



furka

März 2006

dampf an der



dampfbahn **furka**
bergstrecke

Mit Post und Dampf über Berg und See



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

2006

- Sonntag, 02. Juli 2006**
- Sonntag, 09. Juli 2006**
- Sonntag, 23. Juli 2006**
- Sonntag, 13. August 2006**
- Sonntag, 20. August 2006**
- Sonntag, 03. September 2006**
- Sonntag, 17. September 2006**

Begleitete Sonderfahrten von Luzern mit modernem Postauto nach Realp – mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke bis nach Gletsch – mit Sonderkurs Postauto über den Grimsel- und Brünigpass nach Alpnachstad und mit dem Raddampfer «Unterwalden» der SGV zurück nach Luzern. (Motorschiff im September)

Preise:

CHF 75.- mit GA, 2. Klasse
CHF 85.- mit Halbtax-Abo 2. Klasse
CHF 98.- ohne Halbtax-Abo 2. Klasse

Keine weiteren Reduktionen, keine Teilstrecken, keine Gruppentarife
 Eigene Kinder bis 16 Jahre fahren gratis mit!

Fahrplan:

Luzern Postauto	ab	Inseli 09.00	<i>Hinter Bahnhof/KKL</i>
Realp	an	10.15	
Realp DFB	ab	10.40	
Furka	an	11.30	
Furka	ab	11.50	
Gletsch	an	12.20	
Gletsch Postauto	ab	12.30	
Grimsel-Hospiz	an	12.50	<i>Fakultatives Dampfmenü</i>
Grimsel-Hopsiz	ab	14.30	<i>CHF 24.00 *</i>
Alpnachstad	an	15.45	
Alpnachstad SGV	ab	15.55	
Luzern	an	17.38	

Auskunft und Reservation:

Anmeldung bis Dienstag vor Reisetag obligatorisch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Reisedienst

Telefon

0 848 000 144

Fax

055 619 30 39

E-Mail

reisedienst@fu-be.ch

Web

www.furka-bergstrecke.ch

*] Kinder bis im Alter von 10 Jahren essen nach der Kinderkarte gratis mit

Liebe Leserin, geschätzter Leser

Sie halten hier ein besonders umfangreiches «dampf an der furka» in den Händen. Es ist auch vom Inhalt her gewichtig. Drei Schwerpunkte möchte ich besonders erwähnen:

1. Die Endmontage der Lok 4 in der Werkstatt Chur. Bei mehreren Besuchen konnte ich feststellen, wie viel, wie fachkundig und wie präzise gearbeitet wird. Freuen Sie sich mit mir auf die Dampflokomotive, welche im Laufe des Sommers neu auf der Bergstrecke anzutreffen sein wird.

2. Mit Tagen der offenen Türen und einer Sonderleistung für Freundinnen und Freunde nostalgischer Eisenbahntechnik wird in Chur diese Vorfreude geschürt. Dabei bietet sich aber auch Gelegenheit, dem Werkstatt-Team Anerkennung zu zeigen.

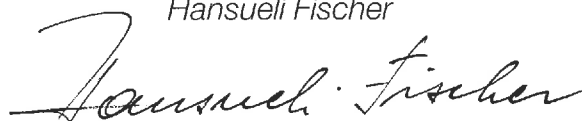
3. Die Planung für den Abschnitt Gletsch-Oberwald ist weit gediehen. Nehmen Sie Kenntnis von der gewählten Lösung bezüglich Einfahrt Oberwald und vom anspruchsvollen Terminplan.

Einmal mehr wird an Sie, liebe Leserin, lieber Leser, appelliert: Es braucht mehr Mitglieder, mehr Fronis und mehr Geld. Es braucht neue und auch jüngere Leute, um die ganze Originalstrecke von Realp bis Oberwald zu bauen, zu unterhalten und zu betreiben.

Diesmal finden Sie zwei Gäste im Heft: Die Rigibahn und die Matterhorn Gotthard Bahn. Der «Blick über den Zaun» lohnt sich. Im einen Fall geht es stärker um die Zahnradbahn-Geschichte, im anderen um den unmittelbaren Partner der DFB.

Viel Spass beim Lesen wünscht

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 2/2006: **15. Mai 2006**

aktuelles

Offene Türen in der Lokwerkstatt	3
HG 3/4 vor Rückkehr auf Bergstrecke	4
Gerhard Oswald gestorben	6
Wie die Lokomotivwerkstatt entstand	8
Lohnender Einsatz für die HG 4/4	10
Planung Oberwald-Gletsch	10
Gesteigerte Frequenzen und Erträge	13
Wolfgang Schmidt 80	15
Vom Gepäck- zum Maurerwagen	15
Matterhorn Gotthard Bahn	19
Ausblick vom Rigi	21
Fertigstellung BD 2502	23
Frondienst, Lok 4 und «Oberwald»	24
Welt der DFB	25
Spendenaufruf	26
Das Vermächtnis nach ZGB	27
Rigi – Zahnstangenpionier	27
DFB-Stromer	29
Des électriciens polyvalents	29
Wolfgang Schmidt 80	30
Engagement pour la HG 4/4	30
Le Matterhorn Gotthard Bahn	31
Oberwald en vue	32
Assurez l'avenir du Train à vapeur	33

vereine

Sektion Innerschweiz	33
Sektion München-Oberbayern	33
Sektion Zürich	34
VFB Erfolgsrechnung	35
VFB Delegiertenversammlung	36
VFB Mitgliederstatistik	36
Sektion Nürnberg	37
Sektion Aargau	37
Sektion Nordwestschweiz	39
Sektion Nürnberg	39
Section Romande	39
Sektion Berlin/Brandenburg	40

Titelbild

An der Lok 4 laufen die Montagearbeiten auf Hochtouren. *Foto: Hansueli Fischer*
Les travaux de montage de la loc 4 vont bon train.

Impressum

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tage der offenen Tür DFB-Werkstätte Chur, 10.-11. Juni 2006

Die DFB-Werkstätte in Chur feiert ihr neunjähriges Bestehen und möchte sich Ihnen und der Öffentlichkeit präsentieren. Mit ihren vielen freiwilligen Mitarbeitern (genannt Fronis) ist sie heute in der Lage, eine alte Handwerkskunst aufleben zu lassen. In den vergangenen Jahren bauten die Fronis viele mechanische Ersatzteile für Güter- & Personenwagen und vor allem für die eigenen Dampflokomotiven auf. Sie führten Revisionen durch, und das erste neu aufgebaute Produkt Dampflok FO 4, BD 2502 wird auf den 10. Juni 2006 fertig gestellt. Nützen Sie die Gelegenheit, als Erste(r) dieses Meisterstück in natura zu sehen! Feiern Sie mit uns diese Glanzleistung der «Fronis» in Chur und fahren Sie mit unserem Nostalgie-Oberalp-Express an die Wirkungsstätte der DFB-Sympathieträger!

Programm

Samstag, 10. Juni 2006

- 11.00 Öffnung der Tore
Freie Besichtigung der Werkstätte
Führung durch DFB-Mitarbeiter
- 14.15 Ankunft Nostalgie-Oberalp-Express
Hauptbahnhof Chur
- 15.00 Feierliche Eröffnung/Begrüssung durch GL DFB,
- 18.00 Werkstatt schliesst die Tore
- 18.30 Nachtessen in der Werkhalle
- 20.00 Abendunterhaltung

Sonntag, 11. Juni 2006

- 10.00 Öffnung der Tore
freie Besichtigung der Werkstätte
Führung durch DFB-Mitarbeiter
- 10.00 Prättigau-Dampf-Express mit den Wagen des
Nostalgie-Oberalp-Express, Preis CHF 25.-
- 13.15 Abfahrt des Nostalgie-Oberalp-Express
- 16.00 Ende der Tage der offenen Türen

- Exponate** HG 3/4 «FO 4», BD 2502, betriebs- und ablieferungsbereit • HG 4/4 704/708 in Aufarbeitung
- Verpflegung** In der Werkstatt erhalten Sie Grillspezialitäten. Am 11. Juni abends ist ein Nachtessen vorgesehen. Selbstverständlich ist für kalte und warme Getränke gesorgt.
- Unterkunft** In Chur sind wenige Hotelzimmer für dieses Wochenende verfügbar.
- Anreise** Wir empfehlen Ihnen, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.
Ab Bhf Chur Bus Nr. 2 (Richtung obere Au) bis Güterstrasse (Eingang Werkstätte)
- Information** www.dfb-chur.ch

Nostalgie-Oberalp-Express, 10.-11. Juni 2006

Die Dampflok «FO 4» steht am 10. Juni 2006 in Chur fertig gestellt bereit zum Abtransport in ihr angestammtes Wirkungsfeld. Wir feiern dies gebührend und fahren mit entsprechendem Rollmaterial an die Aufbaustätte. Dazu begleitet uns Wagenmaterial, welches diese Lok in den kommenden Jahren begleiten wird. Diese Fahrt führen wir einmalig aus.

Programm

- | | | | |
|----------------------|---|----------------------|--------------------------------|
| 10. Juni 2006 | Hinfahrt ab Andermatt, vormittags
Besichtigung Werkstätte Chur und Lok FO 4
Nachtessen in der Werkstätte
Abendunterhaltung | 11. Juni 2006 | Rückfahrt ab Chur, nachmittags |
|----------------------|---|----------------------|--------------------------------|

- Unsere Leistungen** Fahrt Nostalgie-Oberalp-Express von Andermatt nach Chur und zurück
Bustransfer in Chur zur Werkstatt/Hotel
Abendessen in der Werkstätte Chur
Abendunterhaltung
Hotelübernachtung

- Preise** CHF 240.- Basis Doppelzimmer (EZ-Zuschlag CHF 30.-)
CHF 25.- Prättigau-Dampf-Express

- Platzzahl** ist beschränkt; wir empfehlen Ihnen die Reservation rasch möglichst vorzunehmen

- Reservation** buchen Sie unter www.dfb-chur.ch oder Telefon **041 888 07 18**.
Die Reservation halten wir 10 Tage aufrecht. Nach Zahlungseingang wird die Buchung definitiv.
Die Reiseunterlagen erhalten Sie ca. **10 Tage** vor Reiseantritt per Post zugestellt.

Schenken Sie sich ein tolles Bahnerlebnis mit der...



Rhätische Bahn[®]
Ferrovía retica
Viafier retica

Einladung zu einem persönlichen Augenschein

Offene Türen in Lokomotiv-Werkstatt

CHUR (fi) – Die Lokomotivwerkstatt der DFB lädt zu Tagen der offenen Türen ein auf Samstag, 10. und Sonntag, 11. Juni. Sie präsentiert die montierte Lok Nr. 4, die eine HG 4/4 während der Demontage und die andere im Zustand der Anlieferung. Ausserdem gibt es ein attraktives Rahmenprogramm.

Der Zeitpunkt ist optimal: Man sieht nebst dem fertigen Produkt Lokomotiven, die verrostet hatten aus Vietnam in die Schweiz zurückgeholt werden können. Auch diesen Maschinen möchte man zu einer «Wiedergeburt» verhelfen. Bis sie aber über die Bergstrecke dampfen können, sind sehr viel Arbeit und grosse Geldmittel nötig. Besucherinnen und Besucher werden sich davon ein Bild machen können. Sie werden aber auch feststellen, dass sich die Werkstatt in den letzten Jahren mit präzisen und leistungsfähigen Werkzeugmaschinen ausrüsten konnte. Diese würden jedoch wenig taugen, wäre da nicht eine Leitung und eine Belegschaft, die mit viel Engagement und ebenso hohem Fachwissen ans Werk ginge.

Am Samstag von Andermatt nach Chur

Am Samstag, 10. Juni, wird von Andermatt nach Disentis ein Extrazug geführt, der von einer historischen Elektrolokomotive der MGB gezogen wird und teilweise aus DFB-Rollmaterial besteht. Wer mitfahren will, muss sich übers Internet www.dfb-chur.ch oder Tel. 041 888 07 18 anmelden. Mit dem Pauschalarrangement können Essen, Übernachtung in Chur und Teilnahme an der Abendunterhaltung gebucht werden.

Die Lokwerkstatt öffnet um 11 Uhr ihre Tore für Besucherinnen und Besucher aus den Organisationen der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke, für die Churer Bevölkerung und für jegliche Freundinnen und Freunde der Eisenbahn. Sie können geführt werden oder individuell einen Augenschein nehmen. Im Vorraum der Werkhalle wird eine Festwirtschaft betrieben. Es gibt einen offiziellen Teil mit Ansprachen und einem Konzert der Stadtmusik Chur.

Bei der Abendunterhaltung mit musikalischer Darbietung werden Ausführungen zur Geschichte der Werkstatt, zu ihrer

Gesucht

Küchenhilfen

In den folgenden Wochen fehlen noch Küchenhilfen für unsere Betriebskantine in Realp:

Wochen (KW) 20, 21, 22, 33, 34, 36, 40, eventuell auch KW 18, 19, 42, 43.

Wir würden uns sehr über Freiwillige freuen. Anmeldung bei

Sekretariat DFB
Frau Astrid Huber
Postfach 141
6490 Andermatt
Telefon 041 888 00 40

oder bei

Peter Schwarzenbach
Personalchef
Telefon 055 246 36 15

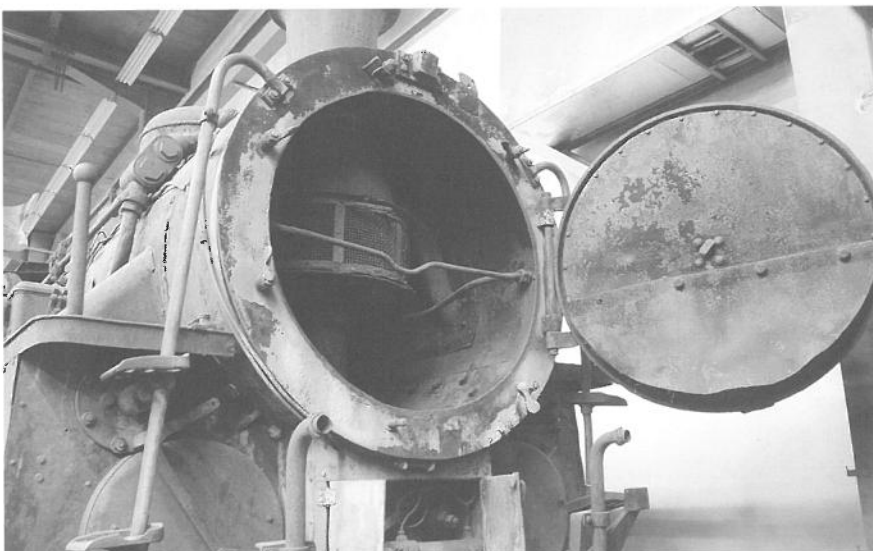
Zukunft und insbesondere zur Wiederaufarbeitung der Lok 4 gemacht. Es bleibt aber viel Raum für die Pflege der Geselligkeit.

Am Sonntag ins Prättigau

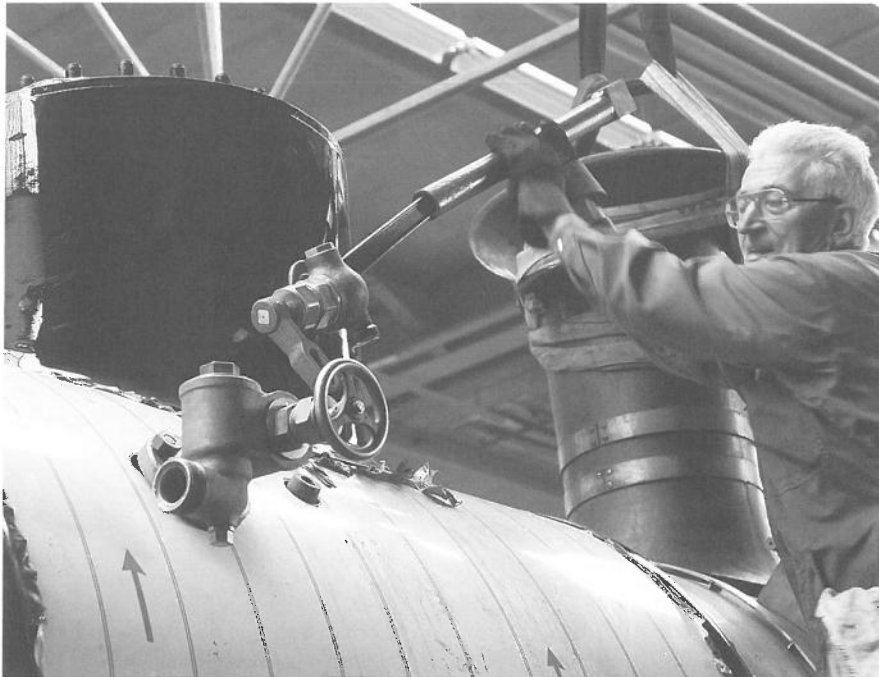
Am Sonntag wird eine Dampffahrt der Rhätischen Bahn ins Prättigau angeboten. Ausserdem gibt es Werkstattführungen und Festwirtschaft.

Die Tage der offenen Türen wollen die Werkstatt Chur und ihre Leistungen bekannt machen. Sie wollen Gelegenheit für Kontakte unter den DFB-Leuten und nach aussen schaffen. Das Bemühen, die Bergstrecke in eine Erlebniswelt einzubinden, soll spürbar werden. Mit Ausnahme der Abendunterhaltung ist der Eintritt frei. Selbstverständlich sind Konsumation und Dampffahrt zu bezahlen.

Die Werkstatt an der Pulvermühlestrasse 20 ist ab Bahnhof Chur mit dem Bus Nr. 2 «Obere Au», Haltestelle «Güterstrasse» bequem zu erreichen. Er hält unmittelbar vor dem Pulvermühle-Center, in dem sich die DFB eingemietet hat.



*Eine der offenen Türen, die den Besucherinnen und Besuchern Einblick gewähren.
Journée portes ouvertes à l'atelier de Coire les 10 et 11.6.06.*



Armaturenmontage am Kessel. – Montage des armatures sur la chaudière.

Augenschein in der DFB-Lokomotiv-Werkstätte

HG 3/4 Nr. 4 vor Rückkehr auf die Bergstrecke

CHUR (fi) – Die Revision der Lok 4 nähert sich ihrem Abschluss. In Fronarbeit ist ein gewaltiger Aufwand getrieben worden, um der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ein weiteres Zugpferd zur Verfügung zu stellen.

In Vietnam war sie nicht. Zu einem Rosthaufen war sie nicht verkommen. Dennoch hat die Lok 4 einer umfassenden Behandlung bedurft. Schliesslich hat sie 93 Lenze auf den Zylindern.

Von Strapazen gezeichnet

Für die Revisions- und Erneuerungsarbeiten haben der Werkstätte die Originalzeichnungen zur Verfügung gestanden. Viele Teile mussten neu gezeichnet, zeitgemäss vermassst und mit Toleranzangaben versehen werden. Begonnen wurden die Arbeiten mit der vollständigen Zerlegung der Maschine. Danach konnte jedes Teil untersucht und entschieden werden, ob eine Wiederaufarbeitung in Frage kommt, oder ob eine Neuanfertigung nötig ist. Bei allen beanspruchten Teilen

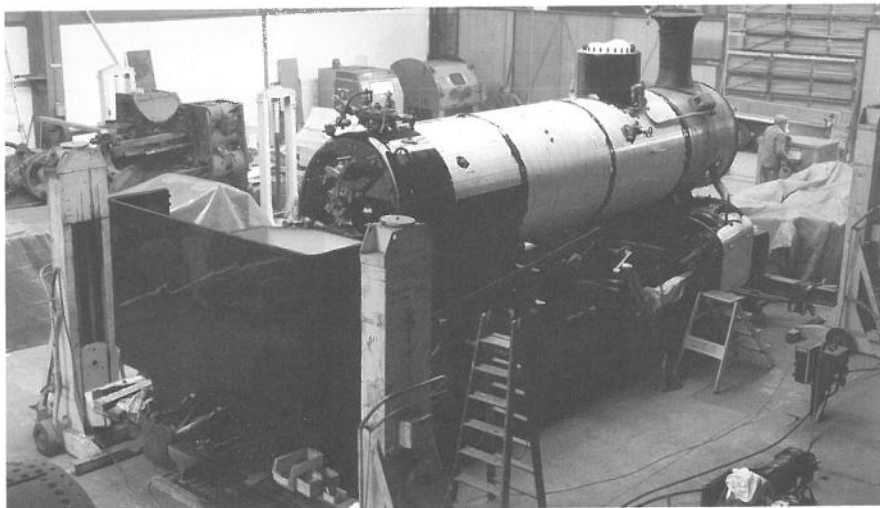
wurden Rissprüfungen durchgeführt, um allfällige versteckte Mängel aufzudecken. Vor allem beim Rahmen zeigten sich Schäden, die zweifellos vom seinerzeitigen Einsatz bei der Schneeräumung herrührten. So mussten die vordere und die hintere Pufferpartie vollständig erneuert werden. Werkstattleiter Jakob Knöpfel betont, dass man sich – wo immer möglich – ans Original hielt. Das heisst, dass nur dort geschweisst wurde, wo dies unumgänglich war. Feste Verbindungen wurden genietet. Das Nieten ist indessen ein ausgestorbenes Handwerk. Glücklicherweise konnte noch von gewissen Erfahrungen gezehrt und einschlägige Literatur aufgetrieben werden. Das Schlagen eines Niets ist nur in einem bestimmten Temperaturbereich möglich, wenn es gilt, für einwandfreie Dichtung die optimale Vorspannung zu erzielen. Das Werkstatt-Team hat die erforderlichen Werkzeuge beschafft und sich Fertigkeiten angeeignet. Dank dieses erheblichen Zusatzaufwandes hat sie das Nieten im Griff.

Geschichte der Lok 4

Die Lokomotive Nr. 4 ist 1913 bei SLM in Winterthur gebaut und für 82'000 Franken an die BFD geliefert worden. Erstmals ist bei dieser Serie, die zehn Fahrzeuge umfasste, der Verbundantrieb und das Zahnstangensystem Abt angewandt worden.

Die Maschine blieb in FO-Besitz und wurde nach der 1942 erfolgten Elektrifizierung der Strecke bis 1972 noch für Schneeräumung, Fahrleitungsarbeiten und Nostalgiefahrten eingesetzt. Die «Marksteine» aus ihrer jüngeren Geschichte:

- 1956** ist die Lokomotive von der FO an die RhB ausgeliehen worden, die sie in Chur im Rangierdienst einsetzte.
- 1957** wurde die Maschine in Landquart revidiert.
- 1959** kam die Lok zur FO zurück.
- 1972** wurde sie wegen einer anstehenden Revision aus dem Dienst genommen.
- 1978** wurde sie auf dem Bahnhofplatz Brig als Denkmal aufgestellt.
- 1981** wurde sie in Münster remisiert.
- 1983 bis 1988** wurde sie von der Dampflokgruppe FO 4 in Brig für den Adhäsionsbetrieb wieder fahrtüchtig gemacht.
- 1989** wurden im Goms Sonderfahrten ausgeführt.
- 1991** wurden bei einer Kesselrevision alle Rohre ersetzt.
- 1997** wurde die Lokomotive via Oberalp nach Chur überführt.
- 1998** wurde zwischen der FO und der DFB ein langfristiger Leihvertrag abgeschlossen.
- 1999** wurde mit der Revision begonnen.



Blick von oben auf die im Aufbau befindliche HG 3/4 Nr. 4.
Vue d'ensemble de la HG 3/4 no. 4 en cours de montage.

Die Instandstellung für den Adhäsionsbetrieb durch die FO-Lokgruppe war seinerzeit nach bestem Wissen und Gewissen und mit beschränkten Mitteln ausgeführt worden. Für den neuerlichen Dienst auf der Zahnstange waren aber verschiedene Nachbesserungen unumgänglich. Dem Rahmen als Grundgerüst der Lokomotive, welches die erheblichen Kräfte aufzunehmen hat, galt auf jeden Fall die besondere Aufmerksamkeit.

Austauschbar gemacht

Der Zahnradantrieb war nicht mehr betriebsfähig und musste von Grund auf erneuert werden. Alle Lager wurden ersetzt und die Stichmasse so korrigiert, dass mit den anderen HG 3/4 wichtige Teile ausgetauscht werden können. Die Zahnräder sind neu. Achsen und Kurbelwellen wurden einer Riss- und Ultraschallprüfung unterzogen.

Der Kessel zeigte sich in recht gutem Zustand. Es galt indessen, Stehbolzen zu ersetzen, Rauchkammer und Aschenkasten neu anzufertigen. Die genietete Feuerbüchse aus Kupfer konnte grundsätzlich im Originalzustand belassen werden. Die Deckenanker sind erst zu ersetzen, wenn die Verrohrung ausgewechselt werden muss. Die Armaturen wurden aufgearbeitet. Beim Wasserkasten waren Teile zu ersetzen. Der Unterteil des Führerhauses und der Kohlekasten wurden erneuert und die Verbindungen genietet. Derweil die

Wände gerichtet werden konnten, musste das Dach des Führerhauses neu angefertigt werden.

Nichts für Bastler

Kombinierte Adhäsion/Zahnrad-Lokomotiven mit Verbundwirkung gehören zu den komplexesten Dampflokomotiven, die gebaut worden sind. Die Hochdruckmaschine sorgt für Vortrieb auf der Adhäsion, die Niederdruckmaschine wirkt auf das Zahnrad. Kraftentfaltung und Kraftübertragung müssen auf engstem Raum untergebracht sein. Auch der Kessel ist auf Höchstleistung getrimmt nach dem Grundsatz: Viel Leistung bei wenig Ge-

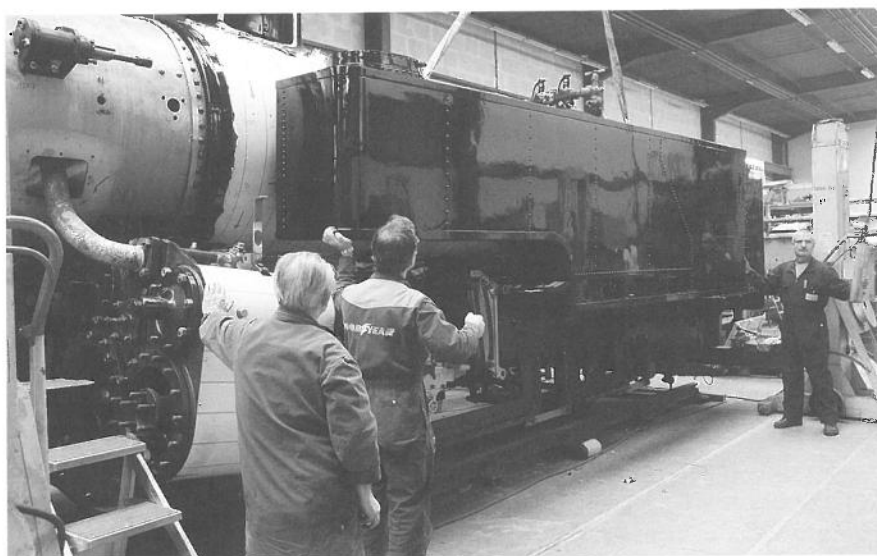
wicht. Das Material ist hoch beansprucht. In der Werkstatt Chur werden deshalb Professionalität und Präzision gross geschrieben. Irgendwelche Basteleien müssten sich im Betrieb rächen.

