorjahr, hingegen wuchs der Betriebsertrag auf 1,818 Millionen Franken. Davon stammen 905'279.– (Vorjahr 359'077.–) aus dem Reiseverkehr.

Regionale Zusammenarbeit

Der Blick des Verwaltungsratspräsidenten in die Zukunft wies visionäre Züge auf. Es gelte, so Peter Schwaller, den Tourismus der ganzen Region nachhaltig zu fördern. Dies gelte über die Verkehrsunternehmen hinaus für Angebote in den Bereichen Sport, Kultur und gehobene Beherbergung. Anzustreben ist eine Tourismusdestination mit einem hervorragenden Angebot und der DFB im Zentrum. Das Vorhaben soll unter der Arbeitsbezeichnung «Swisspark alpin» angegangen werden. Das will konkret heissen: Je zugkräftiger die Region rund um den Gotthard touristisch ausgestattet

ist, desto attraktiver die Möglichkeiten für die Furka Dampfbahn. Peter Schwaller: «Wir haben eine Riesenchance». Unter diesen Vorzeichen sei es ein Muss und eine Überlebensfrage, «bis 2006 nach Oberwald zu kommen».

An der Generalversammlung nehmen 272 Aktionäre, die 14'063 Aktienstimmen vertreten, und 21 Gäste teil. Gegen die Traktandenliste werden keine Einwände erhoben. Tagespräsident beim Wahlgeschäft ist Gemeindepräsident Ferdinand Muheim. Für die Statutenänderung ist Nationalrat Franz Steinegger als Notar anwesend.

Während die verschiedenen Jahresberichte unbestritten und einstimmig genehmigt werden, löst bei der Rechnungsablage der Bericht der Revisionsstelle (PriceWaterhouseCoopers AG) eine Diskussion aus.

Geschäftsführer Josef Albisser stellte das in der Betriebsrechnung zwar positive, nach Abschreibungen (478'239.–) aber negative Ergebnis vor. Die Rechnung hat, wie bereits aufgezeigt, neue Dimensionen erreicht. Mit 125'997 Franken entspricht der Betriebsverlust zwar nur knapp einem Drittel des budgetierten Betrags, er liegt aber aufgrund der stark erhöhten Abschreibungen leicht über dem Vorjahr. Der Verlustvortrag ist auf 905'471 Franken angestiegen.



Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller (rechts) leitete die GV souverän. Neben ihm Geschäftsleiter Josef Albisser. Fotos: Gerhard Oswald

Unternehmen gefährdet?

Der auch mündlich vorgetragene Revisionsbericht anerkennt die den Vorschriften entsprechende gute Rechnungsführung, weist aber nachdrücklich darauf hin, die Fortführung des Unternehmens sei «wegen der bestehenden Liquiditätsschwierigkeiten indessen gefährdet». Zudem entspreche Erwerb von zwar gezeichneten aber nicht bezahlten Aktien durch die Gesellschaft ohne Eigenkapital nicht den Bestimmungen des Obligationenrechts. Akzeptiert werde dies, so die Antwort des Vertreters der Revisionsstelle auf die entsprechende Frage, weil die Gesellschaft das Aktienkapital einbezahlt habe.

Vier Aktionäre beteiligen sich an der Diskussion. Die höheren Lohnkosten veranlassen zum Appell, vermehrt Fronarbeit zu leisten und neue Fronis zu gewinnen. Aufgerufen wird zudem, die Aktien rascher zu bezahlen. Hingewiesen wird auf eine Aktion zur Mitfinanzierung der Arbeiten an der Fortführung der Strecke bis Oberwald. Und kritisch angemerkt wird, es gebe Aktionäre, die ihre Aktien noch nicht erhalten hätten.

Die Rechnung wird grossmehrheitlich bei 580 ablehnenden Aktienstimmen gutgeheissen. Ohne Gegenstimme wird dem Jahresbericht, der Verwendung des Geschäftsergebnisses und der Entlastung der Organe zugestimmt. Präsident Peter Schwaller bekennt, es sei ein Schönheitsfehler im Revisionsbericht. Er werde rasch behoben.

Ja zu Statutenänderung

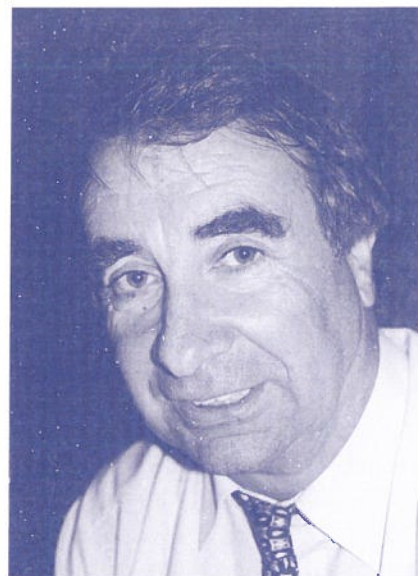
Eigentliches Haupttraktandum bildete die Statutenänderung. Da sie in den Unterlagen eingehend erläutert wurde, beschränkt sich dieser Bericht auf das Wesentliche. Das Statutenregister kann bei 12'000 Aktionären nicht mehr im Nebentamt betreut werden, stellt der Verwaltungsratspräsident fest. Leider werden Mutationen oft nicht gemeldet, weshalb «ganze Berge» zurückkommen. Als Vereinfachung ist deshalb der Übergang von Namenaktien auf Inhaberaktien und Partizipationsscheine vorgesehen. Dies ermöglicht wesentliche Vereinfachungen und Einsparungen. Die formelle Einla-

dung zur GV erfolgt nicht mehr persönlich, sondern im Mitteilungsblatt «dampf an der furka» und im Handelsamtsblatt.

Die Statutenänderung wird unter Aufsicht von Franz Steinegger blockweise behandelt. Die vorgeschlagene Änderung des Aktionariats hat eine ausschweifende Diskussion zur Folge, in die auch Franz Steinegger erläuternd eingreift. Generell wird durch die Neuerung eine zunehmende Distanzierung zwischen den nicht mehr direkt angeschriebenen Aktionären und der DFB befürchtet. Dies gilt vor allem für ausländische Aktionäre – Handelsamtsblatt – die sich diskriminiert fühlen. Verlangt wird, die Einladung zur GV solle weiter mit direkter Anschrift erfolgen. Die Kosten dafür belaufen sich mindestens auf 30'000 Franken. Ein anderer Vorschlag lautete, die Einladung könnte über die Sektionen des Vereins Furka Bergstrecke erfolgen. Oder die persönliche Anschrift könnte sich auf die ausländischen Aktionäre beschränken. Nationalrat Franz Steinegger wies auf die Möglichkeit des Verzichts auf ein Aktienregister bei Ausgabe von Aktien- und Partizipationsscheinen hin. Schliesslich wurde die Idee eingebracht, alle Aktionäre sollten zugleich Mitglied einer Vereinssektion sein. Dass sich vor allem deutsche Aktionäre mit dem Schweizer Aktienrecht schwertaten, ist verständlich. Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller vermochte die Wogen mit der Ankündigung zu glätten, er werde die Frage eines jährlich Versands an die Aktionäre im Verwaltungsrat diskutieren.

Unter Traktandum 8.2 erfolgt die Einführung von Aktienzertifikaten, was administrativ eine starke Vereinfachung darstellt. Franz Steinegger betont, ein Zertifikat sei ein Beweismittel und nicht ein Ausweis. Der Rückzug der alten Aktien ist nicht vorgesehen. Unter 8.3 ist die Erhöhung des Aktienkapitals um maximal 5,050 Millionen Franken vorgesehen. Das Partizipationskapital wird auf eine Million begrenzt.

Den Anträgen wird in drei Abstimmungen im Verhältnis von ungefähr 4:1 zugestimmt. Die nächste GV findet am 29. Juni 2002 in Oberwald statt.



Er wurde neu in den Verwaltungsrat gewählt: Hans Hallenbarter.

Neuer Verwaltungsrat

Weniger Zeit nimmt das Wahlgeschäft in Anspruch. Aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten ist Talamann Karl Danioth. Er habe wesentlich dazu beigetragen, die Zusammenarbeit mit dem Kanton Uri zu verbessern, würdigt Peter Schwaller seine Tätigkeit. Als sein Nachfolger wird Hans Hallenbarter (Obergesteln) vorgeschlagen und gewählt. Der neue Verwaltungsrat ist Präsident der Immobilien Gletsch AG. Er war politisch tätig und viermal Finanzchef der Tour de Suisse. Die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates werden mit grosser Mehrheit bestätigt. Bei Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller geschieht dies einstimmig und mit Beifall.

Der Verwaltungsrat der Dampfbahn Furka-Bergstrecke setzt sich neu wie folgt zusammen: Peter Schwaller (Endingen, Präsident), Peter Heinzer (Fiesch, Vizepräsident), Josef Albisser (Liestal), Heinz Fränsing (Dortmund), Hans Hallenbarter (Obergesteln), Josef Iten (Morgarten) und Ruedi Willi (Morschach).

Beim Ausblick wird auf neue Finanzierungsaktionen hingewiesen und die Gründung einer Stiftung Furka Bergstrecke in Aussicht gestellt. Ruedi Willi weist auf das neue Plakat und die verstärkte Werbung in Asien hin.

Als neugewählter Präsident des Vereins Furka-Bergstrecke stellt sich Walter Benz

(Döttingen) vor. Er will mit dem vollständig neugewählten Vorstand zielgerichtet arbeiten. Walter Benz appelliert an die Aktionäre, doch (auch) Mitglied einer Sektion des Vereins zu werden. Dann erhalten sie «dampf an der furka» automatisch. Jürg Zahnd informiert über die Tätigkeit der Werkstätten in Chur und dankt für die Spenden, die in den letzten drei Jahren rund 300'000 Franken betragen haben.

Die Generalversammlung von Andermatt hat wichtige Weichen für die Zukunft gestellt. Die DFB steht vor ihrer wohl schwierigsten Phase, die erst mit dem Erreichen von Oberwald abgeschlossen sein dürfte. Sie bedarf deshalb weiterhin des grossen und selbstlosen Einsatzes vieler, um dieses Ziel zu erreichen.

Gerhard Oswald

Breitere Reisecars zugelassen

In diesem Sommer muss versuchsweise für Fahrten auf der Urner Seite der Furka-Passstrasse mit Motorfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen eine kostenpflichtige Bewilligung eingeholt werden. Neu zugelassen sind Fahrzeuge mit 2,50 Meter Breite und einem Gesamtgewicht von bis zu 18 Tonnen. Dies betrifft vor allem moderne Reisecars, wobei sich der Kanton Uri eine Kontingentierung vorbehalten hatte.

Bezogen werden können die Bewilligungen beim Amt für Strassen und Schiffsverkehr in Altdorf, in Realp bei der Post, bei der FO und im Hotel «Des Alpes» sowie in Gletsch im Hotel «Glacier du Rhône». Die Kosten für eine Einzelfahrt betragen 50 Franken (beim Amt), beziehungsweise 60 Franken. Den Tarif für eine Saisonbewilligung haben die Behörden auf 200 Franken veranschlagt.

Da auf der über weite Strecken schmalen Urner Seite der Passstrasse das Kreuzen von 2,50 Meter breiten Fahrzeugen nicht möglich ist, wurde ein Fahrplan eingerichtet, wonach eine Richtung stündlich wechselnd jeweils für 30 Minuten freie Fahrt hat (ausgenommen Nachtfahrverbot für Lastwagen).

Julian Witschi

Treffen auf «höchster Ebene»

Am 18. August trafen sich in Andermatt Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der DFB mit dem Vorstand des Vereins Furka Dampfbahn. Ein Treffen auf «höchster Ebene» auch deshalb, weil es auf der Mittelstation der Gemsstockbahn stattfand.

Intensive Einzelgespräche vor Beginn der Zusammenkunft waren im Zusammenhang mit dem unerwarteten Rücktritt des VFB-Zentralpräsidenten zu orten. So war es auch. Walter Benz stellte zu Beginn sachlich fest, die Zusammenarbeit im Vorstand habe nicht geplatzt. Deshalb habe er schriftlich seinen Rücktritt erklärt. Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller konnte für die DFB eine «gewisse Stabilität» feststellen, Probleme gebe es aber trotzdem. Die Information nehme oft beliebige Wege. Peter Schwaller blickte kurz auf die Generalversammlung vom 30. Juni zurück. Die Kritik an der Statutenänderung galt vor allem der (vorgesehenen) Information der Aktionäre. Der Verwaltungsrat hat inzwischen folgenden Beschluss gefasst: «dampf an der furka» bleibt Infoorgan der Aktionäre. Dass diese, sofern sie nicht Vereinsmitglieder sind, ein Abonnement lösen, wird weiter angestrebt. Wichtig ist der Hinweis, dass die Aktionäre jährlich mit einem Aktionärsbrief angeschrieben werden. Auch in anderer Hinsicht ist die Situation bereinigt: Die DFB AG darf keine Aktien zeichnen, wenn sie über kein Kapital verfügt. Die an sich gut verlaufene GV des Vereins Furka-Dampfbahn in Bätterkinden sieht sich mit einer von vier Mitgliedern beim zuständigen Gericht eingereichten Anfechtungsklage konfrontiert. Diese wendet sich gegen die Durchführung einer nicht traktandierten (Konsultativ-) Abstimmung zu den Statuten.

In der Folge war der VFB-Statutenentwurf Gegenstand des Gedankenaustausches. Peter Schwaller äussert sich gegen eine Festlegung der gegenseitigen

Vertretungen in den Statuten. «Wir sind unterschiedliche Institutionen und sollten die Zusammenarbeit auf vertraglicher Basis regeln.» Wenn der VFB gefestigt ist, kann ein solcher Vertrag abgeschlossen werden. Darin können zum Beispiel Information, «dampf an der furka», Controlling der vom VFB zur Verfügung gestellten Mittel usw. geregelt werden. Auf eine formelle gegenseitige Vertretung in den Gremien sollte verzichtet werden.

