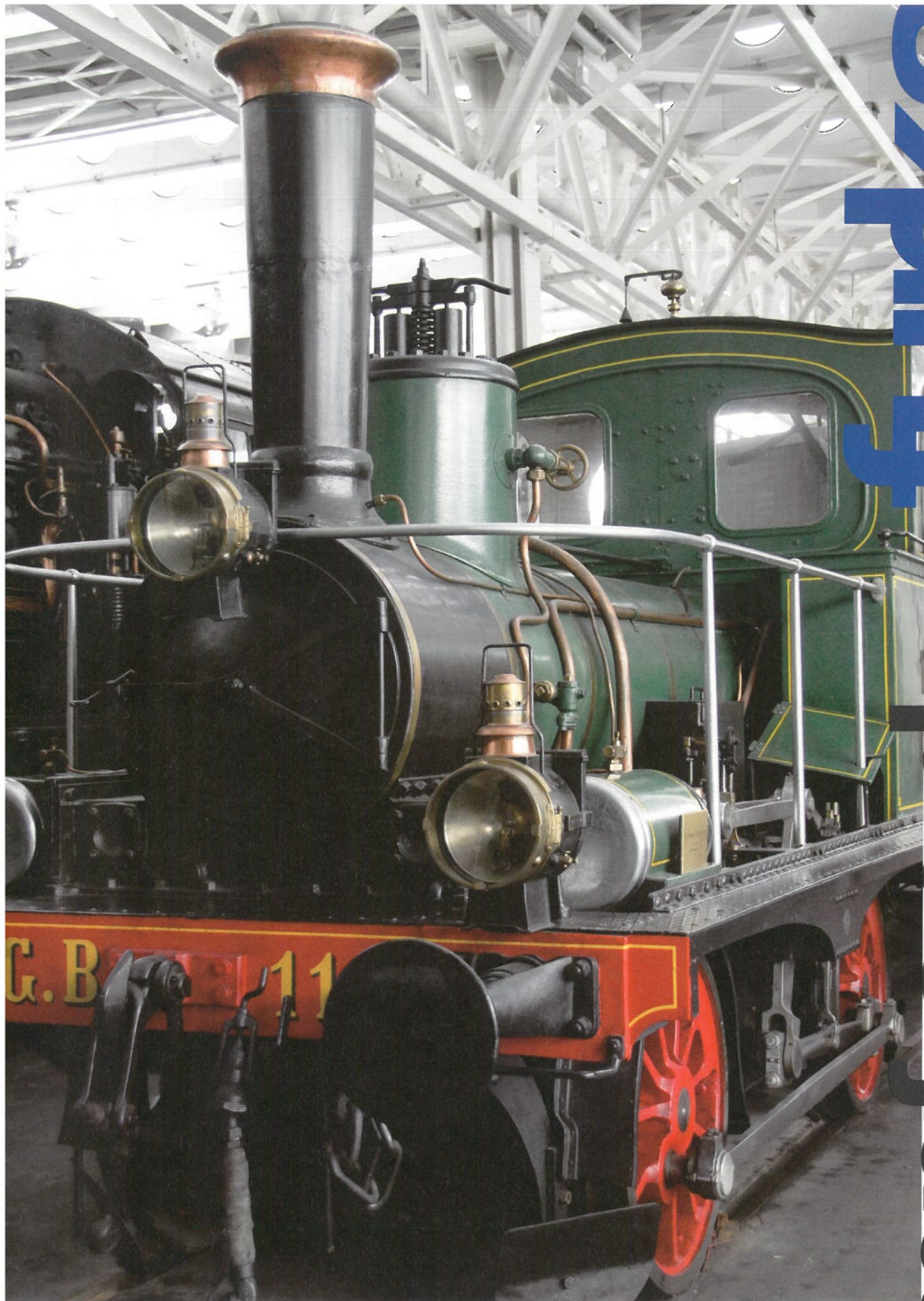




furka Febr. 07 dampf an der



Wasserschloss retour.

Mit Post und Dampf zum Besuch im Pumpspeicherkraftwerk Grimsel und in der Kristallkluft Gerstenegg.

PostAuto Region Zentralschweiz, Dampfbahn Furka-Bergstrecke und die Kraftwerke Oberhasli AG offerieren am:

Sonntag,	1. Juli 2007	Sonntag, 12. August 2007
Sonntag,	8. Juli 2007	Sonntag, 26. August 2007
Sonntag,	22. Juli 2007	Sonntag, 9. September 2007
Sonntag,	29. Juli 2007	

Von Luzern mit dem Postauto nach Realp – mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Realp bis nach Gletsch – mit dem Postauto zum Grimsel-Hospiz, Mittagessen, anschliessend Fahrt in die unterirdischen Anlagen der Kraftwerke Oberhasli AG, 3 Kilometer unter dem Grimselstausee. Der krönende Abschluss ist der Besuch der märchenhaften Kristallkluft Gerstenegg. Rückfahrt direkt mit dem Postauto über den Brünigpass nach Luzern.

Preise:

CHF 106.00 Pauschalpreis für Erwachsene
CHF 34.00 Pauschalpreis für Jugendliche bis 16 Jahre
CHF 15.00 Pauschalpreis für Kinder bis 10 Jahre

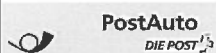
Inbegriffen sind alle Fahrten mit dem Postauto und der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke, das Mittagessen auf Grimsel-Hospiz, geführte Besichtigung der Grimsel-Anlagen und die Reiseleitung. Geniessen Sie das Mittagessen im Berg- und Erlebnishotel Grimsel-Hospiz.

Mittagessen:

Salat und Rahmschnitzel mit Nudeln / Kinder bis 10 Jahre essen gratis nach der Kinderkarte.

Fahrplan:

Luzern Postauto	ab	09.00	Carparkplatz Inseli (hinter Bahnhof/KKL)
Realp	an	10.15	
Realp DFB	ab	10.40	
Furka	an	11.30	
Furka	ab	11.50	
Gletsch	an	12.20	
Gletsch Postauto	ab	12.40	
Grimsel-Hospiz	an	13.00	Mittagessen
Grimsel-Hospiz Postauto	ab	14.40	
Besuch Kraftwerk und Kristallgrotte		15.00 – 16.30	
Grimsel Kraftwerk Postauto	ab	16.45	
Luzern	an ca.	18.00	



Auskunft und Reservation:
Anmeldung bis Dienstag vor Reisetag
Telefon 0 848 000 144

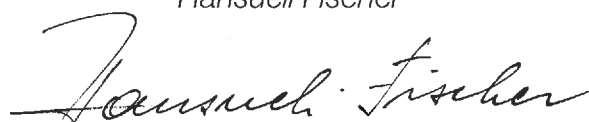
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Reisedienst
Mail: reisedienst@fu-be.ch
www.furka-bergstrecke.ch

Liebe Leserin, geschätzter Leser

Was soll dieses Lökele auf der Frontseite? Die DFB hat doch so viele schöne Maschinen! – Gewiss. Mit der Baulokomotive, die bei der Erstellung der Gotthardbahn im Einsatz war, soll ganz einfach der anderen Bergstrecke die Reverenz erwiesen werden. Die Gotthardbahn feiert ihr 125-jähriges Bestehen. Wie für die Bahn über die Furka wird auch für die Bahn über den Gotthard ein Basis-tunnel einschneidende Veränderungen bringen. Wir Furka-Leute freuen uns mit den Gotthard-Leuten der SBB über das Jubiläum und feiern mit. In der Vergangenheit beider Alpenbahnen lassen sich Parallelen finden und in der Zukunft wohl auch. Deshalb ist die Gotthard-Bergstrecke für einmal das Leitthema im «dampf an der furka».

Nicht nur in Göschenen wird heuer gefeiert, sondern auch in Realp. Bei Betriebsbeginn am 23./24. Juni werden der Bahnhof Realp DFB und die Lok FO4 eingeweiht. Auch dem Tmh 985 und «neuen» Wagen wird die Ehre erwiesen. Schliesslich jubilierten auch die beiden Traditions-Hotels in Gletsch. Mehr darüber und zu vielen anderen Themen lesen Sie in diesem Heft.

Hansueli Fischer



PS: Der Redaktor hat zunehmend Probleme mit den ihm gemailten Bildern. Diese sind unbedingt mit voller Datenmenge (ab rund 1000 kB aufwärts) als JPG-Dateien zu senden. Dass die Übermittlung eines Bildes ein paar Minuten dauert, muss man wohl oder übel in Kauf nehmen.

Redaktionsschluss Ausgabe 2/2007: 15.05.2007
Ausgabe 3/2007: 15.08.2007
Ausgabe 4/2007: 31.10.2007
Ausgabe 1/2008: 31.01.2008

aktuelles

125 Jahre Gotthard-Bergstrecke	2
Rettet die Gotthard-Bergstrecke	4
Gotthard-Freilichtspektakel	6
Gotthard-Extrafahrten	7
Aus dem Verwaltungsrat	7
Aus der Geschäftsleitung	8
Aus dem Stiftungsrat	10
Marketing	11
Strassenbau an der Furka	12
Maturaarbeit zur DFB	13
Jubiläen der Gletsch-Hotels	13
Kadernachwuchs und Freiwilligenarbeit	14
Neuer Bahnhof Realp DFB	15
Schneeräumung an der Bergstrecke	18
Zwei neue Flachwagen	20
Geschichte B 2206 und B 2210	22
Kosten Aufarbeitung FO4	24
Section romande	24
Sauvez la ligne sommitale du Gotthard	25
Message du conseil d'administration	26
Communication du directeur	27
La construction routière au col de la Furka	29
Déneigement de la ligne sommitale	30

vereine

Alkohol und Sicherheit	31
Mitteilungen des ZV, Mitgliederstatistik	32
VFB-Sektion Gotthard	33
VFB-Sektion Zürich	34
Schrauben-Wiederherstellung	35
Einladung für 21. April und 23./24. Juni	36
VFB-Sekt. AG, NWS, GR, Innerschw.	37
VFB-Sekt. NRW und Berlin-Brandenb.	38
Schwungrad	39
VFB-Sekt. Nürnberg	39

Titelbild

Dampflokomotive E 2/2 im Verkehrshaus. Sie war 1881 bei SLM gebaut worden, stand als Baulok am Gotthard im Einsatz und wurde bis 1934 betrieben.

Locomotive E 2/2 au Musée des Transports. Elle a été construite par la SLM en 1881, engagée comme locomotive de chantier au Gotthard et utilisée jusqu'en 1934.

Foto: Hansueli Fischer

Impressum

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

Herstellung, Druck: ea Druck + Verlag AG,
 Zürichstrasse 57, CH-8840 Einsiedeln
 Telefon 055 418 82 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 (Ende Februar, Mitte Juni, Mitte September, Ende November)

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

Inseratarife: 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.

Grosses Eisenbahn-Jubiläum steht an

125 Jahre Gotthard-Bergstrecke

GÖSCHENEN (fr) – Nach einer Bauzeit von knapp zehn Jahren war am 1. Juni 1882 die Strecke Immensee–Chiasso mit dem 15'003 Meter langen Gotthard-Scheiteltunnel als Herzstück in Betrieb genommen worden.

Beim Bau des Furka-Basistunnels begann man von der Furka-Bergstrecke zu sprechen. Nun zeigt sich am Gotthard eine Parallele. Auch da beginnt man sich zu

fragen, ob sich die kühne Linie von einst in die Zukunft retten lässt, wenn die Züge durch den Basistunnel brausen. Die nachstehende Zusammenfassung muss unvollständig sein. Wer sich ausführlich informieren möchte, sei auf das Internet und die einschlägige Literatur verwiesen.

Alpentransversale im 19. Jahrhundert

1869 wurde in Bern ein Staatsvertrag über den Bau und Betrieb einer Bahn über den

Gotthard abgeschlossen. An das Baukapital von 187 Millionen sagten Italien 45, Deutschland und die Schweiz je 20 Millionen Franken zu. Der Rest sollte auf dem Kapitalmarkt beschafft werden. 1871 gingen die Rechte an die Gotthardbahngesellschaft (GB) über, die unter dem Präsidium von Alfred Escher ihren Sitz in Luzern errichtete. Nebst Escher darf auch der damalige Bundesrat Emil Welti aus Zürich als politischer Motor der Gotthardbahn nicht vergessen werden.

Die Strecke von Immensee bis Chiasso ist 206,1 Kilometer lang. Berücksichtigt man die linke und die rechte Spur, sind 58 Tunnel und 23 Brücken zu zählen. Die Doppelspur hat eine maximale Steigung von 28 Promille. Von Immensee auf 460 m.ü.M. steigt die Strecke auf 1105 m.ü.M. in Göschenen und erreicht nach 9 Kilometer im Gotthardtunnel mit 1151 m.ü.M. den höchsten Punkt. Airolo ist mit 1141 m.ü.M. der höchstgelegene SBB-Bahnhof. Chiasso schliesslich liegt auf 237 m.ü.M.

Zu Beginn war die Südbahnlinie über das aargauische Freiamt der einzige Zubringer. Dann folgten die Verbindung von Zürich nach Arth-Goldau und die Südostbahn. In Erstfeld, wo die Nordrampe beginnt, wurde ein Lokomotivdepot errichtet. In Göschenen gab es einen Anschluss an die Schöllenenbahn (heute MGB).



*Deutsche Lokomotiven auf Schweizer Schienen.
Locomotives allemandes sur rails suisses.*



*Lösch- und Rettungszug der SBB in Erstfeld.
Train d'incendie et de secours des CFF à Erstfeld.*

Bau des Scheiteltunnels

Im April 1872 erfolgte die Bauausschreibung. Aus sechs eingegangenen Offerten wurde jene des Genfer Unternehmers und Ingenieurs Louis Favre ausgewählt. Dieser versprach, den Tunnel im bergmännischen Vortrieb innert acht Jahren für 42 Millionen Franken zu bauen. Bereits im September des gleichen Jahres wurde in Göschenen und Airolo mit dem Bau des Firststollens begonnen. Die teils unvorstellbaren Arbeitsbedingungen führten 1875 zum Aufstand der Mineure in Göschenen. Der Streik wurde mit einem unrühmlichen Waffeneinsatz beendet, der vier Tote und zahlreiche Verletzte forderte. 1876 wurde bekannt dass der Bau der Gotthardstrecke 100 Millionen Franken mehr kosten werde, als veranschlagt wor-



*Einfahrt eines Güterzuges in Göschenen.
Entrée d'un train marchandises en gare de Göschenen.*

den war. Dank Zusagen von Italien und Deutschland konnte weitergearbeitet werden. Am 29. Februar 1880 wurde der zu dieser Zeit längste Tunnel durchschlagen. Louis Favre war im Jahr zuvor an einem Herzversagen im Tunnel gestorben. Am 1. Juni 1882 wurde der Bahnbetrieb zwischen Immensee und Chiasso aufgenommen.

Die kurze Bauzeit ist umso bemerkenswerter, als mit Pickel, Schaufel und Schwarzpulver gearbeitet werden musste. Dynamit stand – zumindest in der Anfangszeit – nicht zur Verfügung. Durchschnittlich waren 5472 Mann im Einsatz. Sie leisteten 18,4 Millionen Arbeitstage. Die Kosten beliefen sich auf knapp 277 Millionen Franken.

Alpentransversale im 21. Jahrhundert

Für den Gotthard-Basistunnel wurde 1995 die Linienführung festgelegt und

1998 grünes Licht zum Bauen gegeben. Die Betriebsaufnahme ist ab 2015 vorgesehen. Der 57 Kilometer lange Basistunnel zwischen Erstfeld und Biasca hat eine Scheitelhöhe von 550 m.ü.M. Das Projekt umfasst zwei Einspur-Röhren mit zwei Multifunktionsstellen und rund 180 Querschläge. Die Bauherrschaft liegt bei der AlpTransit Gotthard (ATG), einer 100 Prozent-Tochter der SBB. Auf der neuen Gotthardstrecke werden Personenzüge mit bis zu 250 km/h und Güterzüge mit bis 160 km/h verkehren. Die Reisezeit zwischen Zürich und Mailand von derzeit 3 Stunden und 40 Minuten (Cisalpino) wird sich um eine Stunde verkürzen. Die Kosten des dannzumal wiederum längsten Tunnels dürften sich auf über 8 Milliarden Franken belaufen.

Die Dampflokomotiven

Derweil man ab 1874 für den Betrieb von

Teilstrecken im Tessin mit kleineren Maschinen ausgekommen war, wurden für den durchgehenden Betrieb anfangs Lokomotiven der Serien D 3/3 und D 4/4 eingesetzt. Auf den Rampen leisteten Ec 3/4 Personenzugsdienst. Schwere Züge wurden mit Vorspann- und Schiebelok über den Berg gebracht. Bemerkenswert waren die ab 1897 von SLM gebauten Schnellzugsmaschinen A 3/5, die auf den Talstrecken 90 km/h schafften und auch flink über die Rampen kamen. Die Reisezeit zwischen Luzern und Chiasso verkürzte sich auf einen Schlag um 2 Stunden. Maschinen dieses Typs wurden weiterentwickelt und bei Maffei in München und SLM in Winterthur nachbeschafft. Schliesslich sollen noch die schweren Güterzugslokomotiven des Typs C 5/6 erwähnt werden, die nach Übernahme der Gotthardstrecke von den SBB als letzte Dampfmaschinen bestellt wurden. Die Elektrifizierung wurde 1916 von den SBB beschlossen. Am 12. Dezember 1920 war sie zwischen Erstfeld und Biasca und am 28. Dezember 1922 zwischen Luzern und Chiasso verwirklicht. Von den Lokomotiven seien nur so legendäre Maschinen wie das «Krokodil» Ce 6/8 (später Be 6/8) und die Ae 6/6 erwähnt.

Zukunft der Bergstrecke noch ungewiss

Das Schicksal der Gotthard-Bergstrecke kann auf jeden Fall die Betreiber der Furka-Bergstrecke nicht gleichgültig lassen. Dies nicht nur wegen der Zubringerfunktion, sondern auch wegen der Möglichkeit, den Tourismus in den Zentralalpen aufzu-



*Eine der legendären Ce 6/8 ruht sich als Denkmallok in Erstfeld von den Gotthardeinsätzen aus.
Une de ces légendaires Ce 6/8 exposée comme monument à Erstfeld.*

werten und getreu dem Motto «Mehr Erlebnis» Kombi-Angebote zu schaffen. Fragen zur Gotthard-Bergstrecke wurden vom SBB-Pressedienst nicht direkt beantwortet. Christian Kräuchi schreibt: «Bezüglich der Gotthard-Bergstrecke sind bis heute noch keine Entscheide gefallen. Es wird sicher auch nicht die SBB sein, die über die Zukunft letztendlich entscheidet. Wir bereiten Unterlagen auf, die es den verschiedenen Interessensparteien er-

möglichen, über deren Zukunft zu entscheiden. Alles in allem ist aber sicher verständlich, dass für die SBB als Unternehmen betriebswirtschaftliche Aspekte im Vordergrund stehen müssen.» Weiter wird in der Antwort festgehalten: «Entscheide über die Zukunft müssen drei Hauptaspekte berücksichtigen. Die Gotthardstrecke als
– betriebliche Rückfallebene
– Erschliessungsbahn für das obere Ur-

nerland und die Leventina und den Tourismus

– Kulturdenkmal.

Aus Sicht der Betriebs muss man sich bewusst sein, dass – ähnlich der Furkastrecke – die Gotthardbahn aufwändig ist im Unterhalt. Die Zahl von 50 Mio. pro Jahr wird herumgereicht. Ob sich diese Kosten (oder auch etwas, aber nicht proportional weniger) auf 250 oder 40 Züge im Tag verteilen, ist ein grosser Unterschied.»

Zukunftsgedanken zum 125-Jahr-Jubiläum

Rettet die Gotthard-Bergstrecke!

Die Gotthardbahn feiert heuer ihr 125-jähriges Bestehen. Wegen des im Bau befindlichen Basistunnels ist die Zukunft der Gotthard-Bergstrecke aber gefährdet. Für die Furka-Bergstrecke ergeben sich daraus Chancen und Risiken.

Ein Vierteljahrhundert nach der Furka droht auch am Gotthard wegen des Baus eines Basistunnels die Stilllegung einer landschaftlich reizvollen und kulturhistorisch bedeutenden Bergstrecke. Denn ein zweispuriger Weiterbetrieb der Gotthard-Bergstrecke als Ausweichroute ist kaum nötig, weil der Basistunnel mit seinen zwei getrennten Röhren kaum je gänzlich unterbrochen werden dürfte. Zudem wird der Regionalverkehr seit einigen Jahren mit Bussen abgewickelt, es bestehen daher nur noch die Schnellzughalte in Göschenen, Airolo und Faido.

Dennoch ist die Ausgangslage für den Erhalt zumindest wichtiger Teile der Gotthard-Bergstrecke besser, als seinerzeit an der Furka. Während an der Furka ein paar wenige Eisenbahn-«Spinner» mit wenig Rückhalt der lokalen Bevölkerung und der regionalen Politik loslegten, hat der Kanton Uri beim Gotthard zusammen mit Tourismusorganisationen bereits die Zeichen der Zeit erkannt und eine Debatte lanciert. Ziel ist der Erhalt der Bergstrecke zumin-

dest als Einspurstrecke zwischen Erstfeld und Göschenen, nach Möglichkeit bis ins Tessin. Ins Leben gerufen wurde dazu eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Kantone Uri und Tessin, der SBB, des Bundes, der Denkmalpflege sowie der Natur- und Heimatschutzkommission.

SBB fordern Wirtschaftlichkeit

Der Kampf wird nicht einfach. In der Kapazitätsplanung der SBB ab 2020 ist die Linie nicht mehr enthalten. Der Unterhalt der Gotthard-Bergstrecke kostet die SBB nach eigenen Angaben 50 Millionen Franken pro Jahr. Zur Deckung dieser Kosten können die SBB gegenwärtig auf die Einnahmen von je rund 70 Personen- und Güterzügen pro Tag zurückgreifen. 2004 verkehrten täglich rund 8500 Zugreisende und rund 100'000 Bruttotonnen Güter auf der Gotthardbahn.

Die bald wegfallenden Transitfahrten müssen also zumindest teilweise durch zusätzliche touristische Fahrten unter dem Motto «der Weg ist das Ziel» ersetzt werden. Grob geschätzt sind 1600 Reisende pro Tag, wie eine Studie des Forschungsinstituts Freizeit und Tourismus (FIF) der Universität Bern zeigt. Abhängig ist dies davon, in welchem Umfang die heutige Strecke erhalten wird. Eventuell findet sich eine neue Betreibergesellschaft, die SBB

bestehen auf der Wirtschaftlichkeit des Angebots. Allfällige Leistungsaufträge dürften nicht durch anderweitige Kürzungen wettgemacht werden.

Porta Alpina versus Gotthard-Bergstrecke?

In diesem Zusammenhang ist an die «Porta Alpina» zu denken, also die von Graubünden forcierte Zwischenstation im Gotthardbasistunnel mit Lift- und Busverbindung nach Sedrun im Osten des Oberalppasses. Dieses Projekt hat trotz Bedenken zahlreicher Verkehrsexperten und auch der SBB gute Chancen auf Realisierung. Es stellt sich daher die Frage, ob die nationale Politik zur Förderung der Randgebiete auch im Westen des Oberalps weitere Millionen freigibt, um die Gotthard-Bergstrecke zu erhalten.

Dafür gibt es zwar gute Gründe, diese müssen aber in den Diskurs eingebracht werden. Fakt ist, der Kanton Uri kann von der Verbesserung der Erreichbarkeit Sedruns kaum profitieren. Die Reisezeit Sedrun-Andermatt beträgt heute mindestens 50 Minuten, bis zur Porta-Alpina sind nochmals 20 Minuten hinzuzurechnen. Von Andermatt aus ist man heute aber mit dem Zug in einer Stunde und 17 Minuten bereits in Arth-Goldau. Eine Studie von Ernst Basler + Partner im Auftrag des Kantons Graubünden stellt denn zwar fest, «die Porta Alpina verändert die Erreichbarkeit von Andermatt, dem Goms und der Tre Valli nicht». Ob daher, wie in der Studie behauptet, keine Konkurrenzierung der Gotthard-Bergstrecke durch die

Porta-Alpina zu befürchten ist, darf mit Blick auf die öffentlichen Finanzzwänge bezweifelt werden.

Die Porta Alpina brächte auch Risiken für die Anbindung der Furka-Bergstrecke. Ein wichtiger Teil der Kunden reist mit der Bahn via Göschenen an. Werden sie das auch tun, wenn dereinst in Erstfeld, Flüelen oder Altdorf auf den Bus umgestiegen werden muss? Wäre es dann nicht gleich sinnvoller und billiger, den Busersatz bis nach Andermatt verkehren zu lassen und die Schöllenenbahn Göschenen-Andermatt stillzulegen?

MGB für Gotthard-Bergstrecke

Der Standpunkt der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) ist klar: Die «Porta Alpina» wäre zwar eine willkommene touristische Ergänzung. «Priorität hat für uns aber der Fortbestand des Anschlusses in Göschenen, und damit der Weiterbetrieb der Gotthard-Bergstrecke. Wir ziehen den Erhalt der für das Urserental und das Goms sehr wichtigen Anbindung via Schöllenen dem Bau der «Porta Alpina» vor», sagt MGB-Sprecher Christoph Kronig gegenüber «Dampf an der Furka». Ihre Investitionsbereitschaft habe die MGB mit der unlängst erfolgten Sanierung der Reussbrücke bei Göschenen untermauert.

Wenig wahrscheinlich ist die von einigen Eisenbahnfans vorgeschlagene Verlängerung der MGB bis Erstfeld. Erfolgversprechender sind die Bemühungen, für die Gotthard-Bergstrecke das Label als UNESCO-Weltkulturerbe zu beantragen. Damit würde die Strecke von der UNO-Organisation als «Meisterwerk kreativen menschlichen Schaffens» besonders geschützt. Zweifelsfrei ist die Gotthardbahn eine erstklassige Ingenieurleistung, enthielt sie doch den einst längsten Tunnel der Welt und die ersten Kehrtunnels Europas. Die Strecke habe wie keine andere das Selbstverständnis der Schweiz geprägt, schrieb Kilian T. Elsasser aus Luzern in einem Plädoyer für die UNESCO-Option in der «Neuen Zürcher Zeitung». Die UNESCO fordert für eine Aufnahme allerdings einen «überzeugenden Erhaltungsplan» und damit eine sichere Finanzierungsbasis. Bereits sind zwei

ACHTUNG:

Beachten Sie bitte auf der Rückseite des Deckblattes
mit Ihrer Adresse die

Rechnung

für den

Mitgliederbeitrag

des Vereins Furka-Bergstrecke

Bahnstrecken unter den UNESCO-Weltkulturerben: die indische Darjeeling-Himalaya-Eisenbahn und die Semmeringbahn in Österreich; letztere übrigens auch zum Schutz wegen eines geplanten Basistunnels. In der Schweiz entscheidet als letzte Instanz der Bundesrat über eine Kandidatur. Weil jährlich nur eine abgegeben werden darf, müsste die Gotthard-Bergstrecke hinten anstehen: In diesem Jahr ist das Weingebiet Lavaux vorgesehen, 2008 mit der Kulturlandschaft Albula-Bernina-Bahn zudem ein thematisch eng verwandter Konkurrent.

Hoffnungen auf Nostalgietourismus

Bei der Semmeringbahn brachte die UNESCO-Auszeichnung übrigens touristisch bislang kaum etwas, wie die Uni Bern in ihrer Studie feststellt. Es fehle an entsprechenden Angeboten, einzig ein E-Lok-Nostalgiezug verkehrt jeweils am Wochenende. Am Gotthard soll es besser kommen: Die Stiftung SBB historic sieht die Bergstrecke als wichtiges Einsatzfeld ihres historischen Rollmaterials. Vor der Eröffnung des Basistunnels sind Sonderfahrten wegen Kapazitätsproblemen aber noch kaum möglich.