Betrieb hat Vorrang

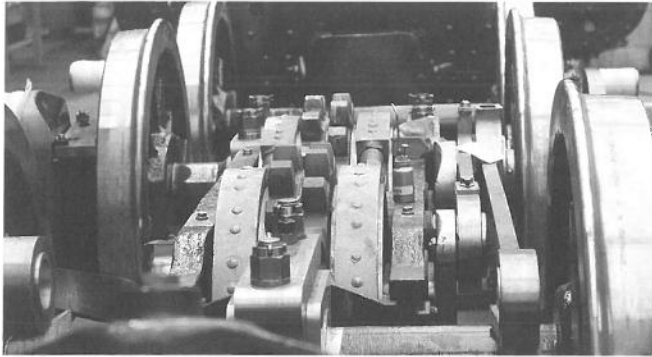
An der Pulvermühlestrasse in Chur wird an vier bis sechs Tagen pro Monat gearbeitet. Die Lösung umfassender Aufgaben erfordert daher viel Zeit. Die Revision der Lok 4 wurde jedoch oft wegen anderer Arbeiten unterbrochen. Knöpfel berichtet: «Wir haben die Lok «Weisshorn» revidiert, haben den Kessel von Lok 1 erneuert und für die Lokomotiven 1 und 9 Komponenten angefertigt.» Im Hinblick auf die Austauschbarkeit wurde ein nicht zu unterschätzender Zusatzaufwand in Kauf genommen. Bei allen Teilen, die neu hergestellt werden mussten, wurde gleich ein Reservesatz angefertigt. «Dank solcher Ersatzteile hatten wir eine der am Berg laufenden Maschinen nach einem Triebwerkschaden rasch wieder flott bekommen», bemerkt Knöpfel und ergänzt: «Der Betrieb der DFB hatte stets Vorrang.»

Erfahrung und Ausrüstung

Heute zählt das Werkstatt-Team 15 bis 18 Personen. Früher waren es weniger Leute. Etwa 90 Prozent der Werkstatt-Fronis sind im Pensionsalter. Einige Leute, darunter Werkstattleiter Jakob Knöpfel und



Der Wasserkasten macht aus der werdenden Maschine fürs Auge schon fast eine Lokomotive. – Aspect de locomotive retrouvé grâce à l'installation du réservoir d'eau.



Das Laufwerk von Lok 4.
Train de roulement de la loc 4.



Zum Einbau bereite Überdruckventile.
Soupapes de sécurité prêtes à l'installation.

sein Stellvertreter Markus Staubli, stehen noch im Berufsleben. Sie investieren einen grossen Teil ihrer Freizeit in die Aufarbeitung von DFB-Lokomotiven.

Wenn es im Team auch immer wieder zu Wechseln gekommen ist, gibt es doch eine gute Kontinuität. Die Arbeitsatmosphäre ist gut. Dazu trägt nun auch der eigene Kantinenbetrieb bei, der von begabten Hobbyköchen betrieben wird. Über die Jahre ist das Fachwissen gewachsen. Einiges davon ist natürlich bei Chef und Stellvertreter konzentriert, die auch dann zum Zug kommen, wenn bei der auswärtigen Teilefertigung die Lieferanten zu instruieren sind. Bei der Aufarbeitung der Lok 4 wird nun auch die Erfahrung fruchtbar, die man mit den andern Loks gemacht hat.

Eine Tätigkeit in der Werkstatt Chur ist vor allem für jene jüngeren Leute wichtig, die als Heizer und Lokomotivführer in den Fahrdienst treten möchten. «Wer seine Maschine in- und auswendig kennt, geht auf der Strecke anders mit ihr um», ist Knöpfel überzeugt.

In Chur ist nicht nur ein Erfahrungsschatz, sondern auch ein Maschinenpark und eine Sammlung von Spezialwerkzeugen zusammen gekommen. Heute können in der eigenen Werkstatt Arbeiten ausgeführt werden, von denen man vor wenigen Jahren nicht zu träumen wagte. Gerade die Churer Spezialisten sind sich bewusst, dass mit der Ausdehnung des Betriebs bis Oberwald die Remise in Realp gebaut werden muss. Lok-Depot und Werkstätte unmittelbar an der Strecke sind für die Zukunft unerlässlich. Wenn die HG 4/4 aufgearbeitet sind, wird die Churer Lok-

Werkstatt, die keinen Gleisanschluss besitzt, geschlossen.

Und nach der HG 3/4 die HG 4/4

Wenn die Inbetriebnahme der Lok 4, deren Kessel vom Inspektor bereits abgenommen wurde, absehbar wird, rücken die beiden HG 4/4 ins Blickfeld. Die beiden «Vietnam-Veterane» möchten auch bald auf die Bergstrecke zurückkehren. Bereits ist mit der Zerlegung begonnen worden. Auch da wird es vorerst um eine Zustands-Analyse gehen. Für das weitere Vorgehen wird entscheidend sein, in welcher Verfassung sich die Kessel befinden. Je nachdem werden strategische Entscheide zu fällen sein, denen hier nicht vorgegriffen werden kann. Nur so viel: Jakob Knöpfel möchte die Rahmen aus-

wärts auf einem Grossbohrwerk bearbeiten lassen. Dies käme gleichermassen der Genauigkeit und der Schnelligkeit zu gut.

Auf der Strasse nach Realp

Die Einzelteile werden nach dem Spritzen zusammengebaut. Die grösste Arbeit besteht im Verbinden von Rohren und Armaturen. In der Werkstatt Chur wird geprüft was sich bereits prüfen lässt. Schliesslich wird die fertig montierte Lokomotive auf der Strasse nach Realp gebracht. Die Schleppfahrt auf den Gleisen von RhB und MGB würde einen grösseren Aufwand und nicht zu unterschätzende Risiken bedingen. In Realp, auf DFB-Gleis, können Inbetriebsetzung und Abnahmen mit der gebotenen Ruhe und Sorgfalt vorgenommen werden.

Gerhard Oswald gestorben

Gedanken zum Tod von Gerhard Oswald, ehemaliger Redaktor der Zeitschrift «dampf an der furka».

Gerhard Oswald half der DFB in der Funktion als sehr geschätzter Redaktor in schwierigen Zeiten mit seiner geschickt vermittelnden, gradlinigen und auf Anstand im gegenseitigen Umgang pochenden Haltung immer wieder den Weg zu finden und unsere Streitkultur (beispielsweise in der Leserbriefspalte) zu verbessern. Ausgehend von der Voraussetzung, dass es echte Kämpfer braucht, um eine Bahn über den Furkapass in Freiwilligenarbeit wieder aufzubauen und zu betreiben, verstand es Gerhard meisterlich, diese oft sich konkur-

renzierenden oder sogar gegenseitig hindernden Kräfte zu bündeln, das Gemeinsame zu verstärken und auf das gewollte Ziel auszurichten. In seinen Kommentaren trat er nicht als Richter auf, sondern verhinderte vielmehr, dass es nur Sieger und Verlierer gab. Da unsere Zeitschrift nicht nur als internes Sprachrohr dient, sondern sich auch an unsere Fahrgäste, Gönner, Sponsoren, Politiker und Aktionäre richtet, gestaltete Gerhard die Texte so, dass eine einladende, anregende und vertrauensbildende Darstellung über die vielfältige Zusammenarbeit all unserer Frondienstleute entstanden ist. Dafür sind wir ihm mit grossem Dank verbunden.

Peter Schwarzenbach

Wichtige Daten

Technik der HG 3/4 Nr. 4

Die Lokomotive verfügt über getrennte Triebwerke für Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb. Maschinen dieses Typs wurden entwickelt, um im gemischten Betrieb die Maximalgeschwindigkeit erreichen und Rampen von bis zu 125 Promille auf der Zahnstange überwinden zu können.

Die erste Maschine dieser Art, eine HG 2/3 war für St. Gallen–Gais gebaut worden. Für die BDF – nachmals FO – wurden von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur zehn Maschinen gebaut. Insgesamt gab es in der Schweiz 54 Lokomotiven mit getrennten Triebwerken. Dabei sind zahlreiche Arten anzutreffen, die sich unterschiedlich bewährt haben. Die Lok 4 ist mit der am weitesten entwickelten Variante des Systems «Abt» ausgestattet. Der technische Höhepunkt wurde schliesslich mit dem System «Winterthur» erreicht, das bei den Lokomotiven HG 4/4 angewandt wurde.

Masse und Gewichte

Die Lok 4 mit der Fabriknummer 2318 misst über die Puffer 8754 Millimeter. Das Leergewicht beträgt 34, das Dienstgewicht 42 und das Adhäsionsgewicht 36 Tonnen. Die Lokomotive kann im Adhäsionsbetrieb höchstens 45 km/h und auf der Zahnstange 20 km/h schnell fahren.

Adhäsionsantrieb

Die aussen liegenden Hochdruck-Zylinder haben einen Durchmesser von 420 Millimeter. Der Kolbenhub beträgt 480 Millimeter. Die Dampfmaschine ist mit einer Walschaerts-Steuerung und Kolbenschiebern versehen. Die Triebräder haben einen Durchmesser von 910 und die Laufräder von 600 Millimeter. Der totale Radstand misst 5325 Millimeter.

Zahnradantrieb

Die innen liegenden Niederdruck-Zylinder haben einen Durchmesser von 560 Millimeter. Der Kolbenhub beträgt 450 Millimeter. Hier gibt es eine Joy-Steuerung. Eintritt und Austritt des Dampfes werden mittels Kolbenschieberfrei gegeben. Das Zahnrad hat einen Teilkreisdurchmesser von 688 Millimeter. Darauf sind 18 Zähne in 120 Millimeter-Teilung angeordnet. Der Antrieb erfolgt ohne Übersetzung direkt auf das Zahnrad.

Zahnstangensystem

Bezüglich Gleis- und Zahnstangensystem hat sich die seinerzeitige BFD (Brig-Furka-Disentis) an der VZ (Visp-Zermatt), RhB (Rhätische Bahn) und der Schöllenenbahn orientiert. Gewählt wurden die Meterspur und die zweilamellige Zahnstange System «Abt».

Bremse

Bei der Talfahrt dient die Riggenbachsche Gegendruckbremse als Betriebsbremse. Mit der praktisch verschleissfreien Bremse hält die Lokomotive den ganzen Zug. Die automatische Vakuumbremse wirkt als System I auf den ganzen Zug. Sie kann auch in den Wagen für Notbremsungen ausgelöst werden. Als Bremssystem II dient auf der Lokomotive die Bandbremse. Sie vermag den Zug allein zum Stehen zu bringen.

Positive Rückmeldung eines Fahrgastes

Via Reisedienst und Marketing ist der folgende Beitrag Bob Farquhar (mailto: bobtramway@hotmail.com) zur Redaktion gekommen.

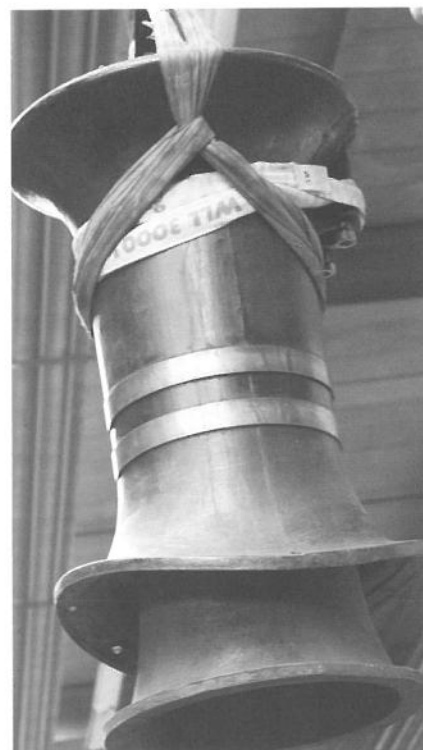
Good day,

In September 05 I visited and rode on the furka cog-wheel railway. Let me say out of a 5 week trip to Europe your railway was the highlight! The standard of work that has been done by your members is astounding, and I congratulate you all.

Your members gave me a big welcome and were very friendly. Can you send me details of how I may join and support your railway. I am the works manager of the Glenreagh Mountain Railway here in Australia and also a steam driver. You can see our railway at www.gmr.org.au

Best regards, Bob Farquhar

Paul Güdel hat den australischen DFB-Fan umgehend dokumentiert und eingeladen, VFB-Mitglied zu werden.



Kamin der Lokomotive FO 4 am Kran. – Cheminée de la FO 4 suspendue à la grue.

Der Chef ZfW berichtet

Wie die Lokomotivwerkstatt entstand

CHUR (fi) – Der Chef des Zugförderungs- und Werkstätdienstes, Anton Westreicher, kann die Werkstatt-Geschichte vom Anfang her überblicken.

An einem Nachtesen mit dem Team hat Anton Westreicher eine Kurzfassung der Lokomotiv-Werkstatt gegeben. Sie bildet den Kern der nachstehenden Ausführungen. In ähnlicher Weise hat der Chef ZfW

an einer Personalzusammenkunft in Luzern dem «fahrenden und fahren wollenen Volk» gedankt und Informationen vermittelt.

Mutiger Entscheid

Im Sommer 1996 hatten sich Josias Meier (Betreiber einer Baumaschinen-Reparaturwerkstätte und Garage in Zizers) und Esper Weingart (Heizer bei der DFB) in

Realp zufällig getroffen. Meier und Weingart kannten sich aus der Jugendzeit (Lehrzeit). Sie diskutierten über Gott und die Welt und auch über die Notwendigkeit einer Werkstätte um Lok 6 zu reparieren und Lok 4 einer Generalrevision zu unterziehen. Meier teilte Weingart mit, dass die Firma Gestle an der Pulvermühlestrasse in Chur nicht mehr existiere und die Hallen gemietet werden könnten. Ohne lange zu zögern nahmen Max Zwald, Jakob Knöpfel und Esper Weingart mit dem damaligen Verwalter, Markus Stanger, Kontakt auf. Im Sommer 1997 wurden 400 Quadratmeter gemietet und umgehend mit Erstellung der nötigsten Einrichtungen begonnen. Im Oktober 1997 wurden die beiden Loks HG 3/4 Nr. 4 und «Weisshorn» HG 2/3 Nr. 6 nach Chur überführt. Die Arbeit konnte beginnen.

Schwieriger Start

Während der Einrichtungszeit unter der Leitung von Jakob Knöpfel übernachtete der vier bis fünf Mann zählende harte Kern gar im Schlafsack in der Werkstätte (Büro und «Alphüttli»). Es gab weder Waschgelegenheit noch Frühstück. Kurz darauf wurde dann im Gasthof «Nussbaum» in Zizers eine Bleibe mit Halbpension gefunden. Der damalige Präsident der Sektion Graubünden des VFB, Konrad Rohner, hat jahrelang sämtliche Kosten, das heisst die volle Halbpension von sämtlichen im «Nussbaum» Übernachtenden gesponsert. Im Januar 2000 hat Anton Westreicher die Leitung des ZfW übernommen.

Im 2001 hat er die Werkstätte um 200 auf 600 Quadratmeter vergrössert und im 2003 um nochmals 400 auf rund 1000 Quadratmeter erweitert. Dieses Wachstum stiess bei der Geschäftsleitung nicht immer auf Begeisterung. Wegen des Mutes einiger Unentwegter besitzt die DFB aber heute in Chur eine bestens eingerichtete Werkstätte mit einer gut motivierten Mannschaft. Der jetzige harte Kern besteht aus 15 bis 20 best ausgewiesener Berufsleute.

Lok 4 geht der Vollendung entgegen

Die Lok HG 3/4 Nr. 4 wird nach den Tagen



Letzte Arbeiten an der Feuerungstüre der Lok 4. – Finition de la porte de foyer de la loc 4.



Der Werkzeugmaschinen-Bereich in der Halle. – Partie de l'atelier réservée aux machines-outils.



Das Werkstatt-Team posiert auf einer HG 4/4, deren Aufarbeitung nun beginnt.
L'équipe de l'atelier se présente sur une HG 4/4, prochain objet de restauration.

der offenen Türen zur Auslieferung und Inbetriebsetzung bereit stehen. Bei einem Augenschein Anfang Februar war der Kessel von Lok 4 auf den Rahmen aufgesetzt. Der Einbau von Verrohrung und Armaturen war im vollen Gang. Mit der Montage von Kamin und Wasserkasten liess sich das Bild der fertigen Lokomotive erahnen.

Je weiter der Zusammenbau voran kommt, desto mehr wächst bei der Werkstatt-Crew die Vorfreude auf die Vollendung. Dies ist nicht nur zufolge der langen Dauer der Aufarbeitung berechtigt. Die Leute haben unglaublich viele Einzelteile gereinigt, repariert oder ersetzt. Im Hinblick auf einen sicheren Betrieb und Langlebigkeit wollen sie einwandfreie Qualität abliefern und haben aus diesem Grund grosse Sorgfalt walten lassen.

Zahlen zur Werkstatt...

In Chur «werkeln» rund 70 Mitarbeiter. Im vergangenen Jahr 2005 wurden 7616 Stunden Einsatz geleistet, das sind etwa 4 ½ Mannjahre. Im Einzelnen sieht dies in etwa so aus:

> als 400 Std.	3 Mitarbeiter
350 – 400 Std.	4 Mitarbeiter
300 – 350 Std.	3 Mitarbeiter
200 – 300 Std.	6 Mitarbeiter
100 – 200 Std.	3 Mitarbeiter
50 – 100 Std.	15 Mitarbeiter
bis zu 50 Std.	42 Mitarbeiter

...und die Namen dazu

Gemäss einer per 31. Dezember 2005 abgeschlossenen Liste haben letztes Jahr in der Lok-Werkstatt Chur folgende Leute

Fronddienst-Einsätze von vier bis 426 Stunden geleistet (in alphabetischer Reihenfolge): Aeberli Kurt, Altorfer Kurt, Ammann Siegfried, Banki Marliese, Baumann Otto, Baumgartner David, Boller Hans, Brodmann Jan, Brüngger Armin, Burri Hans, Christoffel Beat, Dällenbach Hans-Rudolf, Diem Hans, Dorizzi Damian, Dornbierer Tobias, Elsener Albin, Enggist Ernst, Feuerstein Paul, Fischer André, Forster Kurt, Gabathuler Ulrich, Galli Bruno, Gartmann Hans, Geisser Philipp, Glutz Bruno, Götz Alfred, Graf Hans-Heiri, Graf Heinz, Guggenbühl Marcel, Halter Emil, Hasler Josef, Hiltbrand Werner, Huber Hans, Huber Werner, Hurter Heinz, Jaccoud Pierre, Jannett Cla, Jud Hermann, Keller Ernst, Keller Jakob, Knöpfel Jakob, Knöpfel Verena, Kramer Christoph, Kronsteiner Adolf, Kronsteiner Franz, Kümin Willy, Kuster Jack, Kuster Max, Leu Jakob, Levy Marcus, Meier Andy, Monciardini Carlo, Mosimann Willy, Rechsteiner Hansruedi, Rechsteiner Willi, Rosner Jürgen, Rosner Uwe, Rüfenacht Beat, Saluz Guido, Schilling Karl, Schlumpf Edi, Schmutz Fritz, Stäuble Kurt, Staubli Bruno, Staubli Markus, Strobel Hans, Studer Hanspeter, Thomann Rolf, Turck Karl-Ulrich, Valotti Ernst, Wäfler Walter, Weber Michael, Zwalen Martin.

Für die Tage der offenen Türen vom 10./11. Juni gibt es ein Organisationskomitee, das von Anton Westreicher geleitet wird. Weiteres zum Anlass, der einiges an Attraktionen bereit hält, ist dem Beitrag «Offene Türen in Lokomotiv-Werkstatt» zu entnehmen.



Höchste Aufmerksamkeit an der Drehbank. – Concentration lors du travail au tour.

Der 1000er Club ist aktiv

Lohnender Einsatz für die HG 4/4

CHUR – Mit der Zerlegung ist die Wiederaufarbeitung der Lokomotive HG 4/4 begonnen worden. Damit rückt das Ziel des 1000er Clubs näher, das auf jenes der Stiftung SFB abgestimmt ist.

Als ich vor 50 Jahren kurz vor dem Diplomabschluss als Ingenieur stand, wollte jeder noch Millionär werden. Die Zahl mit drei weiteren Nullen, die Milliarde, war jenseits aller Vorstellungskräfte – heute ist sie es nicht mehr. Auch die Jungen müssten eigentlich statt von «megageil» von «gigageil» reden. Nun, die Zahl «Eine Million» wurde in Diskussionen über die Wiederaufarbeitung von HG 4/4 Lokomotiven immer wieder als ungefähre Kostenrahmen genannt. Diese Zahl mit den sechs Nullen weckte in den Köpfen der Gründer des 1000er Clubs die Idee, 1000 Mitglieder zu finden, die je 1000 Franken als Eintrittsgebühr in den Club bezahlen. So um die Jahrtausendwende, nach längeren Diskussionen mit der DFB, mit Advokaten, und potentiellen Mitgliedern haben die Herren Tschudin, Brügger und Trinler die Idee umgesetzt und den 1000er Club gegründet. Vor allem Paul Tschudin hat über 20 Mitglieder in den Club gebracht und so einen ersten Grundstock gelegt. Noch sind wir weit entfernt von den 1000 Mitgliedern, doch erfreut sich der Club wachsender Beliebtheit. Einerseits stehen die beiden HG 4/4 nicht mehr in Altdorf im Regen, andererseits werden jetzt Aktivitäten entwickelt im Hinblick darauf, den «Neubau» einer der beiden Lokomotiven zu finanzieren. In der Werkstatt Chur der DFB hat man mit dem Zerlegen der beiden ganzen HG 4/4 und des Chassis als Ersatzteiler begonnen. Die Arbeiten stossen auf wachsendes Interesse. So erscheint bei jedem Fron-Einsatz ein Fernsehreporter von TV Grischun und filmt den Fortschritt. Unter der Leitung unseres ZfW wird über die nächsten Monate dann ein möglichst genauer Zeit- und Finanzplan ausgearbeitet.

Wesentlich zur Popularität beigetragen hat auch die Gründung der Stiftung SFB. Der 1000er Club hat den Anschluss an die Stiftung gesucht. Wir treten nun als Partner auf. So können Synergien genutzt werden in der Öffentlichkeitsarbeit, bei dem Einsatz von Geldern und mit einem vereinfachten Reporting der erbrachten Leistungen. Zudem sind diese steuerbefreiten Gelder einer Kontrolle der Stiftungsaufsicht des Kantons Uri unterstellt. Dies hat auch den Weg geöffnet, dass Gönner, die nicht unbedingt dem Club angehören wollen, gleichwohl einen Beitrag an die Restaurierung der HG 4/4 leisten können. Dies scheint mir auch wichtig für Firmen, die entweder einen Auftrag übernehmen oder aber finanziell etwas beisteuern möchten. Spenden müssen klar gekennzeichnet sein «für den 1000er Club» gehen aber auf das Stiftungskonto und werden auch ab 300 Franken mit einer Urkunde verdankt. Der Club zählte am Jahresende 65 Mitglieder. Diese zahlen jährlich noch einen

Jahresbeitrag von 100 Franken. Mitglieder, erhalten sporadisch einen Bericht über den Fortschritt der Arbeiten und über neue Projekte der HG 4/4. Vor allem können sie sich auf die Einladung zur Jungfernfahrt freuen, die in drei oder vier Jahren stattfinden dürfte.

Dazu plant der Club ein grösseres Jubiläumsfest. Schön wäre natürlich, wenn auf der Lokomotive eine Bronzetafel angebracht wäre, welche den 1000er Club als Initiant und Hauptsponsor erwähnt. Doch dazu brauchen wir noch einige Neumitglieder. Zurzeit wäre es daher noch schöner, wenn ich sie, liebe Leserin, verehrter Leser, bald im Club begrüssen dürfte. Und glauben Sie ja nicht, dass Sie dann Ihr ganzes Leben lang zahlen müssen. Der Club wird mit der Jungfernfahrt sein Ziel erreicht, seinen Zweck erfüllt haben. Danach wird er aufgelöst. Sollte noch Geld übrig bleiben, fliesst es in die Stiftung.

Einzahlungen bitte an die Walliser Kantonalbank, 1951 Sion, Konto H 0863.20.77 Stiftung Furka Bergstrecke, 3999 Oberwald, mit dem Vermerk «Eintritt 1000er Club» oder «Gönner 1000er Club».

Kurt Aeberli, Präsident

Wiederinbetriebnahme der Strecke Oberwald–Gletsch

Intensive Planung und Vorbereitung

OBERWALD (fi) – Die Projektierungsarbeiten für die Sanierung der Strecke und das Anschlussbauwerk in Oberwald laufen auf Hochtouren. Gemäss Terminplan der DFB-Bauabteilung sollte 2008 der Betrieb aufgenommen werden können.

Die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke erfolgte von der Urnerseite her mit vorläufiger Endstation Gletsch. Nun kann – ermöglicht durch eine ausserordentlich grosse Spende – das letzte Teilstück nach Oberwald saniert werden. Die Ergänzung zur Original-Bergstrecke eröffnet dem Dampfbahn-Betrieb neue Möglichkeiten. Dabei ist allerdings der erhöhte Aufwand für Strecke, Rollmaterial und Betrieb nicht zu

übersehen. Insbesondere gilt es zu bedenken, dass während der Zeit des Ausbaus der Bedarf an Material und Fronis für die Strecke Realp–Gletsch unvermindert hoch bleibt. Der Ausbau nach Oberwald ist zusätzlich zu bewältigen. Die folgenden Ausführungen gründen auf Unterlagen und Auskünften von Walter Willi, Chef Bau.

Bahn in der Landschaft

Die Furka-Bergstrecke beginnt auf dem grünen Talboden des Goms, führt durch lichten Bergwald und die felsige Rottenschlucht in den Bereich baumloser Gebirgsvegetation. Nach der Überquerung der schäumenden Rotten windet sich die Strecke durch den einzigen Kehrtunnel hin

auf den Gletschboden und gibt den Blick auf den Rhonegletscher frei. Auf der rund 4,8 Kilometer langen Strecke wird mittels Zahnstange eine Höhendifferenz von 396 Meter überwunden. Die Gleisanlage war 1981 von den Zügen der damaligen FO letztmals befahren worden. Danach wurde die Verbindung in Oberwald unterbrochen. Mehrere Lawinen haben den Viadukt unterhalb Gletsch zerstört. Er wurde mittlerweile durch einen Erddamm ersetzt.

Anschlussbauwerk als Angelpunkt

Die geplanten Sanierungs- und Wiederherstellungsmassnahmen lassen sich in diese drei Projektabschnitte gliedern:

- Bestehender Streckenabschnitt Oberwald–Gletsch, begrenzt durch die Strassenquerung in Oberwald und die Einfahrt in die Station Gletsch.

- Anschlussbauwerk Oberwald im Bereich der Staatsstrasse.

- Infrastrukturbauten und Gleisanlagen bei der Station Oberwald.

Der bestehende Streckenabschnitt Oberwald–Gletsch ist an einigen Stellen bereits saniert und so hergerichtet worden, dass er seit September 2004 bis etwa 250 Meter vor Oberwald mit Bauzügen befahren werden kann. Das Anschlussbauwerk in Oberwald, das heisst, die Querung der Staatsstrasse hat sich als Haupthindernis erwiesen. Nachdem zahlreiche Varianten ausgearbeitet worden waren, konnte nun mit der Variante «Z-Bue-Z-2005» ein kostengünstiges und realisierbare Projekt geschaffen werden. Der Umfang der Infrastrukturbauten und der Gleisanlagen in Oberwald bedarf noch gewisser Absprachen mit der MGB.