Walter Willi (Bau und Planung) und Anton Westreicher (ZfW) berichteten weitgehend Positives aus ihren Bereichen. Es wurde sowohl in den Werkstätten wie in baulicher Hinsicht Ausserordentliches geleistet. Darauf wird «dampf an der furka» später näher eingehen. Anton Westreicher stellte ein gutes Arbeitsklima und eine ebensolche Zusammenarbeit fest. Walter Willis Bilanz: Die Baugruppen waren im Durchschnitt recht erfolgreich. Besonders würdigten die Anwesenden den enormen Einsatz von Walter Willi.

Vizepräsident und Gastgeber Peter Heinzer war der Zusammenkunft ein witziger und gewiefter Vorsitzender. Er verstand es, eine kameradschaftliche Atmosphäre zu schaffen. Das konnte nicht verhindern, dass gegen Schluss halt noch weniger Erfreuliches ans Licht kam:

- Der VFB muss feststellen, dass seine Mitgliederverwaltung im Argen liegt.
- Toni Westreicher kann öfters Rechnungen nicht begleichen.
- Geschäftsführer Josef Albisser rechnet mit den bereits vorhandenen Ergebnisbeziehungsweise Aufwandzahlen wiederum mit einem Jahresverlust.

Das Treffen darf als nützlich und motivierend eingestuft werden. Offene Gespräche helfen mit, Tatbestände zu klären, Missverständnisse zu bereinigen und die Zusammenarbeit zu vertiefen.

Gerhard Oswald

Verzicht auf ausserordentliche GV

Die für den 1. Dezember 2001 geplante ausserordentliche Generalversammlung des Vereins Furka Bergstrecke findet nicht statt. Statt dessen wird es im Frühjahr 2002 eine ordentliche Generalversammlung geben.

Grund hierfür ist einerseits eine gegen den Zentralvorstand anhängige Anfechtungsklage in Brig. Bei dieser Anfechtungsklage geht es um das Traktandum «Delegierten-System» (Generalversammlung vom 5. März 2001 in Bätterkinden). Es ist davon auszugehen, dass im kommenden Dezember der Rechtsstreit noch nicht entschieden ist. Der Zentralvorstand hat daher beschlossen am 1. Dezember 2001 keine ausserordentliche GV einzuberufen sondern stattdessen eine Präsidentenkonferenz, auf der akute Probleme besprochen werden können.

Bereinigung Mitgliederbestand

Die «Kasse-CH» wurde am 24. August nach Prüfung durch die Revisoren an Marlis Rossel übergeben. Bislang führte Hansruedi Salzmann die Kasse des VFB. Demnächst geht an die Schweizer Sektionen eine Liste mit den noch verbliebenen «Nicht-Zahlern». Bitte arbeitet diese Liste durch und gebt Marlis Rossel kurz Bescheid, ob nach Eurem Kenntnisstand das Mitglied noch Mitglied ist, ob es an der angegebenen Anschrift wohnt und, falls möglich, warum es nicht zahlen will. Diejenigen Mitglieder, über die keine Rückmeldung erfolgt, werden als «inaktiv» gestellt. Sie erhalten also kein «dampf an der furka» mehr und keine Rechnung. Durch diese Bereinigung wird der Gesamtbestand der Mitglieder sinken, aber auch die Unkosten wie Porto.

An einer Verbesserung des Mitgliederwesens wird gearbeitet. Näheres hierzu in Kürze. Nur so viel vorab: Die Schweizer Sektionen mögen bitte ihre Mutationsmeldungen (Neueintritt, Umzug, Austritt, Tod eines Mitglieds) weiter an Simone

Hurter schicken und (vorderhand) nicht an den Fischer-Verlag. Mit dieser Firma finden zurzeit Verhandlungen statt.

Kasse «D» und Kasse «NL» sowie Mutationswesen «D» und «NL»: hier bleibt alles beim Alten. Also: die deutschen Sektionen melden Mutationen an Steffen Meintzinger, E-Mail-Adresse: «mitgliederwaltung-d-furka@web.de», Kontaktadresse für niederländische Mitglieder: Rob Janzen, E-Mail-Adresse: «rjanzen.regiobank@atriserv.nl». Auch das Inkasso für «D» und «NL» bleibt wie bisher gehandhabt. Der am 5. Mai 2001 in Bätterkinden gewählte «neue Vorstand» ist bislang noch nicht im Handelsregister eingetragen. Aufgrund des am 18. August 2001 erfolgten Rücktritts des ZV-Präsidenten Walter Benz wird nun der «verkleinerte» Vorstand in Kürze ins Handelsregister eingetragen. Sitz des Vereins bleibt Oberwald. Die neue offizielle Korrespondenzadresse für den VFB Verein Furka-Bergstrecke lautet:

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

Walter Benz zurückgetreten

Am 5. Mai wählte ihn die Generalversammlung in Bätterkinden zum neuen Präsidenten des Vereins Furka-Bergstrecke. In der Ausgabe 2/2001 schrieb der neuen Zentralpräsident Walter Benz unter dem Titel «Wir wollen den Aufbruch» einen flammenden Aufruf. Seine Vorsätze waren ein gebündeltes Aktionsprogramm. Vieles schien sich gut anzulassen.

Der Eindruck täuschte. Mit Schreiben vom 20. August gab Walter Benz schrift-

Adressen Zentralvorstand

Jörg Schaefer
Vizepräsident, Leitung ZV ad interim
Grabackerstrasse 30
CH-4441 Thürnen
Tel. 0041 61 971 48 70
E-Mail: safco@bluewin.ch

Isolde Hoenigk
Stv Vizepräsidentin, Sekretariat DE, Info D/NL, Aktuarin/Protokollführerin
Winfriedstrasse 14
D-80639 München
Tel. 0049 89 178 3151
E-Mail: isolde.hoenigk@planetinternet.de

Marlis Rossel
Kasse
Dorfstrasse 33
CH-8457 Humlikon
Tel. 0041 52 317 30 44
E-Mail: marlis.rossel@swissonline.ch

Simone Hurter
Sekretariat CH, Mitglieder Service
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a/A
Tel. 0041 1 761 47 01
E-Mail: simone.hurter@ksc-ag.com

Bernd Hillemeyr
Info: D/NL, Mitteilungsblatt
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Tel. 0049 8282 5668
E-Mail: hillemeyr@t-online.de

lich seinen sofortigen Rücktritt als Zentralpräsident bekannt. Möglich, dass Walter Benz die verschiedenen von ihm umgehend ausgelösten Aktivitäten nicht im notwendigen Mass mit den übrigen Mitgliedern des Zentralvorstands absprach. Sein Wille, den VFB rasch auf Vordermann zu bringen, war nicht zu übersehen. Wie so oft stimmte auch in diesem Fall die zwischenmenschliche Chemie nicht. Dass der vollständig neu gewählte Zentralvorstand zuwenig ge-

VFB-Statuten im nächsten Jahr

Die Situation sei nicht einfach, bekennt Vizepräsident Jörg Schäfer in einem Gespräch mit «dampf an der furka». Der VFB-Vorstand umfasst gerade noch fünf Personen. Die Ressorts sind (siehe S. 7) geregelt. Eine gewisse Einarbeitungsphase muss den Verantwortlichen gewährt werden. Jörg Schäfer ist als nunmehriger Vorsitzender von einem guten Zusammenwirken im Vorstand überzeugt.

Die Probleme aber sind die gleichen geblieben. Der Verzicht auf die ausserordentliche Generalversammlung vom 1. Dezember entspricht einer realistischen Interpretation der aktuellen Gegebenheiten. Rein rechtlich könnten die Statuten trotz der die GV vom 5. Mai betreffenden Anfechtungsklage durchgezogen werden. Der VFB-Vizepräsident will am Grundsatz der neuen Statuten nicht rütteln. «Wir brauchen ein modernes Verwaltungsinstrument.» Aber er möchte Vorsicht walten lassen. Und: «Wir müssen jetzt eine gewisse Ruhe in den Verein bringen.» Letztlich hofft Jörg

genseitig abgestimmt war, das war nicht zu übersehen. Walter Benz hat aus der unerfreulichen Situation die Konsequenz gezogen. Dieser bereinigende Schritt ist ihm hoch anzurechnen. Dafür und für sein langjähriges Wirken in der Werkstätte Aarau verdient er Dank und Anerkennung. Der VFB wird sicher weiter von seinen Aktivitäten profitieren.

Der nun noch fünf Personen umfassende Zentralvorstand hat unter der interimistischen Leitung von Vizepräsident Jörg Schäfer seine Tätigkeit bereits aufgenommen. Es wird ihm eine glückliche Hand gewünscht. *Gerhard Oswald*

Beachten Sie die beiden Beiträge über aktuelle Tätigkeit und die Absichten des Zentralvorstands in dieser Ausgabe.

Schäfer darauf, die Anfechtungsklage der fünf Mitglieder könne mit einer aussergerichtlichen Einigung bereinigt werden.

Das Echo der Sektionen auf den Statutenentwurf bezeichnet Vizepräsident Schäfer als «sehr positiv». Rund 80 Prozent der Sektionen haben reagiert. Die Grundsatzfrage, über welche die Mitglieder in Bätterkinden konsultativ entschieden haben, «wurde nicht mehr bestritten». Das heisst, es kann mit einem Übergang zu einem Delegiertensystem gerechnet werden.

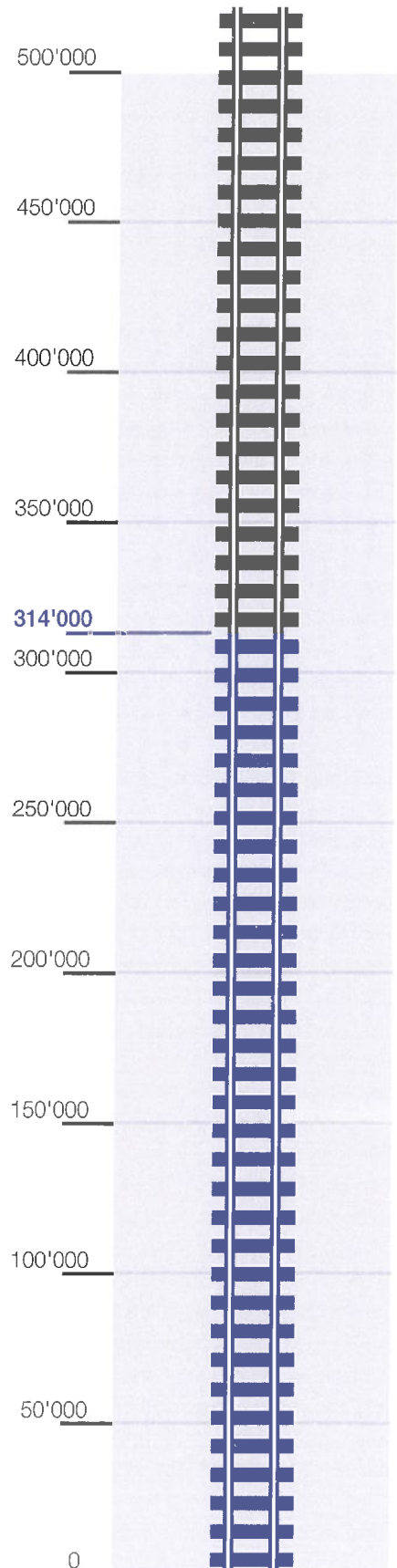
Rund 20 Änderungsanträge

Der Zentralvorstand will den an der Präsidentenkonferenz vorgestellten Entwurf nochmals überarbeiten. Die Vernehmlassung bei den Sektionen hatte rund 20 Änderungsanträge zur Folge. Jörg Schäfer: «Sie betreffen vor allem Einzelfragen. Auch die Zahl der Delegierten ist zur Diskussion gestellt.» Ziel des Zentralvorstands ist es, die neuen Statuten der ordentlichen Generalversammlung 2002 zum Entscheid vorzulegen. Einen Schritt weiter in Sachen Statuten dürfte die Vorstandssitzung vom 6. Oktober kommen.

Aufgrund eines Versands von Walter Benz mit dem bestehenden Adressmaterial kam dessen Ungenügen zum Vorschein. Jörg Schäfer: «Wir müssen die Adressverwaltung professionalisieren. Darum kommen wir nicht herum.» Der Vorstand hat darum die noch von Walter Benz eingeleiteten Gespräche mit dem spezialisierten Fischer-Verlag weitergeführt. Ein Vertragsentwurf liegt vor, doch «werden wir nochmals verhandeln», umreisst Jörg Schäfer Ende August den Istzustand. Die Mitgliederbestände wurden den Sektionspräsidenten zur Überarbeitung geschickt, da sie sich teilweise als fehlerhaft erwiesen haben.

Gerhard Oswald

Barometer der aktuellen Aktienzeichnung



Aktuelles aus der Geschäftsleitung

Die Betriebsaufnahme erfolgte mit drei Dampflok, was erstmals seit 1996 wieder möglich war. Den beteiligten Arbeitsgruppen sei hierfür nochmals der beste Dank für diese Leistung ausgesprochen. Ebenfalls war die Diesellok HGm 51 nach dem erlittenen letztjährigen Schaden rechtzeitig auf die Schneeräumung verfügbar. Sie hatte allerdings zwischenzeitlich einen kleinen Aussetzer, der jedoch umgehend durch die zuständigen Lokverantwortlichen behoben werden konnte. Die Abnahme des Rollmaterials, Dampflok und Wagen, durch das BAV, vorgängig der Betriebsaufnahme bestätigt einmal mehr die grosse geleistete kompetente Arbeit der hierfür zuständigen Mitarbeiter. Bis anhin ist kein grösserer Ausfall einer Dampflok zu verzeichnen, dies auch zufolge guter fachlicher Wartung durch unser Personal.