Die Studie schlägt daher vor, bis dahin rund um das Depot Erstfeld für 2 bis 4 Millionen Franken einen Themenpark zur Gotthardbahn einzurichten. Neue Aktivitäten sind dort willkommen, denn die Anla-

ge mit ihren heute noch rund 150 Arbeitsplätzen soll geschlossen und nach Arth-Goldau verlagert werden. Den Mythos Gotthard solle auch eine Besucheranlage für den Basistunnel stärken. Bei den Nostalgie- und Dampffahrten ab Flüelen bzw. Erstfeld solle SBB historic mit den Dampferfreunden des Vierwaldstättersees und der DFB zusammenarbeiten, weitere Interessentin ist wohl auch Eurovapor. Die Chance der Umwandlung der Gotthard-Nordrampe von einer Hochleistungsstrecke in eine touristische Attraktion dürfe auf keinen Fall verpasst werden.

Ein Themenzentrum wird aber nicht ausreichen, um Uri touristisch wieder auf Vordermann zu bringen. Die Zimmerauslastung der Hotels ist in den vergangenen Jahren auf tiefe 25 Prozent gesunken, die Aufenthaltsdauer der Gäste beträgt im Schnitt nur 1,4 Tage. Zudem gibt es kein 4- oder 5-Sterne-Hotel, auch für Kongresse und Tagungen ist das Angebot bescheiden.

Wilhelm Tell und San Gottardo als Marken

Die Tourismusexperten der Uni Bern sehen verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten um den Tourismus zu fördern. Dazu gehört etwa die Stärkung der Marke «Wilhelm Tell», ein Naturpark, eine Erlebnisplattform Wassen oder der in einer ehemaligen Artillerieanlage geplante Themen-

und Forschungspark Sasso San Gottardo. Auch die Stiftung Furka Bergstrecke (SFB) setzt auf vernetzte Produkte, insbesondere im Rahmen der Marke San Gottardo, zu deren Etablierung ein Verein gegründet wurde.

Das 125-Jahr-Jubiläum der Gotthardbahn soll nun als Plattform für die Initialzündung genutzt werden, um die vom Armeebau gebeutelte Urner Volkswirtschaft

ganz allgemein und den Tourismus im Speziellen zu nutzen. Den grössten Sprung brächte das in Andermatt geplante Hotel und Wellness Mega-Resort des ägyptischen Unternehmers Samih Sawaris. Die zusätzlichen geplanten rund 1300 Betten würden sicherlich auch auf der Furka-Bergstrecke für massiv mehr Nachfrage sorgen.

Julian Witschi

Freilichtspektakel mit historischem Ambiente

«D'Gotthardbahn» von Paul Steinmann

GÖSCHENEN (pd/fi) – Vom 6. Juli bis 25. August 2007 werden 25 Aufführungen der Gotthard Freilichtspiele «D'Gotthardbahn» gespielt. Inszeniert wird das Stück auf der Aufschüttung, die vor 125 Jahren durch den Ausbruch des Tunnels entstanden ist. Häuser, Gleisanlagen, Lokomotiven und Maschinen von einst werden ins Spiel einbezogen.

Auf dem Vorplatz der Kantine, die im Zentrum des Geschehens steht, lernen die Besucherinnen und Besucher des Freilichtspiels die Hauptfiguren der «D'Gotthardbahn» kennen: den Werkarzt Dr. Fodéré, die Köchin Hermine Tresch, den Arbeiter und Streikführer Luigi Dissune, die Serviertochter Stefanie Aschwanden, die sich in den bereits verheirateten Mineur Federico Casinelli verliebt hat, und die fahrende Sängerin und Rezitatorin Amalia Maria Cortez, geborene Neumann. Die für den Bau und den Gang der Geschichte wichtigen realen Figuren wie Louis Favre, Alfred Escher, Bundesrat Welti oder die Ingenieure Bossi, von Stockalper sowie Bewohnerinnen und Bewohner von Göschenen spielen im Stück natürlich ebenfalls mit. Das Stück erzählt wahre und wahrscheinliche Geschichten aus jener Zeit, als der Bau des ersten Tunnels am Gotthard Geschichte machte. Fiebern Sie mit!

1. Teil: Der Aufstand

Das Stück beginnt mit dem Aufstand der Tunnelarbeiter vom 27./28. Juli 1875. Die – hauptsächlich italienischen – Mineure bemängeln die zum Teil katastrophalen Verhältnisse, unter denen sie Tag für Tag arbeiten und leben müssen. Viele von ihnen werden krank oder sterben bei Unfällen auf den schlecht gesicherten Baustellen. Ein Sonderdetachment der Urner Polizei geht mit Waffengewalt gegen die Streikenden vor und erschiess vier von ihnen. Die Streikführer werden verhaftet, verhört, gerichtlich belangt und dann verurteilt. Weil aber ein immenser Zeitdruck besteht, und weil die Tätigkeit nicht schlecht bezahlt ist, geht die gefährliche Arbeit schnell weiter.

2. Teil: Der Tod Favres

Louis Favre (1826–1879), als Verantwortlicher für die Erstellung der Gotthardbahn, der eigentliche Erbauer dieses längsten Alpentunnels, ist ein unverbesserlicher Optimist und geniesst bei seinen Arbeitern grosse Verehrung. Zu schaffen macht ihm jedoch das ständige politische und finanzielle Hickhack sowie der grosse Zeitdruck, den er sich mit seinem Kostenvoranschlag selber auferlegt hat. Favre bricht am Samstag, den 19. Juli 1879, im Tunnel zusammen und stirbt kurz darauf. Die Erschütterung bei der Arbeiterschaft ist gross.

3. Teil: Der Durchbruch

Ein Jahr vor der feierlichen Eröffnung des Tunnels erfolgt der in der ganzen Welt sehnlichst erwartete Durchbruch am Gotthard. Von überall her reisen Zeitungsleute und Berichterstatte an. Als die Kunde vom Durchstich die Menge erreicht, geht ein Fest los. Gratulationen vom deutschen Kaiser, vom italienischen König und vom Bundesrat erreichen das Barackendorf und Göschenen. Doch in die Freude der Mineure mischt sich auch schon die Gewissheit, dass diese Baustelle in Kürze keine mehr sein wird und sie alle eine neue Arbeit suchen müssen. Wohin soll es nun gehen? Wieder nach Hause, nach Norditalien oder weiter zu einem neuen Jahrhundertbau? Und die Bewohnerinnen und Bewohner von Göschenen? Sollen sie froh oder traurig sein in Anbetracht der Tatsache, dass die Tunnelarbeiter bald verschwunden sein werden und regelmässig die Züge bei ihnen durchfahren und sie selber in der Anonymität versinken werden?

Gotthardbahn im Verkehrs- haus

LUZERN – «Alpenqueren – Teuflich spannende Geschichte» heisst die neue Ausstellung zum Jubiläum «125 Jahre Gotthardbahn» ab 4. April 2007. Sie zeigt die Vielfalt und den Wandel der Wege, der Verkehrsmittel und der transportierten Güter. Am Beispiel der 125-jährigen Gotthardbahn stellt «Alpenqueren» die Erbauer und ihre Mittel, deren Tricks und Kniffe vor. Im Jahr 2006 besuchten 747'726 Personen das Verkehrshaus der Schweiz. Das sind 43'900 Besucher mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Mitglieder ist um 154 auf 27'059 gewachsen.

www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

Jubiläum 125 Jahre Gotthardbahn:**Daten der Extradfahrten**

31. März	Nostalgie Rhein-Express Haltingen – Mendrisio mit den historischen Elektro-Lokomotiven Ae 4/7 11026 und Ae 4/7 10 997 (ab Schwyz)
21. April	SBB-Historic, Frühlingsfahrt BDe 4/4
5. Mai	SBB-Historic, Fahrt auf Anschlussgleis mit hist. Wagen und Tm
31. Mai	Historischer Extradzug Basel – Erstfeld mit den beiden Dampflokomotiven C 5/6 und A 3/5
1. Juni	Dampffahrt Erstfeld – Bellinzona mit Suppenhalt in Göschenen.
2. Juni	Dampffahrt Bellinzona – Erstfeld mit Suppenhalt in Göschenen.
2. Juni	Eröffnung des Bahnwanderweges Göschenen – Erstfeld
2. Juni	SBB-Historic, Sommerfahrt BDe 4/4
2./3. Juni	Energiestadt-Fest Erstfeld mit Aktivitäten rund um die (Modell-) Bahn
Juli – August	Freilichtspiel in Göschenen «D'Gotthardbahn»
6. Juli	Im TEE zur Premiere «D'Gotthardbahn» ab Basel, Aarau oder Zürich
6. September	VIP-Anlass Jubiläumsfeier
8./9. September	Publikumsanlässe in Erstfeld und Biasca
10. Oktober	Fahrt mit historischer Ae 6/6 11402 «Uri» ins Tessin mit Besuch der AlpTransit-Baustelle oder des Marktes in Luino
20. Oktober	SBB-Historic, Herbstfahrt mit BDe 4/4

Quelle: www.gotthardbahn.ch

Aus dem Verwaltungsrat**Rück- und Ausblick****Liebe Freunde der Furka-Bergstrecke,**

Ein Rückblick erlaubt mir die Feststellung, 2006 war ein erlebnisreiches Jahr:

- Arbeitsbeginn an der Strecke Oberwald–Gletsch
- Schenkung dieses Streckenabschnitts durch die MGB
- Inbetriebnahme des neuen Bahnhofgebäudes in Realp
- Lieferung der FO 4 und Bereitstellung neuer Wagen

und unsere Teilnahme an verschiedenen Anlässen mit nationaler Tragweite, um nur das Wichtigste zu nennen.

Wenn man noch weiter zurückblickt,

muss ich zugeben, dass das bis jetzt Geleistete mengenmässig wie auch punkto Komplexität von ausserordentlicher Bedeutung ist.

Bis jetzt haben wir dank unserem Engagement und unserer Motivation beweisen können, dass wir fähig sind, unsere Ambitionen zu verwirklichen. Die kürzlich vom Kanton Wallis an unsere Stiftung überreichte Spende von 130'000 Franken ist der Beweis, dass die Qualität unseres Projektes und seine Nützlichkeit für die betroffenen Regionen anerkannt werden. Dies ist ein direkter, an unsere ganze Gemeinschaft gerichteter Ansporn.

Bis heute haben wir uns ein umfangreiches Know-how in den Bereichen Infra-

struktur- und Fahrzeugbau, Bahnbetrieb und Marketing angeeignet. Aber ich muss auch zugeben, dass die Entwicklung unseres Unternehmens manchmal etwas chaotisch war... Dies ist keinesfalls Kritik, dass wir die hoch gesteckten Ziele ohne Mithilfe Freiwilligenkräften kaum hätten besser erreichen können.

Ein Blick in die Zukunft gibt uns die Möglichkeit, aus den Erfahrungen der Vergangenheit zu lernen und daraus für die zukünftigen Aufgaben die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Mehrere Fakten verweisen auf die Notwendigkeit und auf die Art der Verbesserungen, die durchzuführen sind. Wir kommen Oberwald immer näher und, obwohl die Renovierungs- und Wartungsarbeiten der ganzen Strecke ihre volle Wichtigkeit behalten, wird der Betrieb «unserer Bahn» an Bedeutung gewinnen. Der Dienst an unseren Reisegästen, «unseren Kunden», muss zukünftig im Vordergrund stehen. Aber auch für unsere Partner im Tourismus und bei den Behörden sowie für unsere Gönner und Geldgeber müssen wir ein glaubwürdiges und zuverlässiges Unternehmen sein.

Für unser «Freiwilligenunternehmen» wird es nun absolut notwendig, unsere Aktivitäten besser zu planen, zu koordinieren und nach einheitlichen Vorgaben umzusetzen, damit die finanziellen Mittel im richtigen Augenblick zur Verfügung stehen und wir die von unserer Kundschaft und von unseren Geschäftspartnern erwarteten Dienstleistungen garantieren können. Wir alle, die Gemeinschaft der Furka-Freunde, Mitglieder, Fronis und Aktionäre, sind aufgerufen, nicht nur für «unsere Bahn» tätig zu sein, sondern auch am «Image» unseres Unternehmens zu arbeiten, damit «unsere» einmalige Dampfbahn im Herzen der Schweiz ihre Chancen auf dem Markt wahrnehmen und verbessern kann.

Ohne «Profis» zu sein, müssen wir «professioneller» werden!

Mit freundlichen Grüßen und allen guten Wünschen.

*Für den Verwaltungsrat,
Claude Wenger*

Mitteilung des Geschäftsleiters

Von Klimaerwärmung bis Bahntauglichkeitsprüfung

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke bekommt klimatische Veränderungen und gesetzliche Verschärfungen zu spüren. In allen Bereichen wird intensiv gearbeitet, um den ordentlichen Betrieb gewährleisten und die Herausforderungen von «Oberwald» meistern zu können.

Während ich diese Zeilen schreibe, hat der Winter seinen verspäteten Einzug gehalten. Die einen freuen sich darüber, während wir uns schon heute wieder Gedanken machen, was uns im Frühjahr zur Schneeräumung erwartet.

Bau

Klimaerwärmung und Permafrost lassen auch uns nicht unberührt. Wir durchqueren mit unserem einmaligen technischen Kulturgut ein Gebiet, das sehr exponiert ist und uns nicht verschont. Mögliche Schneerutsche, Lawinen und auch Erdbeben können nicht vermieden werden. Deshalb sehen wir uns veranlasst, in dieser Richtung beim Unterhalt der Strecke und vor allem bei der Planung und dem Bau neuer Infrastrukturen die grösste Sorgfalt walten zu lassen. Dies allerdings verlangsamt Plangenehmigungsverfahren einerseits, verteuert aber deren Ausführung andererseits. Gerade bei der geplanten Erweiterung der Remise Realp waren wir deshalb mit einer Zeitverzögerung konfrontiert, liegt sie doch in einem kritischen Bereich.

Planungsgrundlagen für weitere Bautätigkeiten sind erarbeitet, Bewilligungen zum Teil vorhanden und somit dürften weitere Abschnitte auf der Strecke Gletsch–Oberwald in Angriff genommen werden sobald es die Wetterbedingungen erlauben. Zudem hoffen wir, in den kommenden Monaten mit dem Bau der dringendst benötigten Remise in Realp beginnen zu können. Mit den notwendigen Unterhaltsarbeiten an der Strecke ist auch dieses Jahr das

Arbeitspensum wieder voll ausgefüllt und wir freuen uns, diese mit den vielen Freiwilligen realisieren zu können.

Personal

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das Kapital unseres Dienstleistungsbetriebes. Wir sind uns dessen bewusst und deshalb dankbar für alle freiwilligen Stunden, die zu Gunsten unserer Bahn geleistet werden. Anerkennung beschränkt sich allerdings auf die Freude unserer Fahrgäste und auf die Überzeugung und Genugtuung, einen namhaften Beitrag zum Betrieb und Erhalt einer kulturhistorischen Dampfeisenbahn geleistet zu haben. Dies dürfte sicher auch Ansporn sein für zukünftige Freiwillige, die wir dringend benötigen.

Rollmaterial

Auf Grund der Engpässe in Realp überwintert die HG 3/4 FO 4 in einer Halle der MGB in Göschenen und die HG 2/3 wird in den Lokalitäten unseres Lokführers Martin Horath in Goldau durch das «Weisshorn-Team» einer Revision unterzogen. Der Unterhalt der HG 3/4 Nr. 1 und Nr. 9, sowie der Dieseltraktionsfahrzeuge geschieht durch die vielen Freiwilligen in Realp.

In Chur werden die zwei Vietnam-Veteranen HG 4/4 zerlegt und die notwendigen Instandstellungsarbeiten sowie der Finanzbedarf definiert. Während zurzeit an beiden Dampflok gearbeitet wird, planen wir, uns zu einem späteren Zeitpunkt auf eine möglichst rasche Fertigstellung einer Maschine zu konzentrieren. Sicher werden auch gewisse Aufarbeitungen an Drittfirmen vergeben, dies allerdings unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte.

Betrieb

Die Inkraftsetzung neuer Vorschriften des BAV (Bundesamt für Verkehr) bereitet uns

einiges Kopfzerbrechen. Wir versuchen eine Lösung anzustreben, die unsern Bedürfnissen und Gegebenheiten Rechnung trägt und im Einklang mit den bahn- und sicherheitsrelevanten Vorschriften des BAV sind. Was immer erreicht wird, müssen wir mit beträchtlichen Mehrkosten rechnen, die vor allem in den Bahntauglichkeits-Prüfungen anfallen werden. Als Bahnunternehmen mit einer Transportkonzession steht aber auch für uns Sicherheit an oberster Stelle.

Auch wenn die Fahrsaison erst in wenigen Monaten wieder beginnen wird, befinden wir uns schon jetzt in der Vorbereitungsphase. Schulungen müssen geplant und durchgeführt werden, Einsatzpläne werden erstellt und jedermann macht sich Gedanken, wie man unsere Bahn noch attraktiver gestalten könnte.

Ausblick

Die kommende Saison wird mit einem ersten Höhepunkt eröffnet. Am 23./24. Juni 2007 werden wir anschliessend an die Generalversammlung das neue Abfertigungsgebäude in Realp einweihen. Anlässlich dieses Bahnhoffestes möchten wir auch die Inbetriebnahme der Dampflok HG 3/4 FO 4, des Dieseltraktionsfahrzeuges Tmh 985, sowie von zwei «neuen» Personenwagen speziell feiern. Einmal mehr gibt es dabei die Möglichkeit, sich von der professionellen und aufopfernden Leistungen unserer Fronis zu überzeugen und deren Arbeit mit einem Besuch zu honorieren. Zu diesem Anlass werden wir auch Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Tourismus willkommen heissen dürfen. Damit werden wir wichtige Partnerschaften, die für Betrieb und Erhalt unabdingbar sind, fördern und vertiefen können.

Die Geschäftsleitung wird sich in der nächsten Zeit neben den operationellen Aufgaben vor allem mit der Erschliessung Oberwald und einem anzustrebenden Betriebskonzept auseinandersetzen. Es gilt hier Kundenaspekte zu berücksichtigen und mit unsern betrieblichen Möglichkeiten in Einklang zu bringen.

Auch dieses Jahr gilt es, möglichst vielen Fahrgästen das Erlebnis einer Dampf-



Demontage einer Dampflokomotive HG 4/4 in der Werkstatt Chur.
A l'atelier de Coire, démontage d'une locomotive à vapeur HG 4/4.

bahnfahrt über die Furka zu ermöglichen. Wir hoffen und setzen alles daran, die momentanen personellen Engpässe, vor allem beim Lokpersonal, unter Kontrolle zu bringen.

Ich möchte es hier nicht unterlassen, allen Kollegen der GL, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sowie allen Fronis des VFB herzlich zu danken für die geleistete Arbeit im vergangenen Jahr. Mit Zuversicht und der Unterstützung der Stiftung Furka-Bergstrecke, des Vereins Furka-Bergstrecke und des Verwaltungsrates der DFB AG werden wir auch die anforderungsreiche und finanziell stark belastete Zukunft in Angriff nehmen und bewältigen können.

Peter Bernhard,
Geschäftsleiter DFB AG

Die Dampfbahn im Internet
www.furka-bergstrecke.ch

Unser Betrieb sucht Mitarbeitende für

Depotbesichtigungen/Reisebegleitungen

für Gruppen.

Auf vielseitigen Wunsch von verschiedenen Reisegruppen haben wir uns entschlossen, während den Betriebstagen Depotbesichtigungen und Reisebegleitungen für Gruppen gegen Entgelt anzubieten.

Wir stellen uns eine kleine Personengruppe vor, die neben der Muttersprache auch eine oder zwei Fremdsprachen beherrscht und die sich später selber organisiert. Bei deren Aufbau hilft der Betrieb auf Wunsch mit.

Gesucht werden Mitarbeitende, die gern mit anderen Personen in Kontakt treten und ihre Fremdsprachen einsetzen möchten, Freude an der Unternehmung Furka-Bergstrecke haben und deren Geschichte sowie die allgemeinen technischen Informationen weiter geben möchten (für fachtechnische Führungen können Spezialisten beigezogen werden).

Weitere Auskünfte über die neue Dienstleistung erhalten Sie bei

- Peter Schwarzenbach, Personalchef, Raad, 8498 Gibswil
Telefon/Fax 055 246 36 15, E-Mail: dfb-personal@fu-be.ch

oder

- Werner Gubler, Leiter Betrieb, Itziker Dorfstrasse 25, 8627 Grüningen
Telefon 044 935 25 56, E-Mail: dfb-betrieb@fu-be.ch

Unser Betrieb sucht Mitarbeitende für den

Fahrausweisverkauf am Schalter in Realp und Gletsch.

Sind Sie belastbar, haben Sie Freude am Kundendienst, ist Ihnen die Bedienung eines Computers nicht fremd, ist für Sie eine Fahrplanauskunft ein Kinderspiel und können Sie sich mit fremdsprachigen Reisenden unterhalten, dann sind Sie die Person, die wir an unseren Billettverkaufsstellen einsetzen möchten.

Melden Sie sich bei Peter Schwarzenbach, Personalchef, Raad, 8498 Gibswil, Telefon/Fax 055 246 36 15,
E-Mail: dfb-personal@fu-be.ch

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

www.furka-bergstrecke.ch ist die Internet-Seite der Dampfbahn.

Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren in diesem Jahr vom 23. Juni bis 30. September.
Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt
Telefon 0848 000 144, E-Mail: reisedienst@fu-be.ch

Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst
DFB, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Telefon 055 246 36 15
E-Mail: dfb-personal@fu-be.ch

Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag Fr. 50.– für Einzelmitglieder und 75.– für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Postfach 3999 Oberwald, oder via Internet.

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 88800 40, E-Mail: dfb-aktienregister@fu-be.ch

Spendemöglichkeiten

Spenden an die Stiftung sind jederzeit möglich über die:
Walliser Kantonalbank, CH-1951 Sion, PC 19-81-6 resp. mit Banküberweisung
BC 765 zugunsten Konto H 0863.20.77 Stiftung Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald

Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH28 0076 5001 H086 3207 7,
Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

Kontoinhaber:	VFB Sektion Rhein-Main e.V.	Kontonummer	1043 9302
Bank:	Volksbank Lauterbach eG	BLZ	519 900 00

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuerminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit.
Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen.

Bericht aus dem Stiftungsrat

Stiftung Furka-Bergstrecke

Die Stiftung Furka-Bergstrecke wurde im Jahre 2005 durch die DFB AG als alleinige Stifterin mit dem Ziel geschaffen, einerseits die Finanzierung der noch anstehenden grossen Investitionen für die vollständige Wiederinstandstellung der Furka-Bergstrecke über Spenden sicherzustellen und andererseits das Kulturgut der Dampfbahn im Interesse der Aktionäre, der Fron-dienstmitarbeiter und der Spendenden durch sichernde Massnahmen langfristig zu erhalten.

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter. Damit ist sie insbesondere attraktiv für Spendende, die ihren Beitrag steuerbefreit in das Stiftungsvermögen und damit in das im Bestand zu sichernde Kulturgut unserer Bahn einbringen wollen.

Der für diese Tätigkeit verantwortliche Stiftungsrat kann auf ein erfolgreiches Jahr 2006 zurückblicken.

Spendenbarometer

Die Mittelbeschaffung erfolgt über Spenden von Mäzenen, Sponsoren und über breit gestreute Spendenaufrufe für konkrete Projekte an Private, Firmen, Institutionen sowie die öffentliche Hand. Als Grundlage dient eine von der Abteilung Marketing der DFB AG erstellte Sponsoringdokumentation, ein allgemeiner Flyer mit einer Kurzbeschreibung der wichtigsten Projekte und ein spezieller Flyer zur dringend notwendigen Erweiterung der Remise Realp.

Im Jahr 2006 konnten von rund 900 Spendenden insgesamt CHF 700'000 vereinnahmt werden; davon sind

220'000.–	nicht zweckgebunden
207'000.–	für Lokomotiven (153'000.– gehören dem 1000er-Club)
40'000.–	für den Bahnhof Realp
88'000.–	für die Erweiterung der Remise Realp (30'000.– über steuerbefreite deutsche Spenden via die Sektion Rhein-Main)
125'000.–	für die Finanzierung des TMH Dieseltraktors (Spende der Loterie Romande)
20'000.–	diverse Verwendungszwecke

Neben vielen kleineren Spenden sind grössere Beiträge über den Verein Furka-Bergstrecke (inkl. Sektionen), von anderen Stiftungen und Fonds, Firmen, sowie Privaten eingegangen.

Investitionen

Auf Antrag der DFB AG hat der Stiftungsrat im 2006 insgesamt CHF 820'000 zur Finanzierung von Projekten freigegeben. CHF 566'000 (aus der Spende H. Wyss) wurden für Gletsch-Oberwald eingesetzt, CHF 254'000 für diverse andere Projekte.

Ausblick 2007

Im 2007 wird sich die Tätigkeit des Stiftungsrates auf die Finanzierung der Remise Realp (rund CHF 1.5 Mio) und die Wiederaufarbeitung einer HG 4/4 (rund CHF 1.2 Mio), sowie weitere dringend benötigte Infrastrukturprojekte fokussieren.

Das Investitionsbudget 2007 der DFB AG beläuft sich auf CHF 2.7 Mio, davon entfallen CHF 1.5 Mio auf die Strecke Gletsch-Oberwald.

Darüber hinaus soll der Prozess zur Sicherung des Kulturgutes konkretisiert und im Einvernehmen mit der DFB AG in Schritten realisiert werden.

Der Stiftungsrat dankt allen Spendenden für ihre Beiträge, die die Stiftung zweckbestimmt für die Finanzierung von Projekten der DFB AG einsetzen wird. Ebenso dankt er den Partnerorganisationen DFB AG und VFB sowie dem 1000erClub für die einvernehmliche und fruchtbare Zusammenarbeit zum Wohle der Bergstrecke.

*Für den Stiftungsrat:
Peter Schwaller, Präsident*

Marketing – eine Tätigkeit an vielen Fronten

Grundlagen, Pläne, Partner, Angebote

LUZERN (fi) – Das Marketing ist eine Tätigkeit an vielen Fronten. Hier soll ein Querschnitt vermittelt werden.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist Teil der weiteren Gotthard-Region und gehört zum Urserental im Kanton Uri ebenso wie auch zum Goms im Kanton Wallis. Beide Kantone sind daran, dass Potenzial der Bergstrecke zu entdecken. Beide Kantone arbeiten an neuen Tourismusgesetzen und beide werden ihre Naturschutzgebiete besser signalisieren. Gletsch wird nicht nur durch die Weiterführung der Bergstrecke nach Oberwald zu einem Schwerpunkt. Der Siedlung Gletsch ist nationale Bedeutung zuerkannt worden und das «Blaue Haus» steht unter Denkmalschutz. Die beiden Kantone haben sich zusammen mit den Nachbarn Graubünden und Tessin zu PREGO (Projekt regionale Raumentwicklung Gotthard) zusammengefunden. Da steht die Furka mitten drin. Wer gut geschäftet und Neues anpacken will, braucht Grundlagen. Die DFB ist in der glücklichen Lage, dass Michael Ferasin an der Höheren Fachschule für Tourismus eine Diplom- und Philippe Danioth am Gymnasium in Altdorf eine Maturaarbeit geschrieben haben. In den beiden Schriften wurden wertvolle Daten über die Bahn gesammelt und Entscheidungshilfen bereit gestellt. Ebenso wertvoll sind die umfangreichen Arbeiten von Thomas Meier, der das Betriebskonzept und das Marketingkonzept 2009 bearbeitet. Meier ist ein ausgewiesener Fachmann mit reicher Erfahrung.