Beschränkung auf das Notwendigste

Die projektierten Infrastrukturen «Oberwald DFB» dienen dem Betrieb der Reisezüge von und nach der Bergstrecke. Ausserdem ist eine Gleisverbindung zur MGB geplant. So weit sinnvoll und möglich sollen die Mitbenutzung von Infrastrukturanlagen der MGB vertraglich festgelegt werden. Gebaut werden soll bloss, was für den sicheren Dampfahnbetrieb nötig ist: Zwei Stationsgleise mit je einem Aussenperron von 80 Meter Nutzlänge, ein kleines Betriebsgebäude, ein Verbindungsgleis DFB/MGB, Drehscheibe mit kurzen Zufahrts- und Abstellgleisen. Schliesslich braucht es eine Brauchwasserversorgung mit Wasserkran.

Anschlussbauwerk Oberwald

Für die Überquerung der Kantonsstrasse oberhalb der Station musste eine sichere und zu vertretbaren Kosten realisierbare Lösung gefunden werden. Die Variante «Z-Bue-Z-2005» entspricht diesen Forderungen und soll ausgeführt werden. Bei der östlichen Ausfahrt Oberwald steigt das neue Trasse mit etwa 70 Promille (Zahnstange) auf einem neu geschütteten Damm zur Kantonsstrassenquerung. Vor dieser Querung wird die Steigung auf 25 Promille verkleinert. Im Bereich der Strasse wird auf einer Länge von 9,5 Meter eine Zahnstange eingesetzt, die sich elektromechanisch heben und senken lässt. Der Strassenoberbau muss dazu auf einer Länge von rund 40 Meter angepasst werden. Bei der Strassenquerung werden Doppelschienen mit Gummieinlagen eingebaut. Zur Sicherung des Strassenverkehrs wird eine Vollschrankenanlage vorgesehen. Nach der Strassenquerung ändert die Steigung von

25 auf 110 Promille. Nach etwa 180 Metern wird das Niveau der bestehenden Trasseführung erreicht.

Sanierung und Erneuerung der Strecke

Im Hinblick auf die Wiederinbetriebnahme ist der Zustand des Oberbaus vom Schotterbett über die Schwellen bis zu Schienen und Zahnstangen genau zu erheben. Gestützt darauf werden Abschnitte gebildet für die Gesamterneuerung beziehungsweise für Einzelauswechslungen. Sinngemäss wird bei Entwässerungen, Stützmauern, Stützwerken, Brücken, Viadukten und Kehrtunnel vorgegangen. Zu den Infrastrukturanlagen gehören bauliche Massnahme zur Verminderung der Waldbrandgefahr, das Trasse für die Streckenkabel und die Wasserfassungen an Zwischenstationen und in Oberwald.

Die Abklärungs- und Projektierungsarbeiten sind weit gediehen. Zu beachten ist, dass bei einigen Anlagenteilen ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren notwendig ist. Festgelegt ist auch, welche Arbeiten durch Eigen- und welche durch Fremdleistungen erbracht werden können.

Aus dem Terminplan

Unter der Voraussetzung, dass alle erforderlichen Genehmigungen rechtzeitig vorliegen und die Eigenleistungen im erwarteten Umfang möglich sind, können die Arbeiten bis Mitte 2008 so weit abgeschlossen werden, dass die Betriebsaufnahme möglich ist. Danach bleiben noch Fertigstellungsarbeiten.

Wie immer wieder betont wurde, ist die Realisierung der geplanten Werkstatterweiterung in Realp für den bis Oberwald ausweiteten Betrieb unabdingbar. Das entsprechende Plangenehmigungsverfahren ist ebenfalls in Vorbereitung. Beim Bahnhof Realp DFB kommen die Arbeiten schneller voran, als zu erwarten war. Ganz sicher werden auf die Fahrsaison 2006 die sanitären Anlagen zur Verfügung stehen. Aller Voraussicht nach wird dies auch beim Fahrdienst- und dem Betriebsleiterbüro sowie bei Sitzungszimmer und Garderobe für das Fahrpersonal der Fall sein.

Kehrtunnel unterhalb Gletsch

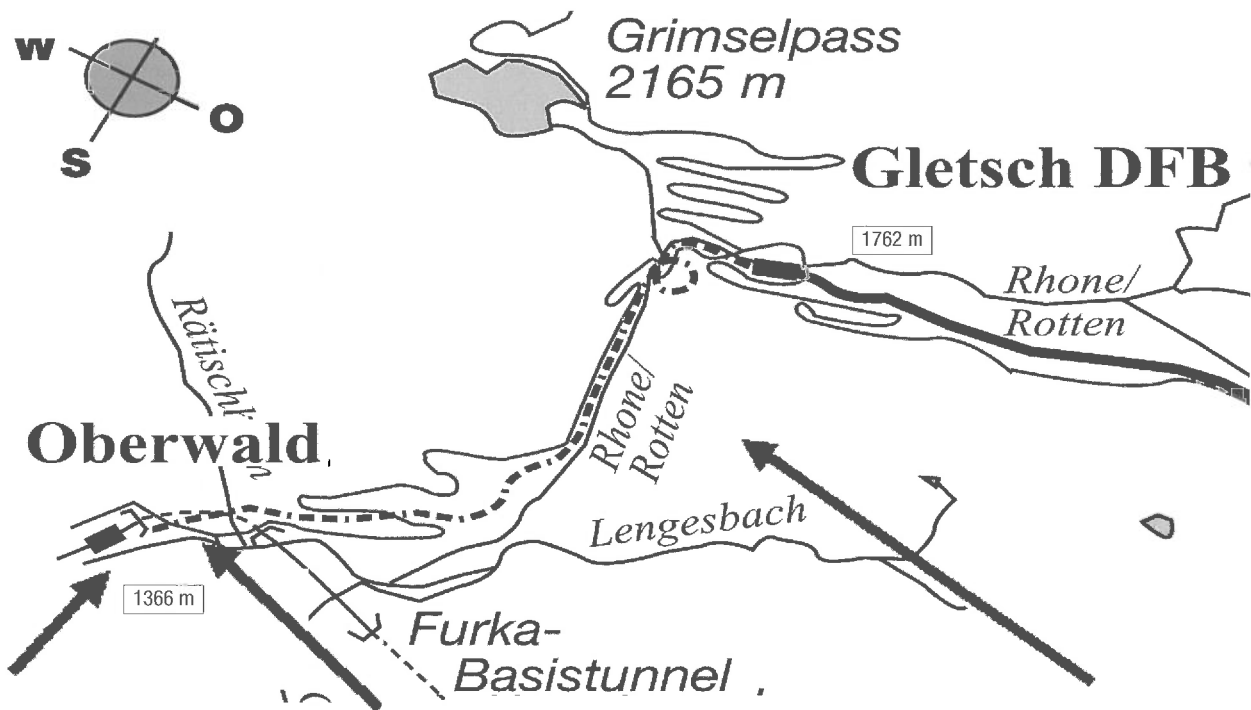
Tunnellänge	km	km	Länge
	44.8525	45.4304	577.90
Steigung (Portal–Portal)	m1	46.23	80 0/00
Drehung (Portal–Portal)		Neugrad	339
Radius		m1	80

Brücken und Viadukte – vorgesehene Massnahmen

Objekt	km	Länge	Massnahmen
Rätischbachbrücke	41.960	25.00	Teilsanierung Mauerwerk
Lammenviadukt komb. Stahlbrücke und Natursteinbrücke mit 4 Bögen à 6.00 m und 6 Bögen à 4.00 m	42.730	88.00	Gehstege erneuern Teilsanierung Mauerwerk
Viadukt 1 Natursteinbrücke, 5 Bögen à 4.00 m	43.900	42.00	Sofortmassnahmen 04 (Seitenmauer) Teilsanierung Mauerwerk Erneuerung Kordon
Viadukt 2 Natursteinbrücke, 5 Bögen à 4.00 m	44.430	49.00	Teilsanierung Mauerwerk Abtrag Mittelauffüllung Erneuerung Kordon
Rhonebrücke Natursteinbrücke 2 Bögen à 5.00 m und 1 Bogen à 12.00 m	44.820	55.00	Sofortmassnahmen 2004 (Seitenmauer) Teilsanierung Mauerwerk Neubau Brückenplatte mit ver- breitetem Kordon (Steg)
Viadukt 3 Natursteinbrücke 9 Bögen à 5.00 m	45.670	94.00	Teilsanierung Mauerwerk Ersatz Brückenoberbau Erneuerung Kordon

Strecke: Oberwald–Gletsch

Sanierungsprojekt Wiederinbetriebnahme Oberwald–Gletsch



Teilprojekt:

Infrastrukturen/Station Oberwald DFB

Anschlussbauwerk Oberwald (an MGB)

Bestehende Strecke Oberwald–Gletsch

Abgrenzung/
Umfang:

Bau einer Stationsanlage DFB mit zwei Stationsgleisen, Aussenperron, Dienstraum, 1 Drehscheibe, Brauchwasserversorgung.

Trasseneubau auf einer Länge von ca. 400 m/Strassenquerung mit absenkbarer Zahnstange

Sanierung bestehendes Trasse auf ca. 4 km, Teilersatz Gleisoberbau, Sanierung Stützmauern, Kehrtunnel und drei Viadukte

Planung:

Ausführungsprojekt/Verhandlungen MGB
Plangenehmigung nach Eisenbahnrecht
Landaustausch MGB (ca. 500 m²)

Ausführungsprojekt/Verhandlung Kt. VS
Plangenehmigung nach Eisenbahnrecht
Kein Landerwerb notwendig

Sanierungsmassnahmen Bauwerke und Gleis sind zum grossen Teil geplant.
Detailprojekte in Arbeit.

Bisher ausgeführt:

Verhandlungen mit MGB
Abhängigkeit von Variante Anschlussbauwerk Oberwald

Verhandlungen mit MGB
Variantenstudien
Machbarkeit abgeklärt

Ersatzbaute Lammenviadukt
Ersatz Brücke km 45.500 durch Erddamm
Fahrbarmachung Gleis für Bauzugsverkehr

Marketing Flash

Gesteigerte Frequenzen und Erträge

Die Auswertungen für die Saison 2005 durch die Abteilung Betrieb und den Finanzdienst ergeben folgende Resultate:

Fahrgäste		Ertrag in CHF		Ertrag je Fahrgast in CHF	
2004	2005	2004	2005	2004	2005
17'616	22'834	610'332	870'730	34.64	38.13

Wir haben nun in etwa die Frequenzen von 2002 erreicht, wobei der Ertrag pro Fahrgast gesteigert werden konnte. Diese guten Resultate sind das Ergebnis der intensiven Zusammenarbeit zwischen Reisedienst und Betrieb, basierend auf den Bemühungen der Marketing Gruppe, unterstützt durch die Sektionen des VFB auf allen Stufen. Das Jubiläum 75 Jahre Glacier Express hat nicht nur durch die beförderten Fahrgäste in den Nostalgie Glacier Express Zügen, sondern auch durch die Medienpräsenz die Anzahl der beförderten Reisenden positiv beeinflusst. Der bessere durchschnittliche Ertrag basiert auf der generellen Zunahme der Einzelfahrgäste und der nach wie vor verhaltenen Entwicklung der Gruppenreisenden; das Ergebnis muss noch unter folgenden Erkenntnissen gesehen werden: verhaltene bis markante Abnahme von Reisenden mit Ermässigungen sowie kostenloser Transport der Kinder während aller Betriebstage.

Fahrgäste-Betreuung trägt Früchte

Den Ablauf positiv beeinflusst haben alle Mitarbeiter/Innen im Kontakt mit unseren Fahrgästen. Wenn die geringe Anzahl begründeter Beanstandungen mit den positiven Erlebnisberichten verglichen wird, dürfen wir alle echt stolz auf unsere Leistungen sein. Ausgelernt haben auch wir nie; wir alle müssen uns auf die aufmerksame, kompetente und freundliche Betreuung unserer Fahrgäste vorbereiten, denn sie sind das Ziel der gemeinsamen Arbeit; unsere Bahn soll nicht nur erhalten und weiter aufgebaut werden, sie soll leben, sie soll

Freude und Erlebnis vermitteln, was nur durch unsere besondere Bahn, durch die herrliche Landschaft, durch das Erfahren der Kulturräume möglich ist.

Kombifahrten weiterhin wichtig

Die Kombifahrten mit anderen Verkehrsträgern wie der Ballenberg-Dampfbahn, PostAuto, Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee und insbesondere der Matterhorn Gotthard Bahn werden auch die Aktivitäten der neuen Saison prägen. Die Angebote mit der Ballenbergbahn werden von Mitgliedern der Sektion Bern, diejenige mit Postauto und Raddampfer von der Sektion Innerschweiz begleitet. Die Zusammenarbeit mit den Sektionen des VFB hat sich markant vertieft und ermöglicht völlig neue Aktivitäten. So ist auch das Pilot-Projekt für Vereine in Umsetzung begriffen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass für die gesamte DFB ein Veranstaltungs-Kalender erstellt wird, um Koordinationen zu ermöglichen.

Verbesserung bewährter Produkte

Unter Berücksichtigung der personellen Voraussetzungen wurden für die Saison 2006 keine grundsätzlich neuen Produkte lanciert; alle bestehenden Angebote werden aber aufgrund der Erfahrungen vertieft und allenfalls angepasst. So wird das Monats-Angebot der RailAway während unserer gesamten Betriebszeit Gültigkeit haben. Mit diesem Partner werden zudem gemeinsam mit dem Verkehrshaus der Schweiz und den Jungfraubahnen Angebote für Firmen und Vereine konzipiert.

Auch mit RailAway Stuttgart, früher Vertretung Schweizer Bahnen, wird die Zusammenarbeit gefördert für Fahrgäste aus unserem Nachbarland Deutschland.

Wichtig ist zu erwähnen, dass das Marketing-Team durch den Eintritt von Dr. Ueli Burkhard als Medienbeauftragter ergänzt wurde. Dieser wird insbesondere mit dem Redaktionsteam «Dampf an der Furka» zusammenarbeiten und wichtige Ereignisse für die Medien aufarbeiten.

Dampfbahn in und mit der Region

Im Hinblick auf den Ausbau unserer Strecke von Gletsch nach Oberwald wird mit Obergoms- und Goms-Tourismus eng zusammengearbeitet. Es ist ein wichtiges Ziel, den Ort Gletsch als ganz wertvolles Glied in der Erlebniskette unserer Dampfbahn zu profilieren. Wir denken an die Aktivierung der bestehenden Kleinkraftwerke, an die Aufwertung des Naturlehrpfades, die Verbesserung des Wanderweges Oberwald-Gletsch (evtl. Bahnlehrpfad) sowie das Hotel «Glacier du Rhône» generell. Wir sind mit den zuständigen Behörden, Verwaltungen und Organisationen auf der Ebene des Marketing in Kontakt. Wir streben an, ein vielseitig einsetzbares Panoramabild, gemeinsam mit den Regionen, umzusetzen, als Gesamtüberblick der Erlebniswelt unserer Dampfbahn.

Mit grosser Aufmerksamkeit verfolgen wir das Projekt eines ägyptischen Investors, der die Erstellung eines Tourismusresorts in Andermatt plant. Vorgesehen sind mehrere Hotels, diverse Appartements, Ferienhäuser und ein 18-Loch-Golfplatz.

Bis heute wurde in diesem Zusammenhang viel Positives und wenig Kritisches bekannt.

Zusammengefasst arbeiten wir intensiv an Verbesserungen und am Ausbau unserer Möglichkeiten, immer basierend auf dem Leitbild unserer Bahn und der Verantwortung für eine umsichtige, klare und umsetzbare Strategie, unter Einbezug aller Möglichkeiten des Vereins- wie der Betriebsgesellschaft unserer Dampfbahn. Die Fronarbeit als Erfordernis und Erlebnis bildet dazu das Fundament.

Paul Güdel, Leiter Marketing DFB

**Dampf-Reisen Ostschweiz**

Reiseorganisator und Reiseleiter
Bruno Rütli, Augartenstrasse 18, 9204 Andwil
Tel. 071 393 68 68, Fax 071 390 09 40, E-Mail info@dampf-reisen.ch

Bahnreisen im Jahr 2006

Alle Ausflüge ab Bahnhof Gossau. Preise auf der Basis Halbtax-Abo.

14. Mai **Muttertagsfahrt** mit RhB Dampfbahn,
Davos-Rundfahrt Fr. 110.–

27. Mai **Neat-Baustelle Sedrun**, Oberalp-Andermatt-
Göschenen-Zürich Fr. 120.–

Zur schönsten Alpenrosenzeit

8. Juli **Furka-Dampfbahn**-Gletsch, zurück mit
MGB über Oberalp-Disentis-Chur Fr. 170.–

10. Juli (Montag) **Furka-Dampfbahn** - Gletsch und zurück
Fr. 180.–

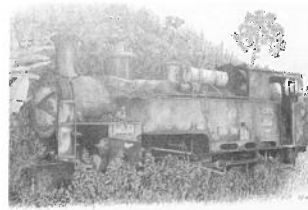
5./6. Aug. Engadin-Bernina-**Puschlav**, inkl. Wanderung
von Bernina Hospiz bis Alp Grüm (nur wer will)
Fr. 190.–

12./13. Aug. Airolo-Nufenenpass-**Oberwald, selber Brot backen**,
Gletsch-**Furka-Dampfbahn**-Realp Fr. 270.–

19. Aug. Luzern-Brünig-Interlaken-**Schilthorn**-Bern-Zürich
Fr. 185.–

2./3. Sept. Chur-San Bernardino-Bellinzona-**Lugano**-
San Salvatore-Gandria-Gotthard-Zürich Fr. 250.–

Anmeldungen und Reiseunterlagen beim Reiseleiter.
Bitte ausschneiden, erscheint nur einmal!

**Dampflok
«Dornröschen»
in Vietnam**

Originalbild, gezeichnet von
Paul Huber, Oberbüren
Limitierte Auflage 250 Stück

Mit Freude und Begeisterung zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke habe ich dieses Bild zeichnen lassen. Die Druckkopien davon verkaufe ich seit der Eröffnungsfeier 2000 in Gletsch. Mit dem Kauf dieser Bilder (es hat noch einige) unterstützen Sie auch die Lokwerkstätte in Chur. Den Preis habe ich abermals gesenkt.

Doppelkarte mit Couvert C5	Fr. 3.–
Kleines Bild gerahmt (30 x 24 cm)	Fr. 60.–
Grosses Bild ungerahmt	Fr. 60.–
Grosses Bild gerahmt (50 x 36 cm)	Fr. 200.–
Zusätzlich Porto und Verpackung	

Zum grossen gerahmten Bild erhalten Sie gratis meinen Bericht
«Abenteuer Vietnam», der auch zum Einzelpreis von Fr. 20.–
erhältlich ist.

Bestellungen bitte an Bruno Rütli, Augartenstrasse 18,
9204 Andwil

Tel 071 393 68 68, Fax 071 390 09 40, info@dampf-reisen.ch

Souvenirs – Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Keller
Fahnen AG
4662 Biberist

www.furka-bergstrecke.ch

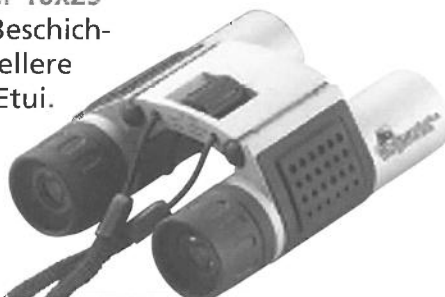


Tasse weiss
Spülmaschinenfest.
60109103 Fr. 15.–



Schlüssel-
anhänger
60109104
Fr. 29.80

Feldstecher 10x25
Rubylens Beschich-
tung für hellere
Sicht. Mit Etui.
60109105
Fr. 59.–



Schreibset
Kugelschreiber
und Brieföffner.
60109106 Fr. 49.80

BESTELLSCHEIN Tel./Fax 032 665 11 24

Einsenden an: Souvenirhandel DFB, Postfach 49,
3428 Wiler b. Utzenstorf

Name/Vorname: _____

Str./Nr. _____

PLZ/Ort: _____

Tel.: _____

Unterschrift: _____

Anz. Feldstecher

Anz. Schreibset

Anz. Schlüsselanh.

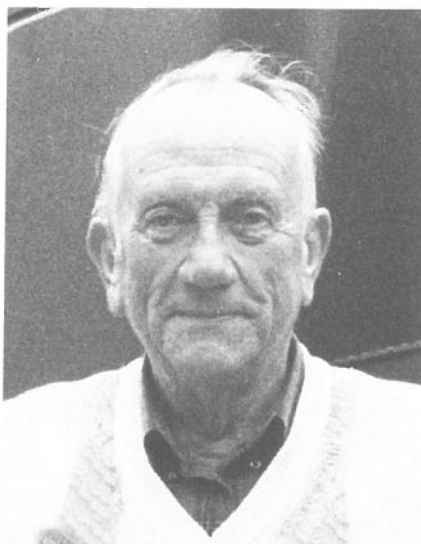
Anz. Tassen

Gratulation

Wolfgang Schmidt wurde 80 Jahre

Ein Furka-Pionier der ersten Stunde feierte am 28. Januar 2006 einen «runden» Geburtstag: Wolfgang Schmidt wurde achtzig Jahre alt – angesichts seiner Tatkraft und Vitalität kaum zu glauben.

Seit zwanzig Jahren lebt und wirkt der ehemalige kaufmännische Direktor der Fürstlich Hohenzollerschen Hüttenwerke in Sigmaringen – Lauchertal unermüdlich, einfallsreich und mit ansteckender Begeisterungsfähigkeit getreu dem Leitspruch «Rettet die Furka-Bergstrecke». Er war sich für keine Arbeit zu schade, er hat überall angepackt, wo Not am Mann war; keine Aufgabe war ihm zu klein und kein Problem zu gross. Er hat geschaufelt und gegraben, Material aller Art besorgt – nicht nur von «seiner» Firma, Spenden und Dienstleistungen organisiert, Transporte aus nah und fern auf den Weg gebracht: vom kleinsten Ersatzteil bis zur Rückholung ganzer Lokomotiven. Ungezählt sind seine Vortragsreisen und Werbeveranstaltungen für «unsere Bahn» sowie seine Auftritte bei Fachmessen und Ausstellungen, unübersehbar seine Korrespondenzen mit Interessenten, Reisebüros und Omnibusunternehmen, legendär seine Adressenlisten und Datensammlungen, phänomenal sein Personengedächtnis. Vereinsmitglieder, Aktionäre und «Fronnis» hat er geworben, Sektionsgründungen gehen auf seine Initiative zurück, so beispielsweise die am 6. Dezember 1991 gegründete Sektion Nürnberg, die ihn im Jahre 2002 zum Ehrenmitglied ernannte. Sein überzeugendes Auftreten ebnete ihm den Zugang zu Behörden und Politikern, seine Kontaktfreudigkeit half im Umgang mit Journalisten, Medienvertretern und Tourismusfachleuten; immer traf er den richtigen Ton, beim «kleinen Mann» genau so wie beim «grossen Boss». Seine guten Verbindungen haben dazu beigetragen, dass



Neuer Güterwagen bei der DFB

Vom Gepäck- zum Maurerwagen

Wie schon im dampf an der furka berichtet, hat die DFB in den letzten drei Jahren 28 Güterwagen der Matterhorn-Gotthard-Bahn übernommen.

Die Beschaffung von Güterwagen war in der Vergangenheit nicht immer einfach, vielfach mussten die Wagen den Bedürfnissen der DFB angepasst werden. So wurden zum Beispiel Wagen, die von der SBB Brünigbahn (heute ZB) an die Furka gelangten, mit dem Abt'schen Zahnrad ausgerüstet. Das Bremssystem wurde nach und nach angepasst (Umbau von Druckluft auf Vakuumbremse), auch die Puffer und Kupplungen unterschieden sich grundsätzlich von denen der DFB. Andere Wagen wiederum wurden von der RhB beschafft, sie wiesen zwar die gleichen Brems- und Kupplungssysteme auf, besaßen aber kein Zahnrad. Diese Unterschiede führten immer wieder zu komplizierten Umreichungen und Extrafahrten. Das Fahrdienstreglement schreibt nämlich vor, das in einem Zug alle Wagen von der Lok aus gebremst werden müssen, was

in vielen werbewirksamen Fernsehsendungen die Furka-Bergstrecke auch in Deutschland bald bekannt wurde.

Bis zur Generalversammlung im Juni 1998 war er Mitglied des Verwaltungsrates der DFB; auch danach blieb er unentwegt aktiv, Reisegruppen aus Deutschland für eine Fahrt zur Furka zu gewinnen, die Marketing-Aktivitäten in Deutschland begleitet er nach wie vor mit kritischer Aufmerksamkeit. Unvergessen ist der Auftritt «seiner» Hüttenwerkskapelle am 14. Juli 2000 beim Einweihungsfest in Gletsch.

Lieber Wolfgang, herzlichen Dank für alles, was Du für «unsere Bahn» getan hast und noch tun wirst. Zu Deinem «runden» Geburtstag gratulieren Dir die «Furka-Freunde» mit allen guten Wünschen «ad multos annos»!

Karlheinz Orth

bei Zügen mit teils Vakuum-, teils Druckluftbremsen nicht möglich ist. Ausserdem muss jeder zweite Wagen mit einem Bremszahnrad ausgerüstet sein. Der Anteil Güter- und Dienstwagen der DFB, die mit einem Zahnrad ausgerüstet waren, betrug vor Übernahme der MGB-Wagen rund 35 Prozent. Durch den Zugang der «neuen» Wagen sind wir nun in der glücklichen Lage, diejenigen Wagen, die unseren Anforderungen nicht genügten, zu ersetzen. Ebenso konnten wir den Unterbestand von vor allem offenen Wagen decken. Bis Ende 2005 haben wir fünf Wagen abgebrochen, fünf wurden an Bahnen und Museen in Deutschland weitergegeben, mindestens weitere sieben werden nächstes Jahr von den Geleisen der DFB verschwinden. Die neu dazugekommenen Wagen wurden nach ihrer Ankunft in Realp durch unseren Depotchef Hans-Ruedi Schneider geprüft und neu beschriftet, einige wurden gestrichen, erhielten neue Böden und wurden dann ihrer Bestimmung entsprechend angepasst.

Wenn wir unser ehrgeiziges Ziel, möglichst nur noch Wagen im Fuhrpark zu besitzen, die unseren Anforderungen (technisch wie praktisch) entsprechen, erreicht haben, werden wir einen Anteil an Zahnrad-Vakuumgebremsten Wagen von gegen 90 Prozent haben. Dadurch kann jeder Güterwagen jedem Zug mitgegeben werden, was einige zusätzliche Fahrten erspart.

Natürlich sind all diese Wagen nicht neu, auch sie haben in den letzten Jahrzehnten so manches zwischen Disentis, Göschenen und Zermatt erlebt. Sie haben Umbauten über sich ergehen lassen und zeigen eher unbekannte Seiten im Betrieb der ehemaligen drei Bahnen FO, SchB und VZ. Ich möchte in loser Folge von Schicksalen einzelner Wagen berichten. Als erstes möchte ich unseren neuen Maurerwagen, den ehemaligen Hak-v 4401 der FO, genauer vorstellen.