Zwei Wagen von BVZ gemietet

Die Betriebsaufnahme erfolgte nach Plan, an etlichen Wochenenden waren sämtliche verfügbaren Personenwagen

eingesetzt, von den BVZ mussten am Wochenende 7./8. Juli 2001 sogar zwei Wagen zugemietet werden. Wir konnten bis Mitte August rund 20'000 Fahrgäste befördern, was den entsprechenden budgetkonformen Einnahmen entspricht. Unser Reisedienst «bkr-Reisebüro» bearbeitet die Gruppenreservierungen zufriedenstellend, wobei allerdings kleinere Pannen nicht ausgeschlossen sind. Die Nachfrage nach Dampffahrten unserer einmalig alpinen Bergstrecke ist vorhanden, die Kundenpflege unsererseits kann und sollte auch bei allen beteiligten Diensten punktuell verbessert werden. Von Bedeutung ist die Zunahme der bestellten Extrafahrten, sind bis anhin rund 20 Extrafahrten vorhanden, nebst vielfachen Doppelführungen an Tagen mit einem vorgesehenen Zugpaar.

Im Baudienst konnte mit Unterstützung von Fronis des VFB und Fremdfirmen die Fahrbahn sowie zugehörnde Bauwerke rechtzeitig zur Betriebsaufnahme bereitgestellt werden, wobei etliche Schäden des Unwetters vom Oktober 2000 beho-



Die Unterspülung eines Pfeilers der Wilerbrücke ist auf unserem Bild gut zu sehen. Sie ist inzwischen behoben.

ben werden mussten. Nicht zu vergessen sind zudem die diesjährigen Lawinenschäden auf der Walliser Seite, vor allem eine starke Stützmauerbeschädigung zwischen Gletsch und Muttbach Strasse. Im weitem sind unterhalb der Steffenbachbrücke noch vor Betriebsaufnahme rund 400 Meter Gleis umfassend saniert worden, was einen Teil des eingeleiteten nachträglichen Sanierungsprogramms Realp – Tiefenbach – Furka betrifft. Im Sommer sind von Fronis unter Mithilfe von Drittfirmen weitere Sanierungsarbeiten an Bauwerken wie Brückenpfeiler und Widerlager an Wiler- und Steinstaffelbrücke sowie Stützmauersanierungen oberhalb von Gletsch ausgeführt oder noch vorzunehmen. In Gletsch ist die Drehscheibe bauseits vor Abschluss. Es erfolgen noch die Einpassung seitens des ZfW und Abschlussarbeiten. Somit sollte die Drehscheibe noch vor Betriebschluss betriebsbereit werden. Dies ermöglicht im kommenden Jahr die durchgehende Fahrt mit Kamin voraus unserer HG ¼ ab Realp bis Gletsch.

Offene Stellen

Im personellen Bereich konnten im mittleren Kaderbereich noch nicht alle Stellen besetzt werden, hier zeigen sich auch die



Am 8. Juli weilten zwei gemietete BVZ-Reisezugwagen auf der Furka-Bergstrecke. Bei der Rückfahrt nach Realp nahm sie die «Weisshorn» an ihre Haken. So entstand ein «BVZ-Dampfzug» der besonderen Art. Foto: Urs Jossi

Es wurde viel gebaut

Die Vorbereitung: Bei der Planung der Bauarbeiten im Rahmen des Bauprogrammes 2001 während den Wintermonaten waren sich die Verantwortlichen der DFB bewusst, dass der grösste Teil der Arbeitskräfte und der Finanzmittel für die Schadenbehebung an verschiedenen Bauwerken eingesetzt werden muss. Die Schäden sind bekanntlich durch das verheerende Unwetter vom 13. Oktober 2000 verursacht worden.

Vor dem Saisonstart 2001 sind in verschiedenen Bereichen die Vorbereitungsarbeiten ausgeführt worden. Die Bereitstellung von Werkzeugen, Ausbau und Einlagerung von Werkzeugen und Oberbaumaterial in das Lager «Bielen», Unterhaltsarbeiten an Kleingeräten etc.

Die Schneeräumungsarbeiten haben termingerecht Mitte Mai begonnen. Gesamthaft war die Schneemenge mittelmässig bis gross. Oberhalb von ca. 1900 m waren die Schneehöhen extrem. Besonders im Bereich Muttbach mussten Lawinen bis 14 m Höhe abgetragen werden. Dank grossem und motiviertem Einsatz der DFB-Schneeräumequipe konnten die Arbeiten rechtzeitig abgeschlossen werden.

Lawinenschäden Wallis: Die aussergewöhnlichen Lawinnenniedergänge im Abschnitt Gletsch-Muttbach verursachten Schäden an Stützmauern und Gleis. Diese Schäden konnten fristgerecht behoben werden. Der Kostenaufwand für die Schadenbehebung beträgt ca. Fr. 40'000.–.

Der Geleiseumbau unterhalb Steffenbach, im Rahmen des mittelfristigen Erneuerungsplanes mit einer Totallänge von 338 m konnte fristgemäss und ohne Probleme ausgeführt werden. Für diese Umbauarbeiten mussten insgesamt etwa 400 Tonnen Material mit Bauzügen aufgeführt werden.

Die ferngesteuerte Lichtsignalanlage zur Sicherung des Strassenüberganges Furkastrasse/ Muttbach konnte rechtzeitig in Betrieb genommen werden. In der Zwischenzeit ist diese Anlage mit dem festen Ortsnetz ab Furka-Passhöhe verbunden. Unwetterschäden Uri: Aufgrund der fehlenden Bewilligungen konnten die Schäden an Brückenpfeilern und Stützmauern nicht rechtzeitig zur Betriebsaufnahme behoben werden. Die Gleisverwerfung bei km 57,500 konnte durch den Bau eines Betonriegels kurzfristig und noch vor Betriebsaufnahme stabilisiert werden. Die Baubewilligung zur Schadenbehebung ist Anfang August eingetroffen. Als erste

Schwachstellen des Fronis-System, vor allem wenn noch unvermeidbare Verantwortlichkeiten zu übernehmen sind. Die vorhandenen vakanten Stellen sollen nicht «zwangsbesetzt» werden, da dies

dem Unternehmen teils mehr schaden kann als in Vakanz zu behalten. Zudem zeigen sich noch Schwachstellen im personellen Bestand bei den Lokführern wie auch im Betriebsdienst (Zugbegleiter und

Schalter). Im Bereich der Aktienregisterbetreuung ist eine Veränderung/Erweiterung des Personalbestands vorzusehen. Mit derzeitiger Lösung sind bereits Belastungsgrenzen erreicht.

Der finanzielle Bereich des Unternehmens kämpft teils immer noch mit Gleichgewichtsstörungen, sind doch die Aufwendungen eher (bzw. immer noch) grösser als die hiezu notwendigen Einnahmen. Es bedarf immer noch der besonderen Umsicht, um ein relativ ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen. Vom VFB konnten bis Mai rund 190'000 Franken an direkten Unterstützungsbeiträgen verzeichnet werden. Die diesjährige Kapitalerhöhung hat den Stand von 314'000 Franken erreicht, wir erhoffen jedoch, die Zielvorgabe von 500'000 Franken zu erreichen.

Der VFB als Partner kämpft derzeit mit internen mehrfachen vielschichtigen Problemen, nach einer personellen Veränderung im Zentralvorstand erhoffen wir weiterhin gute Zusammenarbeit allseits, was der Furka-Bergstrecke gesamthaft zugute kommen soll. *Josef Albisser*



Nach dem Schaden des letzten Jahres stand die Diesellok wieder rechtzeitig zur Verfügung. Einen kleinen Aussetzer hatte sie trotzdem zu beklagen. *Fotos: Julian Witschi*



Die allerersten Arbeiten unterhalb Gletsch. Im Hintergrund der Eingang zum Kehrtunnel. Fotos: Julian Witschi

Massnahme wurde das Mittelpfeilerfundament der Wilerbrücke ausgeführt.

Stützmauer km 47,750: Im letzten Jahr wurden im Rahmen der laufenden Bauwerksinspektionen bedeutende Schäden an einer rund 50 m langen Stützmauer oberhalb Gletsch festgestellt. Die Arbeiten für die Rekonstruktion der Mauer sind weit fortgeschritten. Im Verlauf des Septembers wird die Mauer mittels Felsankern definitiv gesichert.

Neue Prioritäten: In den ersten Bauwochen wurden den allgemeinen Unter-

haltsarbeiten und der Schadenbehebung im Wallis grösste Priorität eingeräumt. Nach Eintreffen der Plangenehmigung sollen 2001 noch die vier dringendsten Schadenbehebungen Seite Realp ausgeführt werden.

Drehscheibe Gletsch: Aufgrund freier Kapazitäten begannen die Arbeiten zum Aufbau der Drehscheibe in Gletsch. Bereits Mitte August konnte die eigentliche Drehscheibe eingeschoben werden. Nach den Fertigstellungsarbeiten im Herbst 2001 wird die Drehscheibe Gletsch im Jahre 2002 in Betrieb genommen.

Fertigstellung Gletsch: Im Bereich Ausbau Bahnhof Gletsch wurden bereits im vergangenen Jahr grosse Fortschritte erzielt. Vor allem die Gleisanlagen und Werkleitungen sind grösstenteils fertiggestellt. In diesem Jahr sind viele sichtbare Umgebungsarbeiten ausgeführt worden.

Letzte Gleislücke bis Oberwald: Oberhalb des Kehrtunnels (Oberwald-Gletsch) wurde die Brückenkonstruktion bereits vor Jahren zerstört. Im vergangenen Jahr wurde anstelle der Brücke ein Erddamm mit insgesamt über 5'000 m³ Erdmaterial geschüttet. Es ist geplant, bis Ende Saison 2001 das Zahnstangengleis über den Dammbereich zu erstellen. Diese Massnahme ist insofern von Bedeutung,

weil dadurch bereits sichtbare Schäden an Bauwerken im unteren Streckenbereich mit dem Bauzug erreichbar sind.

Personaleinsatz: Bereits haben viele VFB-Baugruppen und Lehrlingslager ihren Einsatz geleistet. Wünschbar ist ein noch kontinuierlicher Einsatz von Einzel Helfern und Baugruppen zu Beginn der Bausaison jeweils im Mai und Juni.

Stand Projektierungen: Es ist uns gelungen, für den Bereich «Tragsicherheit bei Bauwerken» (Stützmauern, Durchlässe und Brücken) einen erfahrenen Ingenieur zu gewinnen.

Die Bauabteilung arbeitet intensiv an verschiedenen Projektierungsarbeiten und Eingaben für Plangenehmigungsverfahren (PGV) so unter anderem für Realp; 1. Etappe Stützpunkt/Realp; 3. Stationsgeleise und die Lichtsignalanlage Bahnübergang Muttbach.

Ausblick Saisonende: Das diesjährige Bauprogramm kann bereits als grosser Erfolg gewertet werden. Dank grossem Einsatz aller beteiligten DFB-Mitarbeiter und der Baugruppen können die gesteckten Bauziele weitgehend erreicht werden. An dieser Stelle bedanken wir uns bereits jetzt für den grossen Einsatz.

Walter Willi

Lob vom «Tages-Anzeiger»

Im Bund «Reisen» des Zürcher «Tages-Anzeigers» vom 18. Juli dieses Jahres hat Hans Peter Häberli unter dem Titel «Mit Dampf ist es am allerschönsten» einen ganzseitigen Bericht über Ausflugsmöglichkeiten im Schweizer Bahnnetz verfasst. Besonders spektakulär ist zum Beispiel die Furka-Bergstrecke, wie Häberli in einem längeren Reisebericht zur DFB schreibt. Darüber prangt ein Farbfoto von Beat Moser, das eine DFB-Komposition zwischen Muttbach und Gletsch zeigt. Schon vor der geplanten Eröffnung bis nach Oberwald «ist die landschaftlich hinreissende Fahrt über die Furka-Bergstrecke das faszinierendste Dampf-abenteuer der ganzen Schweiz», lobt Häberli in der Zeitung mit der zweitgrössten Auflage des Landes. Julian Witschi



Baueinsatz der Sektion Bern: Schotterablad am 16. Juni oberhalb der Wilerbrücke.

Können Sie sich vorstellen eine mittlere Kaderstelle bei einer erfolgreichen Dampfbahn zu übernehmen?

Wenn ja, nachfolgend einige Informationen.

Wir sind: Die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG als Tourismusunternehmen. Unsere Dampzüge fahren in den Monaten Juni bis Oktober auf alpiner einzigartiger Gebirgsstrecke Realp UR bis Gletsch VS

Wir beschäftigen gut ausgebildetes Personal während dessen Freizeit.

Wir suchen Mitarbeiter in folgenden Führungsbereichen:

- **Marketing**
- **Information/Kommunikation**
- **Administration Infoheft**
- **Aktienregister**

die den Tatendrang von Freizeitbähnler/innen koordinieren, einen sicheren, kundenfreundlichen Bahnbetrieb gewährleisten und zugleich die Bereitschaft aufbringen, auch scheinbar nebensächliche Aufgaben (Imagepflege nach aussen wie nach innen) kompetent umsetzen. Daneben sind weitere anfallende administrative und kommerzielle Aufgaben zu erledigen.