Ziele 2007

Paul Güdel und sein Marketingteam vertiefen die regionale Zusammenarbeit. Sie gehen auf die DFB-Partner zu, geben Impulse und Vorschläge. Verein, AG und Stiftung sollen ein einheitliches Erscheinungsbild bekommen. Der Internet-Auf-

tritt ist zu aktualisieren und zu modernisieren. Die Möglichkeiten des Info-Point in Gletsch sind auszuschöpfen. Eine Panorama-Darstellung soll die Bergstrecke im Umfeld zeigen und auf Wandermöglichkeiten hinweisen. Der Bahnlehrpfad von Gletsch nach Oberwald ist zu planen. Werbeaktivitäten laufen regional und national; in Deutschland ist die DFB sehr gut vertreten durch die Sektionen des VFB, durch einen direkten Marketingbeauftragten sowie mit Direktverkaufsstellen für Einzel- und Gruppenreisen.

Wie lässt sich «Oberwald» vermarkten? Bau und Betrieb werden gefordert sein. Wie viel lassen die personellen Ressourcen zu? Wie wird welches Rollmaterial sinnvoll eingesetzt? Wie ist der Fahrplan zu gestalten? Wie vertragen sich Kurzstrecken und passquerende Fahrten im Hinblick auf Aufwand und Ertrag? Diese und viele weitere Fragen mit Ausstrahlung auf das Gesamtunternehmen beschäftigen auch das Marketing. «Oberwald» ist noch nicht gelöst – aber gearbeitet wird mit Volldampf.

Höhepunkte

Die Saison 2007 wird gleich mit einem Höhepunkt eröffnet – mit der Einweihung des Bahnhofs Realp DFB und der Lok FO4. Auch die Leistungen der Dieselcrew werden zu besichtigen sein. Der Tmh 985 ist fertig revidiert und ausgebaut. Am 23. und 24. Juni wird gefeiert mit allen, die dafür gearbeitet und gespendet haben. DFB-Freunde von nah und fern treffen sich in Realp. Selbstverständlich sind auch besondere Gäste und Medienleute eingeladen. Am 7./8. Juli feiert das Hotel «Glacier du Rhône» das 150-jährige und das Hotel «Belvédère» das 125-jährige Bestehen. DFB und Postauto beteiligen sich an den Jubiläumsaktivitäten. Die DFB-Leute sind eingeladen, die Sonderangebote der Hotels zu nutzen.

In der Saison 2007 gibt es unter dem Stichwort «Wasserschloss» ab Luzern kombinierte Fahrten mit Postauto und DFB, bei denen auch Anlagen der Kraftwerke Oberhasli und die Kristallkluff auf der Felsenegg besichtigt werden können. Inhaberinnen und Inhaber der MGB-Erlebnis Card können aus der Surselva ab Disentis

zu einer Fahrt mit MGB, DFB und Postauto zu einem vorteilhaften Pauschalpreis über die Furka reisen. Gleiches gilt für Gäste aus dem Oberwallis mit einem Angebot ab Brig. www.furka-bergstrecke.ch verrät dazu Näheres und weitere Kombiangebote.

negletschers und stieg dann steil im Zickzack durch die Grashalden zum eigentlichen Furkapass auf. Vor dem Furkapass hatte in den Jahren 1829/30 bereits der Gotthardpass eine befahrbare Strasse bekommen. 1894 wurde die Strasse über den Grimselpass eröffnet.

Verkehrswege in den Zentralalpen

Der Strassenbau über den Furkapass

OBERWALD (fi) – 1863 bis 1866 ist die Strasse über die Furka gebaut worden. Furka-Oberalp bildete zusammen mit dem Gotthard ein Strassenkreuz mit militärischer und wirtschaftlicher Bedeutung.

Im Heft 2006/2 «Wege und Geschichte. Strassenbau und Militär» von ViaStoria beschreibt Klaus Aerni den Bau der Furkastrasse, der durch einen Bundesbeschluss von 1861 ausgelöst worden war. Infolge der damaligen aussenpolitischen Lage erachtete der Bundesrat eine militärische Transportroute durch das Wallis mit Fortsetzung über den Furka- und Oberalppass bis nach Graubünden als nötig. So wurde das Wallis, das bis dahin nur über St. Maurice auf einer befahrbaren Strasse zu erreichen war, vom Bundesrat verpflichtet, eine Strasse von Brig zum Gotthard zu bauen. 1862 wurde der Saumpfad Fiesch–Oberwald zu einer befahrbaren Strasse mit 4,5 bis 4,8 Meter Breite und 7 Prozent grösster Steigung ausgebaut. Diese oft verkannte Vorleistung des Kantons Wallis war nötig, damit der Bund die Strasse über den Furkapass bauen konnte. Auf der andern Seite der Furka wurde 1862 die Axenstrasse erstellt. Sie verband Flüelen und Brunnen und erlaubte erstmals den Landverkehr zwischen diesen beiden Orten. 1863 wurde mit der Oberalp-Passstrasse die Verbindung zur Surselva hergestellt. Das bundesrätliche Dekret von 1861 verlangte eine Furkastrasse mit 4,2 bis 4,5

Meter Breite, einer durchschnittlichen Steigung von 7 und einer maximalen Steigung von 12 Prozent. Der Walliser Kantonsingenieur François Venetz, der das Projekt betreute und prägte, drückte die Maximalsteigung auf 10 Prozent und verminderte die Zahl der Kehren. Die Pläne wurden vom Urner Karl Emanuel Müller ausgearbeitet. Auf Walliser Seite wurde der Bauauftrag an Félix Décarro vergeben, auf der Urnerseite teilten sich zahlreiche Kleinunternehmen in die Arbeiten. 1865 wurden die Strecken Oberwald–Gletsch und Gletsch–Urnerngrenze gebaut. Auf der Urner Seite war schon 1864 die Passhöhe erreicht worden. Die Arbeiten wurden aber erst 1866 abgeschlossen. 1937 bis 1955 wurde die Passstrasse von 4,5 auf 6 Meter verbreitert. Die Kosten beliefen sich für den Walliser Anteil auf 674'000 und für den Urner Anteil auf 510'000 Franken. Bedauerlicherweise erfährt man nichts über die Zahl der eingesetzten Bauleute, die verwendeten Materialien und Einrichtungen. Lediglich von einem fast 10 Kilometer langen provisorischen Fussweg wird berichtet, der unterhalb der Passhöhe angelegt werden musste. Er diente dazu, das Terrain zu erschliessen. Sein genauer Verlauf lässt sich nicht mehr ermitteln. Auf jeden Fall erheischt die kurze Bauzeit grössten Respekt für Planer und Bauleute von einst. Die klimatischen Bedingungen dürften ja damals eher noch härter gewesen sein als heute. Der einstige Furka-Saumpfad verlief einst auf der südlichen Seitenmoräne des Rho-

ViaStoria

ViaStoria, das Zentrum für Verkehrsgeschichte an der Universität Bern, setzt sich seit 20 Jahren für die Erforschung, Sanierung und sachgerechte Nutzung historischer Verkehrswege ein. Im Auftrag des Bundes hat die Organisation in den Jahren 1984 bis 2003 das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS erarbeitet. Forschung, Beratung und Information sind die drei wichtigsten Wirkungsbereiche von ViaStoria. Inhaltliche Schwerpunkte bilden zurzeit das Tourismusprogramm «Kulturwege Schweiz» und das Forschungs- und Publikationsprojekt «Verkehrsgeschichte Schweiz». Weiterhin nutzt ViaStoria das bei der Arbeit am IVS gewonnene Know-how im Rahmen von Inventarisierungs- und Beratungsmandaten mehrerer Kantone. Im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten gibt ViaStoria verschiedene Publikationen heraus. – www.viastoria.ch



Die Frontseite des Heftes «Wege und Geschichte. Strassenbau und Militär.»
Couverture du cahier « Les chemins et l'histoire. Construction routière et armée. »

Maturaarbeit präsentiert

Volkswirtschaftliche Bedeutung der DFB

ALTDORF (fr) – Am 7. Februar hat Philipp Danioth an der Kantonalen Mittelschule Uri seine Maturaarbeit «Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke» vorgestellt.

Der junge Altdorfer Philipp Danioth ist von Dampfbahnen begeistert. Bei Froni-Einsätzen an der DFB hat es dann gefunkt: «Diese Bahn ist das Thema meiner Maturaarbeit!» Er hat sich dann bei seinen Untersuchungen auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der DFB beschränkt. Bei seiner Arbeit wurde er von Anton Stadelmann, Paul Güdel und weiteren Furka-Leuten unterstützt. Danioth hat einen Fragebogen entworfen. Er war öfter auf der Bergstrecke, um den Gästen den Puls zu fühlen und hat auch den Geschäftsbericht unter die Lupe genommen. Der junge Forscher wollte ergründen, wie viel Geld die Fahrgäste und die rund 450 Fronis jährlich im Urnerland «liegen lassen». Er kam dabei auf einen Kaufkraftzuwachs von rund einer Million Franken. Dieses Geld würde Realp und dem Urserental fehlen, gäbe es die DFB nicht. Bei seiner Präsentation stellte Danioth auch einige Überlegungen zur Zukunft der DFB an für die Zeit, da die Bergstrecke wieder bis Oberwald reichen wird. Er betrachtet auch das Sawiris-Projekt in Andermatt als Chance für die DFB.

Marketingchef Paul Güdel überbrachte dem Maturanden die Glückwünsche der Dampfbahn. Er dankte Philipp Danioth für seine wertvolle Arbeit. Dankesworte richtete Güdel auch an den Kanton Uri und versprach, alles daran zu setzen, um die Wertschöpfung in seinen Gemarkungen zu erhalten. Im Rahmen der mit Furka-Film und Dampf-Modellbahn anschaulich gemachten Vorstellung durfte der Referent noch eine DFB-Tageskarte verlosen. Was er künftig studieren wird, steht noch nicht



Philipp Danioth und Paul Güdel bei der Präsentation in Altdorf.
Philipp Danioth et Paul Güdel lors de la présentation du travail de maturité à Altdorf.

fest. Sein Interessenfeld lässt sich aber mit Geografie, Volkswirtschaft und Politik abstecken. Seine Maturaarbeit bekam vom

Beurteilungsgremium der Schule das Prädikat «hervorragend». – Herzliche Gratulation.

Traditionsreiche Hotels feiern

Nostalgie Reisen am Furkapass

GLETSCH – Aus Anlass der Jubiläen 150 Jahre Hotel Glacier du Rhône und 125 Jahre Hotel Belvédère bieten die Region Goms, die beiden Hotels und die DFB tolle Veranstaltungen und Rundreisen an.

Über die wechselvolle Geschichte des «Glacier du Rhône» wurde im letzten Heft berichtet. Das 1857 erbaute Seiler-Hotel war 1988 bis 1990 sorgfältig renoviert und in seiner historischen Substanz erhalten worden. Das markante Haus am Schnittpunkt von Furka- und Grimselstrasse hat namhafte Persönlichkeiten beherbergt und zur Erschliessung der Naturwunder

mit dem Gletscher und der Besiedlung seines Rückzugsgebietes durch Pflanzen und Tiere beigetragen.

Das 1882 von Josef Seiler eröffnete Hotel «Belvédère» ist schon wegen seiner Lage auf 2300 Meter über Meer eine Reise wert. Es lebt sozusagen mit dem Rhonegletscher und ermöglicht den Reisenden den Besuch der jährlich neu ins fast 250-jährige Eis gehauenen Gletschergrotte. Vom 1. Juli bis 30. September wird die Besitzerfamilie Carlen in ihren stilvollen Räumen eine interessante Dauerausstellung zum Thema «Geschichte der Hotels am Rhonegletscher» präsentieren (freier Ein-

tritt). Ausserdem soll sich Ende August/Anfang September ein wissenschaftliches Symposium mit dem Klimawandel am Rhonegletscher befassen. Information: www.gletscher.ch.

Goms Tourismus wird zusammen mit der DFB attraktive Sonderangebote für von Sonntag bis Freitag anreisende Gäste anbieten. Diese Rundfahrten mit Dampfbahn und Postauto kann man auf Wunsch mit einer Übernachtung in den Hotels «Glacier du Rhône» oder «Belvédère» kombinieren. So können die Reisenden von Realp mit der Dampfbahn über die Bergstrecke nach Gletsch fahren, sich mit dem Postauto zum «Belvédère» und nach der Mittagspause oder einer Übernachtung wieder nach Realp kutschieren lassen. Wer nach Gletsch anreist, kann mit der Dampfbahn über die Bergstrecke nach Realp reisen und für den Rückweg über den Furkapass das Postauto benutzen. Anschliessend kann im «Glacier du Rhône» übernachtet werden. In diesem Fall verdient auch der Info Point in Gletsch einen Augenschein.

Die Arrangements mit/ohne Übernachtungen basieren auf den tarifgemässen DFB-Rundfahrtbilletten und werden ausschliesslich von Goms Tourismus als Buchungsstelle verkauft. Ein Spezialprospekt kann bei Goms Tourismus, CH-3984 Fiesch bestellt oder im Internet als PDF-Datei heruntergeladen werden www.furka-bergstrecke.ch.

Furkapass mit Schnauzen-Postauto

Als spezieller Knüller gelten die von der DFB organisierten Nostalgie-Rundfahrten an den Wochenenden 30. Juni/1. Juli und 15./16. September mit Dampfbahn und historischem Saurer-Postauto (Baujahr 1965). Teilnehmerzahl beschränkt; rasch möglichste Anmeldung erforderlich; Ausschreibung siehe www.furka-bergstrecke.ch.

Unser langjähriger Partner Zermatt-Rail-Travel (ehemals Zermatt Tours) bietet sogar mehrtägige Gruppenreisen mit Nostalgiefahrten in einem über 40-jährigen Saurer-Postauto (Klausen-, Gotthard-, Nufenen- und Furkapass) an. Weitere Höhepunkte dieser Abenteuerreise: Übernachtungen in Oberwald/Obergesteln, Besuch Hotels

Glacier du Rhône und Belvédère, Rhonegletscher, DFB-Dampfbahnfahrt, Grimselpass, Grosse Scheidegg, Grindelwald, Interlaken usw. Informationen zur Reise

«Die schönsten Alpenpässe der Schweiz»: www.zermatt-rail-travel.ch

fi/Beat Moser

Die Chance nutzen

Kadernachwuchsleute gesucht

Freiwillige zu führen, ist anspruchsvoller als Angestellten vorzustehen. Es lohnt sich jedoch, die Herausforderung anzunehmen.

Als Leiter Personal erhalte ich fast täglich Neuanmeldungen von Frondienst-Interessierten. Auf die Möglichkeit, Führungsfunktionen zu übernehmen – besonders wenn die Betreffenden auch noch ausgewiesene Fach- und Spezialistenkenntnisse mitbringen – erhalte ich meist eher ablehnende Kommentare wie beispielsweise: «Nein, in der Freizeitätigkeit will ich nicht Ärger mit Personal», oder «Führen im Berufsalltag reicht mir, ich will in meiner Freizeit nur mithelfen und praktisch arbeiten». In internen Gesprächen mit langjährigen DFB-Kollegen tönt es ähnlich: «Mich ständig kritisieren zu lassen, habe ich nicht nötig.» Meist folgt dann noch ein Hinweis: «Frag doch den xy, der könnte das sehr

gut, bei ihm würde ich mich sehr wohl fühlen.» Aber leider will auch dieser xy nicht Führungsverantwortung übernehmen, weil er spürt, dass die Führung von Fronis anspruchsvoller ist als «nur» Angestellte zu managen. Man könnte dies auch als ideale Chance sehen, den eigenen Führungsstil in der Zusammenarbeit mit Fronis zu entwickeln oder zu verbessern, um auch im täglichen Berufsleben entlohnte Angestellte echt human und effizient zu leiten. Gern bestätigt die DFB solche Kaderstätigkeiten mit Fronis in Form eines Zeugnisses auf dem Formular des «Forums Freiwilligenarbeit Schweiz». Diese Ausweise sind wertvolle Beilagen bei Stellenbewerbungen im Berufsalltag. Daher mein Aufruf: «Wagt es und nehmt allfälligen Frust als Lernchance wahr. Wir brauchen Kadernachwuchs bei der DFB.»

Peter Schwarzenbach, Leiter Personal

Zwischenmenschliches im Blickfeld

Freiwilligenarbeit – Frust inbegriffen?

Konflikte lassen sich in einer Organisation mit Freiwilligenarbeit kaum vermeiden. Sie sollten aber so gelöst werden, dass Betroffene und Organisation möglichst wenig Schaden nehmen.

Unser Bahnunternehmen funktioniert primär deshalb so erfolgreich, weil Freiwillige sich engagieren, sich mit ihrem Leistungsbeitrag mehr oder weniger akzeptiert fühlen, das Wohl des gesamten Betriebes im Auge haben und daher sich auch Sorgen machen, wenn etwas nicht in ihrem Sinne

läuft (etwa Führungsmängel, Doppelspurigkeiten, unterschiedliche Auffassungen, Materialverschwendungen). Wir «Fronis» wissen auch, dass bei unserem Engagement immer wieder mit persönlichem Frust zu rechnen ist (beispielsweise mangelnde Akzeptanz, Ärger über eigene und fremde Fehler, Missgunst). Bevor man dann im Extremfall «den Bettel hinwirft» und die DFB «durch den Dreck zieht», gab und gibt es viele Formen, um seinen angestauten Frust los zu werden. In letzter Zeit fallen zwar etwas viele «Rundschläge

per Mail» auf: Seinen Ärger in die Tasten hauen, einen grossen Adressatenkreis wählen, «jetzt senden» drücken und schon weiss ein oft zu grosser Kreis vom Ärger des Absenders. Die im Mail sich betroffenen Fühlenden geraten ins Schwitzen (berechtigt oder unberechtigt, das sei dahingestellt) und je nach Gewandtheit im Mailen reagieren diese wiederum mit dem selben oder noch einem umfassenderen Verteiler. In sehr vereinzelt Fällen mag es sinnvoll sein, dass möglichst viele DFB-Mitglieder ins Bild gesetzt werden, doch meist wird mit solchen Rundschlägen per Mail mehr «Geschirr zerschlagen» als notwendig ist.

Auch Stammtischrunden in den Gaststätten von Realp sind manchmal Frustablassgelegenheiten. Leider bekommen da auch andere Gäste, Einheimische oder

Kunden unserer Bahn, solche Frustgeschichten mit und tragen diese – mehr oder weniger verzerrt – weiter.

Fazit: Wer bei der DFB als Freiwilliger mitarbeitet, muss zum vornherein mit persönlichen Frusterlebnissen rechnen. Doch die Art der Konfliktbewältigung sollte vielleicht sorgfältiger abgewogen werden. Man helfe den betroffenen Kolleginnen und Kollegen am besten so, dass sie den Weg in Form von direkten Gesprächen – sei dies telefonisch oder in persönlichen Begegnungen – mit den Frustverursachern und den betreffenden Kaderleuten eine Lösung suchen. Sollte auch dies nicht weiterhelfen, ist ein Geschäftsleitungsmitglied beizuziehen. Motto: Statt mailen lieber miteinander reden und Lösungen für die Zukunft suchen.

Peter Schwarzenbach

Der neue Bahnhof DFB in Realp

Dereinst ein Schmuckstück fürs Dorf

Die Sektion NWS war im Jahr 2005 ganz am Anfang am Bau des neuen Bahnhofgebäudes der DFB AG in Realp engagiert beschäftigt. Dann fehlte sie über die ganze Sommerzeit, bis in der letzten Arbeitswoche des Herbstes der Ruf von Federico an sie erging.

Es brauchte nochmals einen Schub um einige Arbeiten vor der Einwinterung zu erledigen. Der Spengler hat gewirkt, der Fenstermacher hat seine Arbeit getan, der Dachdecker war im Einsatz und die Maurer P.+ P. haben begonnen, die Wände der Räumlichkeiten im Innern des Bahnhofes zu verputzen. Bereits steht eine Probewand zur Besichtigung bereit und männiglich kann sich vorstellen, wie das Gebäude innen aussehen wird. Im oberen Stock ist alles bereit, damit der Blindboden gelegt werden kann und die Phantasie ist nicht überfordert, wenn man sich vorstellt, wie die Wohnung des «Bahnhofwartes» im nächsten Jahr aussehen könnte.

Über Planung und Budget hinaus

2006: Der Bahnhof hat sich unterdessen entwickelt. Die Planung wurde übertroffen und damit wurde auch das Budget über den Haufen geworfen. (Glücklicherweise gab es noch die «Köchlin-Stiftung».) Das kann geschehen, weil die Planer nur damit gerechnet haben, dass mit dem bereitgestellten Geld eigentlich nur der erste Boden mit den WC-Anlagen und den Diensträumen gebaut werden könnte. Aber da gab es so viele eifrige Helfer, dass auch der zweite Boden aufgebaut werden konnte. So musste man zumindest das Dach auf dem Mittelteil nur einmal aufrichten. Nun steht der Bahnhof in seiner ganzen Grösse da, zwar noch ohne Verkleidung. Aber er steht.

Dampf-Reisen Ostschweiz: Jahresprogramm 2007

Alle Ausflüge ab Bahnhof Gossau

Preise mit Halbtax-Abo

Sonntag, 13. Mai	Muttertagsfahrt mit RhB Dampfbahn Davos Rundfahrt: Landquart – Davos – Filisur – Thusis – Chur – St. Gallen – Gossau	Fr. 115.–
Samstag, 19. Mai	Lugano, mit Wanderung nach Gandria	Fr. 120.–
Samstag, 26. Mai	Neat-Baustelle Sedrun , Oberalp – Andermatt – Göschenen – Zürich – Gossau	Fr. 120.–
Samstag, 16. Juni	Freilichtmuseum Ballenberg mit Wanderung	Fr. 130.–
Donnerstag, 5. Juli	Neat Schachtfahrt (ausgebucht)	Fr. 200.–
Zur schönsten Alpenrosenzeit		
Samstag, 7. Juli	Zürich – Realp – Furka Dampfbahn – Gletsch – zurück mit MGB über Andermatt – Oberalp – Disentis – Chur – St. Gallen – Gossau	Fr. 170.–
Montag, 9. Juli	Zürich – Realp – Furka Dampfbahn – Gletsch – zurück über Arth-Goldau – Herisau – Gossau	Fr. 180.–
Sa./So. 21. + 22. Juli	Gotthard Hospiz, La Claustra Klosterherberge – Andermatt, Furka Dampfbahn – Meiringen – Brünig – Luzern – Herisau – Gossau	Fr. 370.–
Sa./So. 4. + 5. August	Walliser Binntal mit Wanderung (Kristalle) – Oberwald und Furka Dampfbahn	Fr. 270.–
Samstag, 25. August	Leukerbad mit Wanderung über Gemmipass	Fr. 160.–
Sa./So. 1. + 2. Sept.	Wanderung Lötschberg-Südrampe – Brig – Oberwald und Furka Dampfbahn	Fr. 255.–
Donnerstag, 6. Sept.	Neat Schachtfahrt (ausgebucht)	Fr. 200.–

Preisänderungen vorbehalten.

Es sind auch Teilnehmer willkommen, die mit eigenem Billett unterwegs zusteigen.

Bitte verlangen Sie jeweils das detaillierte Tagesprogramm!

Dampf-Reisen Ostschweiz, Bruno Rütli, Augartenstrasse 18, 9204 Andwil
Telefon 071 393 68 68, Fax 071 390 09 40, E-Mail: info@dampf-reisen.ch

Einfach und zweckmässig

Wenn ich mir vorstelle, dass das ganze Haus noch mit einem Granitkleid versehen werden wird, so ist für mich jetzt schon klar, dass der Bahnhof der DFB einst zu den schönsten Gebäuden von Realp zählen wird (so, wie der Bahnhof in Gletsch dort das schönste Gebäude ist). Es passt in die Gegend, ist zweckmässig und einfach. Danach müssen nur noch die Container verschwinden und der Bahnhof ist komplett. Die ganze Infrastruktur des Bahnhofes befindet sich dann unter einem Dach (einschliesslich Diensträume, Kiosk und Souvenirshop), also wie bei einem ganz richtigen Bahnhof. Nur der Kaffee-, bzw. Barwagen wird uns an die Zeit der Improvisationen erinnern. Übrigens habe ich festgestellt, dass der Stromabnehmer auf dem Barwagen noch nicht montiert, aber die Fahrleitung bereits vorhanden ist! Aber auch diese Zeit war gut; sie hat einer neueren Zeit Platz machen müssen.

Freuen wir uns auf die Einweihungsfeier des neuen Bahnhofes REALP DFB am 23. Juni 2007!

Hauptperron überdacht

Unterdessen hat die Sektion NWS noch eine weitere Woche am Bahnhof gearbeitet. Die Umgebungsarbeiten waren noch fertig zu stellen, soweit dies überhaupt möglich war. Der Hauptperron hatte bereits ein Vordach erhalten. Es wurde neu gekiest. Die nicht mehr benötigten Container waren verschwunden. Der erste Stock des Bahnhofgebäudes erhielt die Ausstattung, die eben für eine Bahnhofcrew nötig war. Die Anlagen sind blitzsauber. Der Kiosk hat seinen Platz bekommen. Nur in den Hinterräumen bemerkt man, dass noch allernochs zu tun ist. Die Granitverkleidung liegt fein säuberlich auf Paletten, bereit um an den Bahnhofwänden aufgebaut zu werden. Auch wenn das Behinderten-WC nicht am idealen Ort platziert ist, es ist zweckmässig eingerichtet. Die Schalter-

halle ist bei grossem Andrang schon wieder zu klein geraten. Aber was solls! Der Bau ist gelungen und wenn er eingeweiht wird, ist er ein unübersehbares Schmuckstück für die DFB und für Realp.

Amateure und Fachleute

Auch der Bahnhof präsentiert den Einsatzwillen aller Beteiligten und es käme wohl keinem Besucher in den Sinn, dass der Bau doch grossenteils durch freiwillige Helfer, Amateure unter der guten Anleitung der Baufachleute, hergestellt wurde. So, wie der Bahnhof ein Schmuckstück und ein gediegenes Aushängeschild für die DFB ist, so ist auch die Bahn ein Teil dieses grossen Schmuckstückes in der alpinen Welt des Furkagebietes. Mögen die Bahnbenutzer und die Besucher spüren, dass da Freude und Einsatz für dieses ganze Unternehmen zu Gevatter stand. Ich wünsche mir sehr, dass es gedeihe und für lange, lange Zeit Bestand hat.

Heinz Stocker

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 Arbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch Unterkunft und Verpflegung gewährleistet wird.

Name _____ Vorname _____ Geburtsjahr _____

Adresse _____ PLZ, Wohnort _____ Staatsangehörigkeit _____

Tel. Privat _____ Tel. Geschäft _____ Mobile _____

E-Mail _____ Beruf _____

Zusätzliche Ausbildung und Spezialkenntnisse _____

Erfahrungen im Bereich Eisenbahn _____

Ich möchte bei der DFB AG nach entsprechender Ausbildung und Einführung in folgenden Bereichen mitarbeiten:

- | | | |
|---|--|---|
| ☐ Fahrdienstleiter | ☐ Kondukteur/Manövrant | ☐ Unterhalt und Revision Lokomotiven |
| ☐ Dampflokführer | ☐ Gästebetreuer/Zugsverkäufer | ☐ Bau, Unterhalt und Revision Wagen |
| ☐ Dampflokkeizer | ☐ Fahrkartenverkauf am Schalter | ☐ Mitarbeit im Baudienst |
| ☐ Zugführer | ☐ Mitarbeit in der Administration | ☐ Mitarbeit im Bereich Logistik |
| ☐ Streckenwärter/in | ☐ Mitarbeit im Souvenirshop | ☐ Service im Barwagen |
| ☐ Mitarbeit in der Betriebskantine | ☐ Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten mit Ihnen besprechen. | |

Datum _____ Unterschrift _____

Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an die folgende Adresse. Wir werden uns mit Ihnen in Verbindung setzen.