Der neue Maurerwagen X 4904 der DFB

Unser neue Maurerwagen verliess am 15. Juni 1914 als Gepäck- und Postwagen FZ 4 Nr. 353 die Werkhallen der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen am Rheinfluss. Zusammen mit neun Brüdern wurde er von der Brig-Furka-Disentis Bahn (BFD) von Brig nach Gletsch eingesetzt. Die BFD beschaffte

damals zehn vierachsige 1./2. (bzw. 2./3.) Klasswagen, zehn vierachsige 3. Klasswagen, zehn zweiachsige 3. Klasswagen, zehn vierachsige Pack/Postwagen, sowie jeweils zehn gedeckte, zehn halboffene und zehn offene Güterwagen. Zusammen mit den (ja genau! auch zehn) Dampflokomotiven besass die junge Bahn somit nur sieben verschiedene Sorten Wagen. Der neue Maurerwagen ist also ein weiterer Zuwachs in der Familie der original Furkabahn-Fahrzeuge bei der DFB.

Nach Übergang der Wagen in die neu gegründete FO zeigte sich bald, dass zehn so grosse Gepäck-/Postwagen ein ungünstiges Gewicht/Last-Verhältnis hatten. So wurden bereits 1929 die ersten zwei Wagen dieses Typs, die Wagen 351 und 352, zu Personenwagen (C4 261 und ABC4 62) umgebaut. Während des Krieges, 1942 und 1944, erhielten die nächsten zwei Wagen ein neues Einsatzgebiet: Der Wagen 358 wurde am 14. März 1942 zum Güterwagen J 451, sein Kollege 355 am 17. Februar 1944 zum J 452. Ab 1959 nannte man sie dann Hak-v 4401 und 4402. Im selben Jahr wurde auch der Jüngste, die Nr. 360, zum Hilfswagen Brig umfunktioniert, noch heute erfüllt er diese Aufgabe zur vollsten Zufriedenheit des Depots Glisgrund.

Nachdem am 7. April 1962 unserem Wa-

gen 353 die Inneneinrichtung entfernt wurde, erhielt er die neue Bezeichnung Hak-v 4403. Im Eisenbahner-Latein steht das grosse H für gedeckten Wagen Sonderbauart, das a für Wagen mit Drehgestellen, das k für weniger als 30 to Ladegewicht (das Chassis ist schliesslich baugleich wie das der Personenwagen), und das v hinter dem Strich für die eingebaute Heizleitung. Somit konnte der Wagen in Reisezügen auch hinter der Lok gereiht werden, ohne dass die Passagiere in den Wagen dahinter frieren mussten.

Die Wagen 4401 und 4402 wurden nach Eröffnung des Furka-Basistunnels zu den beiden Rettungswagen 4991 und 4992 umgebaut und sind heute für den Ernstfall in Oberwald bzw. Andermatt stationiert. Ein tragisches Ende nahm Wagen Nr. 356. Er wurde als Gepäckwagen D4 4344 im Juni 1974 ausrangiert und wartete im strengen Winter 74/75 im Umladegelände Göschenen auf den Umbau zum Fahrleitungswagen, als ihn am 5. April 1975 die Riental-Lawine erfasste, er musste abgebrochen werden. Der Wagen Nr. 357 wurde 1979 zum Magazinwagen X 4928, erscheint aber bereits 1988 nicht mehr im Rollmaterialverzeichnis der FO. Die beiden letzten Wagen der Serie, die Nummern 354 und 359, blieben bis zuletzt Gepäckwagen D 4351 und 4353, wobei der letztgenannte 1979 ausrangiert und abgebrochen wurde. Sein Kollege 4351 hatte da mehr Glück: nach langer Ungewissheit hat ihn die DFB 1999 übernommen, nach Zwischenhalten in Seewen und Altdorf steht er seit einiger Zeit als «Kaffee-Stübli» unseren Kollegen der Werkstätte Aarau der VFB-Sektion Aargau zur Verfügung. Seine Zukunft bei der DFB ist zwar noch ungewiss, aber ich mag unseren Aarauer Kollegen eine stille Ecke in der hektischen Werkstatt gönnen.

Somit blieb Hak-v 4403, unser neuer Maurerwagen, der einzige seiner Serie ohne spektakulären Lebenslauf, der FO als grösster gedeckter Güterwagen erhalten. Wie sein Bruder 4402 erhielt er in den fünfziger Jahren ein Alu-Dach, 1971 einen neuen Kasten und gleichzeitig wurde als Unikum die oberste Reihe der Seitenbretter durch Plexiglasscheiben ersetzt, somit



Teilansicht des Innenlebens von Maurerwagen X 4904.
Vue partielle de l'intérieur du nouveau wagon pour travaux de maçonnerie.

bleibt es auch bei geschlossenen Türen im Wageninnern immer taghell! Dieser Vorteil, und seine grosse Ladefläche ermöglichen unserem 4403, sein Gnadensbrot in den Gepäckzügen im Goms, jeweils im Winter, freitagnachmittags zu verdienen. Im Frühling 2005 kehrte 4403 nach 23 Jahren Absenz auf die Bergstrecke zurück. Dank seinen beiden Plattformen einschliesslich Stirntüren und seinen beiden grossen seitlichen Schiebetoren war schnell klar, dass dieser Wagen den alten Maurerwagen ablösen würde. Dieser, 1995 von der Rhätischen Bahn übernommene ex X 9011, ursprüngliche Personenwagen mit Baujahr 1903, wurde den Anforderungen wie Platzangebot und technischer Verfügbarkeit (fehlendes Zahnrad!) nicht mehr gerecht. Er wurde daher im Sommer 2005 abgebrochen, wobei spezifische Teile dieser alten Spezies RhB-Wagen für unsere Kollegen des Clubs 1899 aufgehoben wurden.

Dank grossartiger Arbeit der Sektion Zürich unter Leitung von Emil Halter und Heinz Hurter wurde der neue Maurerwagen innert kurzer Zeit perfekt ausgerüstet. Diverse Gestelle, Ablagen und Halterungen wurden eingebaut, Material neu geordnet und sortiert, Werkzeug gesäubert und ergänzt. Der neue Maurerwagen wird neu die DFB-Nummer 4904 tragen und wird uns auch in seinem 92. Lebensjahr helfen, dem Ziel Oberwald näher zu kommen. Und hoffentlich noch viele Jahre darüber hinaus!

Technische Daten des neuen X 4904:

Gewicht leer:	11,2 to
Nutzlast:	10 to
Laderaum:	51 m ³
Länge über Puffer:	13,4 m
Breite:	2,65 m
Vmax:	60 km/h

Ich werde in den nächsten Nummern des «dampf an der furka» über weitere Güterwagen-Schicksale berichten.

Martin Fischer



Ballenberg-Dampfbahn BDB und Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB offerieren am:

Sonntag	16. Juli 2006
Sonntag	06. + 20. August 2006
Sonntag	03. + 17. September 2006

2-Pässe-Fahrt mit Dampf und Post

Interlaken – Innertkirchen – Gletsch – Realp und umgekehrt

Preis: **einfache Fahrt Fr. 69.-**, keine Vergünstigungen, keine Gruppentarife, keine Teilstrecken.

Kinder bis 16 Jahre in Begleitung Erwachsener gratis.

Fahrplan:

Anschlüsse nach Interlaken	
Basel	ab 07.00 h
Bern	ab 08.09 h
Zürich via Bern	ab 07.00 h
Luzern	ab 06.55 h

Anschlüsse nach Realp	
Basel	ab 07.04 h
Bern	ab 07.06 h
Zürich	ab 08.09 h
Luzern	ab 08.21 h

Interlaken-Ost	ab 09.20 h (BDB)	Realp	ab 10.40 h (DFB)
Innertkirchen	an 10.30 h	Gletsch	an 12.20 h

fak. Mittagessen (Fr. 23.-)
"Hotel Handeck"

fak. Mittagessen (Fr. 23.-)
"Glacier du Rhône"

Handeck	ab 12.45 h (Post)	Gletsch	ab 14.00 h (Post)
Gletsch	ab 14.00 h (DFB)	Innertkirchen	ab 16.00 h (BDB)
Realp	an 15.45 h	Interlaken	an 18.32 h

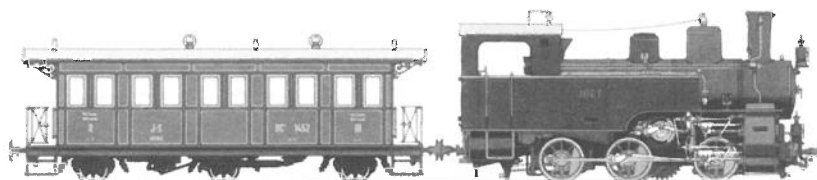
Anschlüsse ab Realp
nach Zürich, Basel und Luzern 16.32 h
nach Bern 16.18 h

Anschlüsse ab Interlaken
nach Bern, Basel und Zürich 18.56 h
nach Luzern 19.08 h

Das Essen wird im Zug zum Kauf angeboten
(mit Gutschein).

Reservationen 033 828 73 40

Ballenberg-Dampfbahn



www.dampfbahnen.ch

Der Verwaltungsrat wie auch die Geschäftsleitung der DFB suchen

zwei Protokollführer/innen

Wer hat Zeit und Interesse eine solch anspruchsvolle und diskrete Aufgabe in seiner Freizeit zu übernehmen? Der Verwaltungsrat tagt etwa sechs bis sieben Mal jährlich. Bei der Geschäftsleitung ist mit elf bis zwölf Sitzungsterminen zu rechnen. Gern erwarte ich einen entsprechenden Anruf.

Peter Schwarzenbach, Personalchef, Raad, 8498 Gibswil
Tel./Fax 055 246 36 15, Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch



Bericht von einem Ausseneinsatz

NOK-Lehrlinge bei der DFB

Angehende Berufsleute der Nordostschweizerischen Kraftwerke AG (NOK) haben letztes Jahr in einem praktischen Einsatz im Urserental die DFB kennen gelernt. Ein Teilnehmer berichtet.

«Das diesjährige Lehrlingslager führte nach Realp im Kanton Uri. Dort befindet sich der Rangierbahnhof der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Fünf Polymechniker, welche am üblichen Lehrlingslager nach den Sommerferien aufgrund der Revisionsabstellung im Kernkraftwerk Beznau nicht teilnehmen konnten, sowie ein Automatikler und ein Elektroniker halfen eine Woche lang bei den Instandstellungsar-

beiten. Begleitet wurden sie von Andreas Jäggi und Thomas Minikus.

Es galt, einen alten Kranwagen zu revidieren, einen neuen Kranwagen aufzubauen und die Grantmaschine wieder in Schwung zu bringen. Zwar wurden die Teilnehmer nicht ganz fertig mit den geplanten Aufgaben, trotzdem dürfen sie stolz auf eine interessante und erlebnisreiche Woche zurückblicken.

Es war eine Woche, geprägt von Improvisation und Initiative jedes Einzelnen. Keiner der Teilnehmenden wird sie so schnell vergessen.»

Andreas Hirt, Lehrling NOK



Neu im Stiftungsrat

Mit Elan für die Bahn

LUZERN (fi) – Peter Riedwyl soll hier als neues Mitglied des Stiftungsrates vorgestellt werden. Der Redaktor stellt dazu drei Fragen.

Herr Riedwyl, wer sind Sie?

Peter Riedwyl, 1945, aufgewachsen in Belp / Bern, seit 1979 im Kanton Luzern wohnhaft, pensioniert, alt Direktor Touring Club Schweiz TCS der Bereiche Technik, Umwelt, Sicherheit. Erfahrung mit den Printmedien sowie Radio und Fernsehen. Zwölf Jahre (1987 bis 1999) Grossrat (Parlament) im Kanton Luzern, u.a. die letzten vier Jahre in der Finanzkommission. Im Militär zuletzt Chef Materialdienst in einer Panzerbrigade. Erfahrungen als Verwaltungs- und Stiftungsrat.

Wie sind Sie zur Dampfbahn gekommen?

Paul Güdel, der Marketingleiter der DFB, ein langjähriger Bekannter, hat mich begeistert und überzeugt im Stiftungsrat der Furka Bergstrecke mitzuarbeiten.

Was wollen Sie bei der Stiftung Furka-Bergstrecke bewegen?

Einbringen meiner vielseitigen Erfahrungen und Beziehungen. Mitgestalten der Zukunftssicherung des Kulturgutes «Dampfbahn Furka-Bergstrecke».

Nachbar und Partner der Furka-Bergstrecke

Matterhorn Gotthard Bahn (MGB)

BRIG (fi) – Die Züge der Matterhorn Gotthard Bahn verkehren zwischen Zermatt und Disentis und zwischen Andermatt und Göschenen. Zusammen mit der RhB (Rhätische Bahn) wird zwischen Zermatt und St. Moritz/Davos der Glacier Express geführt.

Die MGB ist eine junge Bahn mit einer langen Geschichte. Am 1. Januar 2003 ist sie durch Zusammenschluss der BVZ (Brig-Visp-Zermatt-Bahn) und der FO (Furka-Oberalp-Bahn) entstanden. Sie ist im öffentlichen Verkehr Marktführerin für die Regionen Oberwallis, Urseren und Surselva. Die Gesellschaft mit rund 500 Angestellten hält sowohl als Regionalbahn wie auch als Tourismusbahn auf Qualität und Effizienz. Im Hinblick auf eine erfolgreiche Zukunft gibt es derzeit drei Projekte: den Matterhorn-Terminal in Täsch, den Knoten Visp und den Hochbahnhof in Brig mit Ostausfahrt.

Die Eigentumsverhältnisse sind so strukturiert: Die je zu Hälfte von der BVZ Holding AG und der öffentlichen Hand gehaltene MGB Management AG ist das Dach für die Matterhorn Gotthard Verkehrs AG, welche für den Betrieb zuständig ist, und die Mat-

terhorn Gotthard Infrastruktur AG, welche Fahrbahn und Immobilien besitzt.

MGB – Strecke der Tunnels + Brücken

Das MGB-Netz zählt 47 Stationen. Höchster Punkt der Strecke ist die Oberalp-Passhöhe mit 2033 m. ü. M.; der tiefste Punkt liegt bei Visp mit 625 m. ü. M. Von den insgesamt 144 Kilometer messenden Strecken Zermatt–Disentis und Andermatt–Göschenen werden 31,9 Kilometer mit Zahnstangen überwunden. Zusammen gerechnet machen die Höhenunterschiede 3300 Meter aus. Die grösste Steigung im Adhäsionsbereich beträgt 25, jene auf dem Zahnstangenbereich 181 Promille. Insgesamt fährt die MGB durch 33 Tunnel und über 126 Brücken. Jährlich werden mehrere Millionen Passagiere befördert, davon rund 1,2 Millionen mit Bestimmungsort Zermatt.

Der Furka-Basistunnel ist mit 15,4 Kilometer der längste Tunnel der MGB. Er verbindet Oberwald im Goms mit Realp im Urserental. 1970 war ein Kredit von 78 Millionen Franken beschlossen worden. 1973 wurde mit dem Bau begonnen, der sich zufolge geologischer Probleme auf 311 Millionen

Franken verteuerte. Der Durchstich erfolgte 1981, die Einweihung im darauffolgenden Jahr. Mit der Tunneleröffnung wurde auch zwischen Goms- und Urseren der Ganzjahresbetrieb möglich. Fortan konnte der Glacier Express sommers und winters geführt werden. Die letzte FO-Fahrt auf der Bergstrecke fand am 11. Oktober 1981 statt.

Aus der Geschichte von BVZ , FO und SchB

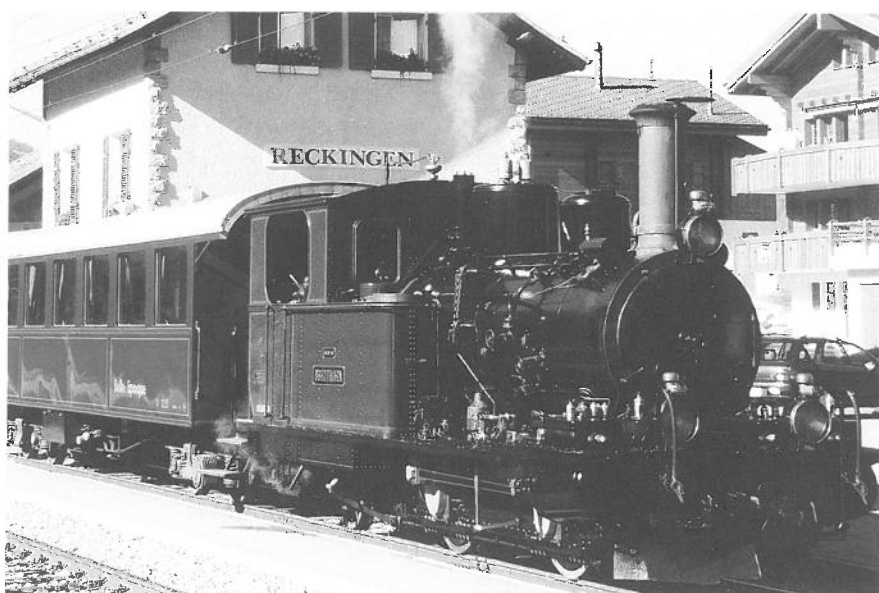
1886 wurde das Gesuch für die Erschliessung von Zermatt mit einer Schmalspur-Zahnradbahn gestellt. 1888 wurde mit dem Bau begonnen. Drei Jahre später fuhren zwischen Visp und Zermatt die ersten Züge. Als Rollmaterial standen vier Lokomotiven, zehn Personen- und neun Güterwagen zur Verfügung. 1930 wurde die Strecke mit 11'000 Volt Einphasen-Wechselstrom von 16 2/3 Hz elektrifiziert und bis Brig verlängert. 1930 wurde auch der Glacier Express eingeführt. Mit der Aufnahme des Winterbetriebes 1933 begann der touristische Aufschwung des Mattertals.

Die Vorgeschichte der FO beginnt 1914, als die glücklose BFD (Brig-Furka-Disentis Bahn) den ersten Abschnitt von 46 Kilometer zwischen Brig und Gletsch eröffnete. 1915 wurde der Furka-Scheiteltunnel durchstochen. 1923 machte die BFD Konkurs. 1925 wurde in Brig die Furka-Oberalp-Bahn (FO) gegründet. 1926 erreichten die Züge in Disentis den Anschluss an die RhB. Während des Zweiten Weltkrieges war die Bahn strategisch, in den Fünfziger- und Sechzigerjahren für den Materialtransport zu den Kraftwerksbauten im Goms wichtig. Heute werden jährlich zwischen Oberwald und Realp rund 190'000 Fahrzeuge auf die MGB-Züge verladen.

Die SchB (Schöllenenbahn) wurde ab 1913 gebaut und 1917 in Betrieb genommen. Die Züge zwischen Göschenen und Andermatt verkehrten von Anfang an elektrisch. 1960 wurde die Schöllenenbahn durch Fusion in die FO integriert.

Paradezug von internationalem Rang

Am 25. Juni 1930 trat der Glacier Express erstmals in Zermatt die rund elf Stunden dauernde Fahrt nach St. Moritz an. Tags



Dampfzug der Matterhorn Gotthard Bahn im Bahnhof Reckingen.
Train à vapeur du MGB en gare de Reckingen.

darauf verkehrte er erstmals in der Gegenrichtung. Mittlerweile konnte die Fahrzeit auf rund acht Stunden verkürzt werden. Der Rekord des Jahres 2000 mit 260'000 Fahrgästen konnte 2005 mit 262'000 beförderten Passagieren noch übertroffen werden. Bei den Gruppen rangieren die deutschen Gäste mit 50 vor den asiatischen mit 30 Prozent. Von den Einzelreisenden sind 40 Prozent deutscher, 30 Prozent schweizerischer und 20 Prozent asiatischer Herkunft.

Höhepunkte der insgesamt reizvollen Strecke sind der Oberalpass, die Rheinschlucht, das Albulatal und der Landwasserviadukt. Der in Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn betriebene Glacier Express verkehrte stets mit besonders komfortablem Rollmaterial. Die beiden Bahngesellschaften investieren rund 60 Millionen Franken in vier Züge. Diese werden bei Stadler in Altenrhein gebaut, umfassen je fünf Panorama- und einen Servicewagen. Vom Einsatz der neuen Züge versprechen sich die Betreiber mehr Komfort (Aufwertung der 1. Klasse – 36 statt 48 Sitze im Wagen, Verpflegung am Sitzplatz, etc.) und letztlich eine Ertragssteigerung.

Die Verbindung zwischen den Touristikmetropolen der Kantone Wallis und Graubünden wurde möglich, weil jenseits des Oberalp 1904 die Strecke Chur-St. Moritz und 1912 jene von Chur nach Disentis gebaut worden war. Der Glacier Express musste wegen des Zweiten Weltkrieges von 1943 bis 1946 seine Fahrten einstellen.

Die Bahnverbindung Zermatt–St. Moritz verläuft über die Albula-Strecke, die zur Aufnahme ins UNESCO-Weltkulturerbe vorgeschlagen ist. Sie bietet im Sommer täglich fünf Züge je Richtung. Ein Zugpaar verkehrt zwischen Zermatt und Chur, drei zwischen Zermatt und St. Moritz und eines zwischen Zermatt und Davos.

Während des Winters verkehrt je ein Zug zwischen Zermatt und St. Moritz. Alle Züge sind zuschlagspflichtig und erfordern Platzreservation. Die Reisenden, die während bis zu acht Stunden unterwegs sind, können im Zug warm verpflegt werden.



Seitenansicht der Matterhorn Gotthard Bahn. – Train du MGB.

Dampffahrten der MGB

Am 2. und 23. Juli sowie am 13. und 27. August 2006 bietet die MGB Dampffahrten von Brig nach Zermatt und zurück an. Auf dem vollen Billettpreis haben die VFB-Mitglieder 20 und auf dem halben 10 Franken Vergünstigung. Am 9. und 30. Juli sowie am 20. August werden Dampffahrten zwischen Brig und Oberwald angeboten. Besonders interessant ist da die Dampf-Tageskarte, die von DFB-Leuten 20 Prozent günstiger erstanden werden kann. Sie berechtigt nebst zur Dampffahrt des jeweiligen Tages zur freien Fahrt auf dem MGB-Steckennetz zwischen Zermatt und Disentis bzw. Göschenen. Die Benützung des «Glacier» ist allerdings zuschlagspflichtig.

Die MGB hat historische Dampf- und Elektrolokomotiven. Die Dampflokomotive «Breithorn», HG 2/3, wurde 1906 gebaut, hat eine zulässige Anhängelast von 45 Tonnen und wird heute mit Leichtöl befeuert. Das elektrisch betriebene «Krokodil» HGe 4/4 hat Jahrgang 1930, eine Anhängelast von 60 Tonnen und wurde namentlich zwischen Brig und Zermatt eingesetzt. Die von der FO 1940 in Dienst gestellte Elektrolokomotive HGe 4/4 war bis in die 1980er Jahre das Zugpferd am Glacier Express. Die MGB hat zahlreiche Sonderfahrten im Programm, so im Winter den Brunch-Zug zwischen Brig und Andermatt, den Jass-Zug zwischen Brig und Disentis und die Reise zur Besichtigung des Klosters Disentis.

MGB und DFB

Die DFB betreibt ein Herzstück der einstigen FO. Mit der MGB gibt es Berührungspunkte in Realp und bald auch in Oberwald. Bei Rundreisen auf der Bergstrecke kann eine Fahrt durch den Basistunnel erfolgen. Gegenseitig werden Vergünstigungen gewährt. Dazu wurde vereinbart, dass Reisende auf der MGB, die sich als Mitglieder des VFB ausweisen, Anrecht haben auf die Tarifstufe «Einheimische Region 2». Personal und Pensionierte der MGB/GGB erhalten gegen entsprechenden Ausweis bei Dampffahrten auf der Furka-Bergstrecke eine Ermässigung von 20 Prozent.

Darüber hinaus spielt die Zusammenarbeit in vielen Bereichen und auf verschiedenen Ebenen bestens. Was im «Glacier»-Jubiläumsjahr 2005 mit der gemeinsamen Führung von Nostalgiezügen begonnen hat, wird dieses Jahr fortgesetzt. Zweitausesfahrten über die Originalstrecke des Glacier Express sind vorgesehen am 14./15. Juli, 5./6. August und 8./9. September 2006. MGB, DFB und RhB bieten Reisen wie anno dazumal im 3. Klasswagen mit Übernachtung im Herzen der Alpen.

Weitere Informationen: www.mgbahn.ch; www.rhb.ch; www.furka-bergstrecke.ch; www.v-f-b.info; «Eisenbahnjournal», Sondernummer «75 Jahre FO und Dampfbahn Furka-Bergstrecke».

Hansueli Fischer

Dankeschön zum Saisonschluss

Ausblick vom Rigi – Einblick in die Bahn

Rigi Kulm (fi) – Engagierte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke haben sich am 29. Oktober in der Werkstatt der Arth Rigi Bahn getroffen und sind danach im Nostalgiezug auf den Berg gefahren.

Wer für die DFB besondere Einsätze leistet, verdient zwar kein Geld aber Anerkennung. Die Geschäftsleitung lädt daher im Herbst zu Essen und gemütlichem Beisammensein ein. In diesem Jahr hiess der Treffpunkt «Rigi».

Blick hinter die Kulissen

Die DFB-Leute konnten einen Blick in die Werkstatt der ARB werfen. Die Triebzahnäder wirkten – trotz der System-Unterschiede – vertraut. Statt Dampfzylinder waren aber Elektromotoren zu besichtigen. Bei dem von Martin Horath und Walter Willi spendierten Apéro und dem volkstümlichen Sound der Musikgruppe «Sälte dihei» mit Personalchef Peter Schwarzenbach am Bass kamen die Furka-Leute untereinander in Kontakt.

Im Nostalgiezug bergan

Martin Horath, passionierter Rigi- und Fur-

ka-Bähnler, holte den 1911 gebauten Triebwagen aus den Remisen und den Vorstellwagen mit «Veranda» und stellte die prächtige Komposition in der Talstation bereit. Die eintreffenden Fahrgäste gingen neidisch daran vorbei, denn der «Festtags-Zug» war für die DFB-ler bestimmt. Diese stiegen schliesslich ein. Mit Martin Horath im Führerstand kletterte die historische Komposition in jugendlicher Frische die «Riggenbach-Leiter» hoch ohne die auf Sicht folgenden Triebzüge zu behindern. Bei Kreuzungen und bei der Einfahrt in die Station Rigi Kulm sorgte unser weisser Nostalgetriebzug mit dem ebenso originellen Wagen für Aufsehen. Die DFB-ler genossen dreierlei: den Ausflug, das Aufsehen und die Aussicht.