Wir erwarten: Führungserfahrung in komplexem Betrieb

Teamfähige, stark belastbare Persönlichkeit, mit Durchsetzungsvermögen

Fachliches Wissen im entsprechenden Sachgebiet

Kenntnisse der betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge im Bahnbetrieb erwünscht

Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen innerhalb Geschäftsleitung

Bereitschaft für flexiblen Arbeitseinsatz

Wir bieten: eine interessante abwechslungsreiche Freizeitbeschäftigung mit entsprechend individuellen Einsatzmöglichkeiten

Wichtig ob Sie jung, mittelalterlich oder älter an Jahren sind, ist nicht allein entscheidend, sondern Ihre Persönlichkeit und Lebenserfahrung wird unsererseits als bedeutend mitbestimmende Eignung bewertet.

Haben Sie Interesse für eine Herausforderung in einem einzigartigen Bahnbetrieb mit ungewöhnlicher Vielfältigkeit, erwarten wir gerne Ihre Bewerbung mit den üblichen Unterlagen an, sofern dies noch nicht erfolgt ist:

DFB Furka-Bergstrecke AG, zhv Geschäftsleitung, Postfach 3468, 4002 Basel.

Für weitere Fragen wählen Sie 061 923 80 53 (Josef Albisser) oder 01 497 14 99 (Peter Schwaller).

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung bis Ende Dezember 2001 oder Ihren Anruf zur Findung einer gemeinsamen Lösung.

Rücktritt «in globo»!

Zum Leserbrief in «dampf an der furka/juni 2001» auf Seite 5.

Gedanken sind bekanntlich frei. Werden sie aber öffentlich publiziert ist eine gewisse Fairness unabdingbar um nicht in Polemik zu verfallen.

Wie ist der Rücktritt «in globo» zu kommentieren?

Auf Grund der Fakten war ein Wechsel fällig und im Nachhinein Tränen über einen demokratischen Vorgang zu vergiessen ist müssig.

Den Abgetretenen war reichlich Zeit eingeräumt, sich das für eine Wiederwahl benötigte Vertrauen zu sichern. Der Eindruck jedoch, dass die Mitglieder sich quasi kollektiv selber überlassen waren, war nicht mehr unüberhörbar. Die Frage, ob da eine gewisse Selbstüberschätzung zu uneingestandenem Fehlern führte, sei erlaubt.

Dass der Verein die Situation rechtzeitig erfasste und einen neuen Vorstand vorschlug, belegt das Interesse der einzelnen Mitglieder und das Verantwortungsgefühl der einzelnen Sektionen für das gemeinsame Ziel. Ein an sich zutiefst demokratischer Vorgang welcher von keiner Seite kritisierbar ist.

Lassen wir die neue Crew nun einmal die üblichen ersten 100 Tage hinter sich bringen, bevor wir deren Leistung einschätzen. Zurzeit ziemt sich weder Lob noch Kritik.

Nachsicht ist jedoch angesagt, wenn abgetretene Vorstandsmitglieder etwas Mühe bekunden, sich in dem selbst geschaffenen Vakuum zurecht zu finden. Dem Autor vom Beitrag «Wahl des neuen Zentralvorstandes» hätten wir alle einen würdigen Abgang gewünscht.

Demokratische Wahlen sind als solche zu werten und bedeuten einen Vertrauensbeweis. Diesem Vertrauen gilt es Sorge zu tragen. In diesem Sinne wünschen wir der neuen Crew viel Erfolg nach dem Motto: Wir ziehen alle am gleichen Strick und in ein und dieselbe Richtung!

Hellmut Kuhlmann (Rheinfelden)

Eine Meinung zu den Kesselproblemen

Ich bin Aktionär der DFB AG und habe mit Interesse Ihren Beitrag «Ein Besuch in der Werkstätte Chur» im «dampf an der furka/juni 2001» gelesen. Zu den Problemen mit dem Kessel (DFB1), die im Raw Meinigen gefertigt wurde, möchte ich Folgendes sagen:

1. Es ist wahr, dass gekumpelte Stehkeselrückwände usw. eine elegantere und bessere Lösung sind. Sie verteuern und verlängern aber die Fertigung wesentlich. Wahrscheinlich darum sind diese Teile damals durch Schweissung zusammengesetzt worden. Aufgrund der schlechten Erfahrung wäre es sicher angebracht, in der Zukunft gekumpelte Kesselteile zu wählen. In der Regel sind solche Kesselrückwände sehr dauerhaft, so dass der Aufpreis sich langfristig lohnt.

2. Zu den gerissenen Stehbolzen und Undichtigkeiten: Oft ist eine nicht optimale innere Aufbereitung des Speisewassers die Ursache von vielen Kessel- leiden. Eine sehr dünne Schicht Kesselstein auf der inneren Feuerbüchse genügt schon, um die Blechtemperatur stark zu erhöhen, was unter anderem die Stehbolzen in Mitleidenschaft zieht durch ihre erhöhte Biegung. Eine völlige Kesselsteinfreiheit muss also angestrebt werden. Darüber hinaus sorgen oft ungenügende Alkalinität des Kesselwassers und ineffiziente Reduktionsmittel für innere Korrosion. Eine moderne, effiziente Lokomotivkesselwasseraufbereitung arbeitet mit bewusst hoher Schlamm- und Salzkonzentration und sehr geringem Abschlammen. Völlige Kesselsteinfreiheit vermeidet sehr viel Kesselreparaturarbeit und reduziert auch den Kohleverbrauch.

- Welche chemische Kesselspeisewasseraufbereitung wird durchgeführt?
- Wie wird abgeschlammt?
- Wie sieht die innere Wand der Feuerbüchse nach längerem Betrieb aus?
- Gibt es innere Korrosion?
- Werden Wasseranalysen durchgeführt (Speise- und Kesselwasser)?

Jean-Pierre Hofer (Zürich)

Wanderprogramm darf nicht sterben!

Wenn Sie in den vergangenen Jahren unser Mitteilungsblatt aufmerksam gelesen haben, wissen Sie, dass ich mit «heissem Herzen» am Wanderprogramm «Mit Voll-dampf zum Rhonegletscher» hänge.

Nun habe ich vom Organisator Beat Moser erfahren, dass es dieses Jahr mit den Anmeldungen dazu – wie er sich ausdrückt – sehr «harzt»!

Mein Versuch von hier aus eine kostenlose Schnupperreise im September für DAV-Sektionsleiter anzubieten, damit diese dann nächstes Jahr mit ihren Wandergruppen Reisen zu uns einplanen können, ist leider gescheitert. Daher möchte ich alle Mitglieder, besonders aus der Schweiz, bitten, doch selbst bei den Wandervereinen (SAC etc.) vorstellig zu werden und im persönlichen Gespräch auf diese einmalige Kombination von Dampfbahnstalgie und Gletscherwanderung in einem aussergewöhnlichen Umfeld zu werben.

Dies sollte diesen Herbst geschehen, da die Jahresprogramme der betreffenden Vereine zu diesem Zeitpunkt zusammengestellt werden. Gerne stelle ich Ihnen kostenlos einen 2- oder 3seitigen Bericht über unsere Wanderung (letzterer mit einem Vorspann über die Geschichte unseres Vereines) sowie Bilder zur Verfügung. Haben Sie eigentlich schon einmal mit Ihrer VFB-Sektion einen Wanderausflug zur Furka gemacht? Wenn nicht, dann wäre das doch in 2002 mal zu planen! Es könnte in drei Gruppen aufgeteilt werden: Gletscherwanderer (geht von 7 bis 70 Jahren), Bergwanderer auf der «Alten Furka-Passstrasse» und für die «Fusskranken» möglicherweise eine Stadtführung durch Brig.

In der Hoffnung, dass ich mit diesem Brief bei Ihnen offene Türen einrenne, möchte ich Sie bitten bei mir die oben angeführten Unterlagen anzufordern.

Dieter Warkus, Robert-Mayer-Strasse 1, D-70191 Stuttgart, Tel. 0711/257 65 69, Fax 0711/226 53 59. Selbstverständlich sind Ihnen auch Beat Moser oder der DFB-Reisedienst behilflich.

Sektion Zürich: Wer interessiert sich?

Stammtisch

Meine Ausschreibung im letzten Heft zu diesem Thema erhielt leider nicht das erhoffte Echo. Mit dieser Idee hoffe ich, das Vereinsleben in unserer grossen Sektion zu aktivieren und sie so in allen Belangen noch weiterzubringen. Aller Anfang ist schwer! Gerne nehme ich weitere Interessenten auf meine Liste und danke denen, die sich bis heute gemeldet haben. Je nach Anzahl und Wohnorten werde ich, als Versuch, im nächsten Heft einmal einen solchen ZH-Stamm ausschreiben.

Euer Präsident: Kurt Brügger

Zwischenbericht Frondienst (Stand Ende Juli)

Dieses Jahr starteten wir wieder sehr gut. Dank unserem Arbeitsvorbereiter/Vorarbeiter Emil Halter war nie zu befürchten, dass uns einmal die Arbeit ausgehen würde! Bis 7. April 01 waren wir in Chur im Einsatz. Dort unterzogen wir das gesamte Fahrwerk der Lok 1 einer gründlichen Reinigung, dann wurden etwa ein Dutzend Paletten voller Wagenbau-Ersatzteile, z.B. Puffer, Federpakete und unzählige kleinere Teile, entrostet, entfettet, teils sandgestrahlt, dann grundiert und schwarz gestrichen. Dies alles ausserhalb des ständigen Einsatzes unserer Churer «Kerntruppe» von 7 Mann, die unter J. Knöpfel an allen Arbeiten am Kessel der Lok 1 und an der FO 4 beteiligt waren und noch immer sind. Ab 16. März 01 begann für uns die Saison in Realp. Wie bekannt ist, hat unsere Sektion die ständige Aufgabe übernommen, die Ordnung in und um die Remise zu verbessern. In total 14 Tagen, meist in Zweitage-Blöcken, mit Beteiligung von 2 bis 8 (!) Mann wurden wichtige, aber teilweise undankbare Arbeiten erledigt. Hier einige der Grössten davon:

- Bemalen mit DFB-Blau des alten Seecontainers nach Abschleifen des Rostes. Gestelle eingebaut und darunter Auffangwannen installiert. Er wird jetzt als Kanisterdepot verwendet und ist im neuen Kleid nicht mehr ein Schandfleck für die Umgebung wie vorher!

- Anstrich mit Spezial-Farbe von 11 Blechwannen für Ölfässer. Wannen, wie auch die für den Container von der Firma Aupark/Alcatel zu Sonderkonditionen hergestellt und von uns gesponsert.
- Montage eines stabilen Wellblechdaches auf besagtem Container.
- Umfassende Entsorgungs-Aktion: Alt-eisen in Mulde; oft musste dafür das OK des Zuständigen eingeholt werden. Altholz zu Lok-Brennholz zerkleinert.
- Einrichtung und Komplettierung des Werkstattwagens.

Die Aufzählung weiterer, kleinerer Aufträge soll hier aus Platzgründen unterbleiben. Im weiteren wurden noch bei der Firma Philips in Zürich-Leimbach etliche Tonnen Pflastersteine ausgegraben und palettiert (heute sind sie auf dem Areal des DFB-Bahnhofes Realp zu besichtigen!) Und in Altdorf wurden die erwähnten Wagen-Teile aussortiert und zum Abtransport auf Paletten bereitgestellt. Allen unseren Fronis sei an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön gesagt für ihren grossen Einsatz.

Bauwochen

Unterdessen liegen schon 2 der ausgeschriebenen 6, von Toni Stamm geleiteten BW hinter uns. Da sich so der Einsatz unserer Fronis stark verzettelt, treten wir leider auch nirgends als «Gruppe ZH» in Erscheinung. Daher rührt vielleicht auch die, bis jetzt wenigstens, eher magere Beteiligung. Wir werden wohl für 2002 versuchen, wieder eine Zürcher Baugruppe zusammenzubringen. Beim Erscheinen dieser Zeilen liegen aber noch 2 der 6 BW vor uns. (KW 39 und 40). Unser Bauchef würde sich sicher über ein paar Nachmeldungen von «Spätzündern» freuen! Im übrigen gilt der Aufruf betreffend Verjüngung unserer Froni-Truppe, nachzulesen im März-Heft, Seite 12, nach wie vor.

GV Zentral-Verein

Die voraussichtlich letzte GV findet am 1.12.01 in der (ehemals) HTL Windisch/Brugg statt. Details siehe weiter vorne in diesem Heft. Das einzige Trak-

tandum wird die Annahme der neuen Statuten sein.

ZOM-Messe, Wetzikon

Auch die ZOM wird, wenn sie das lesen, vor wenigen Tagen ihre Tore geschlossen haben. Wir sind sicher, dank dem Eifer und der Überzeugungskraft der bewährten Standbetreuer, wieder über 50 Neumitglieder zu werben und danken allen Standbetreuern für ihren Einsatz.

Mitgliederwerbung

Denken Sie bitte daran, dass dies zu den ständigen Herausforderungen eines jeden Mitgliedes gehört! Wenn gerade keine Karte zur Hand ist: entweder per Internet (<http://www.net4u.ch/vfb/zh>) oder ein Zettel mit Name, Vorname, Adresse, Beruf, Jahrgang, Datum, Unterschrift, Angabe Einzel- oder Familien-Mitglied.

Voranzeige

Die GV 2002 unserer Sektion findet am Samstag, 2.3.02 in Rapperswil, im Restaurant Telepic, im 7. Stock des Swisscom-Gebäudes, statt. Reservieren Sie sich dieses Datum schon heute, denn die prachtvolle Aussicht vom höchsten Versammlungslokal der Stadt ist die weite Reise wert!