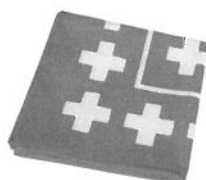
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst, Peter Schwarzenbach, Raad, CH-8498 Gibswil ZH
Telefon +41 (0)55 246 36 15, E-Mail dfb-personal@fu-be.ch



Heizerhut, schwarz
Grössen 55-62
CHF 29,50, **Nr.1**
Kokarde, CHF 5,00, **Nr.2**



Baumwolltuch mit
Ornamenten, 55 x 55 CM
CHF 7,50, **Nr.3**



Baumwolltuch mit
Schweizerkreuzen
55 x 55 CM
CHF 7,50, **Nr.4**



von Arx: Buch „Dampfbahn Furka-
Bergstrecke, 144, Seiten
CHF 45,00, **Nr.5**



Handtasche, Kunstleder, schwarz
besticktes DFB-Logo, Futter blau
verstellb. Riemen, Klettverschluss
Handytasche, Schlüsselanhänger
CHF 92,00, **Nr.6**



Regenschirm ein-
farbig blau, D = 1 m
im Mini-Etui
mit DFB-Logo
CHF 22,00, **Nr.7**



Schlüsselanhänger
Glas m. Lasergravur
Lok Nr. 9
CHF 10,00, **Nr.8**



Frottee-Handtuch
100 x 50 cm
Schwarz m. DFB-
Logo bestickt
CHF 20,00, **Nr.9**



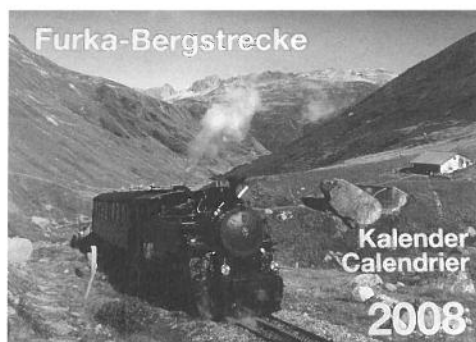
Manicure - Set
Edelstahl, Etui mit
Samtüberzug und
DFB - Logo
CHF 39,90, **Nr.10**



Weinglas Viticole
21,5 cl, 6er Set
DFB-Logo weiss
geätzt
CHF 36,00, **Nr.11**



Jasskartenspiel Combi,
deutsche u. französische
Karten kombiniert, in Klar-
sichtbox, Rückseite DFB-Logo
CHF 7,00, **Nr.12**



Kalender 2008, CHF 14,00, **Nr.13**

Unser Gesamtsortiment finden Sie im Online Shop
unter www.furka-bergstrecke.ch

Hiermit bestelle ich:

Artikel Nr.	1	Grösse	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Stück														

Name _____ Vorname _____
Strasse / Nr. _____ PLZ / Wohnort _____
Datum _____ Unterschrift _____ Tel. für allfällige Rückfragen _____
Talon senden an: DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041/8700786, souvenir@fu-be.ch)

Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung, zuzügl. Porto u. Verpackungskosten. Lieferung solange
Vorrat. Lieferfrist ca. zwei Wochen. Kunden aus D erhalten einen Zahlschein in Euro.

www.furka-bergstrecke.ch
Mehr Erlebnis!

Erinnerungen an die Saison vor der Saison

Schneeräumung an der Bergstrecke

Bericht von «Oberschauffer» Ernst Meier und Stephan Niggli über die Zeit vom 13. bis 30. Mai 2006.

Am 13. Mai am Morgen früh bin ich wie jedes Jahr mit der dreiteiligen Aluleiter, mit Werkzeug, 15 Kilogramm Konfitüre (fünf Sorten), 2 Kilogramm Kaffeebohnen und natürlich mit 200 Mohrenköpfen im Auto nach Realp gefahren. Die Verantwortung für die ganze Schneeräumung war wie schon viele Jahre bewährt bei Federico Rossi und Wolfgang Hackl.

Senntumtunnel 3

Als erstes sind wir mit der Diesellokfräse zum Senntumtunnel 3 gefahren und haben dort das obere Tor geöffnet. Geschoben von der Diesellok mit dem Tiefgangswagen mit daraufstehender Intrac Peterfräse (mit Gummiraupen). Danach ging es weiter zum oberhalb liegenden 8 Meter hohen Lawinenschnee. Der Gleisstrang wurde nach Plan von Hans Steger ausgesteckt. Sorgfältig führte Stephan Stauber die sehr leistungsfähige Maschine durch den Schnee.

Senntumtunnel 2

Mit Pickel und Schaufel wurde das untere Tor zum Senntumtunnel 2 ausgeschau-



Der Aargauer Ernst Meier hilft zum 29. Mal an der Steffenbachbrücke. L'argovien Ernst Meier intervient pour la 29^e fois au pont du Steffenbach.

felt. Ich habe das verriegelte Tor mit dem selbst mitgebrachten Werkzeug geöffnet. Als das Tor aufging haben wir alle sehr gestaunt. Der Tunnelboden war mit einer 1.20 Meter mächtigen Eiskecke bedeckt. Ein Eispanzer, welcher sich bis 20 Meter in den Tunnel hinein erstreckte. Eistürme reichten teilweise bis zur Tunneldecke. Mit dem Bagger auf dem Tiefgänger, dem Wacker (Grabenstampfer mit Spitzseisen), Benzin-Kettensäge, Spitzseisen, Pickel und Schaufel wurde das Eis zertrümmert und aus dem Tunnel in die Furkareuss befördert. Der Wacker wurde von Beat Brem und der Bagger von Dieter Weber bedient. Das obere Tor wurde tunneleinwärts geöffnet. Hervor kam eine weisse Schneewand, nur ein 50 Zentimeter kleines Loch gab etwas Licht in den Tunnel.

Senntumtunnel 1

Der Bagger und die Peterfräse konnten über die mit Schnee überdeckte Furkareuss zu den Tunneln 2 und 1 hochfahren. Der Bagger fuhr zum Tunnel 1, um das Tor nach aussen zu öffnen. Die Peterfräse zu den Lawinenzügen zwischen Tunnel 2 und 1.

Gletsch

Die Rollbafräse wurde mit dem Autozug durch den Basistunnel nach Oberwald und von da von Beat Brem nach Gletsch geführt. Dort bei der Remise lag der Schnee bis zu Höhe des Remisendaches. Das ganze Bahnareal wurde da bis zur Remise mit der Fräse geräumt.

Steffenbachbrücke

Unterdessen wurde die Steffenbachbrücke zum Aufstellen vorbereitet. Die Brücke hat übrigens den gleichen Jahrgang wie der schreibende Oberschauffer, der selber auch schon das 29. Mal dabei war. Die DFB hat die Steffenbachbrücke im August 1988 zum ersten Mal aufgestellt. Zuerst

wurde die Seilbahn eingerichtet, im Windenhaus wurde mit dem Flaschenzug die Seilwinde hochgezogen, ausgefahren und auf das Gleis abgestellt und mit vier Schrauben, zwei Ankerschrauben und zwei Ketten befestigt. Auf der Winde befinden sich die obere und untere Rolle mit je 156 Meter 25 Millimeter dickem Drahtseil. Am 19. Mai um 9 Uhr wurde das Drahtseil unter der Leitung des Dienstchefs Steffenbachbrücke Alois Kamer über die Umlenkrollen sechsfach eingefädelt. Die Brücke wurde erstmals ausschliesslich von Aargauern gesteuert. Am Steuerknüppel war Dieter Weber, an der Winde standen Beat Brem und Ernst Meier. Bei strahlendem Sonnenschein wurde die Brücke aufgestellt. Die Schienen wurden bei dieser Wärme auf der oberen Seite 18 Millimeter zu lang. Die Seilwinde wurde wieder abmontiert, mit dem Flaschenzug angehoben und wieder in das Windenhaus geschoben. Der Montagebock und die Umlenkrollen wurden für die Revision auf den Kranwagen verladen.

Erdrutsch bei der Wilerbrücke

Am 20. Mai ging oberhalb der Wilerbrücke ein Erdrutsch nieder. Etwa 50 Kubikmeter Stein, Fels und Erde stürzten auf unser Gleis. Zwei Bagger mussten die Masse in Richtung Furkareuss entfernen und mit Schaufel und Pickel wurde nachgeholfen. Inzwischen sind Patrik und ich zur Steffenbachbrücke marschiert und haben die eingepasste Schiene mit Laschen und Bolzen verschraubt und mit dem Glockenschlüssel festgezogen. Die Steffenbachbrücke war damit betriebsbereit.

Tiefenbach

Mit der Diesellokfräse fuhren wir bis Tiefenbach. Die Wasserfassung musste im 2.20 Meter tiefen Schnee gesucht und ausgegraben werden. Der Einzellschlauch wurde angeschlossen und zum 36 Kubikmeter fassenden Reservoir verlegt. Dieses Reservoir speichert das Wasser für das WC und zum Nachfüllen der Dampflok. Weiter wurden der Wasserkran, aufgestellt, die Weiche vollständig ausgegraben und die Weichenbilder aufgesetzt. Ebenso wurden die Sockel der Zahnstan-

gentafeln ausgegraben und die Tafeln aufgesetzt.

Furka

Die Peterfräse und der Bagger wurden für Vorarbeiten auf die Furka verschoben. Dort wurde als erstes das Tor des Scheiteltunnels ausgegraben und geöffnet. Die Drehscheibe wurde ausgegraben und entriegelt. Der Bahnhofplatz wurde vom bis 5 Meter hohen Schnee befreit und die Holzbretterverschlüsse bei den WC-Türen und Fenstern entfernt. Die Wasserversorgung wurde eingerichtet (der 5000 Liter Wassertank und das Dreiwegventil des 300 Meter langen Grundablasses geschlossen). Die 13 im Scheiteltunnel eingestellten Güterwagen wurden aus dem Winterschlaf aufgeweckt und herausgefahren. Das Wallisertor des Scheiteltunnels konnte anschliessend auch geöffnet werden.

Muttbach-Belvédère

Bei der Station Muttbach-Belvédère wurde der 4 Meter hohe Schnee geräumt und die Weichenböcke und Signale wurden aufgestellt.

Strecke bis Gletsch

Die Strecke Muttbach-Belvédère bis Gletsch, welche von Hans Steger ausgesteckt wurde, haben die Peter- und Rollbafräse sowie der Bagger ausgefräst. In den Kurven musste mit Schaufeln die Schneegasse um 40 Zentimeter ausgeweitet werden, damit der Tiefgangswagen für die Maschinentransporte durchkam. Auf den Kreten Richtung Gletsch musste der ausgefräste und überhängende Schnee bis anderthalb Meter abgeschaufelt werden.

Realp

In Realp wurde auch noch das Wasser eingerichtet und der Wasserkran für das Füllen der Dampflok musste repariert werden.

Pannen

Es gab natürlich auch Pannen: bei der Rollbafräse platzte ein Pneu, beim Bagger ein Hydraulikschlauch, die Draisine hatte einen

Motorenschaden und beim Bagger hatte eine Gummiraupe die Führung verlassen. Die Diesellokfräse hat die ganze Strecke von Realp bis zum Kehrtunnel Gletsch ohne Zwischenfälle ausgefräst, bravo.

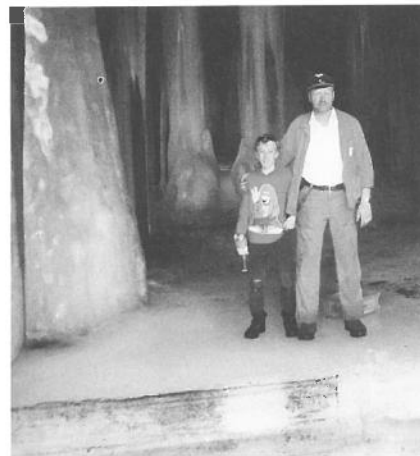
Schlussbetrachtung

Die Schneeräumung wird vielfach auch durch Naturgewalten erschwert. Grundlawinen zerstören Tunneltore oder beschädigen diese schwer. Staublewinen können ganze Tunneln füllen, wenn die Tore beschädigt sind. Das Wasser unterspült die Gleise, was umfangreiche Gleisereparaturen nach sich zieht. Felsbrocken können Zahnstangen zerstören. Für diesen Fall werden stets drei verschiedenen Längen 19-er und 21-er Kurvenradien mitgeführt.



*Der Bahnhofplatz auf der Furka wird vom Schnee befreit.
Déneigement de la place de la gare de la Furka.*

Verbogene Schienen müssen mit der Schienenzugzange wieder auf die Einmeterspur eingestellt werden. Wenn dann die Sonne das Gleis vom Schnee befreit hat, können die entsprechenden Schienenstücke ausgewechselt werden. Das Grundeis kann so hart sein, dass die Diesellok ohne Schienen auf dem Eis fahren kann, wobei das Zahnrad die nötigen Löcher in das Eis stanzt. Nach dem Ausflug aufs Eis nimmt die Diesellok den selben Weg durch die vorher hinterlassenen Rillen und Zahnradlöcher zurück. Nach der maschinellen Arbeit folgt jeweils noch harte Knochenarbeit. Die zwei Schienen und die Zahnstange müssen mit dem Pickel noch ganz freigelegt werden und das Profil muss in den Kurven ausgeweitet werden.



*1,2 Meter dickes Eis im Tunnel 2.
1,2 mètres de glace dans le tunnel 2.*



*Das Erdbeben-Material muss vom Gleis weggeräumt werden.
Evacuation des éboulis.*

Aus der Reihe «Güterwagen bei der DFB»

Zwei neue Flachwagen, der Rkp 4971 und der Kranwagen X 4944

FIM. In den letzten drei Jahren durften wir von der MGB diverse Güterwagen übernehmen. Unter ihnen befanden sich auch der Runnenwagen X 4971, der zuletzt dem Fahrleitungsdienst Andermatt als Mastenwagen diente, und der Kranwagen X 4944, welcher dem Bahndienst Andermatt zugeteilt war. Zugleich stiess auch ein altes Personenwagen-Chassis zu uns. Ihre Geschichte ist, wie viele andere Schicksale von FO-Wagen, äusserst interessant.

Über die ersten Beschaffungen von Wagen der Brig-Furka-Disentis Bahn (BFD) im Eröffnungsjahr 1914 wurde hier schon öfters berichtet. Im Artikel über den neuen Maurerwagen X 4904 (im dadf 01/06) wurde auch die Geschichte der vierachsigen Post-/Gepäckwagen FZ4 351-360 der BFD aufgezeigt. Dort ist vermerkt, dass der Wagen 352 bereits 1929 zum ABC4 62 umgebaut wurde.

Ab hier möchte ich den Weg von drei Wagen genauer aufzeigen. Wie schon in den letzten Artikeln erklärt, hat die neu gegründete Furka Oberalp Bahn im Jahr 1925 alle Wagen ex BFD aus der Konkursmasse übernommen. Da die FO über keinerlei finanzielle Möglichkeiten verfügte, um neues Rollmaterial zu bestellen, musste man mit dem «Bestehenden» vorlieb nehmen und das Beste daraus machen. Einzige Möglichkeit dazu boten Umbauten.

Umbau von Gepäck- in Personenwagen

Da zehn schwere, vierachsige Gepäckwagen für den Betrieb ineffizient waren, hat man als erstes zwei dieser Wagen zu Personenwagen umgerüstet. Neben dem FZ4 351 (er wurde zum C4 261), schuf man aus dem FZ4 352 den ABC4 62. Genauso wurde der Personenwagen AB4 51 zum ABC4 61, beide blieben die einzigen

dreiklassigen Wagen der FO. Die Wagen besaßen total 45 Sitzplätze, aufgeteilt in drei Abteile, auf der einen Wagenseite drei Fensterreihen à 8 Plätze 3. Klasse, in der Wagenmitte den Abort, dann das 1.-Klass-Abteil mit eineinhalb Fensterreihen (ein grosses, ein halbes Fenster) in Einer/Zweier Fauteuil Anordnung (neun Sitzplätze), und auf der anderen Plattformseite das 2.-Klasse-Abteil ebenfalls zu 1 1/2 Abteilen, jedoch mit 2/2 Bestuhlung (12 Plätze).

Der erste Plan zu diesen Umbauten trägt das Datum vom 29. Dezember 1926, der erste Umbau erfolgte aber erst 1929, was doch deutlich die Diskussion der neuen Gesellschaft aufzeigt, was mit den BFD-Fahrzeugen zu tun sei.

Eingesetzt wurden die Wagen vor allem für direkte Kursläufe Göschenen-Brig. Dies ist heute selbstverständlich, doch war damals die Schöllenenbahn ein eigenständiges Unternehmen, die Ansage «nächster Halt Andermatt, bitte alles aussteigen!» war wohl in jedem Schöllenen-Zug zu hören. Dank dem Angebot für alle Klassen konnte man den Reisenden das Umsteigen in Andermatt somit ersparen.

Erhöhter Bedarf an Güterwagen

Der Zweite Weltkrieg stellte alle Bahnen in Europa vor neue Herausforderungen. Während die im Krieg beteiligten Staatsbahnen sich in den Dienst ihrer Heere stellten, hatten die Schweizer Bahnen vor allem die Landesversorgung sicherzustellen. In dieser schwierigen Zeit hat sich auch die FO grundlegend verändert. Trotz all dem Leid, das dieser Krieg über die Menschheit gebracht hat, muss man doch anmerken, dass dank der damaligen Situation die überfällige Elektrifikation der Alpenverbindung Brig-Disentis endlich an die Hand genommen wurde, nicht zuletzt unter dem Druck und der Mithilfe des Militärs. Abermals musste die FO auch

den Einsatz und Bedarf an Rollmaterial überdenken. Immer weniger Personenverkehr, dafür aber der grössere Bedarf an Güterwagen liess sie zu weiteren Umbauten bewegen.

So wurde zum Beispiel 1943 aus dem C 206 (heute in unserer Wagenwerkstätte Aarau, wo er wieder zu einem Personenwagen aufgebaut wird) ein Flachwagen O2 811, später der Lkp 4701, zuletzt Bobinwagen X 4913. Ebenfalls zu Güterwagen wurden die FZ4 355 (1942) und 358 (1944) zu J 451 und J 452, später 4401 und 4402, heute X 4991/92 Sanitätswagen Furkatunnel. In dieser Umbaureihe entstand später auch unser Maurerwagen. Verfolgen möchten wir aber hier den Verlauf der beiden ABC's und des noch originalen AB4 53. Diese wurden alle 1942 zu vierachsigen Flachwagen der Gattung O, der AB4 53 zum O3 801, der ABC4 62 zum O3 802 und sein «Bruder», der ABC4 61 zum O3 803.

Neue Rahmen und Drehgestelle für alte Kasten

Interessant ist, dass die Wagenkasten dieser drei grossen Personenwagen beiseite gestellt wurden und nach dem Krieg, als die Fahrgast-Frequenzen wieder anstiegen, mit neuen Rahmen, Drehgestellen Typ SIG und geschlossenen Plattformen im Laufe des Jahres 1949 als BC4ü 162 (ex ABC4 61), AB4ü 62 (zweite Verwendung der Nummer 62, ex AB4 53), und C4ü 262 (ehemals ABC4 62) wieder aufgebaut wurden.

Vergessen wir nicht, der erste neu bestellte Personenwagen, den die FO als solchen in Betrieb nahm (abgesehen von den durch die Fusion 1960 übernommenen Schöllenenbahn-Wagen mit Jahrgang 1917), war der B 4263 im Jahre 1965!

Das Schicksal der drei Wagenkästen mit ihren neuen Chassis ist ebenfalls speziell: – Wagen 162 wurde zum AB 4162, er war als «Old Furka Special / Rail Shop» in den speziell für Fotografen geführten Extrazügen über die alte Bergstrecke im Jahr 1981 eingereiht. Nach Abbruch des Kastens 1982 wurde er durch die HW Landquart der RhB zum Autotransportwagen Skl-v 4835 für die Autozüge

Um die verworrene Sache etwas zu klären, hier noch ein Überblick:

Schematische Darstellung

Jahr	Kasten	Chassis	Kasten	Chassis	Kasten	Chassis
1914		AB4 53		FZ4 352		AB4 51
1929				ABC4 62		
1936						ABC4 61
1942		O3 801		O3 802		O3 803
1949	AB4ü 62		C4ü 262		BC4ü 162	
1956	A4ü 62		B4ü 262		AB4ü 162	
1959	A4ü 4062	O3 4741	B4ü 4262	O3 4272		O3 4743
1962					AB4ü 4162	
1969			B 4262			Rkp 4743
1970	A 4062			Rkp 4742		
1971		Rkp 4741			AB 4162	
1974						X 4914
1979		X 4915				
1982					Abbruch Kasten	
1983					Skl-v 4835	
1986	X 4943	X4944				Abbruch, Kran an 4944
1988			Abbruch			
1989				X 4971		
2004	an DFB			an DFB		
2005		an DFB				
Heute	DFB Chassis für Auf- arbeitung	DFB X 4944	-	DFB Rkp 4971	MGB Skl-v 4835	-

am Oberalppass umgebaut, wo er noch heute verkehrt.

- Wagen 62 II wurde 1956 nach Abschaffung des Drei-Klassensystems zu einem reinen Erstklasswagen und bis in die Achtzigerjahre mit der Bezeichnung A 4062 als Verstärkungswagen unterwegs. 1989 baute man ihn zum Messwagen X 4943 um, er begleitete die ersten Gehversuche der neuen HGe 4/4 II Lokomotiven. Danach wurde sein Kasten abgerissen, der geplante Umbau zum Autotransportwagen Oberalp fand aber nie statt. Lange Zeit stand er im Umladgelände Göschenen, bis ihn die DFB 2005 übernehmen konnte. Im letzten Sommer konnte dieses Chassis auf der Station Furka entdeckt werden. Auch hier wartet also noch Arbeit auf unsere Wagenbau-Kollegen.
- Der dritte Wagen war noch bis 1981 als Zweitklasswagen B 4262 unterwegs, anschliessend wurde er als Materialwagen verwendet. Anlässlich einer Übung der Betriebswehr Furka-Basistunnel im Jahr 1986 verlor er seinen Kasten, 1989 wurde auch das Untergestell abgebrochen.

Die Wagen des Typs O3

Verfolgen wir nun die weitere Geschichte der Untergestelle als Wagen des Typs O3: Der O3 801 wurde 1946 zum OM 801, und nachdem ihm seine Traglast 1955 von 15 auf 10t «gestutzt» wurde, im Jahr 1959 zum O3 4741. Per Jahreswechsel 1971 hiess er neu Rkp 4741 und erhielt eine grosse Revision: Die Ladebrücke und die Tragkonsolen wurden verstärkt, das Bremszahnrad erhielt Rollenlager, statt Stangenpuffer wurden Hülsenpuffer nach RhB-Norm montiert, ebenso wurde das Geländer auf der Plattform neu erstellt und die Übergangsbleche entfernt. Ausserdem erhielt er Rungen auf den Längsseiten. Ab 1979 wurde auf ihm ein Kran montiert, mit neuer Nummer X 4915 diente er als Kranwagen dem Bahndienst in Andermatt.

Wagen 803 hat eine fast identische Geschichte: 1957 Reduktion der Belastung, Neubezeichnung O3 4743 anno 1959, 1969 zum Rkp 4743 und ab 1974 ebenfalls mit Kran unterwegs als Kranwagen

Brig, neu mit Nummer X 4914. Aus diesen beiden Wagen wurde im Sommer 1986 ein neues Fahrzeug konstruiert: Da der 4915 die umfangreicheren Umbauten (1971) erlebte, der 4914 jedoch den besseren Kranaufbau montiert hatte, wurde das Untergestell des 4914 abgebrochen, der Kran «gezügelt», neue Abstützvorrichtungen montiert, den Achsen des alten 4915 Rollenlager verpasst, den Rahmen desselben verstärkt und am 2. Dezember 1986 war der neue Kranwagen X 4944 geboren.

Diesen Wagen hat die DFB ebenfalls 2005 übernommen und im Juni mit dem anlässlich des zwanzigjährigen DFB-Jubiläums für die Aktionäre geführten Dampfzug von Andermatt nach Realp überführt. Durch die DFB wurde wiederum ein neuer Kran montiert, Das Fahrzeug ist heute (nach Karl Scheiwiller – dem Sponsoren des neuen Kran benannt) als Kranwagen «Kari» bei der DFB im Einsatz.

Der Dritte im Bunde, der O3 802, erhielt

1946 die Nummer OM3 802, anno 1955 einen neuen Boden, auch ihm wurden nur noch zehn Tonnen Ladegewicht zugestanden und 1959 wurde er zum O3 4742. Im Winter 1970 wurde er analog dem 801 umgebaut bzw. optimiert. Bis 1989 lief er dann als Rkp 4742, ab dann als Dienstwagen X 4971. Während dieser Zeit diente er dem Fahrleitungsdienst Andermatt als «Mastenwagen», und in diesem Zustand konnte ihn die DFB 2004 auch übernehmen. Bei uns erhielt er neue Bodenbretter und eine «Pinselfreirevision».

Seine letzte grössere Reise führte ihn im Herbst 2006 nach Sedrun, wo er mit dem von der MGB übernommenen Portalkran beladen wurde und mit der Rückkehr des Dampfzuges aus Untervaz wieder nach Realp gelangte.

Auch wenn von beiden Wagen nicht mehr viel «Original BFD» ist, werden sie uns doch eine wertvolle Hilfe beim harten Einsatz in der Bauabteilung sein.

Martin Fischer

Entgegnung auf den Bericht im Heft 2006/4

Geschichte der Zweiachser B 2206 und B 2210

Im «dampf an der furka» war ein interessanter Bericht über den Wiederaufbau der beiden zweiachsigen Personenwagen B 2206 und B 2210 zu lesen. Um diese Fahrzeugserie wird allerdings ein Mythos aufgebaut, der genauerer Betrachtung nicht ganz standhält. Er ist aber nicht den beiden Autoren zuzuschreiben, denn er ist bei der DFB schon seit geraumer Zeit im Umlauf.

Die Serie zweiachsiger Personenwagen C 201-210 gehörte wohl zur Erstausrüstung der Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD), es handelt sich dabei aber um eine Bestellung, die gleichzeitig 40 Personenwagen von verschiedenen Bauarten umfasste: je zehn zweiachsige (C2 201-210) und zehn vierachsige (C4 251-260) Drittklasswagen und – jawohl, richtig! – genau zehn vierachsige Gepäckwagen (FZ4 351-360),

fünf vierachsige Erst-/Zweitklasswagen (AB4 51-55) und fünf vierachsige Zweit-/Drittklasswagen (BC4 151-155).*

Etwas erstaunen mag, dass damals überhaupt noch Zweiachser bestellt wurden, doch dafür gibt es eine einfache Erklärung: Die Vierachser hatten ein Leergewicht von 13.0 bis 14.2 Tonnen, brutto ca. 16t, die gleichzeitig gelieferten Dampflok HG 3/4 1-10 ziehen auf den 110-Promille Zahnstangenrampen eine Anhängelast von 60t. Diese hätte mit vierachsigen Wagen also nicht ausgenützt werden können; zur Ergänzung wurde für jeden Zug ein Zweiachser mit einem Totalgewicht von 11t beschafft. Mit dem Wagenpark liessen sich zehn fast gleiche Züge mit einem Gesamtgewicht von knapp 60t formieren, je fünf mit und fünf ohne erste Klasse.