Dank und Anerkennung

Nach einem Abstecher auf den Gipfel fand sich die DFB-Familie im Hotel ein. Hier entbot Organisator Peter Schwarzenbach einen herzlichen Gruss und die Ländlermusik spielte. Geschäftsführer Peter Bernhard erinnerte an die erfolgreich und unfallfrei verlaufene Saison. Rund 23'000 Passagiere – 30 Prozent mehr als im Vor-



Martin Horath an der Verschiebebühne. Martin Horath à la plate-forme roulante.

jahr – seien mit der unerlässlichen Unterstützung durch den VFB über die Furka befördert worden. Bezüglich der Führung von Dampfzügen näherte man sich einer Limite. Peter Bernhard hofft, mit einem neuen Konzept die Ausbildung der Lokomotivführer beschleunigen zu können. Dank der umsichtigen Fahrweise und des seriösen Unterhalts haben die betagten Lokomotiven durchgehalten. Das Ziel Oberwald, so war weiter zu vernehmen, könne nur erreicht werden, wenn mit der Erweiterung der Remise Realp Raum für Unterbringung und Unterhalt der Triebfahrzeuge geschaffen werden kann. Zurück-, über- oder kürzer tretende Leute wurden mit Lob und einem kleinen Geschenk bedacht: Peter Schwaller (hat von der Spitze des Verwaltungsrates an jene des Stiftungsrates gewechselt), Max Zwald (hat die Altersgrenze für Lokomotivführer erreicht, bleibt aber dem ZfW erhalten), Reto Caprez, Walter Burgherr und Robert Ehrat.

Vor- und Videobilder

VR-Präsident Claude Wenger dankte für den grossen Einsatz, der in allen Chargen geleistet wurde. Er freute sich insbesondere darüber, dass die DFB-Leute immer wieder ihre Begeisterung auf die Fahrgäste zu übertragen vermögen. Wenger wies auch auf die wachsende



Die Ländlermusik «Sälte dihei». – La musique folklorique «rarement à la maison».

Bedeutung hin, welche die DFB für die Regionen Goms und Ursern hat. Besonderes Lob bekamen die Dampfbühler, die ihre Söhne mitgebracht hatten. Zur allmählichen Verjüngung des Teams braucht es Vorbilder... In einem von Hansruedi Dällenbach gezeigten Video konnte man die Sendung über die DFB im «Europamagazin» sehen. Die Akteure genossen den Applaus und den Neid der Nichtgefilmten. Alle bekamen ein feines Mittagessen. Die Rigi-Leute servierten so lange nach, bis jegliche Spur von Furka-Hunger beseitigt war. Nach der Talfahrt war Gelegenheit geboten, sich in Martin Horaths Werkstatt über die Fortschritte bei der Dampfschneesleuder zu informieren und die weiteren Raritäten zu bewundern.

Bitte unbedingt beachten:

Mitgliederbeitrag – neue Zahlungsweise!

Das vorliegende Heft Nr. 1/2006 enthält ein Deckblatt, welches auf der Vorderseite die Zustelladresse enthält. Die Rückseite dieses Deckblattes enthält zusätzlich die Rechnung für den diesjährigen Jahresbeitrag mit vorgedruckten und abtrennbaren Einzahlungsschein.

Bitte ausschliesslich diesen Einzahlungsschein für die Bezahlung des Mitgliederbeitrages 2006 verwenden.

Besten Dank für Ihr Verständnis. Sie helfen uns damit direkt Kosten zu sparen.

Neu: VFB-Mitgliederausweis 2006

Mit der beiliegenden Rechnung erhält ab sofort jedes Mitglied einen Mitgliederausweis für das Jahr 2006. Bitte den Ausweis sorgfältig vom Rechnungsformular abtrennen. Er berechtigt Sie gegen Vorweisung unsere Dampfbahn mit einem Rabatt von 20% auf den Fahrpreis zu benützen.

Dampffahrten in die Innerschweiz

Mit Eurovapor zur Furka-Bergstrecke

13. Mai 2006:

Mit Dampflokomotive 50 3673 und historischen Wagen von Haltingen-Basel Bad Bf. – alter Hauenstein–Olten–Burgdorf–Luzern zum Jubiläum «100 Jahre DS Schiller mit Sternfahrt aller fünf Dampfschiffe». Teilnahme auf dem Dampfschiff «**Stadt Luzern**». Rückfahrt über Rotkreuz–Muri–Bözberg–Frick–Basel Bad Bf.–Haltingen.

8. Juli 2006: Mit historischem Dampfzug von Haltingen–Basel Bad Bf.–Olten–

Aarau–Wohlen–Wassen–Göschenen über Susten–Grimsel (mit Postautos)–**Furka-Bergstrecke** – Andermatt – Göschenen und umgekehrt und Rückfahrt (wie Hinfahrt). Nutzen Sie diese ganz speziellen Fahrten und erleben Sie «Dampf pur»!

Prospekte und Auskünfte: Eurovapor Sektion Haltingen, Gundeldingerstrasse 135,4053 Basel, Telefon 061 363 35 32 www.nostalgie-rhein-express.ch Fax 061 363 35 34

Sauber-Sonderschau im Verkehrshaus

LUZERN – Das Verkehrshaus der Schweiz ehrt in einer Sonderschau vom 15. März bis Ende 2006 das Lebenswerk von Peter Sauber, der mit seinem Unternehmen während 36 Jahren den Motorsport geprägt hat. Die Schau in der Halle Strassenverkehr vermittelt einen Überblick vom ältesten erhaltenen Dufaux-Rennauto aus dem Jahr 1905 bis zum jüngsten und vorerst letzten reinrassigen Schweizer F1-Boliden des Sauber-Rennstalls.

Rück- und Ausblick

Im Jahr 2005 verzeichnete das Verkehrshaus der Schweiz 703'826 Besucher. Das Hochwasser am 21. August 2005 wirkte sich negativ auf die Besucherzahlen aus, löste jedoch eine einmalige Spenden-Solidaritätswelle aus. Trotz der Überschwemmungen kann das Verkehrshaus ein positives Betriebsergebnis ausweisen. Glanzpunkte des Programms 2006 bilden die Sonderausstellung «Top oder Flop? – Verkehrsinnovationen made in Switzerland», die Sondershow «Hommage an Peter Sauber» sowie das zehnjährige Jubiläum des IMAX Filmtheaters. Das Vorprojekt zum Jubiläums-Neubau VHS 2009 wird in wenigen Tagen abgeschlossen.



Dampf-Doppeltraktion der Eurovapor bei der Einfahrt im Bahnhof Göschenen.
La traction double de l' Eurovapor arrive à Göschenen.

Ein weiterer Zweiachser zur Revision in Aarau

Fertigstellung des BD 2502 zum Werkstattfest

AARAU – Am 24.11.2005 traf der zweiachsige Personenwagen BD 2502 von der Werkstätte Chur zur Fertigstellung zur Saison 2006 in Aarau ein. Der Wagen wird auch am Jubiläumsfest der Werkstätte Chur im Juni zu sehen sein.

Ein Fahrzeug der gleichen Serie – der B 2204 (ex C 204) – wurde bereits in Aarau fertig restauriert und am 30. Juni 2001 der DFB für den Fahreinsatz übergeben.

Die Geschichte des Wagens

Dieser zweiachsige Originalwagen mit 20 Sitzplätzen und einem Gepäckabteil stammt aus der Serie von zehn Personenwagen C2i mit den Nummern 201 bis 210, die die SIG 1914 für die damalige Brig-Furka-Disentis-Bahn BFD baute. Der künftige BD 2502 war der C 202 mit 40 Plätzen (24 Raucher und 16 Nichtraucher in 3. Klasse). Die 8,6 t schweren Wagen besaßen offene Plattformen, Holzbänke, Gepäckablagen und eine Dampfheizung.

Mit dem erst ab 1926 durchgehenden Betrieb Brig-Disentis der FO kamen vorwiegend die neu beschafften vierachsigen Wagen zum Einsatz und die zehn Zweiachser wurden teilweise zu Gepäck- und Dienstwagen umgebaut. Der C 202 wurde wie der C 203 29.6.1928 in einen gemischten Personen-Gepäck-Post-Wagen CFZ 271 mit 16 Sitzplätzen umgebaut. Von den ursprünglich fünf Fenstern einer Wagenseite wurden zwei durch eine geschlossene Wand mit Gepäcktor und das mittlere durch ein 60 cm breites Fenster ersetzt, hinter dem sich das Postabteil befand. 1943 verlor er das Postabteil und wurde in CF 271 umbezeichnet. Am 6.6.1958 erhielt er ein Aludach, und im Zuge der Aufhebung der dritten Wagenklasse wurde der Wagen am 10.10.1959 in BF 4281 umnummeriert.

Im Jahre 1966 (23.11.) wurde er aus dem Verkehr gezogen und dem Fahrleitungsdienst Brig zugeteilt. Dabei erhielt er die Nummer X 4911. 1997 übernahm ihn die DFB und überführte ihn mit der Lok 4 am 27.10. nach Chur zur Revision. 1998 wurde der Wagenkasten demontiert und 1999 das Chassis revidiert. Im April 2001

war der Boden fertiggestellt und im Herbst feierte man Aufrichte. Anschliessend begann der Innenausbau.

Fertigstellung des Wagens in Aarau

Im Herbst 2005 beschloss die DFB, in Chur den Wagenbau einzustellen, worauf der BD 2502 am 24.11.05 nach Aarau überführt wurde. Unverzüglich nach dem Transport wurde der Wagen in der Wagenwerkstätte Aarau am geeigneten Platz und in guter Arbeitshöhe aufgebockt. Anschliessend erfolgte eine Bestandesaufnahme der Revision. Für jede Baugruppe wurden die Einzelteile aufge-



Der Innenausbau ist weit gediehen. – Détail de l'aménagement intérieur du BD 2502.



Der Wagen BD 2502 in der Werkstatt Aarau. – Voiture voyageurs BD 2502 à l'atelier d'Aarau.

listet und der Restaufwand abgeschätzt, der sich gesamthaft zu rund 1200 Stunden summiert. Die grösseren Arbeitspakete sind das Spritzen der Verblechung, die Wagenbeschriftung, Storen, Fensterische, Türen, Gepäcktoore, Elektrik, Dampfheizungsanschlüsse und der Achseneinbau. Dazu kommen noch eine Reihe kleinerer Arbeiten. Heute sind alle Arbeiten bekannt und viele auch schon erledigt. Die Verblechung liegt fein säuberlich nummeriert beim Maler, der sie grundiert und rot spritzt.

Fertigstellungstermin Juni 2006

In Absprache mit der DFB haben wir das

Schwergewicht auf die Fertigstellung des BD 2502 bis Juni gelegt und wir freuen uns, den Wagen zusammen mit der frisch revidierten Lok 4 in Chur am 10./11.6 zum Rollout-Fest zu präsentieren. Dies bedingt einen Sondereinsatz einiger Mitarbeiter um Kurt Aeberli. Die Renovation des vierachsigen Personenwagens B 4222 geht zwar weiter, wird aber wegen der Priorität des BD 2502 eine gewisse Verzögerung erfahren. Besuchen Sie unsere Werkstatt am Tag der offenen Türe am Freitag 21.4.06.

Quellen: Furka-Oberalp, Dumjan, Webseite Werkstatt Chur, Archiv Sektion AG.

Werner Beer

Witterungseinflüssen geschützt, unterhalten zu können. Dieser Ausbau ist planmässig nicht sehr einfach, steht er doch mitten in einem lawinengefährdeten Gebiet. Die Plangenehmigungsverfahren sind eingeleitet, für den Bau bedarf es aber noch einer beträchtlichen finanziellen Unterstützung. Für den Mehraufwand in der Bauabteilung benötigen wir aber auch ein zusätzliches Dieseltraktionsfahrzeug, das ausschliesslich für das letzte Teilstück zur Verfügung stehen sollte. Dieses Fahrzeug wird durch unsere Dieselcrew zurzeit professionell und fachmännisch aufgearbeitet.

In der Werkstätte Chur erhält die HG 3/4 Nr. 4 den letzten Schliff und dürfte im Laufe der Saison auf die Strecke kommen, wo sie natürlich noch die verschiedenen Tests absolvieren muss. In Kenntnis der Professionalität unserer Mitarbeiter in Chur wird dies aber keine Probleme darstellen.

Auch im Marketingbereich sehen wir der Fahrsaison 2006 mit viel Zuversicht entgegen. Allerdings bereitet uns der Personalbestand etwas Sorge. Die lange Ausbildungszeit für einen Führer auf unseren Dampflokomotiven wirkt sich auf die Verfügbarkeit aus. Dazu kommen noch Einsatzrestriktionen seitens BAV und natürlich berufliche Abkömmlichkeit. Im Hinblick auf unsere steigenden Fahrgastzahlen sowie das zukünftige Betriebskonzept bis Oberwald, freuen wir uns auf weitere Kandidaten, die diese faszinierende, aber anforderungsreiche und verantwortliche, freiwillige Tätigkeit im Nostalgiebereich bei uns ausüben möchten.

Einmal mehr möchte ich allen unsern Dampfbahnfreunden einen Dank aussprechen, sei es als freiwillige Mitarbeiter oder Mitarbeiterinnen an der Strecke, im Betrieb, in Souvenir und Küche oder auch als willkommene Spender. Sie helfen uns, dass unser Traum, der in Reichweite ist, die Erschliessung und Erhaltung der Furka Bergstrecke in der ganzen originalen Länge, verwirklicht werden kann. Inzwischen freuen wir uns auf die kommende Fahrsaison in der Hoffnung, dass wieder viele begeisterte Fahrgäste eine unvergessliche Nostalgiefahrt mit unserer Dampfbahn über die Furka geniessen werden.

Peter Bernhard, Geschäftsleiter

Ausblick auf die Saison 2006

Fronddienst, Lok 4 und «Oberwald»

Die bestehenden Anlagen der DFB sind zu unterhalten, der Weiterbau nach Oberwald ist anzupacken. Die Lok 4 wird auf der Strecke erwartet. Schliesslich hält der Geschäftsleiter Ausschau nach neuen Lokomotivführern.

Während ich diese Zeilen schreibe, herrschen immer noch winterliche Verhältnisse vor. Automatisch drängen sich daher Fragen um die Dampfbahn Saison 2006 auf:

- Wie sieht es wohl unter der Schneedecke aus?
- Welche Überraschungen stehen uns bevor?
- Sind wir bereit für eine weitere, erfolgreiche Fahrsaison?

Natürlich brennt es bereits unter den Fingernägeln, aber es heisst, sich noch etwas in Geduld üben bis uns die Natur einen Teil der Fragen beantwortet. Geduld ist aber nicht gleichbedeutend mit Nichtstun.

Im Vordergrund steht verständlicherweise neben dem obligatorischen Gleisunterhalt die Erschliessung der noch verbleibenden rund 5 km von Gletsch bis Oberwald. Eine weitere Pionierleistung, die wir mit freiwilligen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen bis ins Jahr 2008 realisieren möchten. Den

offiziellen Start der Tätigkeiten werden wir mit einem Spatenstich, zu dem wir Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Partnerorganisationen sowie Pressevertreter einladen, am 27. Juni 2006 in Oberwald markieren. Damit wollen wir auch kundtun, wie wichtig für die Erhaltung dieses ausserordentlichen Kulturgutes dieses letzte Teilstück ist. Gleichzeitig können wir auch die Bedeutung der Zusammenarbeit mit den benachbarten Tourismusregionen Goms und Urserental sowie mit der MGB unterstreichen. Mit dem letzten Teilstück gewinnt für uns auch die Station Gletsch an Wichtigkeit und ein Nutzungskonzept für das Blaue Haus, im Besitze der DFB AG, drängt sich auf und dürfte in nächster Zeit erarbeitet werden.

Die zusätzlichen baulichen Tätigkeiten bedingen verständlicherweise auch ein Mehrbedarf an Fronis. Es ist erfreulich zu sehen, wie viel Enthusiasmus für die Fertigstellung vorhanden ist. Selbstverständlich dürfen wir ob diesem Ansporn den Unterhalt der bestehenden Anlagen und Gleise nicht vergessen oder unterschätzen. Auch gibt es mit diesem Bau zusätzliche Abhängigkeiten. So erhält die Erweiterung der Remise in Realp absolute Priorität um unsere Traktionsfahrzeuge einstellen, aber auch von

Aus der Sicht des Verwaltungsrates

Die Welt der DFB-Oberwald in Sicht

Der Verwaltungsrat unserer DFB AG hat sich am 3. und 4. Februar 2006 in Worb BE versammelt, um unsere Ziele bis zum Horizont 2010 zu präzisieren. Wir haben eine allgemeine Analyse unserer Aktivitäten durchgeführt und die Liste unserer «Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken» aktualisiert.

Im Laufe der beiden letzten Jahre wurden viele Fortschritte gemacht. Unsere Anstrengungen im Marketingbereich haben es uns erlaubt, für unseren Reisedienst wichtige Kontakte und Partnerschaften herzustellen. Unsere Tätigkeiten gewinnen an Popularität. Die Verwaltungen der Kantone Uri und Wallis anerkennen den Wert unserer Bemühung für die Region. Unsere Beziehungen zur Matterhorn Gotthard Bahn sind sehr aussichtsreich. Trotz der Schwierigkeiten, die zu überwinden sind, kann unser Bahnbetrieb mit Leistungen von guter Qualität aufwarten. Schlussendlich wurden Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen unseren verschiedenen Organisationen stark verbessert. Wir sind auf dem richtigen Weg.

Letztes Jahr sind unsere drei Organisationen, Verein Furka-Bergstrecke VFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG und Stiftung Furka-Bergstrecke SFB übereingekommen, ihre gemeinschaftlichen Ziele wie folgt festzulegen:

Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke auf der gesamten Länge von Realp bis Oberwald, Kulturgut erhalten und schützen. Fronarbeit fördern. Nutzen für die benachbarten Regionen.

Aufgrund dieser gemeinsamen Basis haben wir unsere Strategie neu zentriert. Oberwald in Sicht. Die gesamte Bergstrecke wird wieder in Betrieb gesetzt. Wie wird es weitergehen? Wird unser Enthusiasmus erhalten bleiben? Werden wir noch die nötigen finanziellen Mittel haben? Aber auch, wozu erbringen wir all diese Leistungen und für wen? Dies sind die Kernfragen.

Unsere Tätigkeiten und Projekte für die Furka-Bergstrecke zeichnen sich aus durch die folgenden charakteristischen Merkmale:

- die Leidenschaft all derjenigen, die ihre Zeit unserem ehrgeizigen Projekt widmen;
- das Vertrauen von denjenigen, die uns finanzielle Mittel zur Verfügung stellen;
- die Wichtigkeit, Freiwilligenarbeit und die für die Führung eines Betriebes notwendige Wirksamkeit in Einklang zu bringen;
- die Bedeutung, die Nützlichkeit unserer Aktivitäten für die benachbarten Regionen zur Geltung zu bringen.

Die Realisierung der Tätigkeiten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke wird immer Schwierigkeiten mit sich bringen. Wenn die Begeisterung erhalten bleibt, werden wir mit der finanziellen Unterstützung von Gönnern rechnen können. Die umgekehrte Situation ist nicht realistisch. Die Freiwilligenarbeit ist exemplarisch, sie ist eine Tat mit unschätzbarem Mehrwert. Massnahmen müssen ergriffen werden, um den Nachwuchs zu fördern und alle anzuspornen, um unseren Traum Wirklichkeit werden zu lassen, das bisher Erreichte zu vollenden und unseren Nachkommen zu übergeben. Die Gewohnheiten und die Bedürfnisse unserer Gönnern haben sich auch verändert. Sie wollen genauer wissen, was aus ihrer Spende wird. Die Schaffung unserer Stiftung ist in dieser Hinsicht eine gute Antwort. Dieses Finanzierungswerkzeug wird seine volle Wirkung entfalten, wenn wir Oberwald erreicht haben. In diesem Moment werden wir noch stärker von den lokalen und öffentlich nützlichen Aktivitäten abhängig sein. Es könnte dann effektiv schwieriger werden, Unterstützung zu bekommen für eine Aktiengesellschaft mit regional weit verstreuter Teilnehmerschaft. Diese Überlegungen lassen uns ein im Rahmen unserer Möglichkeiten moderates Wachstum unserer Tätigkeiten voraussehen. Im Jahre 2010 können wir jährlich mit 35'000–40'000 Passagieren rechnen. Sicherheit und Qualität der gebotenen Leistungen sind vorrangig.

Um unsere Attraktivität zu steigern, müssen wir zu der Bahnreise zusätzliche begleitende Leistungen anbieten. Es ist notwendig, Partnerschaftsabkommen auf der Basis «win-win» mit dem Tourismussektor abzuschliessen. Unsere Passagiere werden zu Kunden für den Tourismus und die Touristen werden unsere Passagiere. Wir müssen das Bild unserer Bahn als «Erlebnis» verkaufen. Gletsch soll zum Interessenzentrum werden: Treffpunkt und Ausgangspunkt für Wanderungen, Passüberschreitungen, Ausstellung/Museum, Flora und Gebirge, Wasser und Energie. Realp und Oberwald sind dabei die an das Netz der MGB angeschlossenen Endpunkte der Strecke. Unser Marketingdienst hat schon wichtige Arbeit geleistet, und die Ergebnisse sind bereits bemerkenswert. In diese Richtung soll weitergearbeitet werden. Zu diesem Zweck werden wir eine «Kommunikationsstelle» einrichten, um die Verbindung mit den Medien herzustellen: Wir müssen über unsere Tätigkeiten besser informieren.

Unsere Organisation und unsere Infrastrukturen müssen schlank bleiben, aber effizient sein. Der Eigeninitiative soll genügend Platz eingeräumt werden, wobei aber die notwendigen Vorschriften betreffend Sicherheit und Wirksamkeit beachtet werden müssen. Die Freude und Leidenschaft ist mit dem Dienst an den Kunden in Einklang zu bringen. Unsere Kunden sind potenzielle Förderer unserer Projekte.

Das Betriebskonzept der Furka-Bergstrecke soll das zentrale Element des Entwicklungsplanes der DFB werden. Die Marktbedürfnisse und die Investitionsmöglichkeiten legen das Angebot der Zugführungen fest. Aus diesem Zugsangebot werden sich die Massnahmen ergeben, die technisch, personell und organisatorisch zu ergreifen sind.

Unsere Welt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist zu einem echten Unternehmen geworden. Es soll das Unternehmen der Bahnbegeisterten und Liebhaber der Region Furka bleiben. Unsere Aktivitäten sind nützlich und sinnvoll. Es gibt etwas zu erleben, einsteigen bitte!

*Für den DFB Verwaltungsrat:
Claude Wenger, Präsident a.i.
Übersetzung: C. Solioz*



Jürg Bolliger erläutert den GL-Mitgliedern die Revision eines Stromabnehmers.

Klausurtagung der Geschäftsleitung

Standortbestimmung und Strategien

SPIEZ (fi) – Neben der Vollendung der Bergstrecke bis Oberwald beschäftigen personelle Fragen die Geschäftsleitung immer stärker, zeichnet sich doch bei Kader und Mannschaft ein Generationenwechsel ab.

Nach einer ordentlichen Sitzung hat sich die Geschäftsleitung mit den gewichtigen Fragen befasst, die über das Tagesgeschäft hinausgehen. Wie Peter Bernhard einleitend feststellte, hat die Geschäftsleitung die Aufgabe, das Kulturgut bis Oberwald auszubauen, zu betreiben und zu unterhalten. Damit ist sicher zu stellen, dass sich auch künftige Generationen daran freuen können. Es gilt die Begeisterung für die Fronarbeit zu wecken und zu erhalten und die Finanzen zu sichern.

Strategie

Die DFB bietet passüberquerende Fahrten an und erschliesst mit einem Pendelbetrieb zwischen Oberwald und Gletsch einen zusätzlichen Markt. Der Stützpunkt

Gletsch ist attraktiver zu gestalten. Das Erlebnis der Gäste muss mehr umfassen als die Fahrt auf der Nostalgiebahn. Bei der Angebotsgestaltung sind Partner aus den Bereichen «Tourismus» und «Bahn» einzubeziehen.

Der Betrieb muss kostenneutral sein, das heisst, es dürfen keine neuen Drittschulden gemacht werden. Ausserdem sind für die Zukunft Reserven zu bilden.

Planungen und Produkte

Walter Willi schilderte den Stand der Planungen für die Werkstatt in Realp, für die Sanierung der Rhonebrücke und den Anschluss und die Infrastruktur in Oberwald. Dabei war zu erfahren, dass bei allen drei Projekten viel Vorarbeit geleistet wurde, und dass auch in den Genehmigungsverfahren ein guter Stand erreicht ist. Das Aufnahmegebäude in Realp ist so weit gediehen, dass auf die Betriebseröffnung hin alle Räume zur Verfügung stehen dürften.

Paul Güdel skizzierte die Aufgaben des Marketings und wies auf die Erwar-

tungshaltung der Regionen Urseren und Goms hin. Er meinte, die DFB könne die Saison nicht verlängern, wohl aber vertiefen. Im Zusammenhang mit der Vermarktung des neuen Abschnittes Gletsch-Oberwald wurden verschiedene Traktionsmöglichkeiten diskutiert.

Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der Klausurtagung wurde über das «dampf an der furka» gesprochen und insbesondere die Notwendigkeit eines zeitgemässen und einheitlichen Internetauftrittes betont. Der im Sommer vorgesehene Spatenstich in Oberwald soll medienmässig optimal genutzt werden.

Vor Geschäftsleitungssitzung und Klausurtagung konnte unter der Führung von Jürg Bolliger die BLS-Werkstätte in Spiez besichtigt werden.

Gesucht

Kadermitarbeiter/ Kadermitarbeiterin

für den Bereich «Souvenir»

zur Unterstützung
der Leiterin Souvenirhandel.
Gern erwarte ich Ihren Anruf.

Peter Schwarzenbach, Personalchef,
Raad, 8498 Gibswil
Tel./Fax 055 246 36 15
E-Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch



Der neue Bildkalender der DFB erscheint Ende März. Er kann zum Preis von CHF 14.- (zuzüglich MwSt und Porto) beim DFB-Souvenirhandel bestellt werden.

Sichern Sie die Zukunft der Dampfbahn Furka-Bergstrecke auch mit einem Vermächtnis. Was ist zu tun?

Das Vermächtnis nach Art. 484 ZGB

Das Vermächtnis zu Lebzeiten ist das geeignete Instrument, um ganz persönliche und beispielsweise auch gemeinnützige Anliegen und Ziele finanziell zu unterstützen – aber erst nach dem Ableben aus dem Nachlass heraus. Eine Vielzahl von Organisationen und schützenswerten Ideen leben von solchen Vermächtnissen. Das Vermächtnis ist einfach zu erstellen. Darf auch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke auf diese Art der finanziellen Unterstützung durch Sie zählen?

In der Schweiz werden eine Vielzahl von schützenswerten Ideen und gemeinnützigen Projekten durch die Initiative von Privaten getragen und erst möglich gemacht.

Dabei ist nicht nur das private Engagement, sondern auch die finanzielle Unterstützung für das Weiterbestehen einer Idee wichtig. Einen massgeblichen Beitrag da-

zu leisten oft Vermächtnisse (Legate) aus einem Nachlass. Mit einem Vermächtnis will der Erblasser seinem persönlichen Engagement und seinen Anliegen über den Tod hinaus Wirkung geben.

Vermächtnisse sind an gesetzliche Form-erfordernisse gebunden und erfolgen am einfachsten im Rahmen einer letztwilligen Verfügung. Diese kann insbesondere als handschriftliches (eigenhändiges) Testament errichtet werden. Dadurch sind die Vermächtnisse auch jederzeit wieder ändern- bzw. aufhebbar. Wichtig ist dabei, dass die Verfügung vollumfänglich selber geschrieben und mit Datum versehen unterschrieben wird.