Der Redaktor und Vizepräsident

Fritz Schmutz

Zürcher reisten in den Jura

Am 11. August um 8.04 Uhr startete im HB Zürich eine gutgelaunte Schar von 33 Teilnehmern, inklusive Vorstand in corpore, zum diesjährigen Sektionsausflug. Das Wetter war vielversprechend, und die Route via Basel, Delsberg und Biel war aus folgendem Grund etwas ganz Spezielles: In knapp 12 Stunden überquerten wir dabei 17 (siebzehn!) mal eine Kantonsgrenze! Ab Delsberg ging es mit dem Regionalzug weiter bis Glovelier, wo schon der 36-plätzig, grüne Triebwagen BCe 2/4 Nr. 70 der CJ mit Baujahr 1913, bereitstand. Ein wahres Bijou, originalgetreu restauriert mit einem Aufwand von 4000 Mannstunden und rund 40'000

Franken Materialkosten. Auf einer romantischen Strecke, mit Spitzkehre und bis zu 50 % Steigung, führte uns die Fahrt bis zur Station Pré-Petitjean, vorbei an den typischen geologischen Formationen des Kalkgebirges. Dort besichtigten wir die Dampflok-Remise unserer Kollegen vom Verein «La Traction», die zwei Malletloks betreiben, die auch in Meiningen aufgearbeitet worden sind. Leider war es etwas eng in der als Remise dienenden ehemaligen Sägerei, deshalb nahmen sich vor allem die Damen mehr Zeit, draussen den mit dem Dampfzug geführten Original-Speisewagen zu bewundern.

Anschliessend ging die Reise weiter mit dem Extrabus auf Nebenstrassen, wobei wir schon nach kurzer Zeit den Kanton Jura wieder verliessen, auf den Mont Crosin. In der Aubege «Vert Bois» erwartete uns auf der Gartenterrasse ein feines Mittagessen. Bald schon standen draussen unsere zwei Pferdegespanne bereit; 14 Teilnehmer/innen nahmen aber den Bergweg zum Windkraftwerk zu Fuss in Angriff. Zuerst gab es ausführliche Erläuterungen, wobei zu erfahren war, dass die heutigen vier imposanten Türme mit den dreiflügligen Windrädern von 44 Me-

tern Durchmesser eine elektrische Leistung von 600 bis 700 Kilowatt pro Einheit erzeugen. Der Bau von zwei weiteren, noch stärkeren Einheiten ist übrigens schon in Vorbereitung! Die Post, als grösster Abnehmer der umweltfreundlichen Energieform, hat sich vertraglich verpflichtet, die Leistung einer Einheit abzunehmen. Als wir schlussendlich am Fuss dieser Bauwerke standen und das gespenstische Rauschen der mit konstant 28 Umdrehungen pro Minute drehenden weissen Flügel hörten, waren alle fasziniert! Nach einem kurzen Blick ins Innere auf die Steuerungsanlage, nahmen wir den Weg Richtung Mont Soleil unter die Räder oder Füsse. Aus der Ferne konnten wir dabei die majestätischen Windräder in ihrer ganzen Schönheit nochmals bewundern.

Vorbei an der grössten Anlage von Solarpanels der Schweiz, die aber nicht einmal die Leistung einer Windkraft-Einheit erbringt, erreichten wir, jetzt alle wieder zu Fuss, die Bergstation der Standseilbahn nach St. Imier. Via Courtelary, Sonceboz und durch die Taubenloch-Schlucht führte die Zugreise nach Biel, wo wir allerdings im ICN von rund 350 Metern Länge vergeblich nach unserem

reservierten Wagen Ausschau hielten. Der Reiseleiter ist gespannt auf die Stellungnahme der SBB! So mussten wir dann die Heimfahrt auf zwei Wagen verteilt antreten. Das Quiz, das der Reiseleiter den müden Teilnehmern auf dieser Strecke vorlegte, enthielt natürlich auch die anfangs beantwortete Frage nach der Anzahl Traversierungen von Kantons-grenzen!

Im weiteren empfahl der Reiseleiter allen, sich an der im letzten Heft ausgeschriebenen Finanzierung der Strecke nach Oberwald mittels Darlehen zu beteiligen. Zudem hat eine Sammlung unter den Teilnehmern, die der Präsident noch kräftig aufbesserte, zusammen mit einem kleinen Überschuss aus der Endabrechnung dieser Reise, den Betrag von 370 Franken ergeben, der als Spende in die Sektionskasse fliesst! Herzlichen Dank an alle! Pünktlich um 19.53 fuhr unser Zug im HB ein. Eine etwas ausführlichere Fassung dieses Berichtes können sie auf unserer Homepage: www.net4u.ch/vfb/zh nachlesen.

Reiseleiter und Reporter Fritz Schmutz

Sektion Bern: Neuer Mitgliederbetreuer

Der Vorstand der Sektion Bern hat an seiner ersten Sitzung (vom 23. Juni) nach der diesjährigen Hauptversammlung Christoph Rickli auf dessen Antrag hin zum neuen Mitgliederbetreuer der Sektion bestimmt. Rickli übernimmt damit das Amt von Hans von Almen, der altersgemäss an der HV aus dem Vorstand zurückgetreten war. Christoph Rickli war im Frühjahr 2000 in den Sektionsvorstand gewählt worden und zeichnete für den Aufbau des Internetauftritts verantwortlich. Dessen laufende Aktualisierung übernimmt nun der Sekretär.

Betriebsbesichtigung beim RBS

Der Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) verbindet auf Schiene und Strasse den Osten von Bern. Das Hauptdepot und die Werkstätte der Meterspurbahn befindet sich in Worblaufen. Am Sams-



Stelldichein vor dem historischen Triebwagen BcE 2/4 der ehemaligen Gesellschaft Tramélan-Noirmont in Glovelier.

tagnachmittag des 3. November sind alle eingeladen, auf einer rund dreistündigen Tour das Herz des RBS zu besichtigen. Die Führung ist kostenlos. Treffpunkt ist um 13.50 Uhr beim Bahnhof Worblaufen. Anmeldungen nimmt bis am 21. Oktober der Sektionssekretär entgegen: Julian Witschi, Monbijoustrasse 28, 3012 Bern. Alle sind herzlich eingeladen (Zu diesem Anlass folgt kein Rundschreiben)

Weitere Furka-News

Laufend aktualisiert wird unsere Internetseite www.vfb-bern.de mit Informationen um die Furka-Bergstrecke und aktuellen Bildern. Die ausführlichsten Sektionsnachrichten erhalten unsere Mitglieder im Quartalsheft «FurkaBernInfo». *Julian Witschi*

Sektion Solothurn

Seit dem 30. Juni verkehren die Dampfzüge auf der Furka Bergstrecke fahrplanmässig. Das schöne Sommerwetter der letzten Wochen lockte viele Reisende an die Furka. Die von Edi Allemann organisierte Bergfrühlingsfahrt war ein voller Erfolg. Solche Fahrten sind auch beste Werbung für die Bahn und weil das ganze Umfeld Natur- und Bahn-Begeisterung auslöst, entschlossen sich jeweils einige Mitreisende dem Verein beizutreten.

Im Jahresprogramm unserer Sektion sind noch folgende zwei Anlässe vorgesehen.

- Standauftritt anlässlich der Ausstellung des Solothurner Eisenbahnamateurclubs im neuen Vereinslokal in Rüttenen. Als Gast sind wir dazu herzlich eingeladen worden. Besuchen Sie die Ausstellung und unseren Stand Samstag/Sonntag, 24. und 25. November und 1. und 2. Dezember.
- Chlausenhock im Restaurant Brauerei in Oensingen, Dienstag, 20. November 2001, 20 Uhr. Immer ein geselliger Abschluss der Jahresaktivitäten.

Nächsten Frühling wird der Vorstand neu gewählt. Gefragt ist eine Blutauffrischung. Wenn Sie Interesse an einer Mitarbeit haben, melden Sie sich an einem der beiden Anlässe oder beim Präsidenten Paul Kupper, Postfach 155, 2544 Bettlach, Telefon 032 645 29 70.

Paul Kupper

Sektion Innerschweiz im Einsatz

Im Juni musste in Gletsch durch ein Team aus verschiedenen Sektionen ein Lawinenschaden behoben werden. Die Schneemassen rissen eine 7,5 Meter lange Betonplatte von der Verladerrampe weg, dieses «leichte» Stück wurde quer über die Geleise 1 und 2 geschoben. Mit Habegger, Stockwinden und Seilzug konnte die Platte, über Schienenstücke rutschend, zwischen den Geleisen geparkt werden. Natürlich musste vorerst einiges an Schnee entfernt werden, mit Pickel, Schaufel und Schiller-Fräse. Gleis frei, konnte am Abend gemeldet werden. Von Realp aus mussten Gleisbaumaterial, Schienen und Schwellen bis zur Steffenbachbrücke befördert werden, zum Teil war eine Dampflok eingesetzt. Dieses Material diente zum Umbau von rund 300 Meter Geleise zwischen dem Tunnel Alt Senntumstaffel I und der Steffenbachbrücke. Die Laschen der noch liegenden Geleise wurden gelöst, Jakob Hartmann musste mancher widerspenstigen Schraubenmutter ein paar Worte sagen. Ein weiterer Einsatz für eine recht grosse Gruppe mit Jakob Hartmann fand in

Muttbach statt. Im Tunnel, in der Kaverne, wird Kabel auf einer Bobine bereitgestellt. Das Gleis muss natürlich frei bleiben. Das Kabel wird Richtung Station Muttbach verlegt, zwei Stränge werden noch rund 100 Meter weitergezogen in Richtung Gletsch.

Nächster Auftrag: das Streckenkabel im Tunnel ist etwas zu lang, nämlich 70 Zentimeter. Um dieses eigentlich kurze Stück sauber im Kabelkanal zu verstauen, wird bis etwa 70 Meter retour stellenweise der Kanal geöffnet, um das Kabel im Zickzack zu legen und so mehr Länge zu gebrauchen. Eine knifflige Arbeit, aber es klappt. Schlussendlich werden noch zwei Wassertanks geborgen, die durch die Schneemassen im Winter zerdrückt wurden. Das Feierabend-Bier haben die sieben Fronarbeiter redlich verdient. – Für die Arbeitseinsätze am Samstag: weiter so, es gibt im Herbst genug Arbeit für jedermann in Realp.

Das weitere Sektionsprogramm :

6. bis 14. Oktober: DFB-Stand im Verkehrshaus in Luzern, besuchen Sie unseren Stand während der Eisenbahn-Modellbau-Messe in echtem Eisenbahn-Ambiente. *Willy Auf der Maur*



Bauzug mit Dampflok 9 am 2. Juni 2001.

Foto: Franz Geisser junior

Sektion NRW an der MOBA

Vom 4. bis 8. April 2001 fand in den Dortmunder Westfalenhallen wieder die Inter-Modellbau statt. Mit über 450 Ausstellern, Händlern und Herstellern und 20'000 Einzelmodellen, welche in acht Hallen auf 48'000 m² Fläche präsentiert wurden, hat sich diese Messe einen langjährigen Spitzenplatz unter vergleichbaren Veranstaltungen gesichert.

Unsere Sektion war in Halle 8 unter Regie des MOBA (Modellbahnverband in Deutschland) mit einem Stand von 104 m² vertreten. Dieser beinhaltete zum einen unser beliebtes «Furka-Reisebüro» und zum anderen unsere «Furka-Modul-Modellbahnanlage. In diesem Jahr konnten wir neue, überarbeitete und «zugereiste» Module präsentieren. Unser spezieller Dank gilt der Sektion Norddeutschland, die sich erstmals mit Anlageteilen und personell beteiligte, was eine wesentliche Bereicherung der Anlage bedeutete. Bei 105'000 Besuchern konnten wir uns über Zuspruch nicht beklagen. Die Modellbahn konnte man zeitweise wegen starkem Gedränge kaum mehr erkennen. An unserer Infotheke konnten wir zahlreiche vielversprechende Beratungsgespräche führen und die Furka-Bergstrecke vielen Besuchern näher bringen. Erfreulicherweise haben wir nach Ausstellungsende bereits diverse positive Rückmeldungen erhalten, auch von Reiseveranstaltern, deren Prospekte wir ausgelegt hatten. Wir möchten uns hier nochmals beim MOBA für die gute Organisation und bei der Firma Bemo für die schönen Ausstellungsstücke bedanken. Das gleiche gilt für die zahlreichen Helfer, die ein Unternehmen dieser Grössenordnung erst möglich machten.

Sektionstreffen

Am 22. April fand unser letztes Sektionstreffen im Pfarrheim St. Peter und Paul in Hattingen statt. Bei Kaffee und Kuchen fanden sich wieder zahlreiche Gäste ein, um neue Informationen von der Furka-Bergstrecke zu erhalten.

In einem Fernsehfilm zeigten wir den aktuellen Fahrbetrieb auf der Bergstrecke. Ein Video, das den Winterbetrieb auf der Furka-Oberalp-Bahn dokumentierte, beeindruckte die Zuschauer sehr. Jeder konnte sich nun plastisch vorstellen, mit welchen Schwierigkeiten Gebirgsbahnen wie die FO oder DFB im Winter und vor Betriebsbeginn im Frühjahr zu kämpfen haben. Auf grosses Interesse stiess auch der Diavortrag von Theo Bruland, der anhand von seit längerer Zeit gesammelten Detailaufnahmen über die Unwetterschäden vom letzten Herbst und dem sich daraus ergebenden umfangreichen Bauprogramm für 2001 berichtete.

Wir möchten uns auf diesem Wege nochmals bei allen Helfern bedanken, die zum guten Gelingen dieses Nachmittags beigetragen haben.

Stammtische 2001

Dortmund: regulär jeden ersten Freitag im Monat ab 19 Uhr in der Gaststätte «Keglerklause» in Dortmund Oespel, Oespeler Dorfstrasse 6 (nähe Einkaufszentrum und Uni, S-Bahn S1 und S21 in Sichtweite). Termine: 5.10., 2.11. und 7.12.01

Köln: regulär jeden ersten Freitag im Monat ab 19 Uhr im Restaurant «Oster's Rudi», Hartwigstrasse 26–28, Köln-Nippes, S-Bahn S12, Haltepunkt Köln-Nippes, nördlicher Treppenabgang, am Ausgang links (Hartwigstrasse) nach zirka 500 Meter Eckhaus auf der linken Seite. Termine: 5.10., 2.11. und 7.12.01.