Die wirtschaftliche Realität der jungen BFD muss allerdings ganz anders ausgesehen haben: Für den spärlichen Fahrplan zwischen Brig und Gletsch genügten anfangs zwei, später teils nur noch eine Komposition. Offensichtlich rechnete man mit einem viel grösseren Verkehrsaufkommen und der baldigen Eröffnung des durchgehenden Betriebs bis Disentis. Es kam jedoch anders. Der Fahrzeugpark erwies sich für die wirtschaftlich sehr schwierigen Verhältnisse der BFD als massiv überdimensioniert. Dies ist ein auffälliger Gegensatz zu den meisten anderen Bahnen: Fast überall musste der Fahrzeugpark schon nach kurzem und oft fortlaufend erweitert werden, was es auch erlaubte, mit den sich verändernden Anforderungen Schritt zu halten oder Fehleinschätzungen zu korrigieren.

Es mag im Nachhinein einfach sein, darüber zu urteilen, aber aus der Sicht des heutigen Betrachters als besonders herausragende Fehlinvestition erwiesen sich die für die oftmals nur aus zwei oder drei Wagen bestehenden Züge überdimensionierten und zu schweren und erst noch in grosser Zahl beschafften vierachsigen Gepäck-/Postwagen.

Der FO, die nach dem Konkurs der BFD diesen Fuhrpark übernommen hatte, blieb in dieser ungemütlichen Situation nicht viel anderes übrig, als sich mit Umbauten zu behelfen, um den Wagenpark den Bedürfnissen anzupassen. Die allerersten dieser Umbauten geschahen schon zwischen 1925 und 1930, also im Hinblick auf die Eröffnung des durchgehenden Betriebs 1926, beziehungsweise der Betriebsaufnahme des Glacier-Express 1930. Zwei der wohl reichlich überflüssigen Zweiachser, C 202 und 203, wurden in Halbgepäckwagen umgebaut, C 201 in einen reinen Gepäckwagen (F 361); ihm folgte zwanzig Jahre später C 207 (F 362). Vor allem die beiden Halbgepäckwagen waren im Glacier-Express eingesetzt und ergänzten auch hier die drei Vierachser auf die zulässigen 60t Anhängelast der FO-Dampfloks; beide sind erhalten geblieben und mittlerweile bei der DFB als BD 2502 und als Hilfswagen.

Schon 1929 übrigens wurden dagegen zwei der vierachsigen Gepäckwagen in

Personenwagen umgebaut, zahlreiche weitere der originalen Vierachser erhielten nach und nach geschlossene Plattformen. Während des Zweiten Weltkrieges stieg der Bedarf an Güterwagen markant, so dass zwei der ursprünglichen Gepäckwagen umfunktioniert wurden. Der zweiachsige C 206 wurde aus demselben Grund in einen Flachwagen umgebaut und diente so später noch als Dienstwagen bevor er zur DFB kam. Der C 208 wurde 1947 in einen Dienstwagen für den Fahrleistungsdienst Brig umgebaut, C 209 folgte 1949 für Andermatt.

Die Aussage, wonach die Zweiachser durch grössere Vierachser ersetzt worden seien, lässt sich kaum halten: Die erste Neubeschaffung von Personenwagen der FO war 1965. Zu diesem Zeitpunkt waren gerade noch drei von den Zweiachsern, die ehemaligen B 204, 205 und 210 als Personenwagen als B 4201-03 in Betrieb. Etwa in diesem Zeitraum gelangten sie auch bei Nostalgiefahrten in den Dampfzügen zum Einsatz, teils offenbar als reine Zweiachser-Komposition. Für diesen Zweck standen damals auch kaum andere Fahrzeuge als diese Reservewagen zur Disposition, waren doch alle Vierachser aus dem Eröffnungsjahr noch im regulären Einsatz. Es sind kaum Bilddokumente zu finden, die den Einsatz der Zweiachser zeigen, weder mit Dampf- noch mit Elektrotraktion, ausser den genannten Nostalgie-Zügen. Es ist anzunehmen, dass die Zweiachser wohl in der Vorkriegszeit meist überzählig herumstanden. Als das Verkehrswachstum in der Nachkriegszeit einsetzte, waren sie bereits hoffnungslos veraltet.

Ein rein aus Zweiachsern formierter Zug mit originalen BFD-Wagen sieht sicher schmuck aus, ist wohl aber damals nicht so gefahren. Dies soll die hervorragende Arbeit der Sektion Aargau in keiner Weise herabmindern – diese originalen BFD-Wagen werden den Wagenpark der DFB auf jeden Fall bereichern.

Die besondere Situation der FO, eine lange Zeit mit einem Überfluss an Wagen und ständiger Finanzknappheit umgehen zu müssen, hat zu einer enormen Kreativität beim Umbauen geführt und so eine gros-

se Zahl dieser Wagen aus der Anfangszeit des BFD-Betriebes als Dienstwagen der Nachwelt erhalten.

Federico Rossi

* Wolfgang Finke / Hans Schweers, «Die Fahrzeuge der Furka-Oberalpbahn», Verlag Schweers und Wall, 1999

Echo von Fahrgästen

Rollstuhlclub dankt

WINTERTHUR – A. Waldvogel, Präsident des Rollstuhlclubs Winterthur-Schaffhausen, hat Karl Reichenbach ein Dankeschreiben folgenden Inhalts gesandt:

«Am Samstag, 8. Juli 2006, hatten wir vom Rollstuhlclub Winterthur-Schaffhausen unseren Jahresausflug. Das Ziel war eine Fahrt mit der Furka-Dampfbahn von Gletsch nach Realp. Wir hatten einen wunderschönen Tag erwischt und konnten die Fahrt durch die einmalige Landschaft geniessen. Wir waren beeindruckt, nicht nur von der Landschaft und den Feldern von blühenden Alpenrosen, sondern vor allem auch von der Organisation der Fahrt. Das Ein- und Ausladen der Rollstühle sowie die Befestigung im Bahnwagen waren vorbildlich. Das gesamte Personal war uns sehr behilflich und hat zu dem unvergesslichen Tag beigetragen.

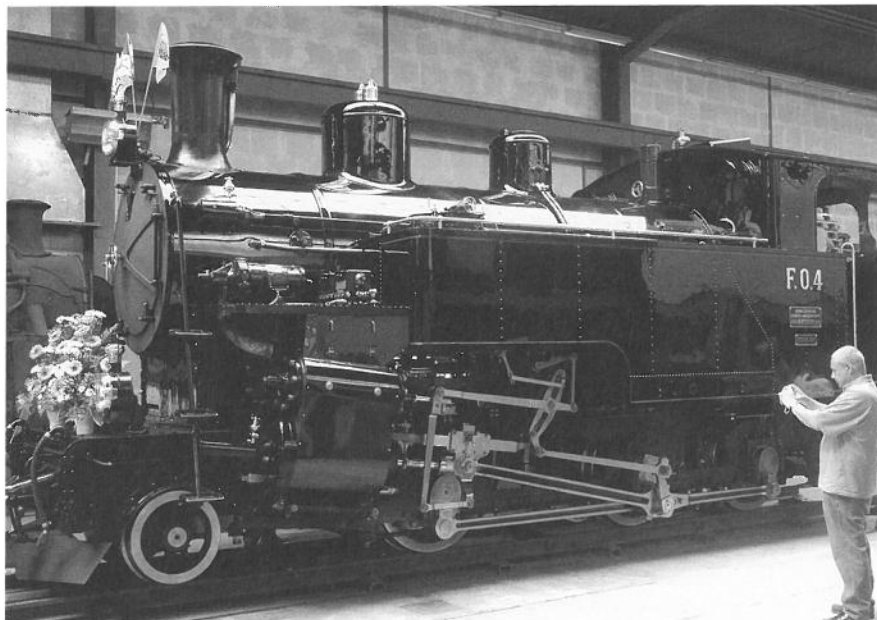
Sehr angenehm überrascht hat uns auch die Rechnung über die Bahnfahrt. Alle Rollstuhlfahrer/innen und die Kinder konnten gratis fahren. Dafür möchte ich Ihnen an dieser Stelle herzlich danken. Wir haben an der letzten Vorstandssitzung beschlossen, als kleines Dankeschön und als kleinen Beitrag für die grossen Leistungen zur Erhaltung und Betreuung dieser einzigartigen Bergstrecke eine Spende von 150 Franken zu überweisen. Ich habe den Betrag mit gleicher Post auf Ihr Konto 22108.85 bei der RB Obergoms in Oberwald überwiesen. Im Namen des Rollstuhlclubs Winterthur-Schaffhausen wünsche ich Ihrem Verein viel Erfolg beim weiteren Ausbau und beim Betrieb der Furka-Bergstrecke.»

Aufarbeitung der FO4

Eine Million Franken und viel Arbeit

CHUR (fi) – Für die Revision der Dampflokomotive HG 3/4 FO4 ist rund eine Million Franken und 18'000 Froni-Arbeitsstunden aufgewendet worden.

Der finanzielle Aufwand bezieht sich auf Material, Fremdarbeit, Anteil Werkstattmiete, Verpflegung und Unterkunft. Die 18'000 freiwillig und unbezahlt geleisteten Stunden sowie Gratislieferungen sind nicht bewertet worden. Die Kosten wurden aus Konten der DFB AG und des Werkstattkontos Chur beglichen. Ohne das grosse Vertrauen von Spenderinnen und Spendern und ohne die Grosszügigkeit von Lieferanten wäre eine derart komplexe Revision nicht möglich gewesen. Allen, die mitgearbeitet und gespendet haben, sei hier herzlich gedankt. Sie dürfen sich am gelungenen Werk doppelt freuen.



Die Lokomotive FO4 am Tag der offenen Türen in der DFB-Werkstatt Chur.
La locomotive FO4 à l'atelier DFB à Coire lors des journées portes ouvertes.

Restauration de la FO4

Un million de francs et un travail considérable

COIRE (fi) – Un million de francs et 18'000 heures de travail de bénévolat ont été nécessaires pour restaurer la locomotive à vapeur HG 3/4 FO4.

L'effort financier comprend le matériel, les travaux externes, la part de location de l'atelier, la nourriture et le logement. Les 18'000 heures de travail de bénévolat et les fournitures gratuites n'ont pas été converties et ne sont pas comptabilisées dans l'effort financier. Les frais ont été réglés par des prélèvements sur les comptes du DFB SA et de l'atelier de Coire. Sans la grande confiance des donateurs et sans la générosité des fournisseurs, une révision

aussi complexe n'aurait pas été possible. Nos remerciements vont à ceux et celles qui ont collaboré et ont fait des dons. Ils ont deux bonnes raisons d'éprouver de la joie à la vue de l'œuvre réussie à laquelle ils ont contribué.

Agenda de la Section romande

Vous êtes cordialement invités à participer et à nous rendre visite !

- | | |
|-------------|---|
| 10.02.07 | Bourse aux jouets de Pesieux NE |
| 17.02.07 | Bourse aux jouets de Payerne VD |
| 2.03.07 | Assemblée générale de la Section romande à 20H00 à l'Hôtel Albatros-Navigation (Av. de la Harpe 49 – Lausanne) |
| 14/15.04.07 | 4 ^e bourse – Exposition – Multicollection à Tavannes |
| 23/24.6.07 | Grand événement à Realp ! Venez nombreux !
– Assemblée des actionnaires du DFB
– Inauguration du bâtiment voyageurs
– Inauguration de la locomotive FO 4 restaurée
– Démarrage de la nouvelle saison du DFB |
| 23-29.7.07 | Semaine de travail 2007 à la Furka |

Pour d'autres nouvelles et informations consultez notre site : www.alsf.ch

Réflexions à l'occasion du 125e anniversaire

Sauvez la ligne sommitale du Gotthard !

Le Chemin de fer du Gotthard fête cette année ses 125 ans d'existence. Pourtant, la pérennité de cette ligne sommitale est mise en danger par le tunnel de base en construction. Pour la Ligne sommitale de la Furka, cette situation comporte des risques et de nouvelles chances.

Un quart de siècle après la Furka, la menace de mise hors service d'une belle ligne ferroviaire, d'importance historique et culturelle, plane aussi sur le Gotthard. L'exploitation à deux voies de la ligne sommitale du Gotthard en tant que voie d'évitement est inutile, car l'interruption totale du trafic dans le tunnel de base à deux tubes est quasiment exclue et déjà maintenant le trafic régional est assuré par des autobus.

Cependant, la situation de départ pour la sauvegarde du Gotthard, du moins de certains tronçons importants, est meilleure qu'elle ne l'était à l'époque pour la Furka. Alors qu'à la Furka certains «fous» ne disposant de pratiquement aucun appui se sont jetés tête baissée dans la reconstruction, le canton d'Uri a, dans le cas du Gotthard, déjà reconnu les signes du temps et, d'entente avec des organisations touristiques, a lancé le débat. Le but minimal est le maintien d'un service à voie unique entre Erstfeld et Göschenen, voire même jusqu'au Tessin. Un groupe de travail a été mis en place, composé de représentants des cantons d'Uri et du Tessin, des CFF, de la Confédération, de la Protection du Patrimoine et de la Commission pour la protection de la nature et du paysage.

Les CFF exigent la viabilité économique

Le combat sera rude. La ligne ne figure plus dans la planification des capacités dès 2020. Son entretien coûte 50 millions de francs par an aux CFF. Pour couvrir ces

frais, les CFF comptent sur les revenus de 70 trains marchandises et voyageurs quotidiens dans chaque sens. En 2004, environ 8'500 passagers et 100'000 tonnes de marchandises ont circulé sur la ligne du Gotthard.

Le trafic de transit qui disparaîtra bientôt devrait donc être au moins partiellement remplacé par des courses touristiques. Il faudrait environ 1600 passagers/jour en compensation, selon une étude de l'Institut «Freizeit und Tourismus» de l'Université de Berne ; le chiffre cité est en relation avec la taille du tronçon préservé. Éventuellement, il faudra trouver une autre société d'exploitation, les CFF exigeant la viabilité économique de l'offre.

Porta Alpina versus ligne sommitale du Gotthard ?

Dans ce contexte, il faut tenir compte de la Porta Alpina, cette station intermédiaire dans le tunnel de base du Gotthard avec ascenseur et service d'autobus jusqu'à Sedrun. Ce projet, situé à l'est de l'Oberalp, a de bonnes chances d'être réalisé. Reste à savoir si la politique nationale d'aide aux régions périphériques veut aussi soutenir la ligne sommitale du Gotthard, sur l'autre versant de l'Oberalp.

L'espoir est permis. Essentiellement, le canton d'Uri ne tire aucun avantage de la meilleure accessibilité dont bénéficiera Sedrun grâce à la Porta Alpina, puisque le trajet Andermatt-Porta Alpina dure 70 minutes, alors qu'il ne faut qu'une heure et 17 minutes pour se rendre directement d'Andermatt à Arth-Goldau. Sur le plan financier, les deux projets (Sauvetage du Gotthard et Porta Alpina) se concurrencent.

Ce qui est valable pour Uri et Andermatt, l'est aussi pour la Ligne sommitale de la Furka, qui est plus intéressée à une bonne liaison ferroviaire directe à la plaine par les Schöllenen. L'abandon de la ligne du

Gotthard comporterait des risques pour notre Train. Nos clients seront-ils d'accord de prendre le bus à Erstfeld, Flüelen ou Altdorf pour se rendre dans la vallée d'Ursern ? Cas échéant, le Schöllenenbahn ne deviendrait-il pas superflu ?

Le MGB est pour la ligne sommitale du Gotthard

La position du Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) est claire : la Porta Alpina est certes un complément touristique intéressant, mais la priorité va au maintien du raccordement à la ligne du Gotthard à Göschenen. Le MGB a déjà clairement démontré son avis en assainissant le pont sur la Reuss près de Göschenen.

Il est improbable que la proposition faite par des amateurs de trains, de prolonger la ligne du MGB jusqu'à Erstfeld, soit retenue. Les démarches faites pour l'obtention du label de bien culturel mondial de l'UNESCO semblent ici plus prometteuses, car la ligne – oeuvre d'ingénierie hors pair grâce à ses premiers tunnels hélicoïdaux et le plus long tunnel de l'époque – obtiendrait la protection de l'organisation de l'ONU comme «oeuvre maîtresse du travail humain créatif».

Pour une admission sur la liste de l'UNESCO, un plan de maintien convaincant, donc une base financière sûre, est requis. Deux chemins de fer font actuellement partie du patrimoine culturel mondial : celui de Darjeeling et le Semmeringbahn. La dernière instance à décider d'une telle candidature est la Confédération. Étant donné qu'une seule candidature peut être présentée par an, la ligne sommitale du Gotthard serait en fin de liste d'attente : la région viticole de Lavaux est candidate en 2007 et en 2008, ce sera le paysage culturel du Chemin de fer de l'Albula-Bernina.

L'espoir vient du tourisme «rétro»

Selon l'étude de l'Uni Berne, la distinction de l'UNESCO n'a pas apporté grand-chose au Semmeringbahn sur le plan touristique. Les offres correspondantes manquent, seul un train électrique nostalgique circule en fin de semaine. Au Gotthard, ce serait mieux : la Fondation CFF-historic

prévoit de faire circuler sur la ligne sommitale du Gotthard son matériel roulant historique.

L'étude propose de réaliser autour du dépôt d'Erstfeld un parc thématique sur le Chemin de fer du Gotthard pour un montant de 2 à 4 millions. De nouvelles activités sont les bienvenues dans la région, car les installations ferroviaires existantes avec 150 employés seront transférées à Arth-Goldau. Une installation pour visiteurs du tunnel de base servirait à renforcer le Mythe du St. Gotthard. Pour réaliser les voyages nostalgiques et à vapeur, CFF-historic devrait travailler en collaboration avec les vaporistes du Lac des qua-

tre cantons et le DFB. Eurovapor entrerait aussi en ligne de compte. La chance de transformer la rampe nord du Gotthard en attraction touristique ne devrait être ratée sous aucun prétexte.

Guillaume Tell et San Gottardo à la rescousse

Les experts en tourisme de l'Uni Berne entrevoient diverses possibilités pour favoriser le développement touristique de la région. En font partie : le renforcement de la marque «Willhelm Tell», un parc naturel, une plate-forme de découverte Wassen et «Sasso San Gottardo», un parc thématique et de recherche installé dans un an-

cien fortin. La Fondation Ligne sommitale de la Furka aussi s'engage pour des produits interconnectés, notamment dans le cadre de la marque «San Gottardo».

Dans ce contexte, le jubilé des 125 ans du Chemin de fer du Gotthard doit servir d'initiateur de réflexions utiles à l'économie publique d'Uri et à son tourisme. Le plus grand bond en avant serait certainement provoqué par le méga-projet d'hôtels et de wellness du financier Samih Sawaris à Andermatt. Les 1300 lits prévus provoqueront inmanquablement une augmentation massive de la demande à la Ligne sommitale de la Furka.

Julian Witschi/trad.+condensé: C. Solioz

Message du conseil d'administration

Rétrospective et perspectives

Chers Amis de la Ligne sommitale de la Furka

Un regard en arrière me permet de constater que 2006 aura été une année riche en événements :

- début des travaux Gletsch-Oberwald
- mise en service du nouveau bâtiment de la gare de Realp
- livraison de la locomotive FO 4 et remise de nouveaux wagons

ainsi que notre participation à diverses manifestations à connotation nationale, pour ne citer que les plus importantes.

Si l'on regarde plus encore vers le passé, je dois reconnaître que le travail accompli jusqu'à ce jour est d'une importance exceptionnelle. Tant par son volume que par sa complexité.

Jusqu'à maintenant, par notre engagement et notre motivation, nous avons pu démontrer que nous sommes capables de réaliser nos ambitions. Le don de Fr. 130'000.– que vient de verser le canton du Valais en faveur de notre fondation est bien une reconnaissance de la qualité et de l'utilité de notre projet pour les régions concernées. C'est un encouragement

direct à l'intention de toute notre communauté et nos bénévoles.

Jusqu'à maintenant, nous avons accumulé un énorme savoir-faire en matière de construction d'infrastructures et véhicules, d'exploitation ferroviaire et de marketing. Mais je dois aussi reconnaître que le développement de notre entreprise a été un peu chaotique... Ce n'est pas une critique, car je pense bien qu'il aurait été difficile de faire mieux avec toutes nos forces bénévoles face à des objectifs aussi ambitieux.

Le regard vers l'avenir doit nous permettre de mettre à profit ce que nous avons appris du passé pour prendre les meilleures décisions à venir.

Plusieurs éléments nous indiquent la nécessité et le genre d'améliorations à entreprendre.

Nous approchons de plus en plus d'Oberwald. Bien que les travaux de maintien et de rénovation de toute la ligne de montagne conservent toute leur importance, c'est l'exploitation qui va gagner en signification. Le service à rendre aux voyageurs, « nos clients », doit être mis au premier plan.

Mais encore, pour nos partenaires du domaine du tourisme, des autorités administratives ainsi que pour nos donateurs, nous devons devenir une entreprise crédible et fiable.

Pour notre « entreprise bénévole » il devient absolument nécessaire de mieux planifier nos activités pour disposer des moyens financiers en temps opportun et pour être en mesure de garantir le service attendu par nos clients et relations d'affaires.

Et cela nous concerne tous, membres et travailleurs volontaires. Nous sommes appelés, non seulement à travailler pour « notre chemin de fer », mais aussi pour le développement de « l'image » de notre chemin de fer extraordinaire placé au cœur de la Suisse pour nous donner toutes les chances d'être reconnus sur le marché.

Sans être des professionnels, nous devons devenir plus professionnel.

Avec nos meilleurs **messages**.

Pour le conseil d'administration.

Claude Wenger

www.furka-bergstrecke.ch

Plus d'émotions !

Communication du directeur d'entreprise

Du réchauffement climatique à l'aptitude au service

Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka commence à ressentir les conséquences du réchauffement climatique et du renforcement des dispositions légales. Tous les secteurs de l'entreprise travaillent intensivement pour garantir le meilleur service et pour maîtriser le challenge « Oberwald ».

Au moment d'écrire ces lignes, l'hiver fait son apparition tardive. Certains se réjouissent de sa venue, alors que nous songeons déjà à ce qui nous attend ce printemps lors du déneigement.

Construction

Le réchauffement climatique et la fonte du pergélisol nous concernent aussi. Notre bien culturel technique unique traverse un région très exposée qui ne nous ménage pas. Glissements de plaques de neige, avalanches et glissements de terrain sont inévitables. Nous sommes donc contraints de tenir compte de ces facteurs et de procéder avec précaution lors de l'entretien, mais surtout lors de la planification et de la construction de nouvelles infrastructures, ce qui ralentit les procédures de mise à l'enquête et renchérit leur réalisation. Dans le cas de l'agrandissement de la remise de Realp, située dans une zone à risque, nous sommes confrontés à des retards.

Les plans directeurs pour les autres activités de construction sont établis, les autorisations correspondantes ont en partie été obtenues ; ainsi, de nouveaux tronçons pourront être mis en chantier sur la ligne entre Gletsch et Oberwald dès que les conditions météo le permettront. De plus, nous espérons pouvoir débiter la construction de la remise à Realp, celle-ci étant indispensable.

Avec les indispensables travaux d'entretien de la ligne, le cahier des charges est de nouveau complet et nous nous ré-

jouissons de pouvoir le réaliser avec la collaboration de nombreux bénévoles.

Personnel

Les collaboratrices et les collaborateurs sont le véritable capital de notre entreprise de service. Nous en sommes conscients et reconnaissants pour chaque heure de travail de bénévolat réalisée en faveur de notre Train. Notre rétribution se limite toutefois au plaisir donné à nos hôtes voyageurs et à notre conviction d'avoir fourni une contribution essentielle à l'exploitation et au maintien d'un chemin de fer de grande valeur historique et culturelle. Ceci devrait aussi être un attrait pour les futurs bénévoles, dont nous avons impérativement besoin.

Matériel roulant

En raison du manque de place à Realp, la HG 3/4 FO 4 hiberne dans une halle du MGB à Göschenen et la HG 2/3 est révisée par le « Weisshorn Team » à Goldau dans les locaux de notre mécanicien de locomotives Martin Horath. L'entretien des HG 3/4 no. 1 et 9 et des tracteurs diesel se fait par de nombreux bénévoles à Realp.

A Coire, les deux HG 4/4, « vétérans » du Vietnam, sont en cours de démontage pour l'établissement de l'évaluation du volume de travail et des besoins financiers nécessaires pour leur restauration. Pour l'instant, le travail est fait sur les deux machines, par la suite, l'accent sera mis sur la reconstruction prioritaire et rapide d'une d'elles. Certains travaux seront certainement donnés en sous-traitance, en tenant toutefois compte de l'aspect économique.

Exploitation

L'entrée en vigueur de nouvelles prescriptions de l'OFT (Office fédéral des transports) nous crée quelques soucis. Nous

recherchons une solution qui tienne compte de nos besoins et de nos particularités et qui soit en accord avec les préceptes de sécurité de l'OFT. Quoi qu'il en soit, nous devons prévoir des coûts supplémentaires générés essentiellement par les examens d'aptitude. En tant qu'entreprise de transport concessionnaire nous aussi accordons la priorité à la sécurité. Nous nous trouvons déjà dans la phase préparatoire de la nouvelle saison d'exploitation qui commencera dans quelques mois. Les cours d'écologie doivent être planifiés et réalisés. Les plans d'engagements sont établis et nous sommes tous à la recherche d'idées d'améliorations pour rendre notre Train encore plus attractif.

Perspectives

La prochaine saison commencera en fanfare avec un premier événement remarquable. Les 23/24 juin 2007, après l'assemblée générale des actionnaires, nous inaugurerons le nouveau bâtiment d'accueil à Realp. Par la même occasion, nous fêterons la mise en service de la locomotive HG 3/4 FO 4, du tracteur diesel Tmh 985 et de deux « nouvelles » voitures voyageurs. Nous pourrions nous convaincre une fois de plus de la qualité professionnelle du travail fourni par nos bénévoles et honorerons leurs efforts par notre présence. Nous aurons aussi la chance de pouvoir accueillir de nombreuses personnalités du monde politique, économique et du tourisme, ce qui nous permettra de développer et d'approfondir les relations de partenariat existantes, indispensables au maintien et au fonctionnement de notre entreprise.

Ces prochains temps, la direction de l'entreprise devra étudier les questions relatives à la desserte d'Oberwald et à son concept d'exploitation. Il s'agit de faire s'accorder au mieux les attentes de la clientèle et les capacités de notre entreprise.

Cette année aussi, le but sera de permettre à un maximum de personnes de profiter d'un voyage en train à vapeur à la Furka. Nous mettons tout en œuvre pour surmonter et maîtriser le goulet d'étran-

glements momentanés dans le domaine du personnel, notamment au niveau du personnel de locomotives.

Je ne manquerai pas de remercier chaleureusement tous les collègues de la direction, toutes les collaboratrices et collaborateurs, ainsi que tous les bénévoles de l'ALSF pour le travail accompli durant l'année écoulée. Notre confiance en nos

capacités et le soutien de la Fondation Ligne sommitale de la Furka, de l'Association Ligne sommitale de la Furka et du Conseil d'administration du DFB SA, nous permettront d'aborder et de maîtriser un avenir et une situation financière exigeants.

*Peter Bernhard,
directeur d'entreprise DFB*

Mise au point

L'histoire des deux-essieux B 2206 et B 2210

Un article intéressant concernant la reconstruction des deux voitures voyageurs B 2206 et B 2210 a été publié dernièrement dans le « dampf an der furka ». Les deux auteurs de l'article cité ne doivent pas être tenus pour responsables du mythe qui a été créé autour de cette série de véhicules, car il a cours depuis un certain temps déjà au sein du DFB.

La série de voitures voyageurs à deux-essieux C 201-210 faisait bien partie de l'équipement d'origine du Chemin de fer Brigue-Furka-Disentis (BFD), mais il ne s'agissait que d'une partie d'une commande de 40 véhicules de différents types : dix deux-essieux (C2 201-210) et dix quatre-essieux (C4 251-260) de troisième classe et – juste ! – exactement dix fourgons à bagages à quatre essieux (FZ4 351-360), cinq quatre-essieux de première et deuxième classe (ABD 51-55) et encore cinq quatre-essieux de deuxième et troisième classe (BC4 151-155).*

Il peut paraître un peu surprenant que des deux-essieux aient été commandés à cette époque, mais la raison est simple : les quatre-essieux avaient un poids à vide de 13,0 à 14,2 t et un poids brut d'environ 16 t. Quant aux locomotives à vapeur HG 3/4 livrées en même temps, elles ont une capacité de charge remorquée de 60 t dans la crémaillère à 110 %. La capacité de traction n'aurait donc pas pu être exploitée entièrement avec des voitures à qua-

tre-essieux. Ainsi, des wagon deux-essieux de 11 t ont été acquis pour être joints à chaque train. Le parc de véhicules ainsi complété permettait la composition de dix trains presque identiques de près de 60 t, dont cinq avec et cinq sans la première classe.

La réalité économique vécue par la jeune BFD était fort différente des plans initiaux de ses concepteurs. Deux compositions, plus tard même une seule, suffisaient amplement à assurer l'horaire clairsemé entre Brigue et Gletsch. De toute évidence, l'achat du matériel roulant avait été fait en prévision d'une forte augmentation du trafic, d'un horaire mieux étoffé et de la mise en service de toute la ligne entre Brigue et Disentis. Mais la réalité fut toute autre et le parc à véhicules était largement surdimensionné pour le BFD qui se débattait par ailleurs dans de graves problèmes financiers. Le contraste est saisissant si on compare avec d'autres compagnies de chemin de fer de l'époque : presque toutes ont dû compléter leur parc de véhicules après peu de temps ou l'ont continuellement agrandi ; il leur était ainsi possible de tenir compte des situations et exigences changeantes, voir même de corriger des erreurs d'appréciation.

Les jugements rendus après-coup semblent faciles, mais dans ce cas, il faut admettre que l'achat massif par le BFD de fourgons à bagages et postaux à quatre-essieux surdimensionnés et lourds, pour

finalement ne former que de petits trains de deux ou trois wagons, était une grosse erreur d'investissement.

Le FO, reprenant le parc de matériel roulant après la faillite du BFD, se retrouvait dans une situation inconfortable et n'avait d'autre solution que de se débrouiller en procédant à des transformations de wagons pour les adapter à ces nécessités. Les toutes premières modifications ont eu lieu entre 1925 et 1930 déjà, donc en corrélation avec la mise en service de toute la ligne, respectivement de la mise en service du Glacier-Express dès 1930. Deux des voitures deux-essieux, largement superflues, en l'occurrence les C 202 et C 203, ont été transformées en voitures voyageurs avec fourgon à bagages et le C 201 en fourgon pur (F 361), vingt ans plus tard, le C 207 (F 362) est aussi devenu un fourgon. Les deux fourgons mixtes surtout étaient engagés dans les Glacier-Express et venaient compléter les compositions de trois voitures à bogies. Ces trains avaient un poids de 60 t, et convenaient parfaitement à la capacité des locomotives à vapeur du FO. Ces deux fourgons mixtes ont survécu jusqu'à nos jours et se trouvent actuellement au DFB, l'un est le BD 2502 et l'autre est un wagon auxiliaire.

Par ailleurs, en 1929 déjà, deux des fourgons à bogies ont été transformés en voitures voyageurs ; les plates-formes ouvertes de nombreux autres quatre-essieux d'origine ont été fermées. Durant la Deuxième Guerre mondiale, les besoins en wagons marchandises ont augmenté de telle façon que deux fourgons d'origine ont été transformés. Pour la même raison, le deux-essieux C 206 a été converti en wagon plat et a servi comme wagon de service avant d'arriver au DFB. En 1947, le C 208 a été changé en wagon de service pour la construction de la caténaire et stationné à Brigue. Le C 209 a subi la même transformation en 1949 pour servir à Andermatt.

Il est donc faux d'affirmer que les deux-essieux ont été remplacés par de plus grands véhicules à bogies : la première acquisition par le FO de voitures voyageurs neuves a eu lieu en 1965 seulement.

A cet instant, seuls trois des anciens deux-essieux, les B 204, 205 et 210, étaient en service comme voitures voyageurs immatriculés B 4201-03. C'est à peu près à cette époque qu'ils ont été engagés lors de voyages nostalgiques en train à vapeur, qui, en partie, étaient effectivement des compositions faites uniquement de wagons à deux essieux. D'autres véhicules que ces wagons de réserve n'étaient par ailleurs probablement pas disponibles à cet effet, tous les wagons à bogies datant de l'année d'ouverture de la ligne étaient encore en service régulier.

Il n'existe pratiquement aucun document photo montrant ces véhicules deux-essieux engagés simultanément dans un même train, ni en traction vapeur, ni en électrique, à l'exception des trains nostalgiques déjà cités. En résumé, il faut bien admettre que les deux essieux étaient des surnuméraires inutilisés durant la période d'avant-guerre et, après la guerre, quand

le trafic à pris son essor, ils étaient déjà surannés.

Un train formé de voitures deux-essieux d'origine du BFD est certainement très joli, mais il n'a très certainement jamais circulé ainsi. Tout ceci n'amoindrit en aucun cas le travail extraordinaire de la Section Argovie - ces voitures voyageurs d'origine du BFD sont évidemment un véritable enrichissement du parc à véhicules du DFB. La situation particulière du FO, celle de devoir jongler durant de longues années avec une abondance de wagons inadaptés dans une situation de pénurie financière, l'a poussé à développer une énorme créativité dans le domaine de la transformation de wagons. Ainsi, de nombreux véhicules datant de l'ère du BFD ont été préservés.

Federico Rossi

* Wolfgang Finke/Hans Schweers, « Die Fahrzeuge der Furka-Oberalpbahn », Schweers und Wall, 1999

Voies de communication dans les Alpes centrales

La construction routière au col de la Furka

OBERWALD (fi) – La route du col de la Furka a été construite entre 1863 et 1866. Gotthard, Furka et Oberalp formaient une étoile de communication d'importance politique, militaire et économique.

Dans le cahier 2006/2 « Construction routière et armée » de la revue « Les chemins et l'histoire » de ViaStoria, Klaus Aerni décrit la construction de la route de la Furka, qui avait été lancée par une décision fédérale de 1861. En raison de la situation politique extérieure de l'époque, le Conseil fédéral estimait nécessaire de construire une route de transport militaire à travers le Valais avec un prolongement par dessus la Furka et l'Oberalp jusque dans les Grisons. Ainsi le Valais, qui à cette époque n'était relié par route au reste de la Suisse que par le défilé de St-Maurice, a été contraint par le Conseil fédéral de bâtir une

route reliant Brigue au Gotthard. En 1862, le chemin muletier Fiesch-Oberwald a été élargi et transformé en une route d'une largeur de 4,5 à 4,8 mètres et au dénivelé maximal de 7 %. Cette performance préliminaire, souvent méconnue, fournie par le Valais, était indispensable à la construction par la Confédération de la route du col de la Furka. Sur l'autre versant de ce col, l'Axenstrasse, qui est la première liaison terrestre entre Flüelen et Brunnen, a été réalisée en 1862. Dès 1863, la route du col de l'Oberalp assurait la liaison vers la Surselva.

Planification et construction

Le décret confédéral de 1861 exigeait que la route de la Furka ait une largeur de 4,2 à 4,5 mètres. Un dénivelé moyen de 7 et maximal de 12%. L'ingénieur cantonal François Venetz, qui assurait le suivi du projet

et l'avait marqué de son empreinte, a réduit le dénivelé maximal à 10 % et a fait diminuer le nombre de lacets. Les plans ont été élaborés par l'uranaïs Karl Emanuel Müller. Du côté valaisan, l'adjudication s'est faite à Félix Décarro, du côté uranaïs, les travaux ont été répartis entre de nombreuses petites entreprises. Les tronçons Oberwald-Gletsch et Gletsch-Furka ont été construits en 1865. Le sommet du col avait déjà été atteint en 1864 du côté du canton d'Uri, mais les travaux n'ont été terminés qu'en 1866. Bien plus tard, entre 1937 et 1955, la route du col a été élargie à 6 mètres. Les coûts de construction se sont élevés à 674'000 francs pour le lot valaisan, celui d'Uri est revenu à 510'000 francs. Malheureusement, il n'a pas été possible de trouver des informations sur le nombre d'ouvriers engagés, sur les matériaux et les installations utilisées. On trouve tout juste une mention au sujet d'un chemin pédestre provisoire de 10 km, construit en dessous du sommet du col pour permettre un meilleur accès. Il n'est actuellement plus possible de déceler son parcours exact. En tout cas, la célérité avec laquelle cette voie a été construite exige le plus grand respect pour les ouvriers et les planificateurs de l'époque. Les conditions climatiques à cette époque étaient certainement bien plus rudes que de nos jours. L'ancien chemin muletier de la Furka passait sur la moraine latérale gauche du glacier du Rhône, puis passait en zigzag à travers les prairies jusqu'au col. Quant au col du Gotthard, il a été équipé d'une route carrossable en 1829/30, bien avant la Furka. La route du col du Grimsel a été ouverte en 1894.

ViaStoria

ViaStoria, le Centre pour l'histoire du trafic, rattaché à l'Université de Berne, s'engage pour l'étude, l'assainissement et l'usage approprié des voies de communications historiques. Faisant suite à un mandat de la Confédération, l'Organisation a établi entre 1984 et 2003 l'Inventaire des voies de communications historiques IVS. Les trois champs d'activités de ViaStoria sont la recherche, les conseils et l'information. Ses points forts actuels sont

le programme touristique « Chemins culturels de Suisse » et le plan de recherche et de publication « Les chemins et l'histoire ». De plus, dans le cadre de mandats d'inventaires et de conseils octroyés par

plusieurs cantons, ViaStoria met en valeur son savoir-faire acquis lors de l'établissement de l'IVS. En corrélation avec ces activités, ViaStoria édite diverses publications. – www.viastoria.ch

Souvenirs de la saison avant la saison

Déneigement de la Ligne sommitale

Rapport établi par le « pelleteur en chef » Ernst Meier et Stephan Niggli à propos de la période du 13 au 30 mai 2006.

Le 13 mai, très tôt le matin, je me suis rendu en voiture à Realp avec l'échelle en alu en trois éléments, des outils, 15 kg de confiture (trois sortes), 2 kg de café en grains et évidemment 200 têtes de nègre, comme chaque année à cette époque.

Selon une formule consacrée depuis de nombreuses années, le déneigement était placé entre les mains de Federico Rossi et de Wolfgang Hackl.

Tunnel Senntum 3

Pour commencer, nous nous sommes rendus au tunnel Senntum 3 avec la locomotive diesel équipée de la fraise à neige et avons ouvert le portail supérieur, poussé par la loco diesel avec le chasse-neige à turbine Intrac Peter (sur chenillettes en caoutchouc) sur le wagon surbaissé. Puis, nous avons continué en direction d'un cône de neige d'avalanche haut de 8 mètres, situé en amont. La voie ferrée a été jalonnée selon les plans par Hans Steger. Stephan Stauber a conduit la puissante machine avec précautions à travers la neige.

Tunnel Senntum 2

Le portail inférieur a été dégagé à la pioche et à la pelle. J'ai déverrouillé le portail avec les outils que j'avais emportés. Lors de l'ouverture, nous avons tous été ébahis. Une couche de glace de 1,2 mètres recouvrait le sol du tunnel sur une profondeur de 20 mètres. Des tours de glace s'élançaient jusqu'à la voûte. La glace a été cassée avec la

pelle excavatrice, le « Wacker » (pilon équipé d'une pointe), la tronçonneuse à essence, la pointe, le pic et la pelle, puis a été évacuée dans la Furkareuss. Le pilon était piloté par Beat Brem et l'excavatrice par Dieter Weber. Le portail supérieur a été ouvert vers l'intérieur, laissant apparaître un mur de neige blanc; juste un petit trou de 50 cm laissait passer un peu de lumière.

Tunnel Senntum 1

L'excavatrice et la fraise à neige Peter ont pu avancer jusqu'aux tunnels 2 et 1 en empruntant la Furkareuss recouverte de neige. L'excavatrice a roulé jusqu'au tunnel 1 pour ouvrir le portail vers l'extérieur et le chasse-neige Peter s'est déplacé vers les couloirs d'avalanches entre les tunnels 2 et 1.

Gletsch

La fraise à neige Rollba a été transférée par le tunnel de base à Oberwald avec la navette pour automobiles. De là, Beat Brem l'a menée jusqu'à Gletsch où la neige arrivait presque sous le toit de la remise. Toute l'aire de la gare a été dégagée avec le chasse-neige Rollba.

Pont du Steffenbach

Entre-temps, le pont du Steffenbach a été préparé au montage. A noter que ce pont a la même classe d'âge que l'auteur et « pelleteur en chef », qui compte 29 participations aux opérations de déneigement. Ce pont a été déployé pour la première fois par le DFB en 1988.

D'abord le téléphérique a été installé, le treuil a été soulevé avec le palan, sorti de la cabane à treuil et déposé sur la voie où

il a été fixé au moyen de 4 vis, de 2 boucles d'ancrage et de deux chaînes. Le treuil est composé d'une bobine supérieure et inférieure avec chacune 156 mètres de câble d'acier de 25 mm. Le 19 mai à 9 heures, le câble a été engagé 6 fois dans les poulies de renvoi. Pour la première fois, le montage du pont a été fait exclusivement par des argoviens. Dieter Weber tenait le levier de commandes. Beat Brem et Ernst Meier s'occupaient du treuil. Le pont a été monté par très beau temps. En raison de la température, les rails étaient trop longs de 18 mm du côté amont. Le treuil a de nouveau été démonté, soulevé avec le palan et poussé dans le cabanon à treuil. Le chevalet de montage et les poulies de renvoi ont été chargés sur le wagon-grue pour révision.

Coulée de terre près du pont de Wiler

Le 20 mai, un glissement de terrain s'est déclenché au dessus du pont de Wiler. Environ 50 m³ de pierres et de terre ont recouvert la voie. Deux excavatrices ont dû déplacer la masse en direction de la Furkareuss, ce travail a été complété par un déblaiement au pic et à la pelle. Entre-temps, Patrick et moi sommes montés à pied jusqu'au pont du Steffenbach où nous avons inséré le rail ajusté et l'avons fixé avec des éclisses et des boulons. Ainsi, ce pont était prêt au service.

Tiefenbach

Nous sommes montés à Tiefenbach avec la locomotive diesel avec la fraise à neige. Il a fallu trouver la captation d'eau sous une couche de neige de 2,20 mètres. Le tube d'un pouce a été raccordé et tiré jusqu'au réservoir de 36 m³ qui accumule l'eau pour les WC et la grue à eau, que nous avons par ailleurs aussi installée. Les aiguillages et les entrées de crémaillère ont été totalement dégagés, les signaux de position d'aiguillages et d'entrée de crémaillères ont été posés.

Furka

Le chasse-neige à turbine Peter et l'excavatrice ont été déplacés à la Furka pour les travaux préliminaires. Tout d'abord, le portail du tunnel sommital a été dégagé puis

ouvert. La plaque tournante a été libérée et déverrouillée. La place de la gare a été débarrassée du manteau neigeux qui atteignait par endroits 5 mètres. Les fermes en planches ont été ôtées des fenêtres et des portes des WC. L'alimentation en eau a été rétablie (le réservoir d'eau de 5000 litres et la vanne à trois voies du tube de vidange de fond, long de 300 mètres, ont été fermés). Les 13 wagons entreposés dans le tunnel de faïte ont été extirpés de leur sommeil hivernal. Le portail valaisan du tunnel sommital a par la suite aussi été ouvert.

Muttbach-Belvédère

A la station Muttbach-Belvédère, la neige, haute de 4 mètres, a été dégagee et les appareils de manoeuvre d'aiguilles et les signaux mis en place.

Tronçon Muttbach-Gletsch

Le tronçon qui relie Muttbach-Belvédère à Gletsch, piqué par Hans Steger, a été ouvert avec les fraise à neige Rollba et Peter et avec l'excavatrice. Dans les courbes, la tranchée a dû être élargie de 40 cm pour permettre le passage du wagon surbaissé nécessaire aux transports des machines. Sur les crêtes, les corniches de neige en surplomb ont dû être enlevées à la pelle.

Realp

A Realp, l'eau a aussi dû être mise en service et la grue à eau a dû être réparée.

Pannes

Il y a quand même eu quelques pannes : un pneu du chasse-neige Rollba a éclaté ainsi qu'une conduite hydraulique de l'ex-

cavatrice, la draine a subi une avarie de moteur et une chenillette d'une excavatrice est sortie de ses guides. La fraise à neige de la loco diesel a dégagé sans incidents tout le tronçon Realp-tunnel hélicoïdal de Gletsch. Félicitations.

Considérations finales

Le déneigement est souvent entravé par les forces de la nature. Des avalanches de fond détruisent ou endommagent les tunnels, les avalanches en aérosol peuvent obstruer les tunnels si les portails sont endommagés. L'eau sape les voies, rendant nécessaire d'importants travaux de réparation. Des blocs de roche peuvent endommager les rails-crémillère. Trois longueurs de courbes de 19 et de 21 sont par conséquent toujours emportés.

Sei es auf der Strasse oder auf der Schiene

Wie verträgt sich Alkohol mit Sicherheit?

Die rechtliche Situation ist klar. Die Vorschriften gelten uneingeschränkt auch bei der DFB. Wer Leben und Gesundheit liebt, hält sie ein und trägt zur Sicherheit von Kameraden und Fahrgästen bei. Sicherheit ist bei einer Bahn wie der DFB eine Existenzfrage.

Wer kennt nicht die Situation: Man sitzt in einer fröhlichen Runde trinkt mit, der Gastgeber macht Feierabend und plötzlich steht man vor der Entscheidung, bin ich überhaupt noch fahrtüchtig? Oft ist die erste Reaktion: Aber sicher, ich kann ja noch normal gehen, habe keine Doppelsichtigkeit, also was soll es. Dies mag alles stimmen, der menschliche Organismus aber hat da so seine eigenen Gesetze. Verminderte Reaktionsfähigkeit und eingeschränkter Sichtwinkel sind noch die geringsten Auswirkungen. Die Überschätzung der noch vorhandenen körperlichen Fähigkeiten kann zu sehr schweren Folgen führen, nicht nur gesundheitsschädigende. Der Gesetzgeber hat sich dieser Frage in verschiedener Form angenommen. Angefangen mit den Schnapsvögten (Brennereiaufsicht) und dem Alkoholmonopol bis hin zu den Wirtepatenten

erstreckt sich der lange Arm des Gesetzgebers. Im juristischen Bereich hat er über den Bund, die Kantone, ja sogar die Gemeinden regulative Schranken erlassen. So hat er auf den 1. Januar 2004 im Strassenverkehrsgesetz den Begriff «Fahruntfähigkeit» neu definiert. «Fahruntfähig wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Gewichtspromille aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt»¹.

Das Ziel, die Zahl der Strassenverkehrsunfälle und der Verkehrstoten zu senken, konnte teilweise erreicht werden. Dem Alkohol gleichgestellt sind auch Medikamente und Drogen inkl. Halluzinogene. Im schienenengebundenen Verkehr hat der Gesetzgeber entsprechende Zusatzvorschriften erlassen². So ist in den Schweiz. Fahrdienstvorschriften im Kapitel 5 «Schutz von Personen und Sachen, Artikel 5.1 «Krankheit, Ermüdung, Alkohol» enthalten, dass, «Wer sich krankt fühlt, wegen Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten oder Dro-

gen oder aus einem anderen Grund in der Ausübung seiner Funktion beeinträchtigt ist, darf keine sicherheitsrelevanten Funktionen ausüben. Im Art. 5.2. «Alkoholkonsum» steht zudem: «Personen mit sicherheitsrelevanten Funktionen ist der Konsum alkoholischer Getränke während der Arbeitszeit und innert mindestens sechs Stunden vor Beginn der Arbeit untersagt». Das heisst, der Dienst ist mit 0,0 Promille anzutreten. Besonders ist auf die Restmenge des Vorabends zu achten, denn unser Körper vermindert die Alkoholmenge nur um 0,1 Promille pro Stunde.

Was unter dem Begriff «sicherheitsrelevante Funktionen» zu verstehen ist, hat das Bundesgericht in einem 1986 gefällten Urteil klar definiert. Darunter fallen alle Tätigkeiten, in welchen Personen oder Tiere in irgend einer Form gefährdet werden können. Kein Regulativ erreicht seinen Zweck ohne Kontrolle. Diese hat der Bund der Justiz der Kantone und der Gemeinden übertragen. Wenn diese von Kanton zu Kanton, ja von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich sein können, ist deren Ziel immer das Gleiche, Verhinderung von Missbräuchen und deren Folgen. Der Kanton Uri hat beispielsweise eine relativ strenge Regelung und verlangt auch für Kantinenbetriebe eine Gastgewerbebewilligung mit Wirtepatent³. Er

verbietet auch den Verkauf von alkoholischen Getränken und alkoholhaltigen Waren über Automaten. Für die DFB heisst das, der Betrieb unseres Getränkeautomaten in der Kantine Realp ist nach Gesetz illegal. Er wird uns nur bewilligt, weil er für Jugendliche und Gefährdete, um deren Schutz es ja geht, nicht öffentlich zugänglich ist. Der Wirtepatentinhaber hat damit aber auch Pflichten übernommen und Rechte erhalten. So muss er Personen mit Anzeichen von Trunkenheit den Kauf von alkoholhaltigen Getränken verweigern. Er hat das Recht und die Pflicht, Personen die sich seinen Anweisungen widersetzen des Ortes zu verweisen. Wird seinen Aufforderungen nicht Folge geleistet, kann er die Polizei zur Durchsetzung seiner Anweisungen beiziehen, die dann die Wegweisung vornehmen muss. Er schlägt aber in seinem begleitenden Kreisschreiben auch vor, dass alkoholfreie Getränke zu einem tieferen Preis als das billigste alkoholhaltige Getränk anzubieten sind. Dieser Empfehlung lebt die DFB seit deren Bestehen immer nach, in dem Mineralwasser für jedermann jederzeit, kostenlos und frei verfügbar ist.

¹ SVG Art. 741.13

² SR 742.173

³ Gastwirtschaftsgesetz (GWG) vom 29. November 1998 und Reglement der Abgabe zum Gastwirtschaftsgesetz vom 22. November 2005).

Mitteilungen des ZV

Finanzielle Unterstützung unserer Dampfbahn

Um den Weiterausbau und den Erhalt der Strecke aufrechterhalten sowie den Betrieb in den Sommermonaten finanzieren zu können, sind wir auf verschiedene Geldquellen angewiesen. Diese bestehen zum grössten Teil auf privater Basis. In der Regel sind dies:

- Unsere Mitglieder mit ihren jährlichen Mitgliederbeiträgen
- Unsere anonymen Gönner, welche auf Aufrufe wie Kartenaktionen einen Beitrag beisteuern
- Unsere Sponsoren (inkl. Mitglieder und Aktionäre), welche uns mit grösseren Beiträgen in Form von Geld oder Naturalien unterstützen
- Unsere Aktionäre, welche durch den Kauf von einzelnen Aktien oder Aktienpaketen ihre Sympathie für die Existenz und den Weiterbestand der Dampfbahn bekunden

Sie sehen, für den Weiterausbau und zur Erhaltung dieses ausserordentlichen Kulturgutes benützen wir verschiedene Wege, welche uns die Finanzierung dieser einmaligen Bahn ermöglichen.

Nun kann es vorkommen, dass auch unsere Mitglieder oder Aktionäre Adressaten von so genannten Postkartenaktionen sind, denn diese Aktionen erfolgen über Drittfirmen, welche dazu über eigene Adressstämme verfügen. Diese Adressstämme können unter Umständen auch Adressen von Mitgliedern enthalten. Dies kommt daher, dass Mitglieder auch schon an andere Institutionen gespendet haben.

Wir möchten deshalb klar betonen, dass weder der VFB noch die DFB AG einen Adresshandel mit Mitgliederadressen betreibt, denn dies ist aus Datenschutzgründen gesetzlich verboten.

Wir bitten all diejenigen Mitglieder, welche solche Kartenaktionen erhalten haben, um ihr Verständnis für die Belange unserer Dampfbahn. Wir sind auch auf solche Quellen unbedingt angewiesen und dankbar dafür.

Neue Dienstleistung des VFB für seine Sektionen

In den kommenden Wochen werden die Sektionspräsidenten vom

ZV Post erhalten. Diese besteht aus zwei CD's mit dazugehöriger Anleitung zur Installation auf dem PC. Sie ist ausschliesslich für dasjenige Vorstandsmitglied bestimmt, welches sich mit der Sektionsmitgliederkartei befasst. Dieses Programm erlaubt den Sektionen ihre Mitgliederstände je-

derzeit aktuell via Internet abzurufen. Jede Sektion erhält damit eine Lizenz für die Benützung dieser Dienstleistung. Mit dieser Dienstleistung an die Sektionen ist der ZV überzeugt, dass er damit praktisch all die Wünsche der Sektionen erfüllen kann.

Rechnung für Jahresbeitrag liegt diesem Heft bei

Wir möchten unsere Mitglieder darauf aufmerksam machen, dass die Rückseite des Begleitblattes die Rechnung des Jahresbeitra-

ges samt Einzahlungsschein und den neuen Mitgliederausweis 2007 enthält. Bitte verwenden Sie nur diesen Einzahlungsschein um den Jahresbeitrag zu bezahlen. Sie ersparen uns viel Zeit und unnötige Kosten. Besten Dank für Ihr Verständnis.

Kommentar zur Entwicklung der Mitgliederzahlen 2006

Die Mitgliederzahlen haben sich im Jahre 2006 erfreulich entwickelt. Wir können eine Zunahme von 343 Mitgliedern verzeichnen. Dies sind

VFB Verein Furka-Bergstrecke Mitgliederstatistik 2006				
Sektion	Mitglieder per 15.01.06	Mitglieder per 15.01.07	Veränderung	
			neg.	pos.
Aargau	1080	1155		75
Belgien	23	29		6
Berlin-Brandenburg 15	50	47	3	
Bern	386	406		20
Edelweiss	87	105		18
Gotthard	273	329		56
Graubünden	163	171		8
Innerschweiz	366	397		31
Niederlande	96	100		4
Norddeutschland 16	106	97	9	
Nordrhein-Westfalen 18	223	218	5	
Nordwestschweiz	402	415		13
Nürnberg 24	67	64	3	
Ostschweiz	506	495	11	
Rhein-Main 19	154	152	2	
Rhein-Neckar 20	79	75	4	
Romandie	314	335		21
München/Oberbayern 23	74	75		1
Schwaben 22	50	53		3
Solothurn	160	159	1	
Stuttgart 21	181	182		1
Wallis	103	121		18
Zürich	1897	2003		106
Total	6840	7183	38	381
Zusammenfassung				
Deutschland	984	963	21	
Niederlande	96	100		4
Belgien	23	29		6
Schweiz	5737	6091		354
Total	6840	7183		343

24 Eintritte
via Internet

47 Eintritte
via Internet

rund 5 Prozent mehr als zu Beginn des Jahres 2006. Dank den grossen Anstrengungen der Sektionen konnten wir das vorgegebene Jahresziel von plus 2 Prozent weit überschreiten. Zu beachten ist, dass auch übers Internet eine Zunahme zu verzeichnen ist.