Eine andere Möglichkeit besteht darin, Vermächtnisse im Rahmen eines öffentlichen Testaments vorzusehen. Als öffentliche Urkunde muss das Dokument zwar nicht mehr selber geschrieben, aber von einem Notar beurkundet werden.

Hinweis:

In der Regel werden Vermächtnisse im Rahmen einer gesamtheitlichen Nachlassregelung geplant und festgeschrieben. Dabei ist in den meisten Fällen eine **fachmännische Begleitung** sinnvoll. Diese **Begleitung sollte sinnigerweise durch den Rechtsanwalt/die Rechtsanwältin Ihrer Wahl** erfolgen.

Bei **Fragen** zum Thema können Sie sich an den Präsidenten der Stiftung Furka-Bergstrecke, Peter Schwaller (Telefon 056 242 15 14, oder E-Mail peter.schwaller@bluewin.ch) wenden; die Vertraulichkeit von Anfragen ist zugesichert.

*Peter Schwaller, Präsident der
Stiftung Furka-Bergstrecke*



Beispiel eines handschriftlichen Vermächtnisses

(Nicht mit Bleistift!)

Andermatt, 16. November 2005

Ich, Peter Muttbach, geboren am 10. September 1933, verfüge letztwillig, dass die Stiftung Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald, den Betrag von CHF..... im Sinne eines Vermächtnisses erhalten soll. Allfällige Erbschaftssteuern gehen zu Lasten des Nachlasses.

Peter Muttbach

Blick über den Zaun

Rigi-Bahnen: Die Zahnstangen-Pioniere

GOLDAU (fr) – Seit 1873 ist Rigi Kulm bequem im Zug zu erreichen. Wo Niklau Rigenbach erstmals in Europa mit der Zahnstange grosse Steigungen überwunden hat, geniessen noch heute Abertausende von Gästen Bahn, Berg und Aussicht.

Die beiden Zahnradbahnen sind von den Zentren des Mittellandes her mit dem privaten und öffentlichen Verkehr gut zu erreichen. Einen Steinwurf von der Talstation Vitznau entfernt legen die Vierwaldstättersee-Schiffe an. Die Talstation auf der Nordseite ist mit dem Eisenbahnknotenpunkt Arth-Goldau verknüpft und

hat ausserdem Autobahnanschluss. Die 1992 fusionierten Zahnradbahnen haben Normalspur, die nach ihrem Erbauer benannte Zahnstange und werden mit 1500 Volt Gleichstrom betrieben. Die beiden Bahnen waren von den Luzerner und Schwyzer Behörden rasch konzessioniert und dann in ebenso bemerkenswert kurzer Zeit erstellt worden.

Die Vitznau-Rigi-Bahn (VRB)

Die VRB fährt seit 21. Mai 1871 bis Stafelhöhe und seit 23. Juni 1873 bis Kulm. Die Strecke misst 6975 Meter und ist auf einem Abschnitt von 1883 Meter doppel-

spurig angelegt. Bei einer maximalen Steigung von 250 Promille wird eine Höhendifferenz von 1313 Meter überwunden. Die Elektrifizierung erfolgte 1937. Die Fahrzeit beträgt 30 Minuten, die Transportkapazität 850 Personen pro Stunde. Zum Triebfahrzeugpark gehören eine Lokomotive mit 331 Kilowatt, vier Motorwagen mit 331 kW, ein Motorwagen mit 824 kW und zwei Pendelzugkompositionen mit 824 kW.

Die Arth-Rigi-Bahn (ARB)

Die Strecke von Arth nach Rigi Kulm war am 4. Juni 1875 eröffnet worden. Der Abschnitt von Arth am See nach Goldau ist

1959 auf Bus umgestellt worden. Die ARB wurde bereits am 1. Mai 1907 elektrifiziert. Die Strecke ist 8551 Meter lang und überwindet bei einer Maximalsteigung von 200 Promille eine Höhendifferenz von 1234 Meter. Die Fahrzeit beträgt 35 Minuten, die Transportkapazität 1000 Personen pro Stunde. Zum Triebfahrzeugpark gehören vier Pendelzüge mit 508 kW, ein Pendelzug mit 824 kW, historischer Elektrotriebwagen mit 390 kW und ein Triebwagen mit 449 kW.

Historische Fahrzeuge

Die Rigi-Bahnen verfügen noch über die funktionsfähigen Dampflokomotiven Nr.



Antrieb ARB 6. – Entrainement ARB 6.

16 und 17, 1923 bzw. 1925 bei SLM in Winterthur gebaut. Die Maschinen des Typs H 2/3 h2t haben eine Höchstgeschwindigkeit von 9 km/h und eine Maximalleistung von 500 PS. Das Dienstgewicht beträgt 24,3, das Zugsgewicht 44,7 Tonnen.

Sie können 600 kg Kohle und 1800 Liter Wasser mitführen. Auf einer Fahrt von Vitznau nach Rigi-Kulm werden etwa 450 kg Kohle verfeuert und 2000 Liter Wasser in Dampf umgewandelt. Nicht nur die beiden «Dampfrosse» sind erwähnenswert: Gelegentlich verkehrt auch noch der 1911 gebaute elektrische Zahnradtriebwagen – es ist der älteste der Welt. Ein besonderes Reisegefühl vermitteln auch die beiden Salonwagen «Belle Epoque» von 1873.

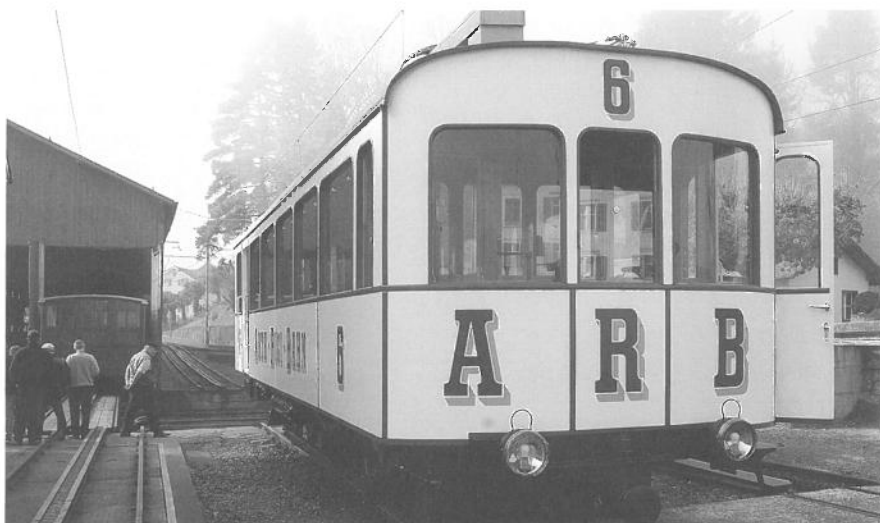
Hoch durch die Lüfte

Seit 1968 wird von Weggis nach Kaltbad eine Pendelbahn mit zwei Kabinen betrieben. Die von Garaventa in Goldau erstellte Luftseilbahn kann bei einer Fahrzeit von knapp 10 Minuten stündlich 600 Personen befördern. Die 2330 Meter lange Strecke überwindet bei einer durchschnittlichen Steigung von 44,3 Prozent eine Höhendifferenz von 924 Meter.

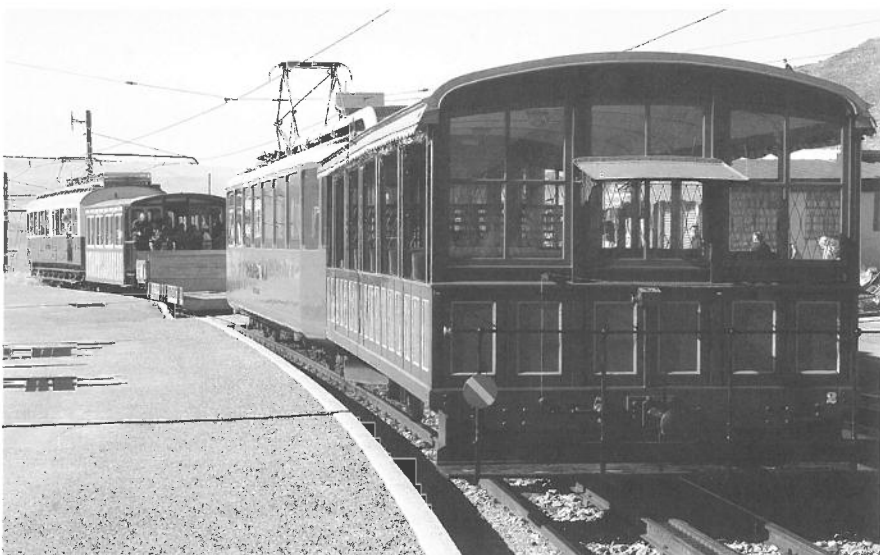
Königin der Berge

Die Rigi stösst an Vierwaldstättersee, Zugersee und Lauerzersee und gibt den Blick auf zahlreiche weitere Seen frei. Der Aussichtsberg ist gleichermassen Ziel für Ausflügler, Wanderer und Wintersportler. Er bietet eine Vielzahl von Restaurant- und Hotelbetrieben.

Das Veranstaltungsprogramm vermittelt Einblick in die Alpkultur. – Mehr Informationen unter www.rigi.ch



Der 1911 gebaute Triebwagen ist nach wie vor rüstig und eine Augenweide. L'Automotrice construite en 1911, toujours belle et alerte.



Zwei Zugkompositionen auf der Station Rigi Kulm. – Deux compositions ARB à la station Rigi Kulm.

«Sektion Elektrische Anlagen» im Einsatz

DFB-Stromer vielseitig und innovativ

Unter diesem nicht ganz wörtlich zu nehmendem Gruppennamen arbeiten einige Elektrofachleute seit vielen Jahren an den an Anzahl und Komplexität nicht zu unterschätzenden Niederspannungs-, Telekommunikations- und Steuerungsanlagen.

Das Tätigkeitsgebiet umfasst die Projektierung, die Materialbeschaffung (meist zum Nulltarif), die Ausführung und die Instandhaltung der umfangreichen Elektroanlagen der DFB.

Die Gruppe, welche in der DFB-Bauabteilung organisiert ist, entwickelte mehrere spezifische Produkte für unseren Bahnbetrieb, wie die kompletten Lichtsignalanlagen an unseren Bahnübergängen, die Beleuchtung im Scheiteltunnel, Konzepte und Verteilanlagen für die Versorgung des 50 Hz-Netzes und für die Betriebstelekommunikationsanlagen. Die Betreuung der Kabel für Energie und Telekommunikation, sowie die Erdungs-, Blitzschutz- und Potentialausgleichsanlagen entlang unserer Bahnstrecke gehören ebenfalls zum Aufgabenbereich.

Im Frühling 2005, gleich zu Baubeginn des Bahnhofgebäudes in Realp, entstand für uns mit dem Einlegen der Installations-

rohre eine neue Baustelle. Diese Arbeiten erstreckten sich Hand in Hand mit den Betonetappen über den ganzen Sommer hinweg. Am 19. November starteten die eigentlichen Elektro-Installationsarbeiten in diesem Bauwerk. In einer konzentrierten Aktion wurde an jenem Samstag die Niederspannungsverteilung vom langjährigen Container-Provisorium in den Neubau versetzt, verbunden mit umfangreichen Kabelarbeiten. Dank der Anwesenheit von sieben Fachleuten konnte die Niederspannungsverteilung noch gleichentags am neuen Standort wieder unter Spannung gesetzt und bereits die ersten definitiven Gebäudeinstallationen in Betrieb gesetzt werden.

Die Winterzeit werden wir dem Innenausbau des Gebäudes widmen, damit erste Anlagen unseren Kunden bei Beginn der neuen Saison zur Verfügung stehen. Das Hauptziel des Jahres 2006 werden die Weiterführung der Installationsarbeiten im Aufnahmegebäude in Realp und an der Beleuchtung im Furka-Scheiteltunnel sein. Eigene Statuten hat die «Sektion EA» nicht; es gelten die Gesetze, Verordnungen und technischen Normen ELG, NIV, VEAB, NIN... *Manfred Willi*

La section Installations électriques

Des électriciens DFB polyvalents

Ce groupe comprend plusieurs spécialistes qui travaillent depuis bon nombre d'années à l'entretien des nombreuses installations de basse tension, de télécommunications et de commandes du DFB.

Leur champ d'action comprend l'établissement de projets, l'acquisition du matériel (souvent au tarif «zéro»), la réalisation et l'entretien des vastes installations électriques du DFB. Le groupe, qui est intégré dans la Division constructions, a développé plusieurs produits spécifiques pour notre exploitation ferroviaire, tels que systèmes complets de signaux lumineux à nos passages à niveaux, l'éclairage du tunnel de faite, concepts et installations de distribution de l'alimentation du réseau 50 Hz et les systèmes de télécommunications de l'entreprise. Font également partie de notre travail: l'entretien des câbles pour la fourniture d'énergie et des télécommunications, des paratonnerres, des installations de mise à terre et des liaisons équipotentielles le long de notre voie ferrée.

Au printemps 2005, juste après le début de la construction du bâtiment de la gare à Realp, nous avons découvert un nouveau champ d'activités. Durant tout l'été 2005, on a procédé au bétonnage et à la pose des conduites électriques. Le samedi 19 novembre 05, les travaux d'installation électriques ont débuté dans la nouvelle bâtisse. Le jour en question, au cours d'une action concentrée et grâce à la présence de 7 spécialistes, la distribution basse tension a été déplacée du conteneur provisoire vers le nouveau bâtiment, puis mise sous tension. Dans le courant de l'hiver, nous procéderons aux travaux d'aménagement intérieur, afin que nos clients puissent déjà bénéficier de certaines installations dès l'ouverture de la saison. Nos buts principaux pour 2006 sont la poursuite des travaux d'installation dans le bâtiment d'accueil à Realp et dans le tunnel de faite.



Die «Sektion EA» anlässlich des Grosseinsatzes am 19. November 2005. Die Bezeichnung der Gruppe entstand vor etwa zehn Jahren durch ein spassiges Missverständnis – die «Insider» wissen Bescheid. – La Section Installations électriques lors de l'opération spéciale du 19 novembre 2005.

Congratulations!**Wolfgang Schmidt a 80 ans**

Le 28.1.2006, un «pionnier de la Furka» a pu fêter un anniversaire tout rond: Wolfgang Schmidt a 80 ans – au vu de sa vitalité et de son énergie c'est à peine croyable.

L'ancien directeur commercial de la «Fürstlich Hohenzollerschen Hüttenwerka» à Sigmaringen – Lauchertal, travaille infatigablement, de manière ingénieuse et avec un enthousiasme contagieux à la reconstruction de la Ligne sommitale de la Furka, conformément au slogan « Sauvez la Ligne sommitale!» Innombrables sont ses campagnes publicitaires pour notre Train et ses apparitions dans les foires, considérable est sa correspondance avec la clientèle potentielle, les bureaux de voyages et les entreprises de transports par bus; ses listes d'adresses et ses collections de données sont légendaires. Il a mobilisé de nombreux membres, actionnaires et ouvriers bénévoles. Certaines sections ont été fondées grâce à son initiative, par exemple celle de Nuremberg, créée le 6 décembre 1991, dont il est devenu membre d'honneur en 2002. Son attitude persuasive lui facilitait la prise de contact avec les administrations et les politiciens, il a su nouer de nombreux liens avec les journalistes, représentants des

médias et spécialistes en affaires touristiques. Jusqu'à l'assemblée générale en juin 1998, il était membre du conseil d'administration du DFB ; mais après sa démission il est resté continuellement actif, en persuadant des groupes de voyageurs d'Allemagne de faire un voyage à la Furka

et en surveillant avec attention les activités de marketing en Allemagne.

L'apparition de «son» ensemble musical de l'usine métallurgique de Sigmaringen, lors des festivités du 14 juillet 2000 à Gletsch, reste inoubliable.

Cher Wolfgang, un grand merci pour tout ce que tu as fait et que feras encore pour « notre Train ». Tes amis de la Furka te congratulent et te souhaitent le meilleur pour de nombreuses années à l'occasion de ton anniversaire. *Karlheinz Orth*

Le Club des 1000 est actif**Engagement profitable pour la HG 4/4**

COIRE – La remise en état de la locomotive HG 4/4 a commencé par son démontage complet. Ainsi, le premier pas est fait en direction du but du Club des 1000, objectif qui est en concordance avec celui de la Fondation Ligne sommitale de la Furka (Stiftung Furka Bergstrecke – SFB).

Le montant d'un million de francs a souvent été articulé lors des discussions concernant la restaurations des locomotives à vapeur HG 4/4. L'idée des fondateurs du Club des 1000 était donc de rassembler 1000 membres disposés à verser Fr. 1000.– de droit d'entrée au Club. Vers l'an 2000, Messieurs Tschudin, Brügger et Trinler ont concrétisé l'idée après plusieurs entretiens avec le DFB, des hommes de loi et des membres potentiels.

Paul Tschudin a apporté plus de 20 membres au Club, créant ainsi une bonne base de départ. Nous sommes actuellement encore loin des 1000 membres, mais le Club jouit d'une popularité grandissante et les locomotives sont maintenant à l'abri. A Coire, le démontage des machines a commencé. Un horaire et un plan de financement seront établis sous la direction de notre TA (Traction Ateliers).

La création de la Fondation Ligne sommitale de la Furka a largement contribué à augmenter la popularité du Club des 1000, qui s'est montré disposé à collabo-

rer. Les deux organismes sont maintenant partenaires, ce qui permet de libérer des synergies dans les relations publiques, lors de l'engagement des ressources par la simplification du reporting des prestations fournies. De plus, les contributions financières exonérés d'impôt sont soumises au contrôle du Service de surveillance des fondations du canton d'Uri. Ce privilège permet aux donateurs de faire des dons pour la restauration de la HG 4/4, même s'ils ne désirent pas adhérer au Club des 1000, et à des entreprises et firmes de réaliser gracieusement des commandes pour la restauration d'une HG 4/4.

Pour être affectés au Club des 1000, les dons doivent clairement porter la mention «pour le Club des 1000». Ils sont à verser sur le compte de la Fondation SFB. Les dons supérieurs à CHF 300 seront confirmés par un certificat.

Fin 2004, le Club comptait 65 membres qui s'acquittent d'une cotisation annuelle de Fr. 100.–. Ils reçoivent sporadiquement des rapports renseignant sur l'évolution des travaux et sur les nouveaux projets concernant les HG 4/4. Ils seront invités au voyage inaugural, fêté dignement dans 3 à 4 ans. Il serait également bien si une plaque en bronze pouvait être fixée sur la locomotive, mentionnant comme sponsor principal le «Club des 1000». Mais pour at-

Agenda de la Section romande:

22 au 23 avril: 14e Bourse – exposition – Multicollection, Tavannes

6 mai: assemblée générale des actionnaires DFB, Lucerne

21 mai: 1ère Bourse internationale de jouets anciens, patinoire et halle polyvalente, Monthey

17 juillet au 22 juillet: semaine de travail de la Section romande, Furka

22/23 juillet: week-end de travail de la Section romande, Furka

teindre ce but, il faut de nouveaux membres. Mesdames, Messieurs, je serais très heureux de pouvoir vous souhaiter la bienvenue au Club.

Ne croyez surtout pas que vous aurez à payer des cotisations votre vie durant. Avec le voyage inaugural le but du Club sera atteint, ce qui entraînera sa dissolution. Un éventuel solde positif figurant au

compte du Club sera versé à la Fondation SFB. Les versements sont à adresser à la Banque cantonale du Valais, 1951 Sion, compte H 0863.20.77, Stiftung Furka Bergstrecke, 3999 Oberwald, avec la mention «Entrée Club des 1000» ou «Donateur Club des 1000».

Kurt Aeberli, président

Voisin et partenaire de la Ligne sommitale de la Furka

Le Matterhorn Gotthard Bahn – MGB

BRIGUE (fi) – Les trains du MGB circulent entre Zermatt et Disentis et entre Andermatt et Göschenen. A Disentis, le réseau du MGB est relié à celui du Chemin de fer Rhétique (RhB). Ensemble, les deux compagnies exploitent le «Glacier Express» qui relie les haut lieux touristiques Zermatt et St. Moritz, respectivement Davos.

Train de renommée internationale

Le 25 juin 1930, le premier Glacier Express a circulé de Zermatt à St. Moritz. A l'époque, il fallait compter 11 heures de voyage pour un trajet. Depuis, le Glacier Express n'a jamais cessé de circuler, sauf de 1943 à 1946. Actuellement, la durée du voyage a été ramenée à 8 heures. Le record de fréquentation a été atteint en 2005 avec 262'000 clients. Le voyage avec le Glacier Express, attrayant dans son ensemble, comporte plusieurs points forts : le col de l'Oberalp, les gorges du Rhin, la vallée de l'Albula et le viaduc du Landwasser. Jusqu'en 1981, année de fermeture de la ligne sommitale de la Furka, le paysage de Gletsch et le glacier du Rhône faisaient aussi partie de ces lieux mémorables.

Depuis les débuts, le Glacier Express circulait avec du matériel roulant particulièrement confortable. Le MGB et le RhB investissent actuellement 60 millions de francs pour l'acquisition de 4 nouvelles rames en construction aux ateliers Stadler à Altenrhein. Chaque unité sera composée

de 5 voitures panoramiques et d'un wagon de service. Avec l'acquisition de ce nouveau matériel, les exploitants, MGB et RhB, désirent améliorer le confort des voyageurs (perfectionnement de la première classe – 36 sièges au lieu de 48, restauration à la place assise du voyageur, etc.) et s'attendent à une amélioration du rendement.

Actuellement, 5 paires de Glacier Express circulent quotidiennement durant les mois d'été : 1 entre Zermatt et Coire, 1 entre Zermatt et Davos et 3 entre Zermatt et St. Moritz. En hiver, une paire de trains relie St. Moritz à Zermatt. La réservation des places à bord du Glacier Express est obligatoire.

Matériel roulant historique du MGB

Le MGB est né le 1er janvier 2003 de la fusion du BVZ (Brigue–Viège–Zermatt) et du FO (Furka–Oberalp). La construction du BVZ (à l'époque encore VZ) avait commencé en 1888. Trois ans plus tard, l'exploitation de la ligne Viège–Zermatt a débuté avec 4 locomotives à vapeur de type HG 2/3 et 10 voitures voyageurs. En 1930, le VZ électrifia son réseau et prolongea sa ligne jusqu'à Brigue, où il se raccorda au FO. Dès 1930, les trains du BVZ étaient remorqués par des locomotives électriques «Crocodile» HGe 4/4.

Le FO avait repris du défunt BFD (Brigue–Furka–Disentis) la masse en faillite, puis terminé la ligne Brigue–Disentis en 1926.

Jusqu'à son électrification entre 1939 et 1942, tous les Glacier Express étaient remorqués par des locomotives à vapeur HG 3/4 qui sont actuellement en service sur la Ligne sommitale de la Furka entre Realp (embranché sur la ligne du MGB) et Gletsch. Dès 1942, les locomotives électriques HGe 4/4 se chargeaient de remorquer les trains entre Brigue et Disentis.

Le «Schöllenenbahn» a été construit entre 1913 et 1917 et relie Andermatt à Göschenen, où il est en correspondance avec le Chemin de fer du Gotthard CFF. Depuis le début, le «Schöllenenbahn» était un chemin de fer électrique. En 1960, il a fusionné avec le FO.

Voyages avec du matériel roulant historique du MGB

Le MGB, qui dispose donc d'un intéressant parc de matériel roulant historique datant du début de l'existence des compagnies dont il est issu, mettra en service de nombreux trains spéciaux dans le courant de l'été 2006.

Les 2 et 23 juillet, ainsi que les 13 et 27 août 2006, la locomotive à vapeur HG 2/3 «Breithorn» du VZ, mise en service la première fois en 1906, remorquera un train sur le parcours Brigue–Zermatt et retour. Pour ces courses, les membres de l'ALSF (Association Ligne sommitale de la Furka) ont droit à un abattement de 20 francs sur le prix du billet entier, respectivement de 10 francs sur le billet demi-prix.

Les 9 et 30 juillet, ainsi que le 20 août 2006 le MGB fera circuler un train à vapeur entre Brigue et Oberwald, toujours avec la locomotive «Breithorns». Dans ce cas, les cartes journalières vapeur sont particulièrement intéressantes, car les membres de l'ALSF bénéficient d'un rabais de 20 % sur le prix de celle-ci. Ladite carte donne droit à la course en train à vapeur et au libre parcours sur tout le réseau MGB le jour en question. L'utilisation du Glacier Express toutefois est soumise au paiement d'un supplément (et à une réservation préalable).

Collaboration MGB et DFB

Le DFB exploite actuellement le «cœur» de l'ancienne ligne du FO, raccordé au MGB

à Realp et bientôt aussi à Oberwald. Les deux partenaires se sont mis d'accord pour s'accorder mutuellement des avantages. Les passagers du MGB, qui peuvent attester de leur qualité de membre de l'ALSF, ont droit à l'application du tarif réduit «indigène région 2». Le personnel du MGB et ses retraités ont droit, sur présentation de leur carte de légitimation, à un rabais de 20 % sur la Ligne sommitale. L'expérience concluante faite en 2005 avec le Nostalgie Glacier Express permet de renouveler ce programme d'excursion

aussi en 2006. Des voyages de deux jours, avec passage de la ligne originale du Glacier Express en train à vapeur entre Gletsch et Realp et nuitée au coeur des Alpes, sont programmés les 14/15 juillet, 5/6 août et 8/9 septembre 2006 et mis en œuvre conjointement par le MGB, RhB et DFB.

Informations complémentaires et points de vente pour trains à vapeur du MGB et Nostalgie Glacier Express: 027 927 77 77, info@mgbahn.ch.

ser. Si l'enthousiasme et la volonté des bénévoles se maintient, nous pourrions compter avec le soutien financier des donateurs. La situation inverse n'est pas réaliste. Le travail bénévole est exemplaire, il donne une valeur ajoutée inestimable à nos activités. Il est nécessaire d'introduire des mesures pour assurer la relève et encourager tous ceux qui donnent de leur temps. Pour vivre notre rêve et transmettre des valeurs humanitaires pour l'avenir de nos descendants.

Les habitudes et les besoins des donateurs ont aussi évolués. Ils désirent savoir plus précisément ce qu'il adviendra de leurs dons. La création de notre fondation est une bonne réponse. Cet outil de financement prendra toute sa valeur lorsque nous aurons atteint Oberwald. A ce moment-là, nous serons encore plus dépendant des activités locales et d'intérêts publics. En effet, il pourrait devenir plus difficile d'obtenir du soutien pour une société anonyme dont les membres sont largement dispersés dans diverses régions.

Ces réflexions nous incitent à prévoir une croissance modérée de nos activités, à la mesure de nos possibilités. A l'horizon 2010, nous pouvons prévoir 35-40'000 voyageurs. La sûreté et la qualité des services offerts doivent avoir la priorité.

En vue de développer notre attractivité, nous devons pouvoir offrir des services annexes au chemin de fer. Il convient de conclure des partenariats «win-win» avec le secteur du tourisme. Nos passagers deviennent des clients pour le tourisme, les touristes deviennent nos passagers. Nous devons vendre l'image de notre chemin de fer comme un «événement à vivre (Erlebnis)».