Sektionstreffen

Unsere nächste Informationsveranstaltung findet am 11. November 2001 um 14.30 Uhr im Thomas Morus Haus, Adolf-Strasse 54 in 41462 Neuss statt. Mitglieder und uns bekannte Interessenten erhalten eine spezielle Einladung.

Martin Fränsing, Präsident

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

Section romande

Vernissage et deux nouveautés

Une nouvelle étiquette de vin et un nouveau livre

Le samedi 23 juin 2001 était un grand jour pour la Section romande de l'Association ligne sommitale de la Furka et pour le DFB. L'ambiance était à la fête quand de nombreux invités se sont retrouvés à la Cave des Cimes à Bex pour le vernissage de la nouvelle étiquette du vin de la Section romande de l'ALSF et de l'édition française du livre «Ligne sommitale de la Furka».

Dès 9 heures, les premiers participants se sont retrouvés dans une sympathique ambiance sur la terrasse du Buffet de la petite gare de Bex pour boire le café en attendant l'arrivée des autres invités, des «autorités» de l'ALSF et du DFB et de Johannes von Arx, auteur du livre «Dampfbahn Furka-Bergstrecke/Abenteurer Furka».

Dès 10 heures, les convives se sont déplacés à la Cave des Cimes située dans une superbe région près du hameau de Châtel, où ils ont retrouvé d'autres invités. Dès l'arrivée de J. von Arx, la nombreuse assemblée à pris place dans le Caveau des Cimes autour des tables richement garnies pour goûter le précieux nectar des vignes, élaboré avec soin par Pierre-Alain Indermühle.

Dans son allocution de bienvenue, Jacques Fornachon, président de l'ALSF-Section romande, a remercié les invités d'être venus si nombreux à cette importante réunion à laquelle Heinzer Peter, vice-président du conseil d'administration du DFB a fait l'honneur de se joindre en tant que représentant de l'éditeur. J. Fornachon a souligné l'importance du travail accompli ces derniers mois et années par la Section romande pour faire connaître et progresser la cause du train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka dans le monde francophone. Puis, il a remis quelques présents aux invités d'honneur, à M. Jacques Badan en remerciement pour le dessin de l'étiquette qui orne les bouteilles de la cuvée 2000 du vin de la Section

romande de l'ALSF et aux collaborateurs au projet de l'édition française du livre «Ligne sommitale de la Furka», soit à Beat Moser et Claude Solioz.

Le traducteur a profité de la parole qui lui a été accordée pour souligner qu'un livre de 144 pages ne se traduit certes pas facilement et en un tour de main, mais, grâce à l'excellent travail coopératif fourni par les collaborateurs au projet de traduction du livre, notamment par B. Moser pour la mise en page et la mise à disposition des photos nécessaires, par les correcteurs et tout particulièrement J. Badan, dont les corrections précises et précieuses ont eu une influence bénéfique incontestable sur la qualité finale de l'ouvrage et par J. Fornachon qui a lancé le projet et entrepris les démarches nécessaires pour assurer une assise financière saine à l'entreprise, le travail de traduction s'en est trouvé grandement facilité.

L'auteur et le traducteur se sont par la suite consacrés à une longue et agréable séance de dédicace. Au cours des discussions qui ont suivi, l'auteur du livre nous a confirmé qu'il était très honoré que son livre ait été traduit et a relevé l'excellente qualité d'impression, notamment des photos, de l'édition française.

Vers midi, l'assemblée s'est lentement dispersée.

Rappelons que les personnes et les organisations suivantes ont soutenu par leurs dons le projet de traduction du livre «Ligne sommitale de la Furka»:

Claude Wenger (Genolier), Hobby-Centre, R. Nicollerat, (Lausanne), KBS Etudes Ingénieurs Conseils SA (Lausanne), Crédit Suisse Région Sion (Sion), Magasin Famille F+E Pittet (Pampigny), Fulgurex SA (Lausanne), Sulzer Infra Romandie SA (Lausanne), Lemaco SA (Ecublens), Vaudoise Assurances (Lausanne), SUVA Relations Publiques (Fribourg), Transports Publics du Chablais (Bex), Chemin de Fer Nyon-St-Cergue-Morez (Nyon), Pasche SA Garage Carrosserie (Morges), Interprox SA (Delémont), La Semeuse (La Chaux-de-Fonds), Touring Club Suisse Valais (Sion), Sferax SA (Cortailod), Aluminium Suisse SA (Sierre), Hobby-Centre Modèles Réduits (Sion), Losinger Sion SA (Sion), Electro-Service M.C. Mühlheim (Sion), Conseil de la Culture Etat du Valais (Sion), Loterie Romande délégation valaisanne (Sion).

Vous pouvez commander le livre «Ligne sommitale de la Furka» et le vin ALSF-Section romande à: Association ligne sommitale de la Furka, Section romande, J. Fornachon, Au Curson, 1142 Pampigny. *Claude Solioz*

Visite aux ateliers de Coire

L'endroit où sont entreposés le bâti et le châssis des locomotives à voie métrique que par un pur hasard. Anton Westreicher, chef de la division Traction et Ateliers (ZfM) du DFB, nous fait visiter la grande halle des anciens ateliers principaux CFF à Coire. La chaudière de la locomotive à vapeur no. 1 est en cours de rénovation dans les ateliers à la Pulvermühlestrasse. Il y règne une certaine exigüité.

Un pont roulant à trois rails, miraculeusement conservé, est relié d'un côté à une voie construite par le groupe de construction du DFB, traverse un pré et rejoint les voies du RhB. De l'autre côté, la voie métrique mène dans la grande halle de ce qui fut l'atelier principal des CFF à Coire. On ne sait pas par quel prodige tous les éléments nécessaires au raccordement de l'atelier à la voie du RhB sont encore en place, notamment le pont roulant, mais ils le sont, et c'est bien là le principal.

Anton Westreicher, responsable Traction et Ateliers arbore un grand sourire et explique tout ce qu'il a dû entreprendre pour assurer la place nécessaire pour la locomotive no. 1. La chaudière de cette machine devait en effet être soumise à une révision imprévue. Grâce aux démarches d'Anton Westreicher, la halle qui n'était plus utilisée par les CFF sert maintenant de dépôt et de magasin. De surcroît, trois wagons du DFB y ont trouvé place durant l'hiver et y étaient bien mieux abrités que dans le tunnel de faîte.

Dans l'atelier, on tombe sur le châssis de la no. 1, sans le haut, donc sans la chaudière, et sans la cabine. Le bloc de cylindres massif saute aux yeux, l'embellage paraît bien fin à côté. Le réservoir à eau latéral avec les inscriptions DFB 1 et l'enseigne SLM de 1913 avec le numéro de fabrique 2315 a été posé devant. Le panneau fixé sur la soute à charbon relate les dates importantes de l'histoire de cette locomotive qui a repris vie une nouvelle fois sur la ligne sommitale de la Furka en 1993, après son retour du Vietnam.



Le traducteur Claude Solioz à gauche et l'auteur Johannes von Arx à droite.

Le chef Traction et Ateliers, explique pour quelles raisons la no. 1 séjourne aux ateliers. Il y a quelques années, elle avait été révisée à fond et équipée d'une nouvelle chaudière au Reichsbahn Ausbesserungswerk à Meiningen. De toute évidence, le travail qui y avait été fait n'était de qualité. Placée juste à côté, la chaudière originale de la no. 4 révèle toute la différence. A Meiningen, la paroi arrière de la chaudière a été soudée en plusieurs parties, alors que la chaudière originale avait été forgée d'un seul tenant. La déception d'Anton Westreicher est perceptible quand il parle de la qualité du travail fourni à Meiningen. Après moins de sept ans de service, la chaudière fuit et les soudures et les entretoises, qui ont déjà toutes été remplacées, lâchent.

Des spécialistes sont à l'ouvrage. Souvent, ils s'adressent à leur chef, Jakob Knöpfel, responsable de la traction vapeur. Ainsi, notre entretien est souvent interrompu alors que nous nous promeons à travers l'atelier, toujours trop petit bien qu'il ait été agrandi de 200 m². Le châssis de la locomotive no. 4 est en cours de restauration. En même temps, on travaille sur la chaudière de la numéro 1. Le rivetage est une technique qui n'a plus cours actuellement, donc, il n'existe plus de spécialistes, explique Jakob Knöpfel. Il parle de Martin Horath et de Armin Ulrich qui s'y connaissent en matière de locomotives à vapeur. «Nous devons former des gens, si non, le DFB ne peut pas subsister.» Pour beaucoup, ce travail est un retour à la construction traditionnelle de machines. Jakob Knöpfel précise: «nous sommes les seuls loin à la ronde à prendre le risque de faire ce genre de travail.» De plus, nous le faisons en tant que bénévoles. Puis, il raconte comment il a pu, quand il était encore un petit garçon, accompagner son grand-père qui travaillait pour le Brienz-Rothorn-Bahn et que plus tard, il s'était entretenu longuement avec le chef de dépôt du BRB, ce qui lui a permis d'apprendre beaucoup.

L'inspecteur du service suisse des chaudières est actuellement «dans les parages». Etant donné que deux collabora-

teurs sont justement occupés à installer les tampons autoclave, Jakob Knöpfel est très heureux de sa présence. Ce travail délicat pourra ainsi être immédiatement contrôlé par le spécialiste et peut-être même sera-t-il approuvé. Par ailleurs, le travail presse. La «Furkahorn» doit être prête pour le début de la saison. Les ouvriers qualifiés se font rares, commente Jakob Knöpfel.

Le 23 juin, a eu lieu la journée portes ouvertes chez Alptransit à Sedrun. De 10 à 16 heures, un train à vapeur du DFB a transporté des voyageurs sur la voie à crémaillère entre la place d'installation et l'embranchement de Bugnei. Les frais pour le transfert du train de Coire à Realp ont ainsi été amortis. Car le même jour, donc le 23 juin, le train a été transféré à Realp, mais pas au moyen de ses propres forces. Malheureusement!

Gerhard Oswald –

Traduit de l'allemand: C. Solioz

Il nous faut plus de place !

Anton Westreicher, chef ZfW (Traction et Ateliers) du DFB, sait ce qui est indispensable au bon fonctionnement du secteur dont il a la responsabilité et il le dit clairement. Le 17 février 2001, il a remis au conseil d'administration du DFB un rapport succinct dans lequel il résume les besoins du secteur Traction et Ateliers. «Dampf an der furka» a publié un extrait de ce rapport dans le numéro de juin 2001. Voici la version française de l'article en question.

A. Westreicher résume le contenu de son rapport de la façon suivante: «notre maisonnette est trop petite, la famille s'est agrandie, il est donc indispensable et urgent d'adapter les infrastructures.» Dans ce cas, les infrastructures ce sont les ateliers. Dans ceux de Realp, il n'y a plus de place. «Il est prioritaire de développer et d'agrandir la base de Realp», estime le chef Traction et Ateliers dans le projet établi par la division des constructions, puis il pose la question subsidiaire : où la locomotive FO no. 4 sera-t-elle remise en 2002?

Autre requête: l'amélioration des installations sanitaires. Elles sont dans un état inadmissible, ce qui fait fuir les nouveaux collaborateurs bénévoles, constate A. Westreicher.

A moyenne échéance, on doit trouver une solution durable au problème du manque de place. Certes, la surface louée dans l'atelier à la Pulvermühlstrasse à Coire a pu être augmentée de 200 m², mais cet état n'est que provisoire. Temporairement, il y aura un peu plus d'espace à disposition dans les anciens ateliers principaux des CFF. Mais, à moyen terme, «il est primordial de pouvoir disposer dans la région de Coire d'un propre atelier de grande capacité rattaché au réseau ferroviaire.» Car le constructeur de wagons doit aussi pouvoir disposer de suffisamment de place. Le fondement de cette requête est simple et A. Westreicher s'explique: «si nous voulons débiter les travaux de restauration des locomotives 4/4 qui sont encore stationnées à Altdorf, des ateliers d'une plus grande superficie sont essentiels.» De plus, il faut des endroits pour parquer les automobiles de plus en plus nombreuses des collaborateurs.

En ce qui concerne la traction, il est primordial de se procurer une locomotive diesel puissante pour assurer une exploitation ferroviaire fiable. Fondamentalement, A. Westreicher pense que Oberwald reste bel et bien le but essentiel, mais, selon lui, il faut se donner les moyens pour maintenir et améliorer l'acquis. Pour ce qui est du principe du volontariat, le chef Traction et Ateliers ne s'imagine pas pouvoir travailler un jour avec des employés salariés. Tout d'abord, la charge financière serait insupportable. De plus, la présence de salariés risquerait d'irriter les travailleurs bénévoles et de les faire partir. Pour A. Westreicher il serait «dangereux de s'engager dans cette voie.»

Gerhard Oswald –

Condensé et traduction : Claude Solioz

Nouvelles brèves

Le Conseil de la Culture de l'Etat du Valais à Sion a pris l'excellente décision

de faire distribuer un exemplaire du nouveau livre dans toutes les bibliothèques publiques de la partie romande du canton du Valais, permettant ainsi à une large frange de la population valaisanne de découvrir ou de redécouvrir le train à vapeur de la Furka qui – rappelons-le – fait partie du patrimoine valaisan. Félicitations et remerciements au Conseil de la Culture de l'Etat du Valais!