Wir möchten hiermit allen, die sich intensiv für die Mitgliederwerbung eingesetzt haben, unseren herzlichsten Dank aussprechen.

*Euer Präsident
Robert Frech*

VFB-Sektion Gotthard

GV im Zeichen des Präsidentenwechsels

Am 2. Dezember 2006 erhielt die Sektion Gotthard einen neuen Präsidenten. Vor dieser Stabübergabe stand dem Abtretenden jedoch noch ein arbeitsintensives Jahr bevor.

Kaum war die Generalversammlung 2005 zu Ende, hiess es für den Vorstand, nebst den üblichen Jahresaktivitäten die Gewerbeausstellung URI06 vorzubereiten. Zusammen mit dem Golf-Club Realp, dem Gotthard-Hospiz, der Historischen Reisepost sowie den Freilichtspielen galt es, einen gemeinsamen Stand «Erlebnis San Gottardo» aufzubauen und während fünf Tagen zu betreuen. Für unsere kleine Sektion war dies kein leichtes Unterfangen. Trotz alledem gelang es unserem Präsidenten Anton Stadelmann, an einem grosszügig eingerichteten Stand nicht nur für die Faszination Gotthard und die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu werben, sondern auch neue Mitglieder zu überzeugen. Der grosse Renner während diesen Tagen waren die speziell für diese Ausstellung hergestellten «Dampflok-Üdali». Tony konnte diese Säcklein erfolgreich



*Stefan Gretener, neuer Präsident der Sektion Gotthard.
Stefan Gretener, nouveau président de la Section Gotthard.*

unter die grosse Gästeschar bringen. Ebenfalls ein grosser Anziehungsmagnet war die Kinderdampfbahn von Erich Roth aus Meiringen. Die Bilanz dieser Woche kann sich durchaus sehen lassen: 500 Säcklein Dampfloknudeln und rund 5000 Kinderdampfbahn-Tickets wurden verkauft sowie 34 Neumitglieder geworben. Dank diesem Erfolg konnten wir

den Einsatz sogar mit einem kleinen Gewinn abschliessen. Das restliche Jahr verlief nicht minder erfolgreich: Die Sektion konnte zwölf Samstagseinsätze sowie eine Bauwoche unter der Leitung von Wolfgang Hackl und seinem Team stellen. Begleitet wurde diese Woche von der Lehrwerkstatt Basel. Für den DFB-Wanderweg konnte oberhalb der Bahnstation Tiefenbach eine neue Hängebrücke erstellt werden.

Von Tony Stadelmann zu Stefan Gretener

Tony Stadelmann hat sich entschlossen, das Amt des Präsidenten in neue Hände zu übergeben. Er wird jedoch weiterhin den DFB-Wanderweg betreuen und die Sektion bei einzelnen Aufgaben unterstützen. Die Sektion Gotthard dankt Tony für seinen bisherigen unermüdlichen Einsatz. Zu seinem Nachfolger wählte die Vereinsversammlung Stefan Gretener, Fahrdienstleiter aus Olten. Mit ihm gewinnt die Sektion wiederum einen fundierten Kenner der DFB. Als «Froni» trifft man ihn als Fahrdienstleiter und Zugführer im Betrieb oder als Dieselcrew-Mitarbeiter häufig in Realp an. Mit 29 Jahren gilt er als einer der jüngsten VFB-Präsidenten; er hat sich schon fleissig eingearbeitet und sich wie auch dem Vorstand hohe Ziele gesetzt. Der Vorstand heisst ihn herzlich willkommen und freut sich auf eine gute Zusammenarbeit!

*Hanspeter Walker und
Markus Russi*

Einladung zur gemeinsamen Fahrt

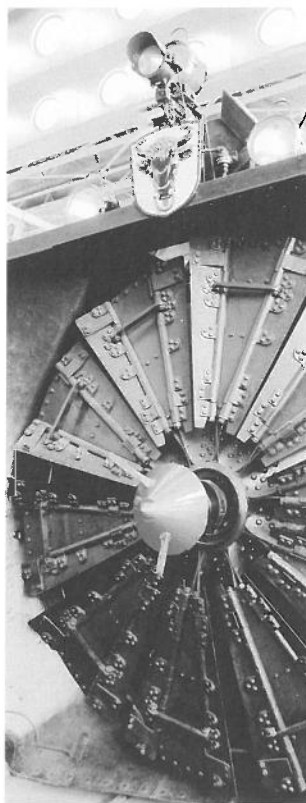
Saisoneroöffnung und Taufe FO 4

Für alle Furkafreunde, die aus Deutschland zur Taufe der FO 4 die DFB besuchen möchten, haben wir von der Sektion Stuttgart unsere diesjährige Furka-Fahrt mit Standort Andermatt in guten Hotels vom 22. bis 24. Juni 2007 vorgesehen.

Dieses Mal wird die Reise ein ganz besonderes Highlight: Da sich 2007 auch das 50. Jubiläum des TEE-Verkehrs begibt, werden wir auf dem deutschen Streckenabschnitt Stuttgart-Singen stilecht im

TEE-Speisewagen als Sonderzug an- und rückreisen. Um 8 Uhr beginnt die Fahrt in Stuttgart Hbf. Auf der Hinreise wird uns ein reichhaltiges Frühstück serviert. Ab Singen werden wir in bewährter Weise im Reisebus fahren. Am Samstag steht die Fahrt mit der DFB über die Furka und die Teilnahme an den Feierlichkeiten um die Lok 4 auf dem Programm, am Sonntag werden wir den Abschnitt Oberwald-Gletsch besichtigen und über Grimsel und Brünig die Rückreise antreten. In Singen erwartet uns wieder der Speisewagen und zum Abschluss ein leckeres 5-Gang-Menü. Am Abend erreichen wir wieder Stuttgart. Wir laden zu dieser Fahrt besonders auch die aus nördlicheren Bereichen interessierten Furka-Fans ein, mit uns zu fahren: Wir organisieren gerne auch Zwischenübernachtungen in Stuttgart und bieten hier auch ein schienenspezifisches Programm am Vortag bzw. an einem Verlängerungstag an.

Für weitere Informationen und zur Anmeldung wendet Euch bitte an Ulf Weidle, Fax +49/711/292650 oder weidle-reisen@gmx.de.



*Gotthard-Dampfschneeschleuder im Verkehrshaus.
Chasse-neige à vapeur du Gotthard au Musée des Transports.*



*Tony Stadelmann hat wieder mehr Zeit für seine Enkelkinder.
Tony Stadelmann aura plus de temps à consacrer à ces petits-enfants.*

VFB-Sektion Zürich

Hauptversammlung, Bestand, Aktivitäten

Gemäss Einladung im Novemberheft findet die Hauptversammlung 2007 der VFB-Sektion Zürich am Samstag, 17. März, 14.30 Uhr im Restaurant «Panorama» an der Eichwiesstrasse 20 in Jona statt. Das Restaurant befindet sich im Swisstronics-Gebäude (Wegweiser «Eichfeld/Eichwies» bei der AGIP-Tankstelle. Beim Versammlungsort gibt es genügend Parkplätze.

Behandelt werden die statutarischen Traktanden. Von Mitgliedern sind keine Anträge eingegangen.

Beitragserhöhung

Der Vorstand beantragt, den Jahresbeitrag ab 2008 auf 60 beziehungsweise 90 Franken zu erhöhen. Akzeptiert die HV die Erhöhung, wird die Sektion an der DV vom 21. April einen entsprechenden Antrag stellen. Eine detaillierte Traktandenliste mit dem genauen Wortlaut des Antrages mit Begründung wird an der HV schriftlich vorliegen.

Vormittagsprogramm (fakultativ): 10 Uhr Besammlung beim Laborgebäude der Hochschule Rapperswil. Besichtigung der Baulabors, Abt. Wasserbau mit dem Modell des Glyssibachs in Brienz, Baustoffprüfung, Geotechnik. Ab 11.45 Uhr Fahrt zum Versammlungsort, gemeinsames Mittagessen. Für Bahnreisende steht der Vereinsbus bereit, ebenso um 14 Uhr ab Bahnhof Rapperswil.

A: Salat, Pouletgeschnetzeltes an Currysauce, Reis, Dessert Fr. 22.–, **B:** Salat, Tessinerbraten, Bohnen, Kartoffelstock, Dessert Fr. 23.–. Anmeldung für das Essen bis 13. März an K. Brügger (Fax oder Post) mit Menüwahl. Der Vorstand erwartet eine zahlreiche Beteiligung.

Winterthurer Messe 22. bis 26. November 2006

Nachdem wir hier letztes Jahr pausiert hatten, war dies unser letzter Messe-Auftritt im 2006, das der VFB als «Jahr der Neumitglieder» deklariert hatte! Deshalb zeigten wir mit vier Messe-Auftritten eine Rekordpräsenz. Normalerweise machen wir nur an zwei solchen Anlässen pro Jahr mit. Während der fünf Tage konnten wir insgesamt 27 Neumitglieder einschreiben, davon eines für die

Sektion GR. Dies ist wohl eine ganz passable «Ernte». Sie ist aber angesichts der idealen Platzierung unserer Fotowand und des Besucherrekords nicht gerade überwältigend. Und wenn recht häufig Leute vorbeikommen, die schon Mitglied sind, drängt sich der Vergleich mit einem ziemlich leergefischten See auf! Die Gesamtbilanz der vier Messen lässt sich dennoch sehen:

	Dauer	Neumitglieder	+
Fespo	4	32	13
ZOM	4	27	4
Glarner	6	29	3
W'thur	5	27	1
Total	19	115	21

→ davon für andere Sektionen

Trotz aller Aufrufe an potentiellen Werber-Nachwuchs war das Echo gleich null! Wenn nicht unser bald 82-jähriger ehemaliger Bauchef Edi Schlumpf und der altgediente Zugbegleiter DFB Ernst Meier uns etwas Unterstützung gegeben hätten, wären der Präsi und der Schreibende, beide auch schon über 70, während der fünf Tage allein am Stand gewesen!

5,5 Prozent mehr Mitglieder

Mit einem Bestand von 2002 per 16. Januar haben wir die letztes Jahr anvisierte Marke von 2000 erreicht. Verglichen mit der Zahl 1897 vor einem Jahr bedeutet dies einen Zuwachs von sage und schreibe 105! Dieses Resultat, so erfreulich es auch ist, soll aber hier doch hinterfragt werden, denn die Fluktuation ist viel grösser als diese Zahlen vermuten lassen! In der Vergleichsperiode 16.01.06 bis zum obigen Stichdatum waren nämlich zu verbuchen: 101 Löschungen (Kündigungen, Nichtbezahlen des Jahresbeitrags, Todesfälle), 206 Neueintritte, Nettozuwachs 105.

Die Neueintritte setzen sich zusammen aus den 94 an den Messen (siehe weiter oben) plus 77 von unseren Mitgliedern Geworbenen, wobei zu erwähnen ist, dass davon ganze 67 von sechs, die 10 restlichen von 9 verschiedenen Werbern stammen! Den Vogel abgeschossen hat dabei unser Bauchef Hans Fehr mit 23, die restlichen fünf Werber trugen je zwischen 15 und fünf Neumitglieder bei. Erfreulich sind auch die zehn Zugänge

über Internet, und auch die Tischsets bringen sporadisch Anmeldungen. Der Vollständigkeit halber seien hier noch die 21 Neuen erwähnt, die wir an unseren Messe-Auftritten zu Gunsten anderer Sektionen gebucht haben!

Bei Redaktionsschluss sind noch 13 Jahresbeträge für 2006 ausstehend, dank telefonischer Zahlungsverprechen können aber täglich noch Eingänge verbucht werden. Es ist jedoch abzusehen, dass wir den einen oder andern Namen noch werden löschen müssen. Es ist zu hoffen, dass wir nie mehr eine so hohe Zahl von säumigen Zahlern wie heuer erleben (77 per 10.11.06).

Bauwochen 2007

Unsere Sektion hat für die bevorstehende Bausaison wieder zwei Bauwochen gebucht: KW 21, Leiter: Edi Gubler, 044 734 47 56, eduard-gubler@bluewin.ch; KW 39, Leiter: Hans Fehr, 055 212 19 21, hs.fehr@bluewin.ch. Anmeldungen direkt an den Leiter, für KW 21 baldmöglichst.

Fespo 25. bis 28.01.2007 – 39 Neumitglieder

Zum zweiten Mal waren wir an dieser «grössten Messe für Ferien und Freizeit» in Zürich-Oerlikon. Während vier Tagen waren wir in idealer Umgebung an diesem überregionalen Anlass präsent, aber mit einem attraktiveren Stand als 2006. Von den 39 neuen sind 22 Familienglieder. Wiederum sind darunter auch sieben Zugänge für andere Sektionen: drei für AG, zwei für Innerschweiz, je eines für Solothurn und Nordwestschweiz. Verglichen mit 2006, als die «Ernte» 32 war, erreichten wir also eine beträchtliche Steigerung von 22 Prozent, was uns in der Absicht bestärkt, an dieser Messe weiterhin Flagge zu zeigen.

Sektionsreise 2007

Für alle, die im Septemberheft 2006 auf Seite 25 das PS am

Schluss meines Reiseberichtes übersehen oder allenfalls auch nicht ganz ernstgenommen haben, sei an dieser Stelle nochmals bekräftigt: Meine zehnjährige Reiseleiter-Funktion ist abgeschlossen! Bis dato hat sich noch kein Nachfolger gemeldet und so wird es also voraussichtlich, wenn nicht ein Wunder geschieht, keinen Anlass unter obigem Titel geben! Ich danke nachträglich nochmals all den teils langjährigen Teilnehmern, die mit guter Laune und Disziplin zum Gelingen beigetragen haben. Im langjährigen Durchschnitt waren es genau 30! Einem allfälligen Nachfolger sichere ich meine Unterstützung zu, wenn er oder sie das wünscht, und melde mich auch gleich als Stammgast an.

Einsatz Realp am 10. Januar 2007

Im Zusammenhang mit dem Bericht über den aussergewöhnlichen Einsatz unseres Mitgliedes Traugott Näf, der in diesem Heft zu lesen ist, sei hier dieser Einsatz in gleicher Mission erwähnt. Zehn Mitglieder inklusive der Obgenannte haben neben anderem, im Lager Bielen Hunderte von Schrauben-Sets sortiert, auf Gängigkeit der Gewinde kontrolliert und eingefettet. Da dieses Material in recht gutem Zustand war, wollte man mit diesem Einsatz vermeiden, dass unnötig grosse Tonnagen nach Uetikon transportiert werden müssen! Andere Kategorien, die eine intensivere Behandlung brauchen, werden wohl weiterhin den Weg an den Zürichsee antreten! Wie gewohnt wurde auch dieser Tag wie immer tadellos organisiert und mit Manfred Willi koordiniert von unserem Projektleiter Emil Halter, der sich diesmal sogar als perfekter Küchenchef zeigte.

Euer Sektions-Redaktor und
Ex-RL: Fritz Schmutz,
Telefon 052 343 40 31,
f.schmutz@freesurf.ch

VFB-Sektion Zürich

Bauwoche KW 39 im Rückspiegel

Am Sonntag, 24. September, trafen wir uns um 17 Uhr im Hotel «Des Alpes» in Realp, um mit der Rennleitung das Programm der Bauwoche vom 25. bis 30. September zu besprechen. Ein paar Leute stiessen erst anfangs der Woche zu uns.

Die zehn Teilnehmer waren Bettschart Walti, Fehr Hans, Häusler Kurt, Keller Jakob, Schneebeli Eugen, Stoffner Ueli, Strehel Bernhard, Tresch Marco, Tschudin Hanspeter, Tschudin Paul. Hauptaufgaben waren das Füllen von Steinkörben, das Holzen und die

Gleise-Versicherung. Mit dem Vanoli-Bus fahren wir zur Arbeit und zurück zur Unterkunft Realp.

Am Montagmorgen fahren alle bei Regen nach Muttbach, und mit Jürg Bolliger durchs Tunnel zur Furka-Station. Dort galt es, die Steinkörbe um den Sanitärcontainer fertig aufzufüllen (menschliches Förderband) und die Gitter mit Spiralen zu verschliessen.

Am Nachmittag wurde die Gruppe aufgeteilt. Zwei Mann mussten sich bei der Gomabau melden. Am talseitigen Portal des Kehrtunnels und an der Stützmauer weiter talwärts mussten die Fugen ausgebessert oder erneuert werden. Unterhalb des Restaurants «Rhônequelle» musste eine Gruppe das Holz, das links und rechts der Geleise geschlagen worden war, beseitigen. Das Rundholz wurde mit der Bahn zum Lammenviadukt geführt und gestapelt oder abgeführt. Ab Joch Nr. 166 talwärts wurde

begonnen, die Äste mit einem Häcksler auf Raupen zu zerkleinern, dieser wurde von Ueli, (umgetauft in Herr Oberholzer) geführt. Das Gehäckselte wurde beidseitig gleichmässig verteilt, damit die Verrottung bis zum Beginn der Saison soweit fortgeschritten ist, dass keine Brandgefahr mehr besteht. Am Samstag kam die Sektion Innerschweiz hier noch zur Hilfe.

Der Rest der Gruppe war mit der Versicherung der Geleise-Joche von Oberwald bis zum neu betonierte Viadukt (Nr. 1 bis 196) beschäftigt. Wo dies möglich war, wurde im Fels eine Schraube befestigt oder sonst im Trasse ein Pfahl eingeschlagen, immer bergseitig. Danach wurde mit dem Protokoll begonnen: Höhe und Abstand vom Gleis bis zur Schraube oder zum Pfahl waren auszumessen und die Joche mit Markierfarbe zu nummerieren.

Das Mittagessen haben wir je nach Einsatzort in Gletsch bei Maria oder im Hotel Furka in Oberwald eingenommen, wo unser Gast Paul Tschudin uns einmal das Essen spendierte. Danke Paul!

Am Mittwochabend organisierte ich ein Fondue im Hotel «Des Alpes» in Realp, herzlichen Dank an Roswitha für die vorzügliche Bewirtung. Im Namen der ganzen

Gruppe möchte ich auch der DFB-Küche mit Heidi und Sämi für die gute Verpflegung danken.

Für Euren Einsatz möchte ich allen Teilnehmern herzlich danken. Es würde mich freuen, wenn ihr Euch wieder einmal für eine Bauwoche mit mir anmelden würdet! Ich wünsche allen gute Gesundheit und ein schönes 2007.

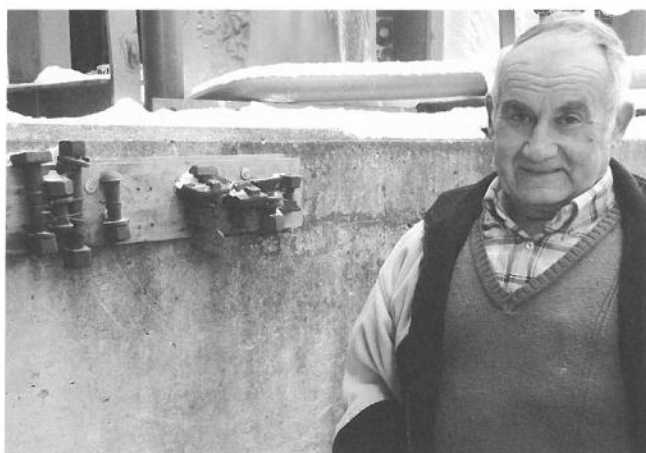
Hans Fehr, Bauchef



Beim Füllen von Steinkörben in Muttbach.
Remplissage de gabions à Muttbach.



Versicherung der Trasse. – *Piquetage du tracé.*



Traugott Naef mit seiner Schraubenmuster-Sammlung am heimischen Freiluftarbeitsplatz.

Traugott Naef remet en état des éléments de fixation de rails.

Unspektakulärer Einsatz für die Dampfbahn

Schrauben-Wiederherstellung in Heimarbeit

UETIKON AM SEE (fr) – Traugott Naef macht in seiner heimischen «Freiluft-Werkstatt» aus alten Schrauben für die Schienen- und Zahnstangenbefestigung (fast) neue.

Traugott Naef ist pensionierter Dachdecker. An der Furka-Bergstrecke wirkt er oft und gern bei der Ausführung von Bauarbeiten mit. Dabei geht er nicht immer in die Höhe, wie etwa beim Neueindecken des Bahnhofgebäudes in Gletsch. Seit etwa zwei Jahren macht er neben seinen Einsätzen an der Bergstrecke auch Heimarbeit.

Das Aufnößeln von Schrauben begann in Realp als Füllarbeit. Traugott sah aber bald, dass er diese Tätigkeit gerade so gut daheim ausführen kann. So lädt er jeweils in Realp oder Gletsch etwa 200 Kilogramm Schrauben in seinen Kombi. In Uetikon am See hat er sich bei seinem Haus einen Arbeitsplatz im Freien eingerichtet.

Dieser hat den Vorteil, dass er die Schrauben nicht treppauf und treppab schleppen muss.

Schmutz, Rost und verschlagene Gewinde

Die Schrauben werden zuerst in Petrol und Öl gelegt, damit der Rost weich wird. Dann werden die Dinger gesäubert. «Das ist schon eine rechte Drecksarbeit», meint Traugott. Wenn diese geleistet ist, werden die Schrauben auf Gängigkeit geprüft. Er gibt sich nicht zufrieden, wenn sich die Muttern einen oder zwei Gänge drehen lassen. Damit sie überhaupt Gewinde fassen, muss er gelegentlich die Bolzenenden anschleifen. Verschlagene Gewinde an Schrauben und Muttern werden nachgeschnitten. Die so aufgearbeiteten Teile werden von Ursula Naef eingefettet, damit sie nicht neuen Rost ansetzen. Ist eine Ladung fertig, kommt sie nach Realp zur Einlagerung im Stollen. Oftmals haben Walter oder Manfred Willi oder Kollegen von der Sektion

Zürich den Transportdienst übernommen. Traugott dankt den Kollegen von der Werkstatt Chur für das Nachschärfen von Schneideisen und Gewindebohrern.

Bitte Muttern sammeln!

Traugott Naef hat zu den Schrauben meist zu wenig Muttern. Er weiss, dass diese beim maschinellen Lösen in den Schotter fallen. Da sollte halt jemand zum Einsammeln eingesetzt werden. Ausgebaute Schrauben und Muttern sollten nicht im Freien liegen bleiben, sondern in Realp oder Gletsch vor der Witterung geschützt gelagert werden. Dadurch würde unnötiges Weiterrosten vermieden und das Aufarbeiten erleichtert.

Traugott und Ursula Naef arbeiten pro Woche etwa 500 Schrauben auf. Pro Schwelle braucht es acht Stück. Eine Wochenration reicht also knapp für 50 Meter Gleis. Wer nun glaubt, das wäre ein bescheidenes Ergebnis, möge einmal für die Schrauben und Muttern – durchwegs M 20 – einen Franken-Betrag einsetzen! Das sei hier absichtlich vermieden, denn Traugott wäre jede Prahlerei zuwider. Er möchte sich hier auch nicht allein ins «Schaufenster gestellt» sehen. So soll im «dampf an der furka» von weiteren «stillen Schaffern» berichtet werden. Der Redaktor ist froh um entsprechende Tipps.

Gebrauchtwaren sind unerlässlich

Manfred Willi schätzt, dass in Uetikon am See bisher etwa 15'000 Bolzen und Schrauben aufgearbeitet worden sind. Willi hält weiter fest: «Originalteile für das bestehende Gleis sind nicht mehr erhältlich. Die aufgearbeiteten Befestigungsmittel sind daher für uns von schwer abzuschätzendem Wert.» Er dankt Traugott und Ursula Naef sowie den Schraubentransportern und Magazinern der Sektion Zürich herzlich für ihren Einsatz.



Generalversammlung Einweihung Offene Türen

Einladung

23./24. Juni 2007

Samstag, 23. Juni

- 9.30 Uhr:** Öffnung des Festzeltes in Realp
- Volle Stunde:** Führungen durch Bahnhof Realp DFB und Remisen,
bis 16 Uhr: Vorstellung des Rollmaterials durch Mitarbeiter der DFB
- 10.15 Uhr:** Generalversammlung der DFB AG in der Mehrzweckhalle Andermatt. Verschiebung mit MGB-Extrazug nach Realp
- Ab 12 Uhr:** Mittagessen im Festzelt in Realp
- 14.15 Uhr:** Einweihung Bahnhof Realp und Dampflokomotive FO4
- Ab 18.30 Uhr:** Nachtessen im Festzelt
- Ab 20 Uhr:** Abendunterhaltung im geheizten Festzelt

Sonntag, 24. Juni

- 8 Uhr:** Öffnung Festzelt, Bähnlerfrühstück
- 9 Uhr:** Beginn der Führungen
- 9.30 Uhr:** Ökumenischer Gottesdienst im Festzelt, Jodlermesse
- 11.00 Uhr:** Abfahrt Sonderzug 1 mit Lok FO4 zur Station Furka. Festpreis hin und zurück 2. Klasse, Fr. 38.–. Mittagessen auf der Furka, Rückkehr in Realp um 13.50 Uhr.
- Ab 12 Uhr:** Mittagessen im Festzelt
- 14.50 Uhr:** Abfahrt Sonderzug 2 mit Lok FO4 zur Station Furka. Festpreis hin und zurück 2. Klasse, Fr. 38.–. Verpflegungsmöglichkeit, Rückkehr in Realp um 17 Uhr.
- 16 Uhr:** Letzte Führung
- 17 Uhr:** Schluss der Veranstaltung

Kleinere Programmänderungen vorbehalten

Wichtige Mitteilung an unsere Sektionspräsidenten und Delegierte des VFB:

Die Delegiertenversammlung 2007 des VFB findet am Samstag, 21. April 2007 im Hotel Anker, Luzern statt.

Es wird wiederum an einem interessanten Programm gearbeitet, welches um 10.00 Uhr vormittags beginnt. Reservieren Sie sich schon jetzt dieses Datum.

Der ZV

Agenda der VFB-Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten an den Personenwagen

B 4222 (ex BVZ B 2222)

B 2206 (ex C 206)

B 2210 (ex C 210)

Jeden Dienstagabend ab 16.00 Uhr

Jeden Donnerstagabend ab 18.00 Uhr

Samstageinsätze:

Samstag, 17. März 2007

Samstag, 21. April 2007

Samstag, 3. November 2007

jeweils ab 08.00 Uhr

Am Samstagseinsatz wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert.

Anmeldung dazu ist erforderlich.

Generalversammlung 2007

Freitag, 23. Februar 2007, 19.30 Uhr

Apéro ab 18.30 Uhr

Restaurant Dietiker, Suhr

Tag der offenen Tür

Freitag, 20. April 2007

Öffnung ab 16.00 Uhr

Offizieller Teil ab 19.00 Uhr

Alle Furka-Freunde sind herzlich eingeladen, sich ein Bild vom Stand unserer Arbeiten in der Wagenwerkstätte zu machen.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

1. Arbeitstag Samstag, 12. Mai 2007

2. Arbeitstag Samstag, 16. Juni 2007

3. Arbeitstag Samstag, 14. Juli 2007

4. Arbeitstag Samstag, 8. September 2007

5. Arbeitstag Samstag, 6. Oktober 2007

1. Arbeitswoche in Gletsch: 9.–14. Juli 2007

2. Arbeitswoche in Gletsch: 3.–8. Sept. 2007

Reisen

Samstag, 28. April 2007

Eisenbahnmuseum Mülhausen

Sonntag, 24. Juni 2007

Eröffnungsfahrt mit Überraschung anlässlich der GV in Realp

Heidi am Herisauer Weihnachtsmarkt

Gute Gespräche – wenig Umsatz

Ich habe ja im letzten Heft angekündigt, das ich mich am Herisauer Weihnachtsmarkt als Verkäuferin betätigen werde. Also unter uns gesagt, es entsprach nicht meinen Erwartungen.