Gletsch doit devenir un centre d'intérêt. Point de rencontres et de départ pour des randonnées. Passages par les cols alpins. Exposition-Musée. Flore et Montagne. Eau et énergie. Realp et Oberwald, têtes de ligne raccordées au réseau MGB. Notre service Marketing a déjà fait un travail important et les résultats sont déjà très remarquables. Il faut continuer dans cette direction. Dans ce but, nous allons créer un poste «commu-

Le Monde du Chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka

Oberwald en vue

Notre conseil d'administration DFB AG s'est réuni les 3 et 4 février à Worb-BE en vue de préciser nos objectifs à l'horizon 2010. Nous avons fait une analyse générale de nos activités et avons actualisé notre liste des Forces-Faiblesses-Chances-Risques. (Stärke-Schwäche-Chancen-Risiken)

Au cours des deux dernières années beaucoup de progrès ont été réalisés. Nos activités Marketing ont permis d'établir des contacts et des partenariats importants pour notre service de voyages. Nos activités commencent à être mieux connues du public. Les administrations cantonales d'Uri et du Valais reconnaissent l'utilité de nos activités pour la région. Nos relations avec la direction du Chemin de fer Gotthardbahn sont très enrichissantes. Notre service d'exploitation offre des prestations de haute qualité en regard des difficultés à surmonter. Enfin, la communication et la collaboration entre nos différentes entités se sont fortement améliorées. Nous sommes sur le bon chemin.

L'an passé, nos trois organisations, Association VFB – Chemin de fer à vapeur DFB et Fondation SFB ont convenu comme de fixer leurs buts commun comme suit:

Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke auf der gesamten Länge von Realp bis Oberwald. Kulturgut

erhalten und schützen. Fronarbeit fördern. Nützen für die benachbarten Regionen. Remise en service de la ligne sommitale de la Furka sur toute sa longueur, de Realp à Oberwald. Maintenir et protéger le patrimoine. Promouvoir le travail bénévole. Utilité pour les régions avoisinantes.

C'est à partir de cette base commune que nous avons recentré notre stratégie. Oberwald en vue. Toute la ligne va être remise en service. Comment cela va-t-il continuer? Est-ce que notre enthousiasme va se maintenir? Aurons-nous encore les moyens financiers nécessaires? Mais encore, pourquoi réalisons-nous ces activités et pour qui? Voilà les vraies questions.

Nos activités et nos projets sur la Furka sont caractérisés par:

- la passion de tous ceux qui consacrent du temps pour réaliser notre projet ambitieux,
- tous ceux qui nous font confiance en nous mettant les moyens financiers à disposition
- concilier le travail volontaire avec la rigueur nécessaire pour conduire une entreprise.
- mettre en valeur l'utilité de nos activités pour les régions voisines.

Les activités de notre chemin de fer de la Furka seront toujours difficiles à réali-

nication» pour établir la liaison avec les médias. Nous devons mieux faire connaître nos activités. Notre organisation et

nos infrastructures doivent rester simples mais efficaces. Laisser une large place à l'initiative et observer les prescriptions

nécessaires pour la sécurité et l'efficacité. Il faut concilier le plaisir-passion avec un service client de bonne qualité. Nos clients sont des promoteurs potentiels pour nos projets.

Le concept d'exploitation de la Furka-Bergstrecke doit devenir l'élément clé du plan de développement du DFB. Sur la base des besoins du marché et des possibilités d'investissement, le concept d'exploitation définit l'offre de circulation des trains. De cette offre découleront les mesures à prendre, du point de vue technique, personnel et d'organisation.

Notre monde du chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka est devenu une vraie entreprise.

Elle doit rester l'entreprise de passionnés du rail et de la région de la Furka. Nos activités sont utiles et ont du sens. Il y a quelque chose à vivre, en voiture svpl.! (Einsteigen, bitte)

*Pour le conseil d'administration DFB,
Claude Wenger, Président a.i.*

Le legs selon art. 484 CC (Code civil)

Assurez l'avenir du Train à vapeur par un legs – Comment procéder?

Le legs est un moyen approprié pour soutenir, après son propre décès, des buts très personnels et des projets d'utilité publique auxquels on tient. Un grand nombre d'organisations et d'idées louables vivent grâce à de tels legs. Le legs est simple à établir et permet au donateur de donner de l'effet à son engagement personnel pour des causes qui lui tiennent à cœur, même après son décès. Nous nous permettons d'attirer votre attention sur votre possibilité de faire un legs au Train à vapeur.

Le legs est soumis à des exigences légales quant à sa forme; le plus simple est de l'établir dans le cadre d'un testament. Celui-ci

peut notamment être fait sous la forme d'un testament entièrement écrit, daté et signé de sa propre main (forme olographe). Ainsi les legs peuvent être modifiés ou supprimés à tout instant. Le legs peut aussi être fait par acte public, devant notaire. Dans tous les cas, il est judicieux de se faire conseiller par un notaire ou un avocat de votre choix.

Pour toute question à ce sujet, vous pouvez prendre contact avec M. Peter Schwaller, Président de la Fondation Ligne sommitale de la Furka/Stiftung Furka-Bergstrecke, (tél. 056.242.15.14, E-Mail peter.schwaller@bluewin.ch). La confidentialité vous est garantie. *P. Schwaller*

Sektion Innerschweiz

Arbeitseinsätze

Im 2006 finden an folgenden Samstagen wiederum unsere Arbeitseinsätze statt: 1. und 22. April, 13. Mai, 10. Juni, 1. und 15. Juli, 5. und 26. August, 16. und 30. September, 21. Oktober, 11. November.

Für die Samstags-Einsätze zählen wir wiederum auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion. Motiviert doch Eure Kollegen, jede helfende Hand kann eine Arbeit leisten an der Dampfbahn.

Ab Sulz-Hitzkirch via Luzern / Stans nach Realp wird wenn immer möglich eine gemeinsame Anfahrt nach Realp organisiert, mit Abfahrt im Raum Luzern etwa um 7.20 Uhr, Ankunft in Realp um ca. 8.30 Uhr. Die Rückkehr ist in Luzern je nach Absprache, Arbeit und Moral zwischen 18.30 und 20 Uhr.

Koordination, Anmeldung, Mitfahr-Organisation und Auskunft wie bisher bei: Jakob Hartmann, 041 917 15 46, wenn möglich am Mittwoch vor dem Einsatz-Datum, ab 19 Uhr. Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postf., 6002 Luzern.

Sektion München/Oberbayern

Bauwoche und Termine

Die Sektion München/Oberbayern möchte im Jahr 2006 wieder eine Bauwoche durchführen. Als Termin ist die Woche von dem 4. September bis zum 9. September 2006 gewählt. Wir freuen uns über neue Interessenten, in diesem Fall bitten wir um eine Mitteilung an die unten genannte Adresse.

Die Sektionsabende finden immer am ersten Mittwoch im Monat im «Löwenbräukeller», Stiglmaierplatz, in München statt. Treffpunkt ist das «Jägerstüberl» ab 18.30 Uhr. Nichtmitglieder sind selbstverständlich gerne willkommen.

Meine neue Adresse lautet:
Helmut Mack, Truderinger Strasse 99, D-81673 München, Telefon: +49 (0)89 / 43 57 48 67, Telefax: +49 (0)89 / 95 89 79 71, E-Mail: helmut.mack@arcor.de

Der Vorstand der Sektion München/Oberbayern wünscht allen ein erfolgreiches Jahr 2006.

Helmut Mack

Das Schwungrad meint...

Auf Worte folgen Taten: Täter gesucht

Auf sehr vielen Seiten unseres Furka-Infoheftes wird aufgezählt und gefordert, was alles noch an der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu tun sei. Viele Leute haben auch gute Vorschläge, an welchen Orten auch immer, dass dieses und jenes fertig gebaut sein müsste. Gott sei Dank haben unsere gewählten Führungsleute beim VFB und bei der DFB schon seit längerer Zeit einen Ausbauplan erstellt und die Kostenfolgen berechnet. Deshalb wird pro Saison auch immer das Wichtigste ausgeführt. Jetzt frage ich mich aber, wer denn die Aufträge am kostengünstigsten erledigt. Man findet meistens für ganz spezielle (kleinere) Aufträge nicht immer einen Sponsor. Dann muss man, ob gerne oder nicht, wieder unser sorgsam erwirtschaftetes Geld ausgeben. Hat es nicht noch andere Lösungen? Ich denke an einen Wunsch-katalog über kleinere Anschaffungen für unsere Bahn. Dieser sollte über eine Adresse erhältlich sein.

Wir sind doch etwa 10'000 Mitglieder, vermögende und andere, da gibt es doch einige darunter, die an unserem grossen Werk bis nach Oberwald auch noch teilnehmen möchten.

Vergessen Sie niemals: Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke gehört doch symbolisch uns allen. Wir müssen nicht warten, bis die Bahn in Oberwald einfährt. Alle können jetzt dazu beitragen, dass es bald so weit sein wird. Mein Vorschlag: Jeder DFB-Fan, welcher ein Interesse am baldigen Fertigbau der Strecke nach Oberwald bekundet, tätigt jetzt eine nach seinen Möglichkeiten festgelegte Einzahlung in die Stiftung der DFB. Die Spenden sind steuerfrei! So könnten viele Ausbaurbeiten schneller in Angriff genommen werden. Ich darf mir die mögliche Gesamtsumme gar nicht vorstellen bei rund 10'000 Personen.

Euer Schwungrad

www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

Sektion Zürich

Erfolgreiche Werbe- und Arbeitseinsätze

Fespo Messe Zürich, 26. bis 29. Januar

Erstmals waren wir mit unserem Stand an dieser «Messe für Ferien und Freizeit». Dass man uns gerade beim Gastkanton Wallis platzieren konnte, war in Anbetracht unseres nahen Zieles Oberwald ein Glücksfall! Wir fanden ein interessiertes Publikum, mehr jedenfalls als an den reinen «Konsum»-Messen. Während der vier Tage konnten wir 32 Neumitglieder einschreiben. Wegen des grösseren Einzugsgebietes des Anlasses waren etliche dabei für andere Sektionen: Fünf AG, fünf Innerschweiz und je eines Graubünden, Nordwestschweiz und Gotthard. Sehr erfreulich ist auch, dass der sich schon früher abzeichnende Trend für Familien sich hier noch verstärkt hat; fast zwei Drittel aller Anmeldungen sind Familien-Mitgliedschaften! Das VFB-Jahr der «Neumitglieder» hat für uns also recht erfreulich begonnen. Die Foto zeigt unseren Oberwerber Kurt Brügger, der zusammen mit dem Schreibenden wie üblich diesen Einsatz zu fast 100 Prozent geleistet hat. Falls jemand aus dem Leserkreis sich auch einmal als Standbetreuer betätigen möchte, die nächste Messe steht vor der Tür: die Frühlings-ZOM, Wetzikon, 23. bis 26. März; Nachwuchs wird dringend gesucht!!! Bitte melden.

Aktivität an weiteren Fronten

An folgenden Schauplätzen war und ist weiterhin unsere Sektion in sehr aktiven Fron-Einsätzen, dies auch mitten im Winter!

Am Neubau des Stationsgebäudes Realp sind nach wie vor die beiden «Extrem-Fronis» Traugott Näf und unser Bauchef Hans Fehr in Aktion. Daneben waren zahlreiche Hilfskräfte gefragt, vor allem starke Arme, denn es mussten Tonnen von Wandplatten, Pakete von Bodenplatten und Dutzende von Säcken Verputz- und Klebemörtel hineingetragen werden, teilweise auch in den ersten Stock! Speziell erwähnt sei hier Walter Meier, ein Gipsermeister aus Nefenbach, Mitglied unserer Sektion seit Neujahr, der bis jetzt volle sieben Tage im Einsatz war. Er (Jahrgang 1932!), verdient unseren aufrichtigen Dank für diesen

fulminanten Start ins Froni-Leben! Dass unsere Sektionskasse dank den guten Beziehungen unseres Präsi die ganzen Keramik-Platten für die Böden und die WC-Wände sponsern konnte, sei hier noch am Rande erwähnt.

Eine zweite Front der Sektions-einsätze wurde am 11. Oktober eröffnet: Ab diesem Datum arbeitet in der Werkstatt Chur jeden Dienstag eine Gruppe von zehn Mann in wechselnder Zusammensetzung, im Mittel vier pro Einsatz, unter Leitung von Jack Kuster. Dieser ist auch für die laufende Koordination mit dem nicht anwesenden Chef J. Knöpfel besorgt. Im Lauf von gut vier Monaten bis zum 14. Februar kamen so an 19 Einsatztagen, – ohne Festtagsunterbruch – total 79 Mann Tage zusammen, im Mittel also pro Mann acht Einsätze. Dabei wurden Teile der HG 4/4 (demonitierte und «Ersatzteile») gründlich gereinigt, viele davon, wie Kuppelstangen und Kreuzköpfe, auch sandgestrahlt. Und die Einsätze gehen vorläufig noch weiter!

Daneben gerät beinahe in Vergessenheit, dass unser permanentes Projekt Infrastruktur Realp, mit reduzierter Kadenz zwar, weiterläuft. Unter Leitung von Emil Halter wird die Ordnung in und um die Remise immer wieder verbessert, werden die Hilfswagen komplettiert und aufgeräumt, Oberbaumaterial im Lager Bielen für den Wiedergebrauch aufbereitet, zusammengestellt und für die kommende Bausaison abgefüllt. Eingeweihte wissen, dass die Aufbereitung



In Realp an der Arbeit. – Au travail à Realp.



Bei der Fespo am Stand. – Le stand de la section VFB Zurich à la Fespo.

zum grossen Teil in unserer Aus- senstation, nämlich in Uetikon gemacht wird, und dies mit Seesicht!

Mitgliederwesen

Die aktuelle Zahl unserer Mitglieder per 13. Februar kann in der Liste, die (siehe Seite 36) publiziert ist, abgelesen werden. Verglichen mit der Zahl von 1838 vor einem Jahr bedeutet dies einen Zuwachs von stolzen 4.3 Prozent. Wir nähern uns also langsam aber stetig unserem Ziel 2000. Und wenn der Aufruf in diesem Heft (siehe Seite 36) betr. Werbung auf fruchtbaren Boden fällt, werden wir dieses Ziel noch vor Oberwald erreicht haben. Wir möchten an dieser Stelle auf eine dort angeführte Möglichkeit der Mitgliederwerbung speziell hinweisen: Auftritte an Messen und in Einkaufszentren. Wir sind aber angesichts unseres grossen Ein-

zugsgebietes auf eure Erkundungsarbeit und Rückmeldungen angewiesen. Dies gilt ganz speziell für unsere «Peripherie», die Kantone GL und SH! Wir zählen auf euch!

Es ist zu hoffen, dass wir dank des neuen Systems (EZ im Heft 1 beigeheftet) nicht mehr so viele Nicht-zahler registrieren müssen. Dank telefonischer Rücksprache des Schreibenden mussten von den letztjährigen 35 solchen schlussendlich nur 12 gelöscht werden. Von den übrigen 23 haben unterdessen, bis 10. Februar, 15 ihren Beitrag noch bezahlt, acht wollen Mitglied bleiben, ihre Zahlungen sind aber noch pendent.

Sektionsreise:**Sonntag, 6. August**

Turnusgemäss fahren wir wieder einmal, mit unserer Bahn über die Furka. Zugleich ist es auch die zehnte Reise, die ich für die Sektion organisiere. Dies ist für mich ein Grund, mir etwas Besonderes einfallen zu lassen! Hier im Moment nur ein Stichwort: Oberwald. Ich zähle also auf eine Rekordbeteiligung, vielleicht tauchen ja sogar ein paar neue Gesichter auf? Bitte reserviert euch das Datum schon heute!

Bauwochen

Zur Erinnerung: Die Bauwochen 2006 finden statt in den KW 22 und 39. Nachmeldungen bitte umgehend an den Bauchef Hans Fehr (Adresse siehe Juniheft, Seite 30).

*Euer Sektionsredaktor,
Mitgliederwerber und Reiseleiter
Fritz Schmutz*

2006 ist vom VFB zum «Jahr der Neumitglieder» bestimmt worden

«Jedes Mitglied wirbt ein Mitglied»

Was hat uns zu diesem Schritt bewogen?

- Unser Anliegen «Erhaltung und Betrieb der alten Bahnstrecke über die Furka» stösst bei einer wachsenden Zahl von Leuten aus dem In- und Ausland auf grosse Sympathie. Dass dieses ehrgeizige Projekt möglich ist, verdanken wir unseren Mitgliedern und ihren Beiträgen, aber auch ihrem unermüdlichen Einsatz als «Fronis». Dafür und für Ihre Treue zum Verein danken wir Ihnen, auch im Namen der DFB AG, ganz herzlich.

- Vielerorts hat die grosszügige Spende von Herrn Wyss für die Wiederinstandstellung der Strecke Gletsch-Oberwald den Eindruck erweckt, dass wir uns jetzt zurücklehnen und auf die Eröffnungsfeier im Jahre 2008 warten können. Dort wollen dann natürlich alle wieder dabei sein. Verstärkt wurde dieser Eindruck durch den Titel «Spendenauftrag ist erfolgreich» im letzten «Dampf an der Furka» Nr. 4. Dass

mit Oberwald aber indirekt weitere Investitionen in beträchtlicher Höhe notwendig werden, geht klar ebenfalls aus dem Artikel hervor.

- Wir brauchen also mehr Geld und Frondienstleistungen. Nachdem an der DV 05 eine Erhöhung des Mitgliederbeitrages abgelehnt wurde, bedeutet dies nur eins – wir müssen unseren Mitgliederbestand aufstocken. Da in einigen Sektionen unseres Vereins diese Zahl eine rückläufige Tendenz hat, müssen wir also vor allem dort den Hebel ansetzen.

- Der Vorstand hat deshalb zuhänden aller Sektionen einen Leitfadentext verfasst, wie man vorgehen könnte, dies als Initialzündung für die Werbung von Neumitgliedern und damit eingeschlossen auch für den potentiellen Froni-Nachwuchs. Natürlich gibt es weitere, vielleicht noch bessere Werbeideen, aber Hand aufs Herz, sie müssen in die Tat umgesetzt werden und zu Resultaten führen. Unser Ziel ist be-

Einladung

Delegiertenversammlung des VFB

Samstag, 8. April, 13.30 Uhr, im Gemeindehaus Realp

Rahmenprogramm

Der ZV möchte mit einem Rahmenprogramm die DV attraktiver gestalten und auch den kameradschaftlichen Teil aufwerten. Am Vormittag treffen wir uns um 10 Uhr in der Kantine zu einem Kaffee, anschliessend werden Sie informiert über den Planungsstand der Remise, sowie über den Ausbaustand des neuen DFB Bahnhofgebäudes mit Besichtigung. Bevor wir am Nachmittag die statutarischen Geschäfte bearbeiten, ist um 11.45 Uhr ein gemeinsames Mittagessen im Hotel «des Alpes» vorgesehen. Im Interesse der Sache werden auch die Sektionspräsidenten eingeladen (siehe Traktandum 10: Änderung der Statuten).

Traktandenliste

1. Begrüssung
 2. Wahl der Stimmzähler
 3. Genehmigung der Traktandenliste
 4. Protokoll der DV vom 23.4.2005
 5. Jahresbericht des ZV / Genehmigung
 6. Jahresrechnung 2005
 7. Bericht der Rechnungsrevisoren
 8. Déchargeerteilung an den ZV
 9. Budget 2006
 10. Anträge der Delegierten / Beratung und Beschlussfassung
 11. Genehmigung des Geschäftsreglements
 12. Wahl der Mitglieder in die Geschäftsprüfungskommission
 13. Kooperationsverträge / Genehmigung
 14. Festlegen der Mitgliederbeiträge 2007
 15. Neuregelung des Aktienhandels
 16. Aufnahme der Sektion Belgien in den Dachverband
 17. Visionen / Leitbild / Jahresziele
 18. Planungshorizont Oberwald / Arbeitseinsätze und DFB-Marketing
 19. Verschiedenes
- Der Zentralvorstand*

VFB Verein Furka-Bergstrecke Mitgliederstatistik 2006

Sektion	Mitglieder per 15.01.05	Mitglieder per 15.01.06	Veränderung	
			neg.	pos.
Aargau	1032	1080		48
Berlin-Brandenburg 15	52	50	- 2	
Bern	375	386		11
Edelweiss	86	87		1
Gotthard	257	273		16
Graubünden	166	163	- 3	
Innerschweiz	368	366	- 2	
Niederlande	100	96	- 4	
Norddeutschland 16	106	106		
Nordrhein-Westfalen 18	235	223	-12	
Nordwestschweiz	407	402	- 5	
Nürnberg 24	70	67	- 3	
Ostschweiz	505	506		1
Rhein-Main 19	159	154	- 5	
Rhein-Neckar 20	88	79	- 9	
Romande	323	337		14
München/Oberbayern 23	77	74	- 3	
Schwaben 22	51	50	- 1	
Solothurn	164	160	- 4	
Stuttgart 21	186	181	- 5	
Wallis	97	103		6
Zürich	1838	1897		59
Total	6742	6840		98
Zusammenfassung				
Deutschland	1024	984	-40	
Niederlande	100	96	- 4	
Schweiz	5618	5760		142
Total	6742	6840		98

scheiden: Ein absoluter Nettozuwachs von mindestens 2 Prozent in diesem Jahr!

- Sie als Mitglied sind nun in erster Linie angesprochen. Jedes Mitglied, ob Frau oder Mann, hat in seinem Umfeld (Familie, Verwandtschaft, Bekannte, Vereine, Arbeitskollegen, Nachbarschaft usw.) Personen, die bereit wären, Mitglied zu werden. Sprechen Sie sie an und begeistern Sie sie für unsere Dampfbahn, indem Sie über unsere Arbeit, unsere Ziele und das Erlebnis einer Dampffahrt in einer intakten Alpenwelt informieren. Weisen Sie auch darauf hin, dass im Mitgliederbeitrag das vierteljährlich erscheinende Heft «dampf an der furka» und ein Rabatt von 20 Prozent auf die Fahrpreise mit unserer Bahn inbegriffen sind.

- Ob für Einzel- oder Familienmitglieder, die Anmeldekarten finden Sie in der Mitte des Heftes eingeklebt. Füllen Sie die Anmeldung möglichst in Gegenwart des neuen Mitgliedes selber aus und werfen Sie die Karte persönlich in den nächsten Briefkasten.

- Ein weiterer erprobter Weg, neue Mitglieder zu werben, ist ein Informationsstand an einer Messe oder in einem grösseren Einkaufszentrum zu betreiben. Falls Sie eine solche Gelegenheit sehen, klären Sie bitte die Möglichkeiten für eine Präsentation der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bei den Verantwortlichen ab. Melden Sie dies bitte direkt unserer Marketingstelle. Die Adresse finden Sie auf der letzten Seite dieses Heftes.

Wir hoffen, dass dieser Aufruf an alle Leser, auch (Noch)nichtmitglieder, von Erfolg gekrönt sein wird. Es wäre eine gute Sache, wenn dieser Aufruf sozusagen als «Dauerauftrag» in unseren Köpfen gespeichert würde. Wir bitten vor allem auch die Sektionspräsidenten und übrigen Vorstandsmitglieder, unser Anliegen zu ihrem Eigenen zu machen. Nur so erhalten wir die Gewähr, unser Bahnunternehmen Dampfbahn bis nach Oberwald vollen zu können und mit der Überzeugung an die Arbeit gehen: «Gemeinsam sind wir stärker!»

*Im Namen des Zentralvorstandes
Robert Frech, Präsident VFB*

Verein Furka Bergstrecke / Erfolgsrechnung 2005 und Budget 2006

Konten	Vorjahr 2004	Budget 2005		Rechnung 2005		Budget 2006	
			Total	Total	Total	Total	
Einnahmen							
Mitgliederbeiträge Schweiz (100%)	304'728.00	285'000.00		301'575.85		300'000.00	
Mitglieder Sekt. Romandie (100%)	0.00	16'000.00		23'875.00		20'000.00	
Mitglieder Deutschland (100%)	61'944.85	60'000.00		59'830.25		60'000.00	
Mitglieder Niederlande (100%)	5'875.60	4'800.00	365'800.00	5'697.55	390'978.65	6'000.00	386'000.00
Spenden	116'923.17		20'000.00		35'887.86		5'000.00
Zinserträge (CH+DE)	779.30		100.00		715.45		700.00
Nettoertrag Aktienhandel	3'779.00		0.00		2'189.45		2'000.00
Div. Erträge (Spenden/Souvenir)	3'151.10		0.00		5'599.15		3'000.00
Total Einnahmen	497'181.02		385'900.00		435'370.56		396'700.00
Ausgaben							
Reise- und Mahlzeitenvergütung	363.00	500.00		955.60		1'000.00	
Repräsentationen, jur. Beratung	613.30	100.00		0.00		0.00	
ZV Funktionsentschädigung	6'375.00	7'500.00		7'700.00		9'000.00	
Mitgliederverwaltung	18'771.30	18'000.00		7'475.00		0.00	
Drucksachen / Werbung PR	5'578.15	10'000.00		5'380.00		15'000.00	
Versammlungen DV / PK	0.00	500.00		1'019.63		1'000.00	
Büromaterial	3'132.30	3'500.00		844.85		2'000.00	
Porto / Bank- und Postspesen	2'512.40	3'000.00		2'639.66		2'000.00	
Buchhaltung	4'304.00	4'500.00		4'304.00		0.00	
Übrige Verwaltung, Geschenke	767.86	500.00	48'100.00	778.00	31'096.74	500.00	30'500.00
Miete Archiv	1'080.00	1'200.00		810.00		0.00	
Abschreibungen	3'000.00	0.00		3'917.15		4'000.00	
Stiftung Bergstrecke	0.00	0.00		5'000.00		20'000.00	
Steuern, Handelsregisteramt	427.00	500.00	1'700.00	386.00	10'113.15	500.00	24'500.00
Sektionsanteil an Mitgl'beitr. (20%)	74'417.55		73'160.00		78'150.15		77'200.00
Verpflichtungen ggü DFB AG							
Beiträge an DFB AG (CH, D, NL)	198'640.00	200'000.00		204'411.00		200'000.00	
Beiträge an Marketing, Werbung	887.10	2'000.00	202'000.00	0.00	204'411.00	2'000.00	202'000.00
Info-Heft «dampf an der furka»							
VFB Kosten-Anteil 45%	25'000.00	25'000.00		25'000.00		33'000.00	
Versand, übrige Kosten	21'842.50	25'000.00	50'000.00	18'083.85	43'083.85	0.00	33'000.00
Total Ausgaben	367'711.46		374'960.00		366'854.89		367'200.00
Geschäftserfolg Brutto							
Rückstellung für SFB			10'940.00		68'515.67		29'500.00
Rückstellung für SFB (Bahnhof)	-112'000.00		0.00		-15'000.00		-10'000.00
Rückstellung für SFB (Ladeneintr.)					-15'000.00		
Rückstellung für ZV Infrastruktur			0.00		-20'000.00		
Rückstellung für EDV Support			0.00				-5'000.00
Debitorenverluste, Währungsdiff.	-23.00		0.00		107.10		
Geschäftserfolg Netto	17'446.56		10'940.00		18'622.77		14'500.00

Jahresbericht 2005 Sektion Nürnberg

Auf Bergstrecke gefahren und gebaut

Die Sektion Nürnberg des VFB kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Neun Stammtische wurden im Vereinslokal «Frankenstüberl» Fürth/Bay Hbf mit 15 bis 20 Mitgliedern und Gästen durchgeführt. Im Rahmenprogramm wurden Dia- und Filmvorträge rund um das Thema Schienenverkehr und Reiseberichte unseren Gästen geboten.