Les Valaisans ne connaissent pas la ligne sommitale

et n'arrivent pas à s'imaginer que ce train existe grâce, notamment, à l'aide des travailleurs bénévoles et au soutien des membres de l'Association de la ligne sommitale de la Furka. Cet amère constat a dû être fait à l'occasion d'une petite exposition de photos qui a eu lieu dans le courant de cet été au Caveau de Fully, dans le Bas-Valais et qui avait justement comme thème le train à vapeur de la Furka. Quelques photos ont certes trouvé d'heureux acquéreurs, mais surtout les visiteurs ont eu la possibilité d'apprendre pour la première fois qu'il existe un train à vapeur à la Furka, de feuilleter une petite documentation technique et d'emporter des dépliant publicitaires du train à vapeur. Au vu du nombre de prospectus emportés, on est en droit de penser que de nombreux visiteurs de l'exposition se sont décidés par la suite d'aller

faire un tour en train à vapeur à la Furka. Malheureusement, les dépliant qui invitent à devenir membre de l'ALSF ont suscité bien moins d'intérêt.

Recettes exceptionnelles

Selon le rapport annuel 2000, publié à l'occasion de l'assemblée des actionnaires qui a eu lieu cet été à Andermatt, l'exploitation du train entre Realp et Gletsch a été un très grand succès. Malgré une saison 2000 écourtée, le DFB a transporté environ 26'000 voyageurs et les recettes ont atteint le chiffre de Fr. 950'000.–, donc deux fois et demi celui de l'année précédente. En raison du nombre très élevé de voyageurs, le personnel bénévole a été très fortement mis à contribution. Les capacités du Service de voyage, géré à cette occasion en collaboration avec «Goms Tourismus», ont été dépassées et quelques «couacs» se sont produits. Malgré cela, la saison 2000 peut être qualifiée d'excellente en ce qui concerne l'exploitation. On attend avec impatience les chiffres pour l'année 2001.

Plan stratégique

Toujours selon le rapport annuel 2000, publié pour l'assemblée des actionnaires, Oberwald est et reste le but principal à atteindre. Le plan d'investissement prévoit que, en plus de l'engagement intense d'ouvriers bénévoles, 10–12 millions de francs doivent être investis, soit, pour le tronçon Gletsch–Oberwald environ 3 millions de francs, pour des locomotives et des wagons environ 4 millions et pour les infrastructures à peu près 3–5 millions. Les membres du conseil d'administration estiment que ces dépenses peuvent être couverts par des augmentations du capital (environ 0,5 million par an), diverses actions spéciales, des dons et du «sponsoring» professionnel. Le CA espère atteindre la barre des Fr. 500'000 lors de l'augmentation du capital actuellement en cours.

On parle (enfin) français dans la région de la vallée de Conches. Selon le même rapport annuel, il a été constaté en 2000 une augmentation sensible du nombre de touristes francophones de Suisse ro-

mande et de France.

Des voitures voyageurs rouges

Selon des informations recueillies sur les sites Internet des sections Argovie et Berne, l'ancienne voiture voyageurs C204 du FO est de retour à la Furka après que son châssis ait été rénové et les superstructures totalement refaites. Le 16 juin, elle a été transportée par la route depuis les ateliers d'Aarau jusqu'à Realp. Ce wagon est numéroté B 2204 et est peint en rouge original FO. Il porte l'inscription jaune «Furka-Bergstrecke» comme les autres voitures du DFB, toutefois sans l'effet 3D. Ainsi, il pourra être engagé dans une composition dans le plus pur style FO de l'époque avec trois autres voitures semblables et avec la locomotive FO 4 ou, accessoirement, avec l'automotrice à essence du FO maintenue dans son état d'origine.

Claude Solioz

Livre Ligne sommitale de la Furka

En français. Auteur: Johannes von Arx. Format: 235 x 175 mm. Contenu: 144 pages, 58 photos couleurs et 71 photos noir blanc et ainsi que 18 tableaux et plans. Prix de vente: Fr. 45.– (+ frais de port et d'emballage)

Bulletin de commande

_____ Livre(s)

Nom: _____

Prénom: _____

Rue, n°: _____

NPA: _____

Localité: _____

Adresse de commande:
Association Ligne sommitale de la Furka
Au Curson, CH-1142 Pampigny
Tél+Fax 021 800 48 61

Der neue Sammel-Ordner für Ihre Infohefte «dampf an der furka»

Bei genügend Vorbestellungen lassen wir für Sie einen Sammelordner anfertigen.

Der Einführungspreis beträgt Fr. 12,50

Auslieferung Weihnachten 2001

Sind Sie interessiert?
Dann bestellen Sie noch heute beim:

Souvenirhandel DFB
Postfach 49
3428 Wiler
Fax: 032/665 11 24
www.dfb.souvenir@fu-be.ch





Aus dem Gesellschaftswagen Calanda-Bräu der RhB wurde...

Ein Wagen namens «Letta»

Viele auf der DFB Tätige haben auf der Station Realp der DFB und zurzeit in Tiefenbach, einen Wagen von ähnlicher Farbe wie unsere Personenwagen, jedoch mit der Anschrift «Letta», gesehen. Viele werden sich fragen, was soll dieses Fahrzeug, was hat das bei uns zu suchen? Dieser Bericht soll darüber Aufschluss geben.

Dieser Wagen war ein alter Personenwagen der Rhätischen Bahn aus dem Jahre 1954. 1981 wurde dieser umgebaut in einen WR-S 3820 «Calanda-Bräu» (Bar/Gesellschaftswagen). Sein Einsatz erfolgte vorwiegend in Eishockey-Extrazügen nach Davos und Arosa, vor allem nach Arosa.

Als der Eishockey-Club Arosa nicht mehr A-würdig war, war der Reiz, nach Arosa zu fahren, nicht mehr gerade gross. Der Wagen wurde noch einige Zeit lang für Plauschfahrten jeglicher Art auf Bestellung eingesetzt. 1993 hat ihn die Rhätische Bahn an die Firma Uhren und Schmuck Letta, (Buchs SG) verkauft. Letta benötigte ein provisorisches, längliches Ladengeschäft, da sie einen Neubau errichten wollte. Ab 1995, als der Neubau fertig erstellt war, wurde er zum «Kulturbahnhof» in Buchs SG umgestaltet.

Letta hat nun den «Kulturbahnhof» aufgegeben und diesen Wagen der DFB geschenkt. Am 8. August 2001 wurde er von der Familie Tschudy (Chur) in Buchs bei Letta abgeholt und zum Bahnhof Buchs SG, für den Transport per Eisenbahn (Rollschemel) nach Landquart transportiert.

In der Hauptwerkstätte der Rhätischen Bahn in Landquart wurde das Fahrzeug

geprüft und fahrtüchtig gemacht. Gleichzeitig wurde er von «Fronis» der Sektion Graubünden gereinigt und für den ersten Einsatz als Souvenirladen am «Tag der offenen Baustelle» der Alp Transit in Sedrun vorbereitet.

Was geschieht mit diesem Fahrzeug?

Es wird nun DFB-konform umgestaltet und zwar: Farbanstrich und Beschriftung, Stirnwandtüre zur Plattform, Entfernen der Spiegel, Bahnkonforme Befestigung der Theke, Einbau einer schallisolierten Notstromgruppe 220/380 V, 50 Hz für die Speisung der bereits vorhandenen Einrichtung wie Beleuchtung, elektrische Heizung, Kühlschrank und des Boilers, Bahnkonforme Möblierung (lose Bestuhlung und Tische mit entsprechend schweren Füßen), Öffnungen für eine Raumbelüftung.

Mit zwei Nachteilen ist dieses Fahrzeug jedoch behaftet. Es besitzt keine Zahnradbremse, darf also nie am Schluss eines Zuges eingereiht werden und darf nie nur als Einzelfahrzeug verkehren. Der andere Nachteil, es ist schwerer als die üblichen vierachsigen DFB-Personenwagen, nämlich 16 Tonnen. Dafür kann es dann für allerhand Einsätze für Gesellschaften eingesetzt werden.

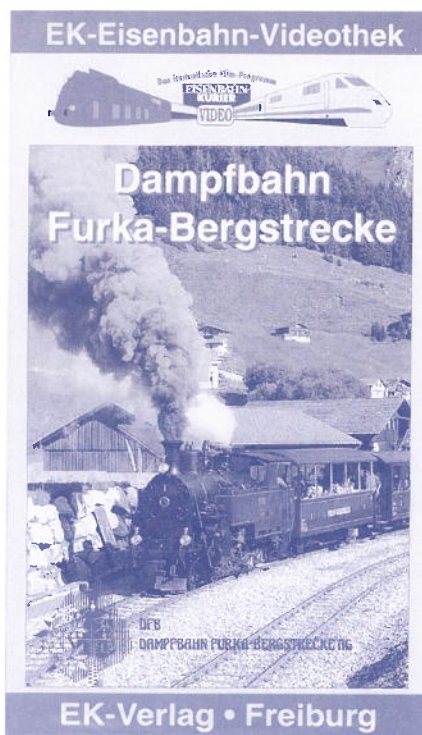
Anton Westreicher, Chef ZfW



...in Buchs das provisorische Ladengeschäft der Firma Letta.

Fotos: Rhb / Jürg Zahnd

Zwei Videofilme und ein Buch



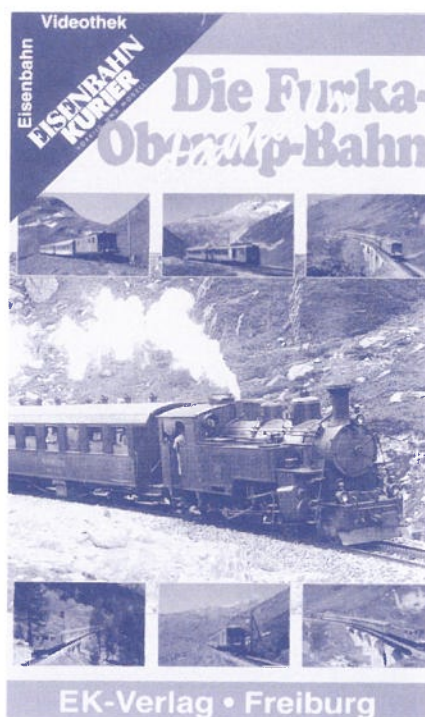
Videofilm «Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke», *Eisenbahn-Kurier* Nr. 5326, Spieldauer ca. 50 Minuten

Natürlich zeigt auch dieser Videofilm mit eindrücklichen Bildern eine Erlebnisreise zwischen Realp und Gletsch. Im Unterschied zu früher veröffentlichten Filmen wird hier ebenfalls über die Eröffnungsfeier in Gletsch vom 14. Juli 2000 berichtet. Ausserdem schildert Autor Raphael Suder im realitätsnah gestalteten Hauptteil einen Arbeitstag der Fronarbeitskräfte in verschiedensten Branchen: Vom Klingeln des Weckers am frühen Morgen über das Aufheizen der Loks, den Fahrkartenverkauf, die Zugbegleitung, die harte Führerstandsarbeit, die interessante Bahntechnik und die strengen Sicherheitsvorschriften bis zum späten Feierabend mit den obligaten Reinigungsarbeiten. Bei Kurz-Interviews kommen auch die «Fronis» zu Wort. Der Blick hinter die Kulissen der ungewöhnlich organisierten DFB-Dampfbahn umfasst

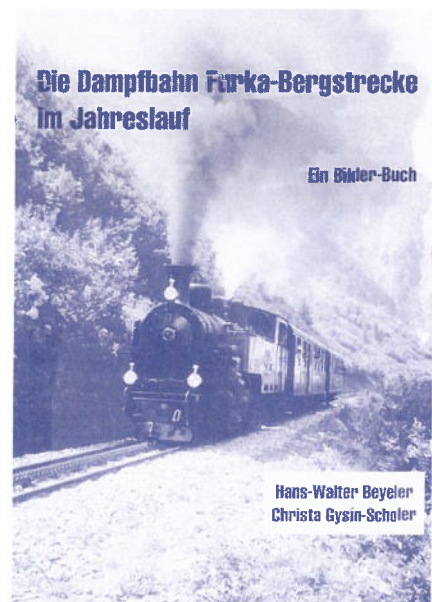
auch die spektakuläre Schneeräumung im Frühjahr, die Montage der Steffenbachbrücke sowie die aufwändige Sanierung der Strecke, der Anlagen und Gebäude. Der preisgünstig angebotene Film eignet sich auch zur Information und Rekrutierung von freiwilligen Mitarbeiter/innen. Verkaufspreis 30 Franken (zuzüglich Porto und Verpackung).

Videofilm «Furka-Oberalp-Bahn – damals», *Eisenbahn-Kurier* Nr. 5340, Spieldauer ca. 35 Minuten

Wie war der Betrieb auf der Furka-Bergstrecke zu FO-Zeiten? – Die Antwort auf diese Frage liefert dieser Film aufgrund interessanter Sequenzen zwischen Brig und Disentis. Die grösstenteils unveröffentlichten Filmdokumente aus verschiedenen Privatarchiven (1935 bis 1981) zeigen auch verschiedene Schneeräumtechniken nach Lawinenabgängen. Den Höhepunkt bilden sicherlich Sequenzen vom Dampfbetrieb um 1935,



darunter einmalige Szenen vom Glacier-Express aus seiner Anfangszeit. Ausserdem sind auch verschiedenste Elektrozüge auf ihren letzten Fahrten zwischen Realp und Oberwald zu sehen. Mit Wehmut erwartete man vor 20 Jahren das Ende des Bahnbetriebes an der Furka. Glücklicherweise kam es ja dann anders... – Verkaufspreis 30 Franken (zuzüglich Porto und Verpackung).



Bilder-Taschenbuch: «Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Jahreslauf»

Autor Hans-Walter Beyeler gehört zu denjenigen Fotografen, welche den DFB-Bahnbetrieb an der Furka-Bergstrecke von Anfang an begleitet haben. Verlegerin Christa Gysin-Scholer hat aus seinem umfangreichen Bildarchiv eine abwechslungsreiche Auswahl getroffen und die Aufnahmen in der Reihenfolge der vier Jahreszeiten platziert. So entstand ein attraktives Porträt der Strecke, der Landschaft und der Dampfzüge von der Winterruhe über die Schneeräumung im Frühling zum Fahrbetrieb im Sommer bis zum Saisonschluss im Herbst. Auch Schnappschüsse mit Tieren und Pflanzen fanden Eingang ins Taschenbuch. Neben einer von Eugen Wintsch verfassten, besinnlichen Einführung beschränkten sich die Autoren textlich auf wenige Kurzbeschreibungen, die der Leserin oder dem Leser einige Zusatz-

Ein neuer Aargauer Wagen

Der dritte Personenwagen aus der Wagenwerkstätte Aarau wurde termingerecht zur Aufnahme des Fahrbetriebes auf der Furka-Bergstrecke fertiggestellt und ist dort bereits im Einsatz. Nach einem gut besuchten Rollout-Apéro fuhr er am 16. Juni Huckepack auf einem Tieflader von Aarau nach Realp. An einer Probefahrt mit seinen Renovatoren nach Gletsch bewies er seine Fahrtüchtigkeit. Am 27. Juni bestand das Schmuckstück mit Bravour die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr.

Der Personenwagen B 2204 – frühere Bezeichnung C 204 – ist ein Wagen der ersten Baureihe, die bei Inbetriebnahme der damaligen Brig-Furka-Disentis-Bahn auf der Furka-Bergstrecke fuhr. Die Renovation wurde auf Initiative der Sektion Bern und zu einem guten Teil mit Mitteln des Kiwanis-Clubs Biel und dessen Arbeitseinsatz durchgeführt. Weil die Werkstätte in Kirchberg nicht weiter für die Renovation des C 204 zur Verfügung stand, wurde er 1999 nach Aarau gebracht und

dort seit Sommer 2000 fertiggestellt. Der Wagenkasten des C 204 musste von Grund auf nachgebaut werden, während das Chassis überholt werden konnte.

Der zweiachsige C 204 fällt neben den übrigen kobaltblauen Wagen der Furka-Bergstrecke durch sein originalgetreues Rot auf. Drei weitere Wagen der gleichen Baureihe sollen mit dem nunmehrigen B 2204 und der schwarzen Lokomotive FO 4 bis zur Eröffnung der Strecke bis Oberwald eine Komposition bilden wie sie in den zwanziger Jahren und später als Sonderdampfzüge auf der Strecke fuhren.

Wie immer waren die letzten Monate und Wochen sehr betriebsam und von hohem Einsatz der Werkstatt-Mitarbeiter gezeichnet. Vieles musste noch fertiggestellt und montiert werden, wie die Verblechung, die Plattformtüren, die Dampfheizung, eine Unzahl von Abdeckleisten, die Türen, die Sitzbänke und Gepäckablagen, die Sonnenstoren, die Beleuchtung, und so weiter. Alle neuen Teile wurden gemalt, die Dach-Untersicht bei den Eingängen und die Sitzbänke in-

begriffen. Die neubandagierten Räder wurden ins Chassis eingesetzt und abschliessend die Beschriftung angebracht. Der Arbeitsfortschritt war dementsprechend augenfällig, waren doch viele Details in den vorangegangenen Monaten sorgfältig vorbereitet worden. Nun, wo alles eingebaut wurde, nahm der C 204 rasch Gestalt an.

Der wohl sichtbarste Fortschritt war das Aufsetzen des Wagenkastens auf das Chassis am 15. Mai 2001. Beide Baugruppen waren auf diesen Arbeitsschritt sorgfältig vorbereitet worden. Trotzdem war die Stimmung von Spannung geladen, ob wohl auch alles zusammenpasse. Mit einfachen Mitteln und dem alten Hallenkran, der grösstes Fingerspitzengefühl für das heikle Manöver verlangte, wurde der Kasten mit allen verfügbaren Händen millimetergenau auf die Verbindungspunkte auf dem Chassis gesetzt. Einige Steine konnte man vor Erleichterung auf den Hallenboden poltern hören...

Ein weiterer Meilenstein erfolgte am 2. Juni, als der C 204 nach Montage der Radlager das erste Mal auf seinen eigenen Rädern stand.

Rollout-Apéro und Strassentransport

Am 15. Juni war es soweit: Der C 204 hatte in der Nacht vorher noch seine

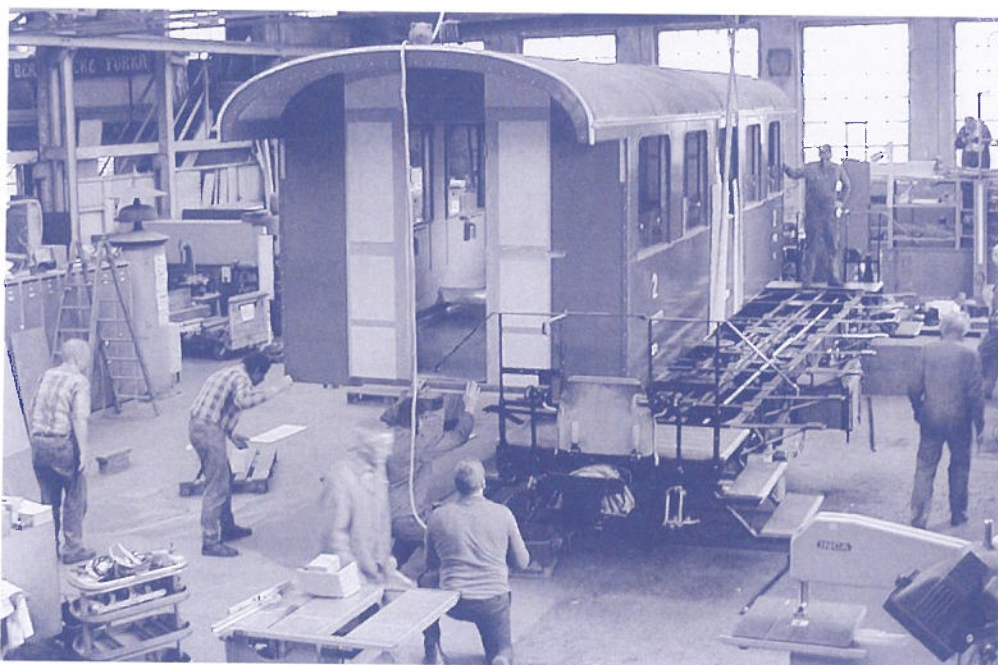
informationen vermitteln. Auch fremdsprachige Gäste werden an diesem «Bilder-Buch» sicher Gefallen finden.

Taschenbuch mit 104 Seiten, Format 210 x 150 mm. Über 200 ausgewählte Farbaufnahmen von Hans-Walter Beyeler (Zürich). Gestaltet von Christa Gysin-Scholer, Herausgeber: DEK-Verlags AG, Seltisberg. Einband geleimt, durchgehend vierfarbig gedruckt, mit Übersichtskarte und Chronik. Verkaufspreis: 22 Franken (zuzüglich Porto und Verpackung).

Bestellungen an: Souvenirhandel DFB, Postfach 49, CH-3428 Wiler (b. U.)

E-Mail: dfb.souvenir@fu-be.ch. Die aktuelle Bestell-Liste kann von der DFB-Homepage heruntergeladen und ausgedruckt werden:

www.furka-bergstrecke.ch (Souvenirs)



Am 15. Mai vereinigen sich Kasten und Chassis zu einem Wagen.



Der aussergewöhnliche Transport unterwegs nach Realp.

Fotos: Heinz Unterweger

neue Bezeichnung B 2204 erhalten. Nun stand er abholbereit, auf Glanz poliert und geschmückt vor dem seitlichen Hallentor. Eine grosse Anzahl von Gästen – Sponsoren, Vertreter des Kiwanis-Clubs Biel, Vertreter der DFB-AG und der VFB-Sektionen Bern, Zürich und Nordwestschweiz, Werkstattmitarbeiter und Angehörige – begutachteten das gelungene Werk und liessen sich über den Werdegang des C 204 informieren. Herrn Mosimann vom Kiwanis-Club Biel fiel die ehrenvolle Aufgabe zu, den Wagen durch Anbringen des Revisionsdatums «Rev Aa 15.6.01» am Chassis zu «taufen».

Am Samstag, 16. Juni, um 7 Uhr früh begannen die Arbeiten für den Verlad auf den Spezialtransporter. Der C 204 wurde mit Hilfe des Hallenkrans und zweier Hebeböcke angehoben, bis der Tieflader der Firma Baumann sich mit ungeheurer Präzision durch das enge Hallentor unter den «schwebenden» Personenwagen schob. Das Absenken und Sichern war dann weitgehend Routine, und der aussergewöhnliche Transport fuhr ab Richtung Furka.

Gut Ding will geprüft sein

Die Mitarbeiter am neuen Wagen durften sich am 24. Juni mit ihren Angehörigen an einer «technischen Fahrt» von der Fahrtüchtigkeit des Wagens überzeugen.

Die Fahrt ging bei herrlichstem Wetter Richtung Furka. Der Zug mit dem C 204 wurde von der Weisshorn gezogen und führte eine Formation von drei Zügen an – die beiden anderen fuhren zur Erprobung von Material und Strecke – ein Dampferlebnis pur.

Selbstverständlich, dass die Abnahme des nunmehrigen B 2204 durch das Bundesamt für Verkehr am 27. Juni ein voller Erfolg war und der Wagen nun wieder auf seiner angestammten Strecke über die Furka Dienst leistet und vielen Fahrgästen Freude bereitet.

Erfolg verpflichtet – der B 40 wartet!

Der Rollout-Apéro und die «technische Fahrt» zur Inbetriebnahme des C 204 liess bei allen Beteiligten Freude und Stolz über den fertiggestellten Wagen, über die Wagnis-Unternehmung Furka-Bergstrecke aufkommen wie auch über das vielfältige Engagement von so vielen Freunden der Dampfbahn, sei es in Form finanzieller oder materieller Beiträge, sei es in Form von Mitarbeit oder auch der Toleranz der Angehörigen für den Einsatz. Davon lebt das Unternehmen Furka-Bergstrecke. Die Sektion Aargau hofft im besonderen, dass sie für die nächsten Wagenbauprojekte – der B 40 steht schon in der Werkstatt – weiter auf diese tolle Unterstützung zählen darf.

Heinz Unterweger

Mit Volldampf durchs Internet

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke fährt ab sofort auf einem neuen Gleis durchs Internet. Die Adresse: www.furka-bergstrecke.ch

Unsere attraktiv gestaltete und inskünftig regelmässig aktualisierte Homepage informiert über viel Wissenswertes zur Dampfbahn DFB und zum Verein VFB. Sie vermittelt alle notwendigen Einzelheiten zur Planung einer erlebnisreichen Nostalgierreise entlang des Rhonegletschers. Als Vorschau sind bereits heute Fahrplan und Fahrpreise für den Sommer 2002 integriert. Über Links können auch touristische Infos aus den Regionen Urseren (Uri) und Goms (Wallis) abgerufen werden. In einem Archiv finden Medienverantwortliche und historisch interessierte Dampfbahnfreunde ausgewählte Texte und Bilder für Recherchen. Mit aktuellem Bildmaterial werden Bahnbetrieb, Landschaft, Technik und Fronarbeitseinsätze porträtiert. Die Souvenirjäger erhalten Hinweise auf neu erschienene Publikationen, Videofilme und Reiseandenken. Als PDF-Dateien lassen sich das Info-Handbuch «Gruppenreisen», das Reiseprogramm «Mit Volldampf zum Rhonegletscher», der Aktienzeichnungsschein sowie die aktuellste Bestell-Liste für Souvenirs ausdrucken. Ausserdem können die wichtigsten Informationen auch in Französisch und Englisch abgerufen werden. Beim aktuellen Internet-Auftritt handelt es sich um eine erste Basisversion.

Die Internet-Verantwortlichen Martin Zwahlen (Webmaster) und Beat Moser (Redaktor) nehmen wichtige Informationen und Anregungen sowie reprofreie Bilder jederzeit gerne entgegen.

Gesucht wird...

Die Internet-Arbeitsgruppe sucht versierte Mitarbeiter/innen mit sehr guten Englischkenntnissen, welche in Fronarbeit regelmässig die aktuell redigierten Textbeiträge übersetzen würden. Interessierte melden sich bei Redaktor Beat Moser (E-Mail: markreisen@rhone.ch).



Hotel Rhonequelle

3999 Oberwald

Tel. 027 973 40 83, Fax 027 973 40 84

3 Kilometer von Gletsch / 50 Minuten vom Dampfbahnhof. Wanderweg entlang dem Rotten und Dampfbahngleise zum kleinen familiengeführten Hotel in einmalig schöner Lage, mitten im Naturparadies zwischen Gletsch und Oberwald. Stilvoll eingerichtete Doppelzimmer.



Für unsere Hotelgäste stehen Sauna, Solarium, Dampfbad und Whirlpool zur Verfügung.

In unserem eleganten Saal und heimeligen Restaurant laden wir Sie zum Verweilen ein. Grosse Sonnenterrasse mit ca. 70 Plätzen.



Auserlesene Küche und Weinkeller.

Sommer und Winter geöffnet.

Speziell im Winter:

- Schlittelpiste und Fondueplausch
- Schneeschuhlaufen
- Skitouren und Langlauf

Erleben Sie die Faszination des Eisenbahn-Modellbaues

in unseren Ausstellungsräumen



DFB
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG



Möbel Holtmann

31683 Obernkirchen/Gelldorf · An der B 65
Telefon 05 7 24 / 39 60 · Fax 3 96 / 13
www.moebelholtmann.de



BAB A2 Abfahrt Bad Eilsen