Wie Ihr Euch auf dem Foto selber überzeugen könnt, hatten wir ein gemischtes Sortiment zusammengestellt. Nur kaufen wollten die wenigsten etwas. Vielleicht lag es auch am Wetter, es war für ein Dezemberwochenende eindeutig zu warm und der Schnee fehlte auch! Da konnte einfach keine Weihnachtsstimmung aufkommen trotz Samichlaus auf dem Motorrad und Schmutzli im Seitenwagen. Dafür habe ich so viele Prospekte mit neuem Fahrplan unter die Leute gebracht. So ergab sich auch das eine oder an-

dere interessante Gespräch. Hoffentlich hat sich wenigstens dieser Aufwand gelohnt, konnte ich doch von meiner tollen Reise an der Furka erzählen. Etwas enttäuscht bin ich schon, dass der Umsatz sehr mager ausfiel. Ich hatte nämlich wacker bei den Vorbereitungen mitgeholfen. Couverts habe ich extra hübsch verziert um die Billette zu verpacken und Geschenktüten gebastelt. Nun braucht sie halt meine Mama. Hoffentlich kann ich im Kiosk Gletsch, wo ich das erste Mal mitarbeiten darf, etwas mehr Umsatz erzielen. Jetzt werde ich mich noch mit dem Computer vertraut machen, dass ich ihn bis im Sommer auch beherrsche. Ihr könnt mich ja einmal besuchen, ich würde mich auf alle Fälle freuen.

Mit bärigen Grüßen: Eure Heidi



Der Verkaufs- und Informationsstand am Herisauer Weihnachtsmarkt.
Stand d'information et de vente au marché de Noël de Herisau.

VFB-Sektion NWS

Generalversammlung der VFB-Sektion NWS

Diese findet am 2. April 2007 im Restaurant «Bundesbahn» an der Hochstrasse 59 in Basel um 19.30 Uhr statt. Es ist kein Wahljahr. Behandelt werden die statutarischen Traktanden. Anträge an die Generalversammlung sind bis spätestens bis 1. Mai 2007 schriftlich an den Vorstand einzureichen.

Der Vorstand freut sich bestimmt über eine zahlreiche Teilnahme. Wir sind bemüht, die Versammlung in kürzester Zeit unter Dach und Fach zu bringen, sodass nach der GV noch genügend Zeit bleibt, über unsere Bahn zu «fachsimpeln».

VFB-Sektion Graubünden

Hauptversammlung

Die 18. Hauptversammlung der VFB-Sektion Graubünden findet statt am Freitag, 20. April, 20 Uhr, in der Alterssiedlung Kantengut, Scalärastrasse 14, 7000 Chur (Nähe Kantonsspital).

Folgende Geschäfte sind zu behandeln: Protokoll, Jahresbericht und Jahresrechnung, Entlastung des Vorstandes, Wahlen, Jahresprogramm 2007. Unter Varia wird über die Werkstätte Pulvermühle informiert.

Anträge müssen schriftlich gestellt und bis zum 5. April an den Präsidenten gesandt werden. Protokoll und Jahresbericht werden vor der Versammlung aufgelegt.

VFB-Sektion Innerschweiz

Generalversammlung

Am 16. März 2007 findet im Restaurant «Postino» in Luzern die GV der Sektion Innerschweiz statt, Beginn um 19.30 Uhr.

Nach dem statutarischen Teil zeigt uns ein kurzer Video eine Reise auf der Transsibirischen Eisenbahn. Anschliessend wird uns Herr Walder die Technik der Dampflokomotive mit einem Vortrag näherbringen.

Die Samstags-Einsätze der Sektion Innerschweiz im Jahr 2007: 31. März, 21. April, 12. Mai, 2. und 23. Juni, 14. Juli, 4. und 25. August, 15. September, 6. und 27. Oktober, 17. November. Bitte diese Daten vormerken und einen «strengen», aber friedlichen Tag an der Furka-Bergstrecke verbringen.

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

VFB-Sektion Nordrhein-Westfalen

Nach der Saison ist vor der Saison

Am 19. November fand unser traditionelles Herbsttreffen als Jahresrückblick 2006 im Thomas-Morus-Haus in Neuss statt. Vor wiederum über 60 Gästen konnten wir unsere Bauwoche Revue passieren lassen und von den Veränderungen an der Bergstrecke berichten.

Einer der Höhepunkte im vergangenen Jahr war sicherlich die Inbetriebnahme unserer vierten Dampflok. Von ihrer Ankunft per Tieflader und dem gegenüber der Modellbahn doch wesentlich komplizierteren «Aufgleisen» bis hin zu den ersten Versuchsfahrten bis zur Zahnstangeneinfahrt konnten wir ebenfalls mit zahlreichen Bildern berichten. Zu der hervorragenden Leistung der Kollegen in Chur können wir nur gratulieren!

Vom Hobby zum Beruf

Gratulieren möchten wir auch unserem Freund und langjährigen Sektionspräsidenten Martin Fränsing. Er hat, wie bereits im dafü erwähnt, unser gemeinsames Hobby zu seinem Beruf gemacht. Künftig wird er den DFB-Souvenirhandel betreuen. Durch seinen zeitgleichen Umzug nach Altdorf konnte Martin in Neuss leider nicht mehr dabei sein. Infolge der kurzfristigen Entscheidung waren bei unserem Treffen in Neuss auch noch keine Neuwahlen möglich. Unser bisheriger Vorstand bleibt unverändert bestehen, die Sektionsleitung wird vorerst von mir wahrgenommen. Wir danken Martin an dieser Stelle ganz herzlich für seinen Einsatz und seine Arbeit für unsere Sektion und wünschen ihm für seine neue Aufgabe viel Erfolg. Selbstverständlich werden wir in Kontakt bleiben.

Bedanken dürfen wir uns an dieser Stelle auch noch einmal ausdrücklich bei allen, die unsere Sektionsarbeit im vergangenen Jahr durch ihre tatkräftige Mithilfe oder in finanzieller Form unterstützt haben.

Intermodellbau

Vom 18. bis 22. April 2007 findet in den Dortmunder Westfalenhallen wieder die Intermodellbau statt. Wir hoffen, auch in diesem Jahr wieder mit unserer Furka-Modulanlage teilnehmen zu können. Eine Entscheidung des MOBA (Modellbahnverband in Deutschland)

wird jedoch erst nach Redaktionsschluss dieses Heftes erfolgen. Sofern wir eine Zusage erhalten, finden Sie einen entsprechenden Hinweis auf der Internetseite www.v-f-b.info / Agenda.

Unsere Bauwoche findet in diesem Jahr in der 38. Kalenderwoche (17. bis 22. September 2007) statt. Interessenten bitten wir, sich kurzfristig zu melden, da wir bereits eine erfreuliche Nachfrage haben.

Bisher haben wir an dieser Stelle ausschliesslich über unsere Arbeit rund um die Furka berichtet. Künftig möchten wir allen nicht NRWlern auch immer etwas Interessantes aus unserem Sektionsgebiet vorstellen unter dem Titel:

NRW ist eine Reise wert, weil...

das Ruhrgebiet als wesentlicher Teil unseres Sektionsgebietes eine faszinierende Megastadt mit 53 selbständigen Gemeinden und rund 5,3 Millionen Einwohnern im Wandel ist. Dominierte hier einst die Montanindustrie mit ihren Berg- und Stahlwerken, so ist dies mittlerweile bis auf wenige Ausnahmen Vergangenheit. Die neuen Arbeitsplätze finden sich in den Technologieparks, in den Logistikzentren und im Dienstleistungsbereich. Die imposanten Bauwerke der stillgelegten Industrieanlagen werden heute vielfach touristisch genutzt. Die wichtigsten sind in der «Route der Industriekultur» zusammenfasst. Hier finden sie neben der zum Unesco Weltkulturerbe gehörenden Zeche Zollverein in Essen auch das sehenswerte Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Info: www.rvr-online.de oder www.route-industriekultur.de

Furka-Stammtische

Die Stammtische finden in NRW regulär an jedem ersten Freitag im Monat ab 19 Uhr (ausser Feiertage) statt.

Dortmund: Gaststätte «Keglerklause» in Dortmund-Oespel, Oespeler Dorfstr. 6, S-Bahn-Haltestpunkt «Dortmund-Oespel» (S 1) in unmittelbarer Nähe. (kein Stammtisch im Dezember). Kontakt: Frank Waffel, Tel.: 0231 / 43 00 42 (ab 19 Uhr).

Köln: Restaurant «Em Altertümchen», S-Bahn Station Köln Hansaring, am alten «Saturn» vorbei,

nächste Strasse rechts, auf der gegenüberliegenden Strassenseite. Kontakt: Uwe Bodenstein, Tel.: 02242 / 3511 (abends).

Siegen: Gasthof «Reuter», Geisweiderstr. 144, 57048 Dillnhütten

(Siegen). Kontakt und Termine: Bernd Oppen, Tel.: 02732 / 552838

Frank Waffel,
Sektion Nordrhein-Westfalen

VFB-Sektion Berlin-Brandenburg

13. Modelleisenbahnausstellung

Am Wochenende 27./28. Januar 2007 fand unsere diesjährige Modelleisenbahnausstellung statt. 1366 Zuschauer besuchten uns und sahen sich Anlagen aus Berlin, Guben, Jena, Waren und Werneuchen an. Auch ein Furka-Infostand war präsent und versorgte Neugierige mit Informationen.

Plakate und Aufsteller über den Bau und die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels, die uns die BLS AlpTransit AG zur Verfügung gestellt hatte, wurden ebenfalls interessiert studiert. Dort hatten wir einen weiteren Informationsstand eingerichtet, der oft umlagert war. An dieser Stelle anbieten wir der BLS AlpTransit AG unseren herzlichen Dank.

Zum Motto der Ausstellung «Schwerpunkt Schweiz» waren vier Anlagen zu sehen:

- «Gotthard-Transit» in Spur Z,
- «Furka-Bergstrecke» mit den Bahnhöfen Muttbach und Tiefenbach in Spur H0m
- Rhätische Bahn in H0m mit einem tollen Landwasserviadukt und exzellenter Landschaft
- 16 Meter lange LGB-Anlage mit der Steffenbachbrücke in der Mitte.

Auf allen Anlagen verkehrten natürlich Fahrzeuge nach Schweizer Vorbild.

Zum Aussteller-Abend mit 65 Gästen hatte die Küche ein ganz tolles Buffet zusammengestellt, was dann auch umgehend geplündert wurde. Anschliessend sassen die Aussteller bei Bier und Wein noch recht lange zusammen und redeten miteinander. Auch das ist wichtig.

Die Ausstellung forderte von allen Beteiligten, ob Logistik, Auf- und Abbau, Betrieb oder Versorgung große Anstrengungen; hinterher waren wir alle ziemlich fertig, aber es gibt bestimmt einen Gewinn und gute Werbung für die Furka wurde auch getrieben.

Generalversammlung

Am 9. März 2007 findet unsere Generalversammlung statt. Vereinsmitglieder bekommen statuentgemäss eine Einladung zugesandt. Alle anderen sind natürlich auch herzlich eingeladen: Pustebume-Grundschule in Hellersdorf um 19 Uhr. Weiteres im Internet auch unter <http://iwan.chem.tu-berlin.de/~furka>

Axel Schiele



Modellzug auf der Steffenbachbrücke.
Modèle réduit sur le pont du Steffenbach.

Das Schwungrad meint...

Toleranz ist gefragt

Das Unternehmen Dampfbahn Furka-Bergstrecke lebt eigentlich nur, weil sehr viele Personen nicht nur daran glauben, sondern auch tatkräftig mithelfen. Dabei gibt es jene, welche eine finanzielle Unter-

stützung leisten und jene, die sogenannten Fronis, die unentgeltlich für die Bahn Arbeiten ausführen. Nur mit beiden, so denke ich, ist es möglich, unsere Bahn jedes Jahr wieder fahren zu lassen.

In der Lokomotivwerkstatt Chur habe ich erfahren, dass alle Lokteile bei Neuanfertigung nur mit genormten Toleranzen hergestellt werden. Somit ist jederzeit eine

Auswechslung an den drei Loks möglich. Nur beste Arbeiten sind gefragt.

Der Streckenausbau nach Oberwald kommt gut voran. Sehr viele Arbeiten müssen von vielen freiwilligen Helfern noch ausgeführt werden. Nicht jedermanns Sache ist es, diese Arbeiten auszuführen. In kleinen oder grösseren Gruppen wird gearbeitet. Der eine leistet

mehr, der andere weniger. Auch da wird Toleranz gross geschrieben. Der eine kann die ihm zugeordnete Arbeit gut ausführen, der andere – er ist vielleicht körperlich nicht mehr so fit – will aber auch helfen, so gut er noch kann. Wertvoll sind alle. Nur so werden wir weiterkommen.

Euer tolerantes Schwungrad

VFB-Sektion Nürnberg

15-Jahre-Jubiläum gefeiert

Im Herbst 1991 wurde Norbert Baumann von Wolfgang Schmidt gedrängt in Nürnberg eine Regionalgruppe des Verein Furka Bergstrecke im fränkischen Bereich ins Leben zu rufen.

Am 6. Dezember 1991 kam es zur ersten Zusammenkunft der fränkischen Furkafreunde in der Georg-Simon-Ohm-Fachhochschule in Nürnberg mit fast 80 teilnehmenden Personen. Bis 1995 war Treffpunkt der monatlichen Veranstaltungen die Gaststätte «Fränkischer Hof» in Nürnberg Schweinau, danach im «Frankenstüberl» des Bahnhofrestaurants im Hbf. Fürth. Seit dem 23.10.2006 sind wir nun beim Schrödelwirt Endertstrasse 13, Nürnberg, 5 Min vom Hbf. Nürnberg. Schon immer findet unser Stammtisch am vierten Dienstag des Monats statt, Ausnahme August und Dezember. Seit 2005 werden ausserdem zweimal im Jahr freitags Regionalstammtische in der Region Oberfranken veranstaltet, um den Mitgliedern in Süd-Thüringen und Sachsen eine Möglichkeit zur Teilnahme an unserem Vereinsleben zu geben. Die Sektion entwickelte sich mit durchschnittlich 70 ständigen Mitgliedern. Wir betreuen aber auch die Aktionäre der DFB soweit uns Adressen bekannt sind.

Von Anfang an wurde von unserer Sektion eine Fronarbeitergruppe, unter der Leitung von Volker Kabisch über 12 Jahre, an die Bergstrecke entsandt. Die heimischen Aktivitäten sind die Teilnahme an Messen, Bahnhofsfesten, Modellbahn-Ausstellungen und Reisemärkten, wo wir doch immer wieder einige Touristen auf die

Bergstrecke aufmerksam machen konnten.

Als Höhepunkte der jährlichen Ereignisse waren die von Norbert Baumann hervorragend organisierten Sektionsreisen zur Furka Bergstrecke und zu interessanten Bahnstrecken in der Schweiz.

Als herausragendes Ereignis dieses Jahres haben wir am Samstag, 9. Dezember 2006, mit den Freunden der Fränkischen Museumseisenbahn eine Fahrt mit der Dampflokomotive BR 52 in den Thüringerwald unternommen. Die Reise

ging mit dem Dampfzug «Fränkische Museums Eisenbahn» von Nürnberg Nordost über Fürth, Erlangen, Forchheim, Bamberg, Lichtenfels, Coburg, Sonneberg Thür. in die Glasbläserstadt Lauscha, zu einem Besuch des Glasmarktes. Nach dem Aufenthalt weiter über die Bergstrecke (218 m Höhenunterschied) nach Neuhaus am Rennweg.

Zu dieser Fahrt durften wir Peter Bernhard mit Frau Ursula und Bernd Hillemeier als Ehrengäste und noch weitere 32 Mitglieder und Freunde unserer Sektion begrüßen. Leider konnten Ehrenmitglied Wolfgang Schmidt und Ehrenpräsident Norbert Bau-

mann, die die Sektion gegründet haben, an der Reise nicht teilnehmen. Sie sind von dieser Stelle nochmals herzlich begrüsst.

Bei einem gemeinsamen Mittagessen bei Thüringer Küche im Restaurant Oberland und einem Rundgang durch die Stadt brachte uns der Dampfzug über die gleiche Strecke zurück.

Bereits am Freitagabend kam der Vorstand in der Gaststätte Stadtwappen in Fürth Bay. mit unseren Gästen aus der Schweiz und aus Schwaben zusammen und feierten unser 15-jähriges Sektionsjubiläum.

Rolf Jordan, Schriftführer



Mitglieder der Sektion Nürnberg mit Gästen auf der Dampffahrt im Thüringer Wald.

Membres de la Section Nuremberg et invités lors de l'excursion en train à vapeur dans la forêt de Thuringe.

VFB-Sektion Nürnberg

Sektionsaktivitäten im Jahr 2006

Mit ihren Stammtischen, Veranstaltungen und Baueinsätzen kann die Sektion Nürnberg auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken.

Insgesamt wurden acht Stammtische im langjährigen Vereinslokal «Frankenstüberl» Fürth/Bay Hbf mit 15 bis 20 Mitgliedern und Gästen durchgeführt. Wegen Schliessung dieser Gaststätte fanden die letzten beiden Stammtische im Gasthaus «Schrödelwirt» in Nürnberg, Endterstrasse 13, Telefon 0911 44 85 50 (5 Minuten vom Hbf Nürnberg, Südausgang) statt. Stets wurde ein interessantes Rahmenprogramm mit Dia- und Filmvorträgen zum Thema Schienenverkehr und Reiseberichte geboten.

Zwei Regionalstammtische gab es in Coburg, um den Vereinsmitgliedern in Oberfranken und Südthüringen die Teilnahme am Vereinsleben zu ermöglichen. Sie fanden im April und November statt und waren erfolgreich. Sie werden auch im Jahr 2007 wieder stattfinden. Am 1. Juli 2006 fuhren wir mit dem Bayernticket nach München in das ICE Werk, wo wir über die Wartung und Instandhaltung der ICE T Züge informiert wurden. Zusammen mit den Freunden der Sektion Oberbayern haben wir den Tag im «Rechter Hof» bei einem verspäteten Mittagessen beendet.

Am Wochenende des 2. und 3. September war unsere Sektion mit der Werbewand und drei Fronarbeitern bei den Dampfloktagen in Meiningen für die DFB präsent. Wir konnten feststellen, dass unsere Bahn schon sehr bekannt ist. Die Information über den Weiterbau der Strecke von Gletsch nach Oberwald wurde positiv aufgenommen.

Wie auch in den vergangenen Jahren konnte die Sektion Nürnberg wieder eine 15-köpfige Bau-Gruppe vom 11. bis 16. September zum Fronsinsatz an die Furka entsenden. Der anspruchsvolle Einsatz wurde zur Zufriedenheit aller durchgeführt.

Jubiläumsreise

Unsere Sektion feierte am 7. Dezember den 15. Gründungstag, deshalb hat die Vorstandschaft in Zusammenarbeit mit den Freunden der Fränkischen Museums-

eisenbahn (FME) eine Reise am Samstag, 9. Dezember, mit der Dampflok BR 52 8195 über Bamberg, Sonneberg Lauscha nach Neuhaus am Rennweg und zurück ausgeschrieben, an der 35 Mitglieder und Gäste teilgenommen haben. Leider konnten unser Ehrenmitglied und Gründungsvater Wolfgang Schmidt und unser Ehrenpräsident aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen. DFB Betriebsleiter Peter Bernhard mit Frau Ursula und Bernd Hillemeier, stellvertretender Vorsitzender im Zentralvorstand, mit Frau haben an der Fahrt teilgenommen. Bei guter Thüringer Küche haben wir in Neuhaus am Rennweg gefeiert.

Bestand gehalten

Die Sektion hat zurzeit 70 Mitglieder. Im Jahr 2006 sind zwei Mitglieder aus Altersgründen ausgetreten, ein Mitglied ist verzogen und wird jetzt von der Sektion Oberbayern betreut. Wir konnten aber auch drei neue Mitglieder begrüßen, so dass wir unseren Bestand erhalten konnten.

Als stellvertretender Präsident der Sektion Nürnberg bedanke ich mich bei Vorstandskollegen und Mitgliedern für das erfolgreiche Jahr 2006 und freue mich auf eine weitere Zusammenarbeit.

Volker Kabisch

VFB-Sektion Nürnberg

Programm 2007

Für das Jahr 2007 sind gemäss Mitteilung von Volker Kabisch und Rolf Jordan folgende Termine für Dia-, Film- und Videovorträge, Reisen und andere Veranstaltungen vorgesehen.

27. März: «Route 66» von Las Vegas nach Los Angeles, ein Video Vortrag von Jürgen Arnold.

13. April, Freitag: Regionalstammtisch im Hotel «Stadt Coburg», Lossaustasse 12, 6450 Coburg, Beginn 18:30. «Mit der Lok durch den Berg.» Ein Mitschnitt einer Fernsehsendung im ZDF von Georg Geber.

24. April: «Die Schneebergbahn in Österreich und die Steyertal-

bahn», Schmalfilme von Leo Kiesel.

22. Mai: «Venedig und Toskana», Bilder von Rolf Jordan.

Voraussichtlich 7. bis 10. Juni: Furkareise Harz. Da im vergangenen Jahr die Reise erst Mitte August terminiert war, versuchen wir es noch mal vor den Ferien. Ausschreibung folgt.

26. Juni: «Eisenbahn.» Bilder zusammengestellt von Peter Krogloth.

Ein Samstag im Juli: Mit dem Röhnzüge von Mellrichstadt nach Fladungen mit Besuch im Freilandmuseum.

24. Juli: Biergarten. «Wilhelm Tell», Achterplätzchen 6, Zirndorf, Haltestelle Zirndorf Kneipallee ca. 500 m nach Norden den Berg hinauf. 17:03 oder 17:33 ab Fürth mit der Rahngaubahn Richtung Cadolzburg 1. Station nach Zirndorf.

dorf. Rückfahrt. 20:42 R Bahn Fürth – U1 o 20:54 Bus 70 N Rottenburger – U2.

21. August: kein Stammtisch

10.09. bis 15.09.2007: Bauwoche Fronarbeiter. Anmeldung bei Volker Kabisch.

25. September: «Von der Keiserburg zur Seidenstrasse», Dia Vortrag von Volker Kabisch.

12. Oktober, Freitag: Regionalstammtisch im Hotel «Stadt Coburg», Lossaustasse 12, 96450 Coburg, Beginn 18:30. «Eine Reise zu den oberitalienischen Seen über Furka», Bilder von Rolf Jordan.

23. Oktober: «Güterzug durch das Wesergebirge» und «Mit der 98 727 in den Taunus», Schmalfilme von Leo Kiesel.

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

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 sfb-praesident@fu-be.ch

SR-Vizepräsident

Thomas Kaech
Silberdistel B
CH-3999 Oberwald
Telefon P 027 973 38 50
Fax F 027 973 38 52
Mobile N 079 483 42 70
E-Mail sfb-vizepraesident@fu-be.ch

SR Vertreter VR DFB AG

Claude Wenger
Tonismatt
CH-6318 Walchwil
Telefon +41 41 534 27 36
Mobile +41 79 200 23 65
dfb-vrp@fu-be.ch

SR Vertreter VFB

Bernd Hillemeier
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 vfb-vizepraesident@fu-be.ch

SR

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

SR

Hans Meiner
Bergstrasse 82
CH-6010 Kriens
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 P 041 870 70 71
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.com

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 dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

Präsident des 1000er Clubs

Kurt Aeberli
Strehlgasse 8
CH-4460 Gelterkinden
Telefon +41 61 981 58 44
Mobile +41 78 859 45 90
sfb-praes1000club@fu-be.ch

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Claude Wenger
Tonismatt
CH-6318 Walchwil
Telefon +41 41 534 27 36
Mobile +41 79 200 23 65
dfb-vrp@fu-be.ch

VR-Vizepräsident

Hansruedi Fehrlin
Lendikerstrasse 34
CH-8484 Weisslingen
Telefon +41 52 394 31 41
fam.fehrlin@netvision.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
Terbinerstrasse 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 44 211 44 78
Mobile +41 79 351 55 29
hermann.walser@fu-be.ch

VR

Franz Kissling
Nydegasse 17
CH-3011 Bern
Telefon +41 31 311 57 62
Mobile +41 79 769 33 45
franz.kissling@bluewin.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke

DFB AG

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

Reisedienst

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

Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Tel./Fax +41 55 246 36 15
Mobile +41 79 673 60 65
dfb-personal@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 Okto-
ber) +41 79 205 14 24
dfb-betrieb@fu-be.ch

Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher
alte Schanfiggstrasse 20
CH-7000 Chur
Telefon +41 81 250 76 74
Fax +41 81 250 76 75
Mobile +41 79 273 28 24
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

Leiter Finanzen

Treuhandbüro Martin Alther
Kornweg 7
CH-5603 Staufien
Telefon +41 62 891 73 73
oder +41 52 741 10 16
Mobile +41 79 430 52 70
dfb-finanzen@fu-be.ch

Sicherheit und Logistik

Fritz Tschanz
Moosgasse 94
3053 Münchenbuchsee
Telefon +41 31 869 01 82
Mobile +41 79 482 76 12
dfb.logistik@fu-be.ch

Souvenirhandel DFB

Martin Fränsing
Reussstrasse 7
CH-6460 Altdorf
Telefon +41 41 870 11 13
Fax +41 41 870 07 86
souvenir@fu-be.ch

Medienbeauftragter

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
vfb-praesident@fu-be.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
vfb-administration@fu-be.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
vfb-finanzen@fu-be.ch

Kommunikation

Irène Schär-Hänni
Ruopigenring 69
CH-6015 Reussbühl
Tel./Fax +41 41 250 07 09
Mobile +41 79 604 19 21
vfb-kommunikation@fu-be.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
vfb-sekretaer@fu-be.ch

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

Bernd Hillemeier
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 56 68
Fax +49 1805 060 334 307 04
Mobile +49 171 718 3896
vfb-vizepraesident@fu-be.ch

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

Paul Tschudin
Unterm Schellenberg 121
CH-4125 Riehen
Telefon/Fax +41 61 601 30 67
Mobile +41 79 327 24 19
paul.tschudin@bluewin.ch

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
jforbachon@bluewin.ch

Gotthard

Stefan Gretener
Marktgasse 17
CH-4600 Olten
Telefon +41 62 212 48 28
Mobile +41 79 659 34 55
stefan.gretener@vfb-gotthard.com

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

Fritz Pfändler
Schwalbenstrasse 26 B
CH-9200 Gossau
Tel./Fax +41 71 385 58 40
fritzpfandler@gmx.ch

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
H.Racine@gmx.de

Nordrhein-Westfalen

Frank Waffel
Auf der Kluse 20 A
44263 Dortmund
Tel./Fax +49 231 43 00 42
frankwaffel@aol.com

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 Hillemeier
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 56 68
hillemeier@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
jm.w.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**



BAHNSTEIG
HOLTSMANN
STEIGEN SIE EIN!
BEMO-Fachhändler

im Möbelhaus Holtmann
31682 Obernkirchen/Gelldorf
An der B65 · Gelddorfer Weg 46
Tel. 0 57 24 - 39 60 · Fax -3 96 13
eMail: info@bahnsteig-holtmann.de
Internet: www.bahnsteig-holtmann.de