Im Januar standen die Neuwahlen des Sektionsvorstandes auf der Tagesordnung. Sektionspräsident Norbert Baumann war zu ersetzen. Die übrigen Vorstandsmitglieder wurden bestätigt. Norbert Baumann sei an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön für langjährige Arbeit und grosse Verdienste ausgesprochen. Er wurde einstimmig zum Ehrenpräsidenten der Sektion ernannt.

Erstmals haben wir auf vielfältigen Wunsch zwei Regionalstammtische in Lichtenfels durchgeführt, um auch den Vereinsmitgliedern in Oberfranken und Südthüringen die Teilnahme zu ermöglichen. Weil sie erfolgreich waren, werden sie 2006 weitergeführt.

An unserem Tagesausflug am Samstag, 9. Juli 2005 fuhren wir bei herrlichem Sonnenschein mit der Regionalbahn von Nürnberg nach Markt Schnaittach. Dort angekommen wanderten die Fussgänger zur Festung Rothenberg oberhalb von Schnaittach, wo wir vom Vertreter des «Festungsgeistes» zu einer sehr interessanten Führung empfangen wurden. Die Festung liegt unweit der «Goldenen Strasse» von Nürnberg nach Prag. Sie war vor der Zwangseingliederung durch Napoleon nach Bayern «ein Pfahl im Fleische der Nürnberger» (einst Freie Reichsstadt), so dass die Nürnberger sehr häufig versuchten, diese zu erstürmen. Es ist jedoch nie gelungen. Das Bauwerk entstand zwischen 1729 und 1750 auf einer kleineren Burg aus dem 13. Jahrhundert. Die Barockfestung wurde nach französischem Vorbild in «bastionärem» Baustil errichtet und ist die letzte Rokokofestung in Europa. 1806 mit Eingliederung Frankens zu Bayern – als Geschenk Napoleons – war die strategische Bedeutung hin-fällig. Der Rothenberg wurde gefürchtetes Festungsgefängnis.

Nach einem kurzen Abstieg trafen sich Fussgänger und Autofahrer in der Berggaststätte zum Mittagessen. Als krönenden Abschluss des Tages besuchten wir die Lehmann-Gartenbahn des Herrn Grund in Schnaittach. Die Anlage ist auf einer Fläche von etwa 60 Quadratmeter der Rhätischen Bahn nachgebaut. Neben dem Landwasser-viadukt mit Tunnel, sind die Rheinschlucht und verschiedene Bauwerke nachgebildet.

Reise zur DFB

Die Schweizreise 2005 zu unserer Dampfbahn vom 5. bis 8. August stand unter dem Motto «Auf den Spuren des Glacier Express» (ausgesucht von unserem Ehrenpräsidenten Norbert Baumann). Sie führte uns von Nürnberg über München, St. Gallen, über die landschaftlich reizvolle Süd-Ost-bahn-Strecke nach Arth-Goldau, dann über die Gotthard Nordrampe nach Göschenen und mit der Schöllenenbahn nach Andermatt in das Hotel «Monopol». Andern-tags fuhren wir mit dem Regionalzug nach Realp und stiegen in den Dampfzug der uns nach Gletsch bringen sollte. Das Wetter war zu diesem Zeitpunkt noch regnerisch, so dass die 17 Teilnehmer durch die beschlagenen Fenster des Zuges nur wenig von der Landschaft sehen konnten. Reiseleiter Rolf Jordan versprach: «Nach dem Scheiteltunnel scheint die Sonne». So war es dann zu seinem Glück auch. Nach der Rückfahrt nach Realp stiegen wir in den Regionalzug, der uns durch das Furkaloch und das Goms nach Brig brachte. Dann folgte ein Bustransfer nach Naters in das Hotel «Alex».

Am nächsten Tag kam der zweite Höhepunkt: eine Fahrt bei herrlichem Sonnenschein mit dem Dampfzug von Brig nach Zermatt durch das reizvolle Mattertal. Die Matterhorn-Gotthard-Bahn stellte die «Breithorn», eine baugleiche Lok wie unsere «Weisshorn», vor den historischen Zwei-Wagen-Zug ein. In Zermatt angekommen fuhren die meisten Teilnehmer mit der Bahn zum Gornergrat mit Zwischenstation an der Station Kulm, um mit der wieder aufgebauten Strassenbahn das «Kulmhotel» zu erreichen. Zurück in Brig wurden wir mit einem Waliser Raclette

Agenda der Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten am Personenwagen
B 4222 (ex BVZ B 2222)
Jeden Dienstagabend ab 16 Uhr
Jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr

Samstagsbesuche

Samstag, 18. März und Samstag, 22. April 2006, jeweils ab 8 Uhr.
An den Samstagbesuchen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Generalversammlung 2006

Freitag, 3. März 2006, 19:30 Uhr, Apéro ab 18:30 Uhr
Restaurant «Dietiker», Suhr

Tag der offenen Tür

NEUES DATUM! Freitag, 21. April 2006 ab 19 Uhr.
Alle Furka-Freunde sind herzlich eingeladen, sich ein Bild von unserer Arbeit in der Wagenwerkstätte zu machen.

Rollout BD 2502

2. Juni 2006 ab 19 Uhr

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

1. Arbeitstag Samstag, 20. Mai 2006
2. Arbeitstag Samstag, 17. Juni 2006
3. Arbeitstag Samstag, 22. Juli 2006
4. Arbeitstag Samstag, 12. August 2006
5. Arbeitstag Samstag, 16. September 2006
6. Arbeitstag Samstag, 14. Oktober 2006

1. Arbeitswoche in Realp

17. bis 22. Juli 2006,

2. Arbeitswoche in Gletsch

11. bis 16. September 2006

Reisen

Besichtigung Stadler Rail AG Altenrhein: 5. April 2006
Fahrt zum Werkstattjubiläum Chur: 11. Juni 2006

zum Abendessen verwöhnt. Die Rückreise ging über den Lötschberg nach Spiez, Interlaken, die noch nicht zerstörte Brünigstrecke, Luzern, Zürich, Bregenz, Buchlohe, wo uns einige Mitreisende in Richtung München verliessen, nach Nürnberg. Ein weiterer Ausflug zum Gasthaus «Roter Ochse» in Kalchreuth rundete das Vereinsleben in der Sommerpause ab.

Baueinsatz der Sektion

Wie auch in den vergangenen Jahren, konnte die Sektion Nürnberg eine 15-köpfige Baugruppe vom 12. bis 17. September zum Frondienst an die Furka entsenden. Dieser anspruchsvolle Baueinsatz wurde zur Zufriedenheit aller Seiten durchgeführt.

Am Abend des 17. Oktober erschütterte der Grossbrand im Lokschuppen des DB Betriebs-

hofes Nürnberg Gostenhof die gesamte Eisenbahnwelt. War doch dieser Lokschuppen eine Aussenstelle des Verkehrsmuseums Nürnberg, in dem 22 historische Fahrzeuge aus der Geschichte der deutschen Eisenbahn untergestellt waren. Sie wurden ein Raub der Flammen. Auf einstimmigen Beschluss der am Stammtisch vom 25.10.05 anwesenden Sektionsmitglieder wurde eine Spende in Höhe von 500 € auf das bei der Sparda Bank eingerichtete Hilfskonto überwiesen.

Als stellvertretender Präsident der Sektion Nürnberg möchte ich mich bei allen Mitgliedern des Vorstandes und bei allen Mitgliedern für das erfolgreiche Jahr 2005 bedanken und freue mich auf eine weitere Zusammenarbeit.

Volker Kabisch, stellv. Präsident
Rolf Jordan, Schriftführer

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

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

Meine Personalien

Name	Tel. Privat
Vorname	Tel. Geschäft
Adresse	Natel
PLZ, Ort	E-Mail
Beruf	Geburtsjahr
Staatsangehörigkeit	

Zusätzliche Ausbildung/Spezialkenntnisse (insbesondere auch Berufserfahrungen im Bereich Eisenbahn)

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

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

Datum

Unterschrift

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

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

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

Agenda de la Section romande

- du 22 au 23 avril:** 14e Bourse – exposition – Multi-collection à Tavannes
- le 06 mai:** assemblée générale des actionnaires DFB à Lucerne
- le 21 mai:** 1ère Bourse internationale de jouets anciens, patinoire et halle polyvalente à Monthey
- du 17 juillet au 22 juillet:** semaine de travail de la Section romande à la Furka
- le 22/23 juillet:** weekend de travail de la Section romande à la Furka

Sektion Nürnberg

Programm 2006

Für das Jahr 2006 sind wiederum Termine für Dia-, Film- und Videovorträge, Reisen und andere Veranstaltungen vorgesehen. Ab Erscheinungsdatum dieses Heftes sind dies:

28. März: Katalonien und ein wenig Eisenbahn, Diavortrag von Rolf Jordan.

Freitag, 7. April: Regionalstammtisch im Hotel Preussischer Hof, Bamberger Strasse 30, in Lichtenfels, Beginn 18:30 Uhr. «Selketalbahn», Dias von Volker Kabisch. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofplatz nach rechts an der Alten Post vorbei bis zur ersten Ampel – nach rechts Bamberger Strasse 30, ca. 5 Min. vom Bahnhof.

25. April: «Selketalbahn», Schmalfilmbericht von Leo Kiesel.

23. Mai: «Kanada». Ein Reisebericht von Gerd Nagel.

27. Juni: Biertgarten im Hexenhäusel, Vestnertorgraben 4, unter der Kaiser-Burg in Nürnberg.

Samstag, 1. Juli: Ausflug mit Schönem Wochenende Ticket, Besuch im ICE Werk München unter Vorbehalt (heute kein WM Endspiel).

25. Juli: Ausschnitte aus Bahn TV, zusammengestellt von Horst Büllsfeld.

Ende Juli, Anfang August: Fahrt in den Harz, näheres in einem gesonderten Schreiben.

22. August: Kein Stammtisch.

11. bis 16. September: Bauwoche Fronarbeiter, Anmeldung bei Volker Kabisch.

26. September: «Reise nach Ostpreussen». Ein Reisebericht von Volker Kabisch – Diavortrag.

24. Oktober: BR 23 Lauda Crailsheim und Erzbergbahn, Schmalfilm von Leonhard Kiesel.

Freitag, 17. November: Regionalstammtisch im Hotel Preussischer Hof, Bamberger Strasse 30 in Lichtenfels, Beginn 18:30 Uhr. «Katalonien und Eisenbahn» – Dias von Rolf Jordan. Wegbeschreibung: Vom Bahnhofplatz nach rechts an der Alten Post vorbei bis zur ersten Ampel – nach rechts Bamberger Strasse 30, ca. 5 Min. vom Bahnhof.

28. November: «Bericht Fronarbeit», Dias von Werner Zimmermann.

Donnerstag, 7. Dezember: Sonder- Stammtisch, Einladung erfolgt im September.

Vize-Präsident: Schriftführung:
Volker Kabisch Rolf Jordan

Schaut mal ins Internet: www.dampfbahn-furka-bergstrecke.de

Zum Gedenken

Hans Kukemüller gestorben

Am 9. Dezember 2005 mussten wir Abschied nehmen von unserem langjährigen Furka-Mitglied Hans Kukemüller, der uns 76-jährig für immer verliess.

Hans war in seiner ruhigen, besonnenen Art ein allseits gern gesehener Kollege, der sich bis zuletzt mit grossem Engagement für die Furka-Bahn einsetzte, wenn sie nicht sogar eine seiner Lebensaufgaben war.

Wer Hans kannte, kann sicher nachvollziehen, dass wir in ihm einen teuren Freund verloren haben, dessen Geist in uns weiterlebt und um den wir aufrichtig traurig sind.

Die Sektion Norddeutschland

www.v-f-b.info

Zum Gedenken

Hans Burwig ist tot

Am 19. November 2005 hat Hans Burwig die Welt und unsere Sektion verlassen.

Seine besondere Beziehung zur Schweiz stammt aus zehnjähriger Tätigkeit als Vermesser in Graubünden; seine Kinder sind dort geboren. Schon 1990 hat er sich mit seiner Ehefrau Rosi bei der damaligen Regionalgruppe engagiert und seitdem waren beide für uns verlässliche Partner. Hans packte zu, wo es nötig war. Auch Fronarbeit in der Schweiz hat er als Koch in Realp einmal geleistet; sonst war er eher in Berlin aktiv. So hat er über viele Jahre als Kassenprüfer fungiert, bei unseren Modellbahnausstellungen Eintrittskarten verkauft und einmal sogar ein Modell der «Weisshorn» im Massstab 1:2 (!) geschaffen. Wir werden an ihn denken; er wird uns fehlen.

Sektion Berlin-Brandenburg

Aus dem Vorstand der Sektion NWS

GV und Besuch im «Kupferturm»

Die 22. Generalversammlung der Sektion findet am Montag, den 10. April 2006 (korrigiertes Datum!) in der «Grün 80» im Restaurant «Seegarten» statt. Die Einladung wurde in den Sektionsnachrichten 4/05 publiziert.

Vor der GV besteht die Möglichkeit, das Stellwerk für die Region Basel der SBB zu besuchen. Alle Interessierten besammeln sich um 17 Uhr an der Tramhaltestelle Münchensteinerstrasse der Tramlinien 10 und 11. Es wird uns die einmalige Gelegenheit angeboten, den «Kupferturm» auch einmal von innen zu besichtigen und uns über die Geheimnisse dieses Gebäudes informieren zu lassen (bitte, wenn möglich vorher via E-Mail, Fax, Telefon bei einem Vorstandsmitglied anmelden). 16 Anmeldungen sind bereits erfolgt.

Die Bauwoche der Sektion wird vom Pfingstmontag, den 5. bis 10. Juni stattfinden.

Wir werden am Wochenende vom 27. Mai ab 10 Uhr beim «Ysebähni am Rhy» in Schweizerhalle (Richtung Augst) zu Gaste sein und dort Werbung für unsere Sektion betreiben. Als Gegenleistung werden wir bei unseren Veranstaltungen

auch Werbung für das «Ysebähni» machen.

Am Wochenende vom 23./24. Juni werden wir im Einkaufszentrum «Gartenstadt» in Münchenstein zwei Werbetage für unsere Bahn einschalten. Wir hoffen natürlich, auch dort für die Sektion Werbung machen zu können. Für Mitarbeiter bei diesen beiden Anlässen sind wir sehr dankbar. Wir hoffen sehr, dass zu diesem Zeitpunkt das Werbeset der DFB AG zur Verfügung steht. Der Wunsch nach einem europäischen Werbeset, eventuell ergänzt durch spezifische sektionseigene Ideen, würde sehr begrüsst. Das Identitätsbild (CI) der DFB sollte dadurch überall das gleiche sein. Die Feststellung, dass unsere Bahn einmalig ist, muss jederzeit und überall bekannt gemacht werden. Am «Dreikönigstreffen» nahmen 26 Mitglieder teil. Leider war unser Gast der DFB AG, Claude Wenger, erkrankt. Wir liessen uns darüber orientieren, was uns das «Holprinzip» an Neuigkeiten bringen konnte. Es gab einen Wettbewerb mit acht Fragen über unsere Bahn. Der Preis, eine Tageskarte der Furka Dampfbahn, wurde von Urs Burkhardt gewonnen.

Sektion Berlin/Brandenburg

Frondienst – auch anders wertvoll!

Erfolgreiche Modellbahnausstellung – eine Unterstützung der besonderen Art für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Natürlich ist uns allen klar, dass die Arbeit vor Ort an der Furka zur Wiederherstellung, zur Erhaltung und zum Betrieb unserer Strecke die wichtigste Form des Frondienstes ist. Ohne die fleissige Arbeit zahlreicher Mitglieder und Freunde könnte die Strecke nicht überleben. Aber auch andere für unseren Verein und die DFB notwendige ehrenamtliche Arbeiten sind Frondienst.

Zwar schicken auch wir jedes Jahr eine möglichst «schlagkräftige» Truppe zur Bauwoche in die Schweiz, und darüber hinaus gibt es noch zusätzlich mehrere Aktivitäten, die traditionell bei anderen Sektionen mitarbeiten, wie Thomas Kästner, oder Spezialaufgaben ausführen, wie Achim Schüler bei der Schneeräumung.

Als relativ kleine Sektion – weit ab von der Furka zu Hause – haben wir unseren speziellen Bedingungen entsprechende Möglichkeiten zur weiteren wirksamen Unterstützung der Bergstrecke gefunden:

Jedes Jahr führen wir in Berlin eine möglichst attraktive Modellbahnausstellung durch mit dem Ziel, die Besucher über unsere Strecke in der Schweiz umfassend zu informieren und finanzielle Mittel für Spenden an die Furka zu erarbeiten. In diesem Jahr war es am 21./22. Januar bereits die zwölfte Ausstellung!

Die alljährliche Durchführung einer Ausstellung in Berlin erfordert einen hohen Einsatz bei der Vorbereitung

und Durchführung. An der Spitze stehen unser Sektionschef, Axel Schiele, und sein Vertreter und Schulleiter der Pustebume-Schule, Dieter Frisch. Die bisherigen Ergebnisse bestätigen die Richtigkeit unseres Weges. Dabei unterscheiden sich unsere Veranstaltungen natürlich von anderen Modellbahnausstellungen in Berlin deutlich. Einerseits können wir vom Umfang her nicht mit anderen mithalten, haben aber andererseits auch erhebliche Vorteile, die auch von unseren Ausstellern und Besuchern immer wieder honoriert werden.

Jeder Ausstellung wird eine spezielle Thematik vorgegeben. So hatte sich bei der 11. Modellbahnausstellung 2005 ein Heimanlagen-Wettbewerb, bei dem die Besucher die Favoriten selbst bestimmen konnten, sehr gut bewährt.

In diesem Jahr hatten wir das Thema «Echtdampf» in den Mittelpunkt gestellt. Im Foyer der Pustebume-Grundschule in Berlin Hellersdorf zeigten die Dampffreunde Berlin/Brandenburg zahlreiche interessante Exponate aus ihrer Arbeit – von dampfbetriebenen Zügen auf einem grossem Gleisoval über Modelle mobiler und ortsfester Maschinen bis hin zum Bau einer Modell-Dampflok.

Im Foyer war auch unser sehr ansprechend gestalteter Informationsstand stets dicht umlagert. Vor vier Schautafeln konnten unsere Gäste u.a. ein Stück Original-Zahnstange von der Furka, Modelle von Lokomotiven und Fahrzeugen der DFB sowie zwei Modelle der Steffenbachbrücke bewundern und verschiedene Informationsmateria-



Die grosse Spur II-Anlage von Rolf Wetzel war immer dicht umlagert. – Intérêt prononcé pour le grand réseau écartement II de Rolf Wetzel.

lien erwerben. Es waren schöne Modellbahnanlagen unterschiedlicher Grösse und Massstäbe aus Neubrandenburg, Templin, Werneuchen, Jena, Dresden und Berlin zu bewundern.

Wiederum stellten sich verschiedene befreundete Eisenbahnvereine wie die Pressnitztal-Bahn, die

Buckower Kleinbahn, die Eisenbahnfreunde «Kleinbahnen der Altmark» und die Arbeitsgemeinschaft «Sächsische Nebenbahnen» mit Info-Ständen und Modellen vor. Mit rund 1700 Besuchern an den zwei Tagen konnten wir zwar den bisherigen Rekord nicht ganz erreichen, aber auch unter Berücksichtigung der Witterungsbedingungen war die Ausstellung erneut ein schöner Erfolg.

Mit dieser Information über einen Teil unsere Arbeit möchten wir auch gerne erfahren,

- ob es in anderen Sektionen analoge Beispiele gibt,
- ob wir mit ihnen unsere Erfahrungen austauschen können und
- ob vielleicht Freunde anderer Sektionen mit interessanten Modellen, insbesondere mit Darstellungen der Furka-Strecke oder ihrer Teile an unserer Ausstellung teilnehmen möchten.

Klaus Fleischer



Versammlung von Fronarbeitern am Informationsstand der Sektion Berlin-Brandenburg: Hannelore, Ulof, Axel, Frank und Thomas. – Groupe de travailleurs bénévoles au stand d'information de Berlin-Brandenburg.

Wichtige Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident

Peter Schwaller
Lägerweg 6
CH-5304 Endingen
Telefon P 056 242 15 14
Mobile N 079 374 50 17
E-Mail peter.schwaller@bluewin.ch

SR-Vizepräsident

Thomas Käech
Silberdistel B
CH-3999 Oberwald
Telefon G
Telefon P 027 973 38 50
Fax F 027 973 38 52
Mobile N 079 483 42 70
E-Mail kaech.t@bluewin.ch

SR Vertreter VR DFB AG

Claude Wenger
Chemin du Mont-Blanc 2
CH-1272 Genolier VD
Telefon P 022 366 13 82
Mobile N 079 200 23 65
E-Mail claude.wenger@bluewin.ch

SR Vertreter VFB

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon G +49 7303 172 35
Telefon P +49 8282 56 68
Fax +49 1805 060 334 307 04
Mobile N +49 171 718 3896
E-Mail hillemeyr@t-online.de

SR

Walter Benz
Propstbergstrasse 10
CH-5312 Döttingen
Telefon G
Telefon P 056 245 29 03
Fax P 056 245 72 92
Mobile N 076 443 64 67
E-Mail walterundverena@gmx.ch

SR

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

SR

Peter Püntener
Hofstatt 10
CH-6463 Bürglen
Telefon G 041 875 26 20
Telefon P 041 870 70 71
Fax G 041 875 26 10
Mobile N 079 243 54 80
E-Mail peter.puentener@ur.ch

SR

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

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

Peter Bernhard
41, le grand Molambief
F-71580 Le Fay
Telefon P +33 385 75 57 07
Mobile N +33 631 07 53 89
E-Mail cfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

Präsident des 1000er Clubs

Kurt Aeberli
Strehlgasse 8
CH-4460 Gelterkinden
Telefon +41 61 981 58 44
Mobile +41 79 646 34 41
E-Mail kurt.aeberli@freesurf.ch

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident a.i.

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

VR

Andreas Bertet
Reismühlestrasse 13/11
CH-8409 Winterthur
Telefon +41 52 243 36 81
Fax G +41 52 233 96 90
Mobile +41 79 606 00 44
andreas.bertet@fu-be.ch

VR

Paul Güdel
Zumhofstrasse 51
CH-6010 Kriens
Telefon +41 41 320 69 51
Fax +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
paul.guedel@fu-be.ch

VR

Karlheinz Orth
Leithenstrasse 10
D-91080 Marloffstein
Telefon +49 913 15 26 04
Mobile +49 170 850 43 85
karlheinz.orth@fu-be.ch

VR

Hans Tribolet
Terbingerstrasse 12
CH-3930 Visp
Telefon +41 27 946 12 11
Mobile +41 79 221 00 28
hans.tribolet@fu-be.ch

VR

Hermann Walser
Paulstrasse 5
CH-8610 Uster
Telefon +41 44 941 14 30
Fax G +41 44 221 18 73
Mobile +41 79 351 55 29
hermannwalser@bluewin.ch

Aktienregister

Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
dfb-aktienregister@fu-be.ch

Sekretariat

Astrid Huber
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
dfb-sekretariat@fu-be.ch

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

Peter Bernhard
41, Le grand Molambief
F-71 580 Le Fay
Telefon +33 385 755 707
Mobile +33 631 07 53 89
dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

Walter Willi
im Acker 6a
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
dfb-bau@fu-be.ch

Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Telefon +41 55 246 36 15
Fax +41 55 246 36 15
dfb-personal@fu-be.ch

Finanzen

Albert Gasser
Parkstrasse 1
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
Mobile +41 79 331 49 00
Fax +41 41 888 00 42
dfb-finanzen@fu-be.ch

Betriebsleiter

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

Reisedienst

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

Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher
alte Schanfiggstrasse 20
CH-7000 Chur
Telefon +41 81 250 76 74
dfb-zfw@fu-be.ch

Marketing

Paul Güdel
Obergrundstrasse 42
CH-6003 Luzern
Telefon +41 41 249 97 71
Fax +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
dfb-marketing@fu-be.ch

Souvenirhandel DFB

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

Medienbeauftragter

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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

Robert Frech
Stückweg 2
CH-5303 Würenlingen
Telefon +41 56 281 25 73
Fax +41 56 281 16 21
Mobile P +41 76 339 25 73
Mobile G +41 79 687 41 42
chrofre@hispeed.ch

Administration/Anlaufstelle VFB

Mitglieder-Service

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

Finanzen

Rita Fuchs
Breitwies 36
CH-5420 Ehrendingen
Telefon +41 56 441 81 42
Fax +41 56 441 81 45
Mobile +41 78 834 04 36
rita.fuchs@freesurf.ch

Kommunikation

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

Sekretär

Anton Stadelmann
In der Matte 15
CH-6460 Altdorf
Telefon +41 41 870 43 64
Mobile +41 79 451 06 91
Fax +41 41 872 02 08
anton.stadelmann@vfb-gotthard.com

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

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

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

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

Zürich

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

Bern

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

Aargau

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

Romande

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

Gotthard

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

Edelweiss

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

Wallis
Andrea Andenmatten
Furkastrasse 39
CH-3904 Naters
Telefon +41 27 946 87 14
andrea.andenmatten@vfb-wallis.com

Graubünden

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

Ostschweiz

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

Solothurn

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

Berlin-Brandenburg

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

Norddeutschland

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

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

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

Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf
Bothestrasse 64
D-69126 Heidelberg
Telefon/Fax +49 6221 38 4048
Gerhard.Mollenkopf@web.de

Stuttgart

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

Schwaben

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

München/Oberbayern

Helmut Mack
Truderinger Strasse 99
D-81673 München
Telefon +49 (0)89-43 57 48 67
Fax +49 (0)89-95 89 79 71
helmut.mack@arcor.de

Nürnberg

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

Niederlande

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

Belgien

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

Faszination Schmalspur

BEMO

ANSPRUCHSVOLLE SCHWEIZER UND DEUTSCHE
SCHMALSPUR-MODELLBAHNEN

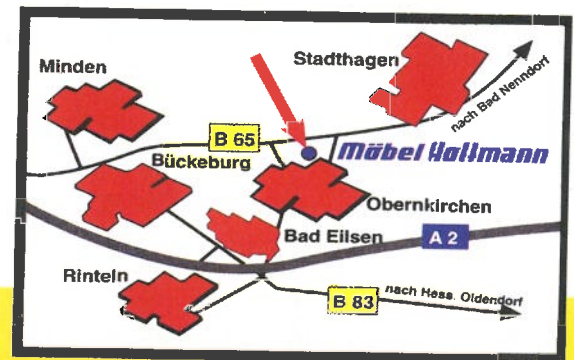
www.bemo-modellbahn.de

Ab sofort Verkauf
der **BEMO-Kollektion**



**Möbel
Holtmann**

D-31683 Obernkirchen / Gellendorf
Telefon 05724 / 3960 • Fax 39613
www.moebelholtmann.de



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen

