

dampf an der furka

DEZ/2001



dampfbahn
bergstrecke

Wir setzen Dampf auf



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

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

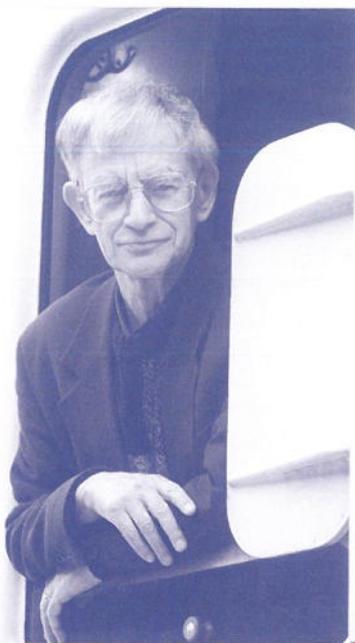
Hier ein paar Beispiele aus unserem «Fahrplan»:

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



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

Verlag
Electronic Publishing
Offsetdruck



Editorial

«dampf an der furka» blickt auf sein erstes ganzes Jahr zurück. Das muss Anlass sein für einige Überlegungen und zum Versuch einer Standortbestimmung. In der Ausgabe 1/2001 gab der neue Redaktor sich selbst ziemlich vollmundig den Tarif bekannt. Er durfte dies Anfang Mai in Bätterkinden auch an der Versammlung des Vereins Furka-Bergstrecke tun. Überblättert man die vier Hefte dieses Jahres, so sind vorab zwei

Dinge festzustellen. «dampf an der furka» kommt ansprechend daher und es erfüllt seine Aufgabe, Vereinsmitglieder und Aktionäre über das Geschehen rund um unsere Bahn sowie in Geschäftsleitung, Verwaltungsrat und Zentralvorstand zu informieren, in einem nicht unbeträchtlichen Ausmass. Mit Ausnahme dieser Ausgabe konnte auch in bemerkenswertem Umfang aus den einzelnen Sektionen berichtet werden. Das Ergebnis kann trotzdem nur teilweise befriedigen. Will als zweite Feststellung heissen: Es bedarf erheblicher weiterer Anstrengungen, um «dampf an der furka» auf dem Weg zu dem, was es sein könnte, weiter zu führen.

Der Redaktor will nicht verhehlen, dass dieser Weg schwerer ist, als er sich das vorgestellt hat. Im Umfeld der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und vorab des Vereins gibt es zuviele Leute, die in verschiedensten Bereichen zur Miesmacherei neigen, die glauben, in alles und jedes ihren Senf mischen zu müssen. Das durfte auch der unbedarfte, aber immerhin politisch gehärtete Redaktor in reichem Masse erfahren. Wenn ich denke, was da im Umfeld der Furka-Dampfbahn an Energie und Zeit zum Ausbreiten von Verdächtigungen und Negativmachereien verschleudert wird, dann ist mir das unbegreiflich. Man denke nur an das, was im Kreise des VFB im Verlaufe dieses Jahres passierte.

Doch lassen wir das und blicken wir trotzdem frohgemut in die Zukunft. Mit den beiden Präsidenten und dem Geschäftsleiter wurden die Ziele für «dampf an der furka» 2002 gesteckt. Wir wollen inhaltlich einige Schritte weiter vorankommen, und wir wollen auch – wie in Bätterkinden angekündigt – wirtschaftlich für (etwas) bessere Voraussetzungen sorgen. Dass für unsere Zeitschrift ab nächstem Jahr ein Administrator zur Verfügung steht, entlastet nicht nur die Redaktion, es ist auch ein wichtiger Schritt in Richtung des genannten wirtschaftlichen Ziels.

Ein Blatt wie «dampf an der furka» kann nicht leben ohne das Mithelfen vieler Freunde. Die Vereinspräsidenten sind aufgerufen, unser Blatt vermehrt als Mitteilungs- und Kommunikationsorgan zu nutzen. In diesem Sinne danke ich herzlich und wünsche für 2002 «Gut Dampf».

Herzlich,
Ihr Gerhard Oswald

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

Redaktionsschluss Ausgabe 1/2002: 14. Februar

aktuelles

| | |
|---|-----|
| Aktuelles aus der Geschäftsleitung | 2 |
| Dankeschön mit Raclette | 3 |
| Mit Erfolg unterwegs | 4/5 |
| Bericht aus dem Zentralvorstand | 5 |
| Barometer der aktuellen Aktienzeichnung | 6 |
| Warum nicht mehr Interesse? | 6 |
| Revision des Vierachsers B4229 | 7 |
| Winterquartier in Brig | 8/9 |
| Eisenbahnen in Bayern | 9 |
| Alpen- und Gletscherdampf | 10 |
| Teure Arbeiten durch Dritte | 11 |

vereine

| | |
|---------------------|-------|
| Sektionsnachrichten | 12/15 |
| Section romande | 16–19 |

leserbrief

| | |
|-------------------------------|----|
| Der Applaus gilt allen Fronis | 16 |
|-------------------------------|----|

magazin

| | |
|-----------------------------|----|
| Neues von der Verkaufsfrent | 20 |
|-----------------------------|----|

Titelbild

Trotz angeschnittener Lok eine faszinierende Nachtaufnahme der DFB Nummer 9.

Foto: Franz Geisser junior

Impressum

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

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

Adressänderungen:

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

Herausgeber:

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

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

Einzelpreis: sFr. 8.–

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

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

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

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

Aktuelles aus der Geschäftsleitung

Einmal mehr konnte eine erfolgreiche Betriebs-saison anfangs Oktober abgeschlossen werden. Die erreichten Resultate lassen sich zeigen, konnten insgesamt 27'151 Fahrgäste befördert werden, ertragsmässig bewirkt dies Fahrgasteinnahmen von rund 850'000 Franken, davon betragen die Gruppenreiseverkehrseinnahmen rund die Hälfte. Bereits sind Anfragen / Bestellungen für die kommende Saison 2002 vorhanden, das Gruppenreisesegment soll inskünftig eine berechenbare tragfähige Ertragssäule in unserm Angebot sein. Unser Reisedienst wird auch weiterhin durch «bkr-Reisedienst» bearbeitet, was nun wieder eine Kontinuität ergibt, allerdings sind noch einige Anpassungen zur Verbesserungen der Kundenbetreuung vorzunehmen.

Wärmeisolation bewährt sich

Die im vergangenen Winter durchgeführte Kesselrevision mit stark verbesserter Wärmeisolation des Kessels an der Dampflok 1 hat sich erfreulicherweise sehr gut bewährt, die Kessel an den Dampfloks FO 4 und 9 sollen bei kommenden Kesselrevisionen gleichwertig angepasst werden. Während der diesjährigen Fahrsaison sind keine bedeutende Störungen an all unsern betriebsfähigen Dampflokomotiven vorgekommen, was unserm Fachpersonal ein sehr gutes Zeugnis gibt und auf qualitativ hochstehende Arbeitsausführung hinweist. All den beteiligten MitarbeiterInnen gebührt ein besonderer Dank, ist es keine Selbstverständlichkeit, nebst einem anspruchsvollen Hauptberuf noch unzählige Frondienststunden für Aufarbeitung / Revision / Fahrbetrieb an unseren Dampfloks zu verbringen.

Im Baudienst konnten nicht alle vorgesehenen Bauwerke vollendet werden, sei es aus Kapazitätsgründen unsererseits, Drittfirmen, oder auch durch Projektrück-

stellung aus finanziellen Gründen. Hievon sind jedoch all jene Unterhaltsarbeiten an Fahrbahn und zugehörnden Bauwerken, welche die Sicherheit gewährleisten, nicht betroffen. Bedauerlicherweise ist in diesjähriger Bausaison ein Unfall mit dem Bagger anlässlich der Stützmauersanierung unterhalb Bahnübergang Muttbach vorgefallen, dem Baggerführer sind glücklicherweise keine grösseren Verletzungen entstanden, er befindet sich wiederum wohlauf. Die nun anstehenden nachträglichen Sanierungsarbeiten Realp-Tiefenbach-Furka sind ebenso vordringlich auszuführen, wie der Wunsch nach Schliessung der «Schienenlücke» zwischen Gletsch und Oberwald. Die vergangenen Unwetterschäden haben bedeutende Spuren hinterlassen, welche noch nicht vollständig behoben werden konnten, teils auch aus verspätet erhaltenen amtlich vorgeschriebenen Plangenehmigungsverfügungen.

Nicht ganz erreicht

Im personellen Bereich konnten im mittleren Kaderbereich nicht alle Stellen besetzt werden, hier zeigen sich längerfristig die Schwachstellen des Fronis-System, vor allem wenn noch unvermeidbare Verantwortlichkeiten zu übernehmen sind. Die vorhandenen vakanten Stellen sollen nicht «zwangsbesetzt» werden, da dies dem Unternehmen teils mehr schaden kann als in Vakanz zu behalten. Zudem zeigen sich vermehrt Schwachstellen im personellen Bestand bei den Lokführern (Unterbestand infolge Rücktritt von ältern Pensionierten), wie auch im Betriebsdienst (Zugbegleiter und Schalter). Im Bereich der Aktienregisterbetreuung wie auch Administration ist eine Veränderung / Erweiterung der personellen Besetzung vorgesehen, mit derzeitiger Lösung sind bereits Belastungsgrenzen erreicht.

Der finanzielle Bereich des Unternehmens kämpft teils immer noch mit Gleichgewichtsstörungen, sind doch die Aufwendungen eher (bzw. immer noch) grösser als die hiezu notwendigen Einnahmen, allein die Kapitalamortisationen und deren Verzinsung betragen jährlich rund 200'000 Franken. Es bedarf immer noch der besondern Umsicht, um ein relativ ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen; die provisorischen Ergebnisse ergeben einen Jahresverlust von rund 100'000 Franken. Vom VFB konnten bis anhin rund 230'000 Franken an direkten Unterstützungsbeiträgen verzeichnet werden. Die diesjährige Kapitalerhöhung hat die Zielvorgabe von 500'000 Franken nicht erreicht, sie wird mit dem Betrag von 400'000 Franken abgeschlossen. Somit wird auch nächstes Jahr wiederum eine Kapitalerhöhung angeboten, diese soll die Fertigstellung der Infrastruktur in Gletsch sowie die Sanierung der bald unzumutbaren Sanitäranlagen und Kantine in Realp ermöglichen.

Der VFB als Partner hat nun mit der personellen Veränderung im Zentralvorstand wiederum eine gute Führungskontinuität erarbeitet, was einer guten Zusammenarbeit allseits zugute kommt, und auch von Aussenstehenden positiv vermerkt wird.

Josef Albisser

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

Bei genügend Vorbestellungen lassen wir für Sie einen Sammelordner anfertigen.

Der Einführungspreis beträgt Fr. 12.50

Auslieferung Weihnachten 2001

Sind Sie interessiert?
Dann bestellen Sie noch heute beim:

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



Dankeschön mit Raclette

Es war ein prächtiger Herbstmorgen in Andermatt. Von allen Seiten kamen sie auf eisernen Rädern und solchen aus Gummi angefahren. Die Kabinen der Gemsstock-Bahn füllten sich mit Gutgelaunten. Die meisten liessen sich zuerst mit beiden Sektionen auf den Gemsstock hinauf tragen. Andere liessen es beim definitiven Ziel bewenden. Dort standen im Freien zahlreiche Tische bereit. Kurzfristig hatten die Verantwortlichen um Gastgeber und DFB-Vizepräsident Peter Heinzer angesichts des blauen Himmels umdisponiert.

Es war mehr als eine Hundertschaft von ständigen Mitarbeitern der Furka-Dampfbahn, die am 13. Oktober der Einladung zu diesem Treffen folgten, das zum Abschluss der Betriebszeit zur guten Tradition zu werden scheint. So herrschte gute Laune vor, die beim Aperitif neben der Bergstation noch merklich anhub. Erlebnisse während der diesjährigen Saison wurden zuhauf ausgetauscht. Und nebenan bot eine der bekanntesten Ländlerkapellen des Kantons volkstümliche Musik in Reinkultur. Dass bei einem solchen Anlass, bei dem es zu danken gilt, nicht ohne Worte abgeht, versteht sich. Vizepräsident und Gems-

stock-Bahn-Direktor Peter Heinzer hielt eines seiner witzigen Grussworte, sodass sich alle in seinem «Reich» zuhause finden durften. DFB-Präsident Peter Schwaller sprach allen den herzlichen Dank aus für das in diesem Jahr Geleistete. Er blendete auch in die Zukunft und skizzierte die Bestrebungen für eine Tourismusdestination im Raume Gotthard, in welcher die Dampfbahn Furka-Bergstrecke eine bedeutsame Rolle spielen soll. Seinen Dank stattete auch der Vizepräsident des Vereins Furka-Bergstrecke, Georg Schaefer, ab. Er informierte zugleich über die neuste Entwicklung im Verein. Von guten Zahlen berichtete Geschäftsleiter Josef Albisser. Dank den Fahrten bis Gletsch werden die Einnahmen wesentlich höher fallen. (Nähere Angaben können dem Beitrag «Aktuelles aus der Geschäftsleitung» entnommen werden.) Auch im baulichen Bereich konnte eine gute Bilanz gezogen werden.

Dann begab man sich an die Tische, wechselte vom Weissen zum Roten, und stellte sich in schöner Regelmässigkeit an einer der Raclette-Produktionsstätten an. Die dazu benötigten Kartoffeln hatten genau die richtigen Konsistenz und der Käse



Die Kunst, den heissen Käse im richtigen Moment abzustreifen, macht ein gutes Raclette aus.

war von hoher Qualität. Die würzige Bergluft war wohl mitverantwortlich, dass man sich wieder und wieder anstellte, und es jenen, die den heissen Käse abstreiften, warm und wärmer wurden. All das lockerte auch sonst die Zunge und löste an allen Tischen engagierte Dispute aus.

Und dann irgendeinmal liess man sich von der Gemsstock-Bahn wieder ins Tal hinunter tragen. Frisch motiviert und in der festen Absicht, auch nächstes Jahr wieder für unsere Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Einsatz zu sein. *Gerhard Oswald*



Meinungsaustausch auf höchster Ebene (von rechts): Verwaltungratspräsident Peter Schwaller, DFB-Sekretär Josef Grandl und Verwaltungsrat Ruedi Willi.



Viel Sonne, gute Verpflegung und intensive Gespräche – DFB-Familie bei der Gemsstock-Zwischenstation. Fotos: Gerhard Oswald

Mit Erfolg unterwegs

Am 7. Oktober fuhr der letzte fahrplanmässige Dampfzug über die Furka-Bergstrecke. Damit endete eine erfolgreiche Fahrsaison voller Höhepunkte, die ohne nennenswerte Störungen oder technische Schwierigkeiten über die Bühne ging. An 70 Betriebstagen beförderten 361 Fahrplanzüge insgesamt 27'151 Fahrgäste. In dieser Zahl enthalten sind auch die Passagiere der 17 Sonderfahrten, die für verschiedenste Anlässe organisiert wurden. Damit entsprechen die Beförderungsleistungen ungefähr den Erfolgszahlen des Vorjahres.

Nach dem schrecklichen Unwetter vom 14./15. Oktober 2000 gab es im Frühjahr grössere Schäden zu beheben. Dank Grosseinsatz der Frondienste konnten diese Arbeiten nach der Schneeräumung und dem Aufbau der Steffenbachbrücke rechtzeitig abgeschlossen werden. Damit erfolgte die Wiederinbetriebnahme plan-

gemäss am 30. Juni 2001. Der Saisonauftakt umfasste bei schönstem Sommerwetter gleich mehrere Veranstaltungen, die eine Menge Besucher und Besucherinnen in die Furka-Region lockte.

Saison voller Höhepunkte

Während der Wintermonate erhielt die Lok HG 3/4 Nr. 1 in der Werkstätte Chur eine vollständige Kesselrevision mit zusätzlich verbesserter Wärmeisolation. Die Überführung vom Bündner Kantonshauptort nach Realp konnte am 23. Juni mit einem Gastauftritt anlässlich des Tages der offenen AlpTransit-Baustelle (Gotthard-Basistunnel) in Sedrun kombiniert werden. Durch attraktive Publikumsfahrten auf der neuerstellten Gleiszufahrt Tscheppa-Las Rueras durfte sich die Dampfbahn DFB in breiter Öffentlichkeit präsentieren.

Am 3./4. Juli durfte die Furka-Oberalp-Bahn (FO) das 75. Jubiläumsjahr des

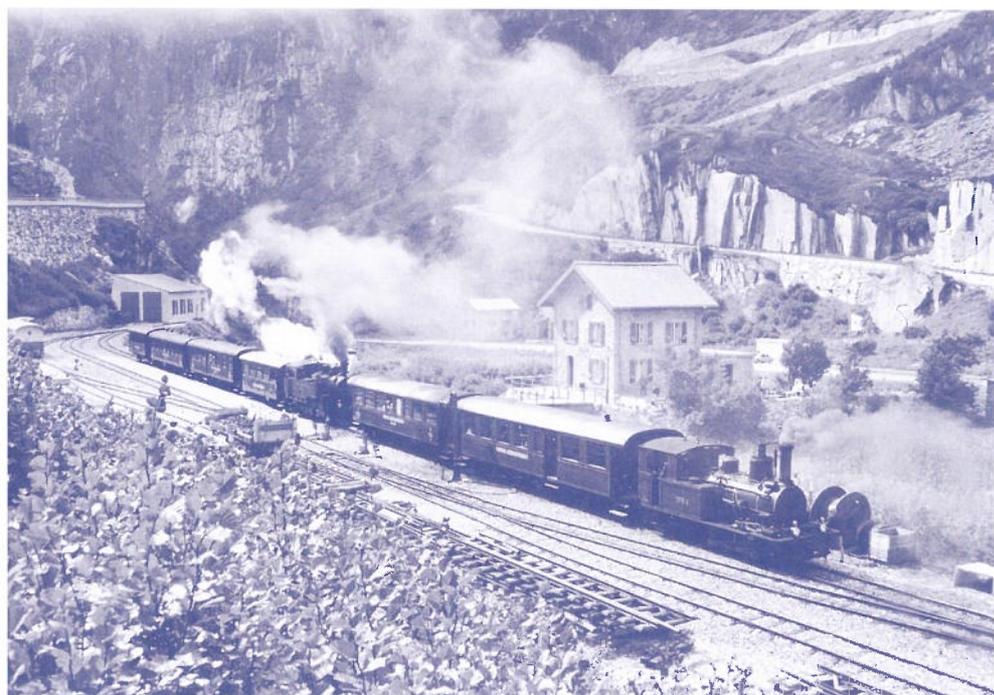
durchgehenden Betriebes Disentis-Andermatt-Brig feiern. Aus diesem Anlass verkehrte am Dienstag ein aussergewöhnlicher Extrazug mit historischer Elektrolok und DFB-Reisezugwagen von Disentins nach Andermatt und von dort mit Dampftraktion nach Realp und Gletsch. Diese mit Ehrengästen, internationalen Medienvertretern und zahlenden Reisenden ausgebuchte Abenteuerreise fand grosse Beachtung im In- und Ausland. Einige Mitglieder des Fördervereins VFB organisierten am 4. Juli eine Foto-Sonderfahrt auf der Bergstrecke und überreichten den Passagieren ein ungewöhnliches Erinnerungsgeschenk.

An zwei Juli-Sonntagen weilten auch die FO-Mitarbeiter/innen auf der Furka-Bergstrecke, um bei geselligem Beisammensein das attraktive Reisen in den rauchenden Zügen zu geniessen. Zudem fand am 24./25. August in Realp in zweiter Auflage das Dampfbahnfest statt, wobei auf dem Urner Streckenabschnitt auch eine Mondscheinfahrt auf dem Programm stand.

Während den Sommermonaten ist in Gletsch auch die Drehscheibe aufgebaut worden. Sie soll zu Saisonbeginn 2002 in Betrieb genommen werden. Ausserdem haben Fronarbeitskräfte unterhalb von Gletsch auch den Gleiszusammenschluss vorbereitet. Dort ersetzt nun ein Erdwall die von Lawinen zerstörte Notbrücke. Damit wird es möglich, die noch stillgelegte Strecke nach Oberwald wieder mit Schienenfahrzeugen zu erreichen. Mit diesem wichtigen Projekt hat die DFB nun auch die ungeduldig erwartete Sanierung dieses letzten Abschnittes an die Hand genommen.

Zahlreiche Fortschritte realisiert

Die DFB-Geschäftsleitung ist mit der abgelaufenen Saison zufrieden. Die beiden in eigener Werkstätte revidierten Loko-



Eisenbahnromantik in Gletsch. Vorne der Entlastungszug mit Lok Nr. 6, dahinter der Zug mit Lok Nr. 1. Dahinter Bahnhofgebäude Gletsch und Grimspassstrasse. Foto: Bruno Rütli

motiven HG 3/4 Nr. 1 und 9 haben die verlangten Vorgaben in technischer wie betrieblicher Hinsicht vollends erfüllt. Es gab keine Zugsausfälle zu beklagen und auch die Verspätungsfälle hielten sich in engen Grenzen. An mehreren Tagen waren sogar alle drei betriebsfähigen Dampfloks mit Reisezügen unterwegs. Dank bewährter Koordination durch den neuen Betriebsleiter Erich Ulrich (Gisikon) konnten die kommerziellen Dienstleistungen sowie der Kundendienst in den Zügen und auf den Bahnhöfen weiter verbessert werden. Die neu auch für Einzelreisende eingeführte Reservierungspflicht brachte ein geordnetes Management der Sitzplätze und verhinderte ärgerliche Überbuchungen. Spezieller Dank gebührt den mehreren Hundert Fronarbeitskräften, die mit ihren in der Freizeit kostenlos geleisteten Einsätzen den zuverlässigen Dampfbahnbetrieb ermöglicht haben.

Nach Saisonabschluss

Das trockene Herbstwetter begünstigte den vorwinterlichen Abbau der Streckeneinrichtung und die mit Rücksicht auf die zu erwartenden Schneemassen auszuführenden Sicherungsarbeiten am Gleis, an Gebäuden und in den Bahnhöfen. Während die Triebfahrzeuge in der Depotwerkstätte Realp remisiert wurden, brachte ein FO-Rekordzug mit 132 Tonnen Anhängelast die zwölf DFB-Reisezugwagen und den Werkstattwagen Gk 2618 am 6. November nach Münster und Brig. Sie werden dort grösstenteils an wettergeschützten Stellen überwintern. Sowohl an Loks wie Personenwagen gibt es diesmal während der kalten Jahreszeit die üblichen kleineren Unterhaltsarbeiten auszuführen. In der Werkstätte Chur widmet sich indessen ein kompetentes Team von Fachleuten der Generalrevision der von den FO leihweise überlassenen HG 3/4 Nr. 4.

Sie soll voraussichtlich im kommenden Sommer für erste Fahrpläneinsätze an die Furka-Bergstrecke zurückkehren.

Vorschau 2002

Die Dampfzüge werden zwischen 22. Juni und 6. Oktober 2002 verkehren. Das Fahrplankonzept bleibt mit geringen Abweichungen unverändert, während die Fahrpreise leicht erhöht werden mussten. Der Rhonegletscher-Express Gletsch-Muttbach-Gletsch wird inskünftig nur noch bei Bedarf als Sonderzug für Gruppen geführt. Mit attraktiven Angeboten für Geschenkgutscheine soll der Billettverkauf intensiviert werden. Gleichzeitig wird eine Spendenaktion zur Finanzierung der bevorstehenden Sanierungsarbeiten an der Remise in Gletsch und auf der Strecke Gletsch-Oberwald lanciert. Detailliertere Informationen können im Internet (www.furka-bergstrecke.ch) abgerufen werden. *Beat Moser*

Bericht aus dem Zentralvorstand

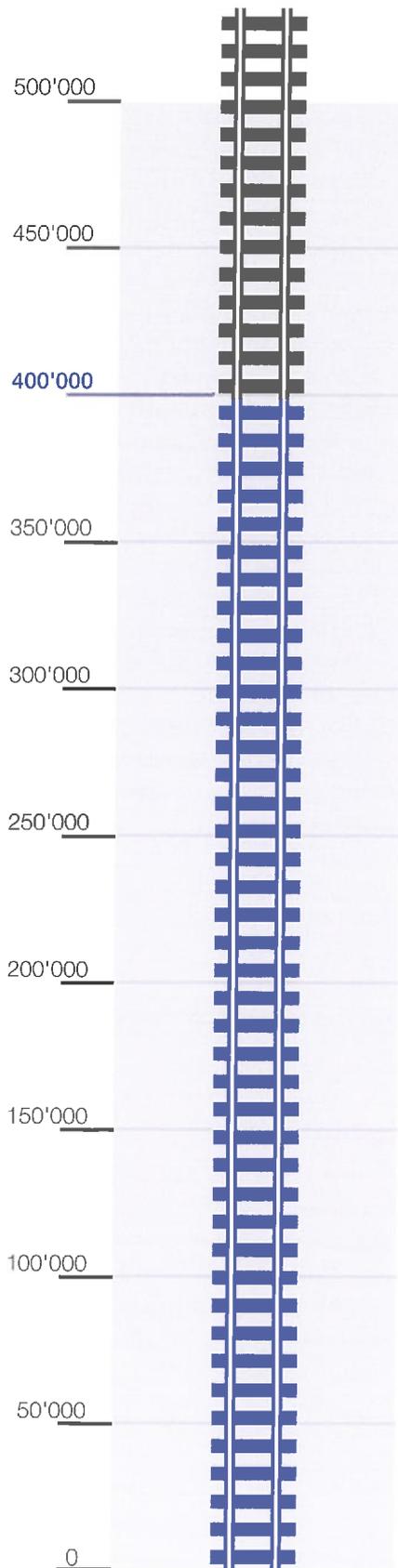
Die Arbeit des verkleinerten Vorstandes ist gut angelaufen. Wir haben nun die Mitgliederverwaltung auswärts vergeben. Die Zusammenarbeit mit der Partnerfirma funktioniert sehr gut. Die Anfechtungsklage in Brig, welche von vier Vereinsmitgliedern veranlasst wurde, haben wir mit einem Vergleich abgeschlossen. Somit sind nun auch die Statuten bereit, die wir im «dampf an der furka» 2002/1 einhef-

ten werden. Bezüglich der Finanzen des Vereins haben wir eine Analyse gemacht und können nun unsere Verpflichtungen gegenüber dem Verein und der DFB wahrnehmen. Allein die Tatsache, dass gewisse Kreise immer alles besser wissen und können, erschwert uns in erheblichem Masse die Arbeit.

Ich muss deshalb klar erklären, dass wir per GV 2002 zwei weitere Mitglieder aus

der Schweiz für den Vorstand und einen Ersatzrevisor suchen. Eventuelle Interessenten und Interessentinnen können sich bei mir melden. Ich werde mich dann mit ihnen treffen und erste Gespräche führen, um dann diese in einer Vorstandssitzung den restlichen Mitgliedern vorzustellen, damit sie einen Wahlvorschlag zu Händen der GV machen können. *Georg Schaefer, Vizepräsident*

Barometer der aktuellen Aktienzeichnung



Warum nicht mehr Interesse?

In der Juni-Ausgabe brachte «dampf an der furka» einen interessanten Aufruf. Hellmuth Kuhlmann warb darin für eine neue Finanzierungs Idee, die mithelfen sollte, die Sanierung der Strecke von Gletsch nach Oberwald, sicherzustellen. Den beigefügten Fragebogen haben bis Anfang September 250 Personen beantwortet. 212 von Ihnen würden die Idee «Schiene pro Meter» unterstützen.

Eigentlich keine schlechte Rücklaufquote, wenn 250 Personen einen Fragebogen ausfüllen und zurückschicken, mit dem sie zugleich erklären, sich an einer neuartigen Finanzierungsaktion zu beteiligen. Der Initiant Hellmut Kuhlmann hat in einem umfassenden Papier die Umfrage ausgewertet. Dass er eine gewisse Enttäuschung nicht verbergen mag, ist verständlich. Von den Empfängern von «dampf an der furka» haben nur zwischen 2 und 2,5 Prozent geantwortet. Der Initiant schreibt dies unter anderem dem mangelnden Beachtungsgrad zu, den «dampf an der furka» bei den Empfängern finden soll. Beizufügen wäre, dass eben diese Leserinnen und Leser permanent mit Werbung für die Finanzierung von Projekten im Umfeld der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bedient werden und deshalb neuen Finanzierungsaktionen gegenüber vorerst mal eine gewisse Skepsis herrscht.

Infoveranstaltung in Oberwald

Immerhin, 250 Antworttalons sind bei Hellmut Kuhlmann bis zum 9. September angelangt. Von ihnen sind 121 sowohl VFB-Mitglieder als auch Aktionäre. 35 sind nur Mitglied einer VFB-Sektion, 75 nur Aktionäre der DFB. Hinzu kommen 15 Antwortende, die keine Auskunft geben, ob sie Mitglied oder Aktionär sind. Wesentlicher sind andere Auskünfte. Der in Oberwald durchgeführte Informations-

abend stiess mit 46 Teilnehmenden auf ein beachtliches Interesse. Der Aktion «Schiene pro Meter» gegenüber konnte der Initiant eine «grundsätzlich positive Haltung» ausmachen. Die gleiche Haltung kann auch der Auswertung der Umfrage entnommen werden. 212, also rund 85 Prozent der Antwortenden, würden die Idee, respektive die Aktion unterstützen. Mehr noch: Bis zum erwähnten Termin wurden 530 Meter zu 750 Franken in Aussicht gestellt. Dies entspricht einer Gutsprache von 397'500 Franken, was bei einer vierprozentigen Verzinsung – aktuell etwas hoch gerechnet – einen Zins von 15'900 Franken erbringen würde.

Hier noch einige weitere statistische Angaben zur Umfrage in unserer Zeitschrift. 201 Antworten kamen aus der Schweiz, 44 aus Deutschland und 5 aus den Niederlanden. 215 antwortende Personen gaben ihr Alter bekannt. Von diesen sind 24 Prozent 66 Jahre und älter. 56 Prozent befinden sich im «besten» Alter zwischen 46 bis 65 Jahren, 20 Prozent können zu den jüngeren Jahrgängen zwischen 26 und 45 gerechnet werden. Diese Zahlen sollten wir nicht ausser Acht lassen, zeigen sie doch das auf, was wir eigentlich schon wissen: Es fehlt bei uns an Nachwuchs. Allein in dieser Hinsicht hat die Umfrage von Hellmut Kuhlmann einen wichtigen Hinweis geliefert.

Ob und in welcher Weise die vom Initianten ventilerte Aktion weitergeführt wird, darüber hofft «dampf an der furka» in der nächsten Ausgabe informieren zu können.

Gerhard Oswald

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

Revision des Vierachsers B4229



Der leere Wagenkasten.

Der Wagen (ex LSE B 40, ex Brünig C829) ist ausgeräumt, die faulen Seitenwände abgebrochen und die Inneneinrichtung in Aufarbeitung. Fahrwerkseitig sind die Drehgestelle des BVZ J2407 vollständig zerlegt.

Seit dem Roll-out des C204 (DFB 2204) wird in Aarau intensiv am B40 gearbeitet. Der Wagenkasten, der nach wie vor auf dem LSE Fischbauchchassis ruht, wurde komplett ausgeräumt. Die Gepäckablagen, die Sitzbänke, alle Fenster und die Innenwände wurden entfernt. Diese Teile werden vollständig zerlegt und die alten Farben und Lacke entfernt. Anschliessend werden die Teile mechanisch geprüft und soweit nötig repariert. Laufend lackiert eine Gruppe die Holzteile, um sie für den Zusammenbau der Bänke und Gepäckablagen vorzubereiten.

Die morschen Fensterpfosten und der stark verfaulte untere Seitenwand-Längsbalken mussten ausgebaut werden. Sie

werden durch neue Teile ersetzt. Die 36 Fensterpfosten aus Eiche und der Bodenlängsbalken aus Lärche sind neu herzustellen. Sie erfordern verschiedene Nuten, Zapfenlöcher, Ausfräsungen und Bohrungen. Der Zuwachs von professionellen Holzbearbeitungsmaschinen erlaubt uns, diese Teile kostengünstig selber herzustellen und gleich am Objekt einzupassen. Voraussetzung dazu war eine genaue Vermessung des Wagenkastens und der Vergleich mit den Brünigbahn-Originalplänen. Daraus konnten wir die Einzelteilskizzen für die Teileherstellung ableiten.

Neben dem Wagenkasten arbeitet die Gruppe Fahrwerk an der vollständigen Zerlegung der Drehgestelle. Alle Teile werden gereinigt und von alten Farb- und sonstigen Anstrichen befreit, geprüft und nötigenfalls ersetzt oder aufgearbeitet. Die vier Achsen sind bereits zur RhB nach Landquart gebracht worden, wo sie neu bandagiert und überdreht werden. Wir planen, die Drehgestelle bis im Frühsommer 2002 einbaubereit zu haben. Anschliessend wird das vorgängig sandgestrahlte Chassis an den Brünig-LSE-Kasten angepasst und mit einer neuen Pufferpartie ausgerüstet. *Werner Beer*



Die zerlegten Drehgestelle.

Fotos: Heinz Unterweger

Winterquartier in Brig

Nach Abschluss der erfolgreichen Betriebssaison 2001 galt es, zum Überwintern des wertvollen Fahrzeugparkes genügend geschützte Plätze zu finden. Bekanntlich können die Lokomotiven in der Depotwerkstätte in Realp unterstellt werden. Hingegen müssen die Reisezugwagen die Winterpause jeweils ausserhalb des DFB-Areals verbringen.

Freundlicherweise stellte die Furka-Oberalp-Bahn (FO) dazu wiederum Räumlichkeiten und Abstellgleise zur Verfügung. Man entschied sich, den beiden offenen Aussichtswagen C 2351 und 2352 in der hölzernen Remise in Münster Unterschlupf zu gewähren. Die restlichen zehn Reisezugwagen und der Werkzeugwagen Gk 2618 erhielten «Asyl» in Brig, wo man ihnen je nach Bauart und fälligen Unterhaltsarbeiten in der Halle der alten FO-Werkstätte oder auf der Gleisanlage im Glisergrund Ruheplätze zuteilte.

Aussichtswagen in Münster

Zum Tag der Überführung wurde kurzfristig der 6. November festgelegt. Für diesen Rekordzug mit insgesamt 132 Tonnen Anhängelast hatten die Verantwortlichen eine Fahrordnung mit Abfahrt in Realp um 09.50 Uhr und Ankunft in Brig um 12.30 Uhr festgelegt. An den Haken der Lok HGe 4/4 II Nr. 106 «Blacky» verliess die Komposition pünktlich den Realper Bahnhof. Nach der Durchfahrt des Furka-Basistunnels reihte man die bisher am Zugschluss laufenden Aussichtswagen C 2351 und 2352 vor der Lok ein. In Schubfahrt wurden diese beiden leichtesten Fahrzeuge anschliessend von Oberwald nach Münster verbracht. Dort konnten sie ohne aufwändige Rangiermanöver direkt in die Remise geschoben werden.

Mit der verbliebenen Anhängelast setzte man um 11.00 Uhr die Fahrt von Münster

zum Oberwalliser Hauptort Brig fort. Die ungewöhnlich lange Komposition rollte plangemäss mit Höchstgeschwindigkeiten von 30 bis 45 km/h gegen Westen. Auch in den Zahnstangenabschnitten kam der Zug gut voran, was dem im Auto mitfahrenden Fotografen viel Hektik bescherte. Wie bereits im November 1999 hatte man leider auch dieses Jahr wenig Wetterglück. Es handelte sich um einen trüben Herbsttag. Abschnittsweise zeigte sich sogar der im Rhonetal eher seltene Nebel und liess der Sonne keine Chance. Nach einer Fahrzeit von 2 Stunden 23 Minuten traf der Überführungszug um 12.13 Uhr und damit viel früher als erwartet in Brig ein. Dort verschob der bei Eisenbahnfreunden besonders beliebte,

Überführte Komposition

| | |
|----------------------------------|----------------------|
| C 2351 und 2352 | Münster |
| WRs 3820 | Brig-Glisergrund |
| B 4253 | Brig-Glisergrund |
| ABD 4554 | Brig-Glisergrund |
| ABD 4558 | Brig-Glisergrund |
| B 4233 | Brig-Glisergrund |
| B 2224 | Brig-Glisergrund |
| B 2204 (der kleine Rote) | Brig-Alte Werkstätte |
| B 2228 | Brig-Alte Werkstätte |
| Gk 2618 | Brig-Alte Werkstätte |
| C 2353 und 2354 | Brig-Alte Werkstätte |
| Anhängelast Realp-Münster: 132 t | |
| Anhängelast Münster-Brig: 122 t | |



Auf dem Bahnhofplatz Brig rangierte der altvertraute Traktor Te 2/2 4926.

elektrische Rangiertraktor Te 2/2 Nr. 4926 vorerst vier Zweiachser und den Gk 2618 in die heute nicht mehr benutzte FO-Werkstätte. Bei dieser Gruppe war auch der restaurierte C 2204 mit Baujahr 1914. Er ist bekanntlich der einzige bereits bei der Eröffnung der ersten FO-Strecke im Einsatz stehende Reisezugwagen, der heute bei der DFB in Diensten steht. Deshalb trägt er einen roten Anstrich. Erstmals seit seiner Restaurierung hat er nun wieder die ganze FO-Strecke Disentis–Brig befahren. Zwischen Disentis und Realp war er ja bereits anlässlich des 75-jährigen FO-Jubiläums am 3. Juli 2001 in Fahrt zu bewundern.

Die anderen sechs Fahrzeuge nahm die HGe 4/4 Nr. 106 schliesslich mit zur neuen Depotwerkstätte im Glisergrund. Dort ruhen sie nun auf der grossflächigen Gleisanlage. Sie sind zwar nicht unter Dach abgestellt. Hier, auf knapp 680 Meter über Meereshöhe, sind sie jedoch nicht den in Realp üblichen, schweren Schneelasten ausgeliefert.

Die Winterpause werden die DFB-Mitarbeiter Hansruedi Schneider und Toni Stamm für kleinere Unterhalts- und Malerarbeiten nutzen. Ausserdem sollen die beiden schweren Aussichtswagen ihre definitiven Anschriften erhalten.

Beat Moser

Eisenbahnen in Bayern

Das Bayerische Hauptstaats-Archiv zeigt in seinen Ausstellungsräumen in München in der Schönfeldstrasse/Ecke Ludwigstrasse (beim Odeonsplatz) ab 29. November 2001 bis 3. Februar 2002 eine Ausstellung über **Eisenbahnen in Bayern, 1835–1920**. Also von der ersten Eisenbahn Bayerns (Nürnberg–Fürth, erste Lokomotiv-Eisenbahn in Deutschland) bis zur Übernahme durch das Deutsche Reich. Gezeigt werden vor allem Archivalien (Akten, Pläne, Bilder) und andere Gegenstände und Modelle, soweit sie in Schaukästen Platz finden. Da Bayerns Eisenbahnen zwar nicht unmittelbar an die Schweiz angrenzen, sich aber doch in nächster Nachbarschaft befinden, dürfte diese Ausstellung wohl auch Schweizer Interessenten finden.

Gunter Hack



Der Überführungszug mit HG 4/4 II 106 in der Zahnradstrecke oberhalb Fiesch...



...und auf der Rottenbrücke bei Betten.

Fotos: Beat Moser

Alpen- und Gletscherdampf

Die erstmalige Nostalgiereise wurde gemeinsam organisiert von den Vereinen Eurovapor, Mikado und Furka-Bergstrecke. Sie fand bei schönstem Wetter am 2. September 2001 statt. An mehrmaligen Fahrten mit dem Eurovapor-Nostalgie-Zug «brüteten» Manfred Bitzer (Reiseleiter der Eurovapor Basel) und Walter Benz (Präsident VFB Aargau) an

einer Tagesreise zu uns auf die Furka-Bergstrecke. Letztlich resultierte daraus die Fahrt mit dem Eurovapor-Zug von Haltingen, Basel, Aarau, Göschenen bis Airolo. Da wir die erfreuliche Zahl von rund 350 Teilnehmer und Teilnehmerinnen begrüßen durften, benutzte die eine Hälfte ab Göschenen die Furka-Oberalp-Bahn über Andermatt nach Realp, un-

sere Dampfbahn bis Gletsch und fuhr anschliessend mit PTT-Bussen über den Nufenen-Pass wieder nach Airolo, während die zweite Hälfte die umgekehrte Route nach der Fahrt durch den Gotthard ab Airolo in Angriff nahm. Damit konnten wir je einen ganzen Zug der DFB Realp-Gletsch und retour besetzen.

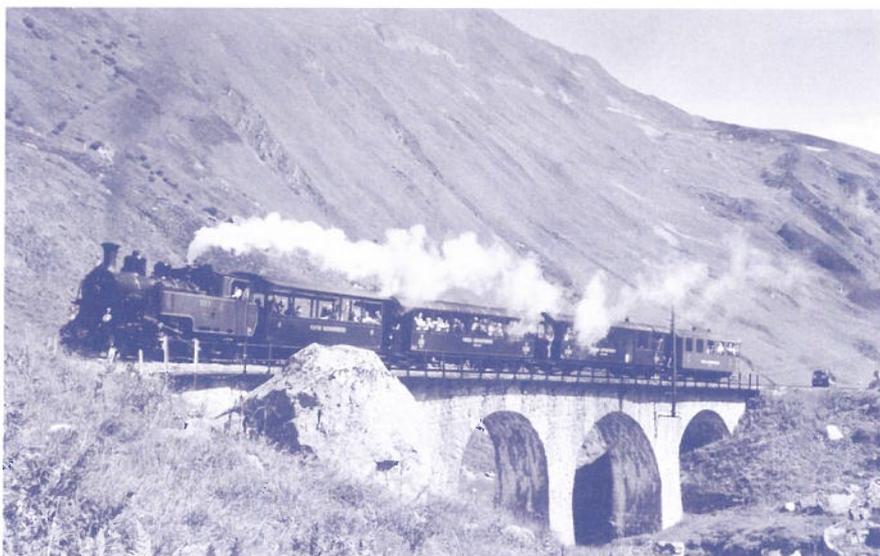
Bis Erstfeld wurde der um einen zusätzlichen Wagen verstärkte Nostalgiezug durch die soeben wunderschön restaurierte 3120 PS starke Schnellzuglokomotive Ae 4/7 des Vereins Mikado Brugg gezogen. Ab Erstfeld wurde die braune Güterzuglokomotive Ce 6/8 «Krokodil» als «Vorspann» an die Zugspitze gesetzt. Mit Dampf ging es dann mit den Zügen der DFB nach Gletsch (mit dem roten C 204 am Zugsende) und zurück.

Im Eurovapor-Zug benutzten Martin Schatzmann (Präsident des Vereins Mikado), Josef Hipp (Sprecher der Eurovapor) und Walter Benz (Präsident der VFB-Sektion Aargau) die Gelegenheit, ihre Vereine und deren Tätigkeit via Lautsprecher vorzustellen. Sie gaben ihrer Freude Ausdruck, dass erstmals gleich drei von ehrenamtlichen Mitgliedern betriebene Vereine gemeinsam einen allen dienenden Ausflug organisieren konnten. Es steht bereits fest, dass diese Fahrt in ähnlicher Form vermutlich am 31. August 2002 wieder stattfinden wird. Die Anmeldungen waren so zahlreich, dass nicht alle berücksichtigt werden konnten! Viele Fahrgäste bekundeten begeistert ihre Freude über diese schöne Reise. Es war ihnen bewusst, dass eine solche nur durch die vielen freiwilligen Helfer und Helferinnen all dieser Vereine überhaupt möglich wurde. Ihnen und unseren Fahrgästen ein herzliches «Dankeschön». Es braucht alle beide, damit wir uns weiter an «Nostalgiebahnen» freuen können.

Walter Benz



Das 82-jährige Krokodil und die 65-jährige Ae 4/7 werden in Erstfeld von vielen «Fans» bewundert.



Mit dem DFB-Dampfzug auf dem Steinstaffelviadukt.

Fotos: Walter Benz

Teure Arbeiten durch Dritte

Sicher sind sich viele Aktionäre und Vereinsmitglieder nicht bewusst, was für Kosten uns erwachsen um Teile aufzuarbeiten, die wir aus maschinentechnischen Gründen nicht in der Lage sind, selbst vorzunehmen. Hört man doch, da und dort und hie und da, Bemerkungen «die verpulvern unnötig Sponsorengelder und Saisoneinnahmen». Solche Bemerkungen sind nicht einmal zu verübeln, fehlen doch die nötigen Informationen.

Mit diesem illustrierten Kurzbeitrag möchte ich eines von vielen Beispielen aufzeichnen. Es handelt sich um die Triebradsätze und den Laufradsatz von Lok 4.

Diese mussten neu bereift und profiliert werden (Bild 1). Es mussten die Lagersitze sowie die Pleuellzapfen überarbeitet werden. Um dies vornehmen zu können mussten drei Firmen gesucht werden. Drei Firmen deshalb, weil bei den einzel-

nen in Frage kommenden Firmen die jeweils benötigten Einrichtungen, Möglichkeiten oder Werkzeuge fehlten.

Die Rhätische Bahn in Landquart hat die Neubereifung und Profilierung vorgenommen. Die Firma Oera Mechanik AG in Untervaz die Überarbeitung der Lagersitze. Oera musste für das Kugelverdichten der Lagersitzoberfläche ein entsprechendes Werkzeug von den SBB Biel anmieten.

Am schwierigsten war es, jemanden zu finden, der in der Lage war, die Pleuellzapfen zu überarbeiten. Nach langem Suchen, auch im Ausland, sind wir auf die Firma Bühlmann Maschinen AG in Berschis gestossen. Die Firma Bühlmann hat, wie es der Zufall so will, im Januar 2001 mit Kosten von über einer Million Franken eine neue Maschine (Bild 2) angeschafft.

Auf dieser Maschine war es möglich, unter Anfertigung von entsprechenden Vorrichtungen und Anmietung von teuren

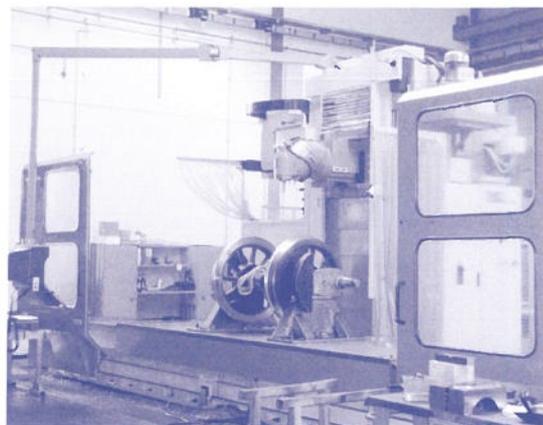


Bild 2

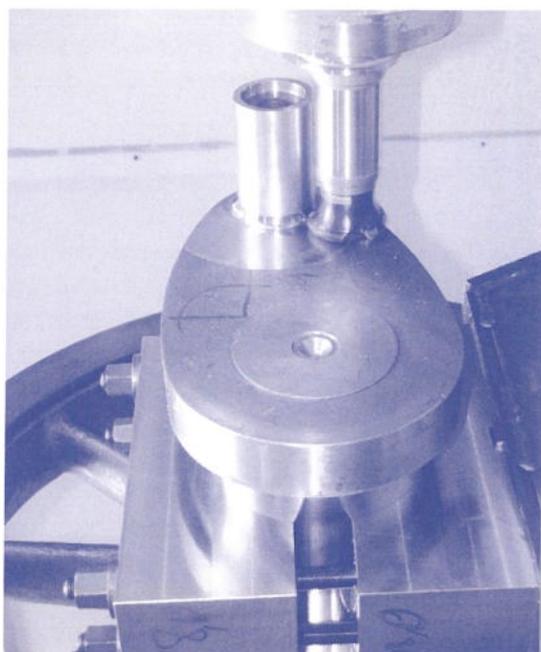


Bild 3

Spezialwerkzeugen, diese Bearbeitung vorzunehmen (Bild 3).

Zu den Kosten: Aufwendungen Rhätische Bahn, 16'500 Franken, Aufwendungen Oera 18'800 Franken, Aufwendungen Bühlmann 12'200 Franken. Dazu kommen noch die Aufarbeitungskosten des Laufradsatzes und diverse Transportkosten.

Insgesamt sind uns also Aufwendungen von 50'000 bis 55'000 Franken erwachsen. Es versteht sich, ohne Frondienstauslagen wie Auto-Kilometer, Besprechung vor Ort, Telefonate, Korrespondenzen und zeichnerische Arbeiten. Dies wäre eines vieler Beispiele. Für Detailauskünfte stehe ich gerne zur Verfügung.

Anton Westreicher, Chef ZfW

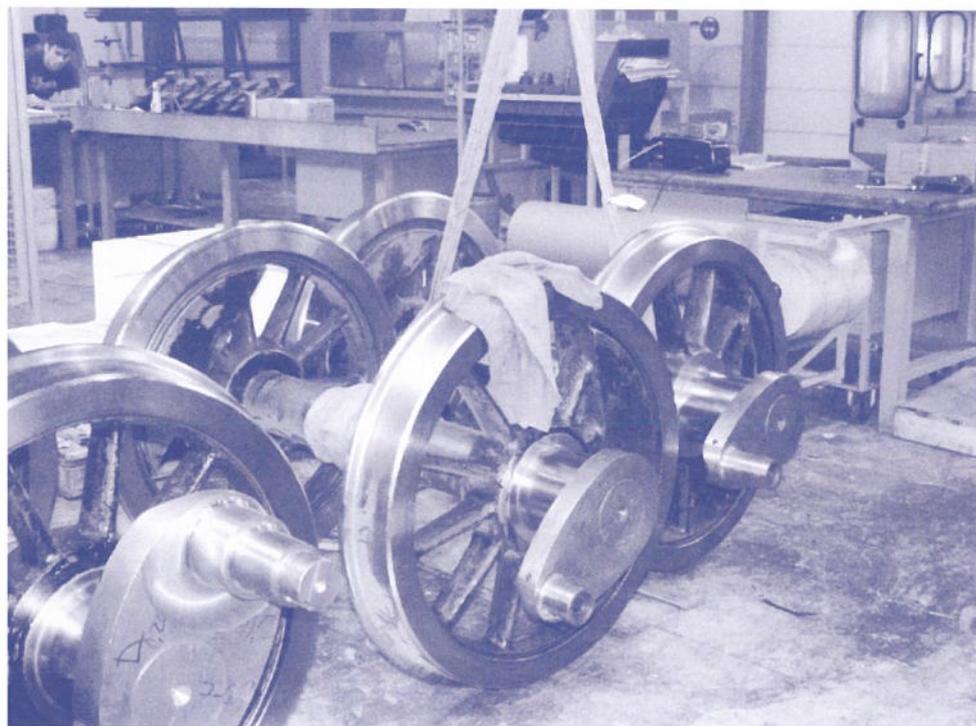


Bild 1

Ausflug der Sektion Innerschweiz

Unser Aktuar Peter Peyer stand am Morgen mit einem jugendlichen Postauto Jahrgang 1955 auf dem Inselfparkplatz in Luzern bereit. Kurz nach 8 Uhr fuhren wir bei strahlendem Sonnenschein via Goldau–Brunnen nach Realp, wo wir auf die Bahn umstiegen. Für einige war es die erste Fahrt über die Furka. Da das Wetter fantastisch war, genossen wir die luftige Fahrt doppelt, wobei wir einige schwarze Sommersprossen bekamen!

Unsere Zugbegleiter waren Mirjam Maurer und Claude Cornaz von unserer Sektion. Deshalb kamen wir noch zu zusätzlichen Informationen wie zum Beispiel, dass wir vor dem Tunnel nochmals halten werden, damit die Loki gedreht werden konnte, da die Drehscheibe in Gletsch noch nicht funktionierte. Bemerkenswert war auch, wieviele Menschen den Zug fotografierten oder filmten. So an die hundert Mal wurden wir sicher aufgenommen. So werden unsere Gesichter wohl auf der ganzen Welt bekannt werden. In Gletsch bestaunten einige von uns die nun fertig montierte Drehscheibe. Nach einem kurzen Kaffeehalt stiegen wir wieder in unser Postauto und fuhren über Oberwald–Ulrichen gemäch-

lich auf den Nufenen. War das eine lustige Fahrt. Unser Oldie musste zwei Abkühlpausen einlegen bis wir auf der Passhöhe (2'478 m.ü.M.) unser wohlverdientes Mittagessen einnehmen konnten.

Anschliessend genossen wir das schöne Alpenpanorama und frischten unsere Geografiekenntnisse betreffend der Berggipfel auf. Nach dem obligatorischen Gruppenfoto ging es weiter über Ronco–Airolo auf den Gotthard. Bei Kaffee und Glace oder einem Spaziergang vergnügten wir uns ein letztes Mal, denn nun war der Heimweg angesagt. Etwa um 19 Uhr trafen wir müde aber zufrieden wieder in Luzern ein. An dieser Stelle danken wir nochmals unserem tollen Chauffeur. Er hat mit seiner ruhigen und sicheren Fahrweise viel zum Gelingen des schönen Tages beigetragen.

Arbeitseinsätze am Samstag

Im August arbeitete eine grosse Baugruppe in Gletsch. Das Zufahrtgleis zur Drehscheibe musste ausgerichtet und abgeschlossen werden. Mittels Seilzug wurde die Lage des Gleises reguliert, mit Stockwinden konnte die Höhe gerichtet werden. Gleichzeitig wurde rund um die

Drehscheibe Platz gemacht, damit der Lastwagen mit dem Schotter später heranfahren konnte. Baumaterial wurde aus der Grube der Scheibe entfernt. Die Befestigungsschrauben der Führungsschienen wurden auf die richtige Länge gekürzt. Während dem Mittagessen auf dem Sitzplatz draussen beim Bahnhof Gletsch konnten wir an diesem herrlichen Tag den Blick auf drei Dampzüge geniessen. Nach dem Mittag wurde das Gleis auf die richtige Länge zugeschnitten. Dann wurde Schotter zugeführt und gleichmässig verteilt. Schnell war dieser strenge, aber herrlich sonnige und heisse Tag vorbei.

Eine kleinere Gruppe hat bei einem weiteren Samstagseinsatz am Wanderweg Richtung Furka gearbeitet. Beim Sidelenstafel wurde der Weg instandgestellt. Mitglieder unserer Sektion betreuten während neun Tagen den DFB-Infostand im Verkehrshaus. Das schöne Oktober-Wetter verhinderte einen Riesen-Aufmarsch an dieser Modellbau-Messe. Trotzdem sties- sen die Bilder von der Furka-Bergstrecke auf grosses Interesse. Viele Besucher wurden zu einer Fahrt mit der Dampfbahn bis Gletsch animiert. Auch Kalender, Bücher und weitere Souvenirartikel waren begehrt. Besten Dank an alle Helfer an der Strecke und in Luzern. Vielen Dank auch an Jakob Hartmann für die Koordination der Arbeitseinsätze und an Peter Peyer für die Organisation des Sektionsausflugs.

Willy Auf der Maur



Mitglieder der Sektion Innerschweiz betreuten den DFB-Stand im Verkehrshaus Luzern.
Foto: Franz Geisser junior



Nach zwei Abkühlhalten erreichte das alte Postauto Jahrgang 1955 glücklich den Nufenenpass.
Foto: Stan Holecek

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

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

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

ANMELDUNG

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

Ich möchte die DFB wie folgt unterstützen

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

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

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Wagen- und Lokunterhalt | <input type="checkbox"/> Fahrdienstleiter (Stationsvorstand) |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit Personalkantine | <input type="checkbox"/> Baudienst (Strecken- und Gebäudeunterhalt, elektr. Analgen, usw...) |
| <input type="checkbox"/> Heizer | <input type="checkbox"/> Logistik (Materialbereitstellung / Reinigung, usw) |
| <input type="checkbox"/> Heizer mit dem Ziel Lokführer | <input type="checkbox"/> Verkauf Souvenirshop/Service Barwagen |
| <input type="checkbox"/> Zugbegleiter/Kondukteur | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in Wagenwerkstätten (Revisionen, Aufarbeitung / Restaurierung) |
| <input type="checkbox"/> Zugführer | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in Lokomotivwerkstatt (Revisionen, Aufarbeitung / Restaurierung) |
| <input type="checkbox"/> Einnehmeri (Fahrausweisverkauf) | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Administration / Verwaltung und Reisedienst |
- Ich nehme zur Kenntnis, dass meine Mitarbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch Unterkunft und Verpflegung gewährleistet wird.

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

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

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

Wir suchen Fronis für Kiosk, Wagenpflege und Bahnhofunterhalt

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

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

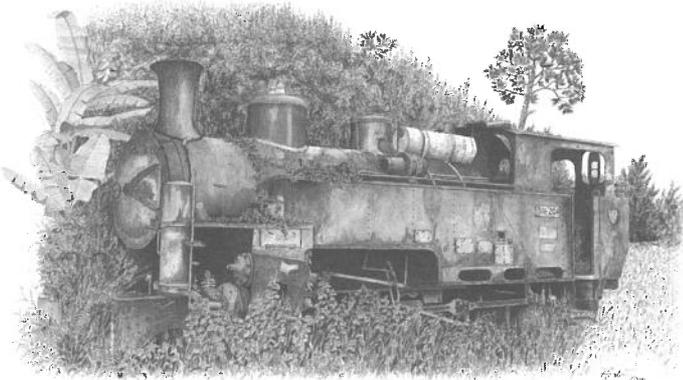
Kiosk Realp: Betreuung und Verkauf von Souvenirartikeln

Barwagen Realp: Betreuung und Verkauf von Getränken und Backwaren

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

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

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



Dampflok «Dornröschen» in Vietnam

*Originalbild gezeichnet von
Paul Huber, Oberbüren*

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

| | | |
|-----------------|----------------------------|-----------|
| Verkaufspreise: | Doppelkarte mit Couvert C5 | Fr. 7.- |
| | kleines Bild gerahmt | Fr. 85.- |
| | grosses Bild ungerahmt | Fr. 95.- |
| | grosses Bild gerahmt | Fr. 345.- |

Dieses Bild eignet sich besonders gut als Geschenk zu Weihnachten oder für gute Freunde. Die Doppelkarte mit Couvert ist beliebt als Neujahrskarte.

Bestellungen (mit Porto- und Verpackungszuschlag) bitte an:

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

Hauptversammlung der Sektion Zürich

Datum: Samstag, 2. März 2002, Ort: Rapperswil, Swisscom-Hochhaus, alte Jonastrasse 24, Zeit: 14 Uhr, Traktanden: Statutarische.

Das Swisscom-Haus ist vom Bahnhof in einem 10-minütigen Fussmarsch zu erreichen; dank seiner Höhe ist es auch gut zu finden! Parkplätze ca. 150 Meter entfernt (Kniestrasse). **Vormittagsprogramm mit Mittagessen**, fakultativ: 10.30 Besuch des Bäckerei-Museums mit kompetenter Führung. (Treffpunkt: 10.15, beim Eingang Swisscom-Haus.) 12.00 Mittagessen im «Telepic», (7 Stunden des Swisscomhauses). Es stehen zwei Menüs zur Wahl:

1. Pouletgeschnetzeltes an Paprikasauce und Teigwaren. 2. Schweinsbraten glasiert und Kartoffelgratin.

Dazu für beide Menüs: Gemischter Salat und Dessert. Preis: 1. Franken 21.50, 2. 23.50 Franken zulasten Mitglied.

Bitte um Anmeldung bis zum 23. Februar 2002, telefonisch oder mit Fax an 01'935'45'03 unter Angabe des gewünschten Menüs.

Der Vorstand würde sich freuen, Sie recht zahlreich, nicht nur an der HV, sondern auch an Besichtigung und gemeinsamem Essen zu begrüssen, und zwar diesmal auch die Mitglieder der Region Südost, zum Beispiel Glarus!

Fronarbeit

Im September und Oktober wurden nochmals mehrere Einsätze in Realp geleistet, wobei erstmals auch eine grössere Gruppe unserer Aktiven bei den Einwinterungsarbeiten im Einsatz stand. Unser Wirken zu Gunsten der Ordnung rund um die Remise lässt sich daran ablesen, dass das Budget für die Entsorgungskosten massiv überschritten wurde! Wir haben uns daher entschlossen, die Mehrkosten zu übernehmen. Über einen geplanten Winter-Einsatz (Nachschneiden von Schrauben für zukünftige Strecken-Erneuerungen) werden wir hoffentlich im nächsten Heft Konkretes berichten können. Unser Bauchef,

der übrigens dieses Jahr für ganze sieben Wochen im Einsatz stand, wird sich noch persönlich bei den Teilnehmern an den BW bedanken. Auch der Vorstand dankt für den grossen Einsatz an allen Fronten.

Sekretariat

Unsere langjährige Sekretärin Simone Hurter hat ihren Rücktritt aus unserem Vorstand erklärt. Dies wegen ihrer Funktion im Zentralvorstand. Der Präsident nimmt gerne Bewerbungen für diese Position entgegen.

Stamm

Das Interesse an diesem Projekt ist äusserst bescheiden. Bevor wir es aber endgültig begraben, möchten wir es euch anlässlich der HV nochmals vorlegen.

Sektion Stuttgart im Einsatz

In diesem Jahr konnten wir mit einer starken Frondienstmannschaft in der Kalenderwoche 33 die Arbeiten an der Dampfbahnstrecke aufnehmen. Die 17 beteiligten freiwilligen Helfer wurden in Realp sowie in Gletsch eingesetzt.

In der Arbeitswoche waren die Schwerpunkte an der Wilerbrücke (Unterspülung des Pfeilers, verursacht durch Unwetter 2000) sowie in Gletsch. Dort wurde die Entwässerungsleitung an der Hangseite neu überarbeitet und einige Meter verlängert. Nicht zu vergessen die vielen Aufräumungsarbeiten im Depot Gletsch sowie die Generalreinigung des Kantinenraumes.

In der gleichen Woche wurde die Wagenreinigung und mit grossem Erfolg die Betreuung und Bedienung des Kiosks in Realp durchgeführt. Die nach Plan vorgegebenen Arbeiten konnten mit Erfolg erledigt und beseitigt werden.

Innerhalb der Sektionsteilnehmer herrschte ein sehr gutes Arbeitsklima, das sich nach Feierabend oft fortsetzte. Zum Abschluss der Bauwoche hat sich der stellvertretende Vorsitzende Eberhard Kühnle bei einem von der Sektion Stuttgart gestifteten Abendessen bei allen Fronis und Helfern für die gute Arbeit und Kameradschaft bedankt. *Richard Schust*

Sektion Stuttgart lädt ein

Der Vorstand der Sektion Stuttgart lädt alle Mitglieder unserer Sektion zur Mitgliederhauptversammlung am Freitag, 8. März 2002 um 19.30 Uhr in das Nebenzimmer der Gaststätte Stuttgarter Keller-schenke im Gewerkschaftshaus Theodor-Heuss-Strasse 2a ein.

Sie erreichen die Gaststätte vom Hauptbahnhof Stuttgart mit allen S-Bahnlinien bis zur Station Stadtmittel, mit den Stadtbahnlinien U5 bis U6 und U15 bis zur Station Schlossplatz oder mit der U9 und U14 zur Station Keplerstrasse. Von allen Stationen etwa 5 Minuten Fussweg. PKW-Fahrer finden Parkplätze bei der Universität, beziehungsweise in der Hofdienergarage Schellingstrasse.

Tagesordnung

1. Begrüssung
 2. Wahl des Versammlungsleiter
 3. Bericht der Vorstandschaft
 4. Bericht der Kassenprüfer
 5. Entlastung der Vorstandschaft
 6. Neuwahlen des Vorstandes
 7. Wahl der Kassenprüfer (Für die Vorstandswahlen bitten wir Sie um Wahlvorschläge).
 8. Verschiedenes
- Änderungen zur Tagesordnung sind schriftlich bis spätestens 22. Februar 2002 an H. Eberhard Kühnle, Paul-Lincke-Strasse 22, 70195 Stuttgart einzureichen.

Die Vorstandschaft der Sektion Stuttgart

Sektion Innerschweiz

Vorankündigung: Die Generalversammlung findet am Freitag, 15. März 2002, im Restaurant Chärnsmatt in Rothenburg statt.

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

Leserbrief

Der Applaus gilt allen Fronis!

Kürzlich hat mir eine Bekannte vorge-rechnet, wie gross ihre Ausgaben (Lohn-ausfall) jeweils sind, wenn sie in einem Ski- oder Klassenlager als Köchin mithilft und nachher nur mit einem symbolischen Geschenk entschädigt wird. Daraufhin habe ich mir überlegt, was ich – wie alle anderen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – jedes Jahr an Unkosten bei meiner freiwilligen Mitarbeit bei der DFB habe. Wir bezahlen unsere Reise, unseren Kaffee, sind meist noch VFB-Mitglied und oft auch Aktionär.

Ich habe das Rechnen bald aufgegeben, denn ich will es gar nicht wissen. Die Freude, an dieser gewaltigen Sache mit-beteiligt zu sein, ist die hauptsächliche Entschädigung. Dazu kommt noch et-was, das ich gerne an alle die weiterleite, die hinter den Kulissen arbeiten, also in den Büros, in den Werkstätten, im Ver-kauf, in der Logistik, vor allem aber an die Schwerstarbeiter an der Strecke: Als Kondukteur habe ich einen Vorteil, ich stehe an der Front und komme in engen Kontakt mit unseren Fahrgästen. Prak-tisch immer sehe ich aufgestellte, glück-liche Gesichter, bekomme am Schluss einer Fahrt, bei der Verabschiedung, viel Lob für unsere Arbeit, ein herzliches Dankeschön und sehr oft sogar Applaus. Diese schönen Momente möchte ich Euch allen in Gedanken erleben lassen – denn dieser Applaus gehört wirklich allen Fronis!

Mit diesen Erinnerungen sind für mich, und hoffentlich auch für Euch, auch gleich die Überlegungen betreffend Un-kosten und deren Entschädigung vom Tisch. Ich werde im nächsten Jahr wieder dabei sein. Ihr doch auch?!

Claude Cornaz

Nouvelles du stage 2001 à la Furka

Le dimanche 15 juillet, par un temps maussade, gris et pluvieux, sept Ro-mands se rendaient à Realp pour prendre possession de leurs cantonnements en vue de la traditionnelle semaine de travail sur la ligne. Là ils y retrouvèrent leurs amis Belges, fidèles au poste. Un intrus, au poil angora et doué de capacités vo-mitives surprenantes, se glissa parmi la petite équipe! Notre illustre Raphaël, qu'il n'est plus besoin de présenter, n'ayant pas réussi à se défaire de son chat, nous imposa donc cette compagnie d'une utilité très contestable dans un dortoir à l'espace limité.

Pour des raisons de logistique il n'était pas possible de loger à Oberwald ou Gletsch comme les années précédentes. Grâce à ce changement nous avons bénéficié de la qualité de la cuisine concoctée par Otto, le chef des lieux toujours aimable, mais de l'avis général des parti-cipants, l'infrastructure du côté valaisan semble plus adaptée. Ballast un jour, bal-last toujours! Qu'il pleuve, qu'il vente, du côté uranais ou valaisan, tel fut le thème de nos préoccupations laborieuses, mais à divers degrés, en particulier pour le propriétaire du félin incontinent et de son acolyte (dont nous tairons le nom par charité) plus assidus au téléphone portab-le qu'à la pelle et la pioche! Autre point noir à relever: l'absence de drasine pour transporter la troupe sur les lieux du tra-vail. Résultat pourtant évitable: plus de trois heures de marche quotidienne pour chacun des participants... Mais il en faudrait plus pour décourager une bande de Welsches! Soutenus par quelques bouteilles d'un excellent Chablais et dans l'espoir de voir arriver nos collègues en fin de semaine nous avons supporté le choc.

Et comme prévu ils arrivèrent le vendredi soir à Realp pour la fondue, ce qui doubla l'effectif romand engagé pour le lende-main. Cependant seul un chantier put être mené à bien, la pose d'un câble électrique entre la sortie de la gare de

Muttbach et le passage à niveau situé en contrebas, à cause d'une défaillance du locotracteur diesel... Le soleil contribua cependant largement à la bonne humeur ambiante et, une fois la nuit tombée, tout le monde se rendit à l'auberge de Tiefen-bach en utilisant le mini bus mis à dispo-sition par le patron de l'établissement. Spécialités locales les plus typiques et musique traditionnelle mirent ainsi fin à cette semaine de travail alors que Ra-phaël tentait une dernière opération de racket pour payer son repas...

Pierre-Yves Pièce

Rencontre au sommet

Le 18 août 2001, le conseil d'administra-tion et la direction de l'entreprise du DFB ont eu une entrevue avec les membres de la direction centrale de l'Association ligne sommitale de la Furka. Une rencon-tre «au sommet» qui a eu lieu à la station intermédiaire du Gemsstockbahn.

Déjà avant la réunion, on a pu observer d'intenses discussions ayant pour thème la démission surprenante de Walter Benz, président central de l'ALSF. Dès le début des entretiens, Walter Benz a constaté de manière objective un manque de collaboration au sein du comité central de l'ALSF. C'est pour cette raison qu'il a démissionné.

Peter Schwaller, président du conseil d'administration du DFB, a constaté que le DFB avait «une certaine stabilité», mais que, malgré cela, divers problèmes persi-staient et a relevé que le cheminement de l'information était trop souvent aléatoire. Peter Schwaller a brièvement porté son regard sur l'assemblée générale des ac-tionnaires du 30 juin 2001. Il a remarqué que les critiques portées à l'encontre de la modification des statuts tournaient toutes autour de la question de l'informa-tion destinée aux actionnaires. Le conseil d'administration du DFB a entre-temps décidé que «dampf an der Furka» devait rester l'organe d'information pour les ac-tionnaires. Le DFB désire qu'ils s'abon-nent à ce magazine s'ils ne sont pas membres de l'Association. Par ailleurs, il

faut savoir que les actionnaires reçoivent annuellement une lettre d'information. Un autre problème a aussi été réglé entre-temps: le DFB AG n'a pas le droit de souscrire des actions s'il ne dispose pas du capital nécessaire.

Le président du conseil d'administration estime que l'assemblée générale de l'Association à Bätterkinden s'était bien déroulée. Toutefois, elle a été suivie d'une action en nullité introduite par quatre membres auprès du tribunal compétent. Leur action vise à invalider une votation consultative sur les statuts qui n'avait pas été inscrite à l'ordre du jour.

Le projet des nouveaux statuts de l'Association était au centre de l'échange d'idées qui a suivi. A cette occasion, Peter Schwaller s'est prononcé contre le principe d'une délégation réciproque dans les commissions fixée statutairement. «Nous sommes des institutions distinctes et devrions régler notre collaboration sur une base contractuelle» et «un tel contrat pourra être conclu une fois l'Association stabilisée», estime Peter Schwaller. Dans ce contrat seraient réglées les questions ayant trait par exemple à l'information, au magazine «dampf an der furka», au contrôle des moyens financiers mis à disposition par l'Association, etc. Il faudrait toutefois renoncer à une représentation formelle réciproque dans les comités selon le président du conseil d'administration du DFB.

Walter Willi (Construction et Planification) et Anton Westreicher (Traction et Ateliers) ont rapporté des nouvelles plutôt réjouissantes de leur secteurs d'activité. Les ateliers et la construction ont accompli un travail extraordinaire. «Dampf an der furka» donnera des informations plus détaillées à ce sujet dans un prochain numéro. Anton Westreicher a noté un excellent climat de travail et une parfaite collaboration. Walter Willi estime qu'en moyenne les groupes de construction étaient vraiment efficaces. Les personnes présentes à la rencontre ont félicité Walter Willi pour son énorme engagement. Peter Heinzer, vice-président et hôte, a dirigé cette assemblée avec humour et finesse. Il est parvenu à créer une atmos-

phère de camaraderie. A la fin de l'assemblée, il a quand même fallu reconnaître qu'il existait certains points faibles critiquables:

- l'ALSF doit admettre que sa gestion des données concernant ses membres est très imparfaite,

- Toni Westreicher se voit souvent dans l'impossibilité de régler certaines factures,

- après comparaison des chiffres concernant les recettes et les dépenses, Joseph Albisser, gestionnaire de l'exploitation, constate que l'exercice 2001 bouclera certainement avec des pertes.

Gerhard Oswald –

Traduction : Claude Solioz

Nous y étions!!!

A Nyon Railexpo, qui eut lieu du 19 au 21 octobre 2001.

Deux membres étaient présents sur le stand de la ligne sommitale de la Furka section romande. Comme chaque année l'organisation fut parfaite. Beaucoup de visiteurs et toujours le même intérêt pour notre ligne sommitale.

Je veux relever la qualité des maquettes qui furent présentées. Le comité d'organisation se donne une grande peine pour que chaque année des nouvelles maquettes soient présentées. Une magnifique maquette attira particulièrement mon attention par sa grandeur. C'est la reproduction des rives du lac du Bourget en France. Qui faisait une largeur de plus de 20 mètres, et d'une qualité extraordinaire. Cette maquette gagna le prix de la plus belle maquette du concours 1993 à Paris. Quand on pense qu'il a fallu un semi-remorque pour la transporter depuis la France jusqu'à Nyon. Je pense qu'une telle maquette ne se reverra avant longtemps en Suisse. Alors un bon conseil pour les amateurs de trains miniatures, venez l'année prochaine, vous serez enchanté de ce que l'organisateur présente aux visiteurs. Concernant la vente des produits DFB, nous avons fait un excellent résultat.

Alors à l'année prochaine, avec vous chers membres. *Jacques Fornachon*

Statuts VFB/ALSF

Démission de Walter Benz

Walter Benz avait été élu nouveau président du comité central de l'Association Ligne sommitale de la Furka le 5 mai 2001, lors de l'assemblée générale réunie à Bätterkinden. Dans l'édition 2/2001 du magazine «dampf an der furka», Walter Benz avait publié un vibrant appel sous le titre «Wir wollen den Aufbruch (trad.: Nous voulons nous mettre en route)». Ses résolutions étaient regroupées en un véritable programme d'action et cela se présentait plutôt bien. L'impression était toutefois trompeuse. Par courrier du 20 août 2001, Walter Benz a fait part de sa démission immédiate du poste de président du comité central. On peut supposer que Walter Benz ne se soit pas suffisamment concerté avec les autres membres du comité central avant d'entreprendre différentes actions. Sa volonté de mettre l'ALSF au pas ne passait pas inaperçue. Comme dans bien de cas semblables, l'alchimie des relations humaines n'a apparemment pas fonctionné. Il était bien perceptible que l'entente était encore insuffisante au sein du comité central fraîchement élu. Il faut être reconnaissant à Walter Benz d'avoir tiré les conséquences de cette situation peu réjouissante. Il mérite nos éloges et nos remerciements d'avoir pris cette décision et pour tout le travail qu'il a accompli durant de nombreuses années aux ateliers d'Aarau. L'Association Ligne sommitale de la Furka espère pouvoir compter encore longtemps sur sa collaboration.

Le comité central, qui ne se compose donc plus que de 5 membres, a repris les travaux sous la direction intérimaire du vice-président Georg Schaefer. Nous lui adressons tous nos souhaits de réussite.

Nouveaux statuts du VFB (ALSF) pour l'année prochaine

Au cours de son entretien avec «dampf an der furka», le vice-président Jörg Schäfer reconnaît que la situation n'est pas simple. Il n'y a plus que cinq personnes au comité central de l'ALSF. Les

tâches ont été réparties et il faut accorder un bref temps d'adaptation au nouveau comité. En tant que nouveau responsable, Georg Schaefer est convaincu de la bonne collaboration au sein du comité.

Les problèmes, selon lui, restent toutefois toujours les mêmes. La renonciation à réunir une assemblée générale extraordinaire le 1er décembre correspond à une interprétation réaliste des conditions actuelles. Georg Schaefer pense que d'un point de vue strictement juridique, il serait possible de faire passer l'introduction des nouveaux statuts malgré l'action en nullité engagée suite à l'assemblée générale du 5 mai 2001. Le vice-président de l'ALSF ne remet pas en question le principe de la nécessité de nouveaux statuts: «il nous faut un instrument administratif moderne.» Mais il précise qu'il voudrait rester prudent à ce sujet et dit «nous voudrions ramener une certaine sérénité dans l'Association.» Finalement, Georg Schaefer espère que l'action en nullité introduite par 5 membres puisse être réglée de façon extrajudiciaire.

Georg Schaefer estime que les sections ont réagi «très positivement» à l'ébauche des nouveaux statuts. Environ 80 pourcent des sections ont réagi et se sont prononcés. La question de fond, à laquelle les membres avaient donné leur avis lors de la consultation à l'assemblée générale à Bätterkinden «n'a plus été remise en discussion.» Georg Schaefer en déduit qu'il faut s'attendre à l'instauration d'un système de délégués.

Environ 20 propositions de modifications

Le comité central veut retravailler le projet des nouveaux statuts qui avait été présenté à la conférence des présidents. La procédure de consultation auprès des sections a ramené environ 20 propositions de modifications. Georg Schaefer: «Elles concernent essentiellement des questions de détail. Le nombre des délégués a également été remis en discussion.» Le comité central s'est fixé comme but de soumettre les nouveaux statuts au vote lors de la prochaine assemblée générale 2002. L'assemblée du comité

du 6 octobre 2001 devrait aussi permettre de faire avancer la question des nouveaux statuts.

L'insuffisance des bases d'adresses des membres est réapparue suite à une expédition de courrier faite par Walter Benz. Georg Schaefer: «nous ne pouvons pas nous abstenir de professionnaliser la gestion des adresses.» Le comité actuel a continué les négociations engagées par Walter Benz avec le Fischer-Verlag. Le projet de contrat déjà élaboré «sera toutefois rediscuté». Les listes des membres ont été retournées au présidents des sections pour mise au net, étant donné qu'elles étaient lacunaires.

Gerhard Oswald – Traduction: C. Solioz

Une nouvelle voiture argovienne

(Dans l'édition de septembre 2001 de ce magazine, nous vous avons déjà informés de la mise en service sur la ligne sommitale de la nouvelle voiture voyageurs B 2204 rouge. Dans le même numéro paraissait un article en allemand relatant la reconstruction de cette voiture. Voici une traduction condensée de ce papier signé par Heinz Unterweger.)

La troisième voiture voyageurs provenant des ateliers de construction de wagons d'Aarau a été terminée à temps pour le début de la saison d'exploitation 2001. Le 16 juin, après l'apéro qui a officiellement marqué la fin des travaux de restauration, ce petit bijou a été transporté par la route à Realp. Une course d'essais faite entre Realp et Gletsch à montré qu'il était en parfait état de marche et, le 27 juin, à l'issue des procédures de contrôle, il a obtenu de l'OFT les autorisations nécessaires à sa mise en service.

La voiture voyageurs B 2204 (ancienne immatriculation C 204) faisait partie de la première série de voitures voyageurs mises en service par le Brigue-Furka-Disentis. L'initiative d'entreprendre la rénovation de cette voiture avait été prise par la section bernoise de l'ALSF. Les moyens financiers nécessaires provenaient en grande partie du Kiwanis-Club de

Bienne. Etant donné que les ateliers de Kirchberg n'étaient plus disponibles, la voiture C 204 a été transférée à Aarau en 1999.

La caisse de la C 204 a été entièrement refaite, alors que le châssis a pu être restauré. La nouvelle voiture deux-essieux surprend par sa couleur rouge façon FO. Trois autres voitures de la même série de construction devraient rejoindre la nouvelle B 2204 et la locomotive à vapeur FO 4 noire pour former des compositions semblables à celles qui circulaient sur la ligne dans les années 20.

Les collaborateurs des ateliers avaient énormément de travail durant les semaines qui ont précédé la livraison de la B 2204. Le chauffage à vapeur, les portes, les banquettes, les supports pour bagages, les stores pare-soleil, l'éclairage et bien d'autres équipements devaient encore être installés et peints. Les roues, qui avaient reçu de nouveaux bandages, ont été montées, puis les marquages ont été faits sur la voiture. Etant donné que beaucoup d'éléments avaient été préparés à l'avance, ces travaux ont progressé rapidement. Après l'installation de la caisse sur le châssis le 15 mai 2001, l'avancement des travaux devint évident. L'étape suivante a été franchie le 2 juin 2001 avec le montage des roulements.

Apéro, transport et essais

Le 15 juin 2001, tout était prêt. La nuit précédente, la C 204 avait reçu son nouveau numéro B 2204. Un grand nombre d'invités et de donateurs, des représentants du Kiwanis-Club de Bienne, du DFB AG et des sections de l'ALSF de Berne, Zurich, et Nordwestschweiz, ainsi que des collaborateurs des ateliers et des proches et amis étaient présents pour le baptême qui consistait à peindre la date de révision «Rev Aa 15.6.01» sur le châssis. Le 16 juin 2001, la nouvelle B 2204 a été transportée à Realp sur une remorque surbaissée.

A l'occasion d'une «course technique», qui a eu lieu par un temps magnifique le 24 juin dans la région de la Furka, les collaborateurs au projet de restauration et leurs proches ont pu s'assurer de la



«Opération de ballastage en gare de Gletsch».

qualité de leur travail. Evidemment, les examens faits par l'OFT le 27 juin 2001 se sont déroulés sans problème.

Le B 40 attend

Tous les participants étaient heureux et satisfaits de leur nouveau wagon et se déclaraient fiers des nombreux amis du train à vapeur qui ont appuyé financièrement ou matériellement le projet, ainsi que des membres des familles des bénévoles qui avaient fait preuve de compréhension et de tolérance à l'égard de leur engagement. La section argovienne espère pouvoir compter sur cet enthousiasme aussi à l'avenir, car... le wagon B 40 se trouve déjà dans les ateliers d'Aarau où il doit être restauré.

Heinz Unterweger –

Traduction et condensé: C. Solioz

Nouvelle vidéo en français

Film vidéo «Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka». Durée: environ 50 minutes.

Evidemment, ce film contient aussi des prises de vues saisissantes du voyage Realp–Gletsch! Mais, en plus, il informe sur les festivités d'ouverture de la ligne jusqu'à Gletsch le 14 juillet 2000. Par ailleurs, dans la partie principale du film, l'auteur Raphaël Suder présente de façon très réaliste les activités déployés par les collaborateurs bénévoles dans

les différents secteurs du train à vapeur de la Furka: la diane, la mise en chauffe et la préparation des locomotives, la vente des billets, l'accompagnement des trains, le travail au poste de conduite, les spectaculaires travaux de déblaiement de la neige au printemps, le montage du pont du Steffenbach, la construction et le ballastage de la voie et l'entretien du tunnel de faite. Au cours de brèves interviews, des bénévoles ont l'occasion de commenter leurs activités et d'expliquer pour quels raisons ils viennent travailler à la Furka. Des séquences historiques tournées lors du rapatriement des locomotives retrouvées au Vietnam et des images de l'exploitation de la ligne sommitale au temps du FO complètent cette vidéo très édifiante qui pourrait très bien convenir pour recruter de nouveaux volontaires. La version française a été créée en étroite collaboration avec la section romande de l'ALSF. Le prix de vente est de CHF 30.- (+ frais de port et d'emballage). Vous pouvez l'obtenir avec le bulletin de commande ci-dessous.

Assemblée Générale de la section romande

Aura lieu le: Vendredi 8 mars 2002

A: L'Hôtel de la Navigation, Av. de la Harpe 49, Lausanne

A: 20H00

Livre Ligne sommitale de la Furka

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

Bulletin de commande

_____ Vidéo(s) en français

_____ Livre(s) en français

Nom: _____

Prénom: _____

Rue, n°: _____

NPA: _____

Localité: _____

Adresse de commande:

Association Ligne sommitale de la Furka

Au Curson, CH-1142 Pampigny

Tél+Fax 021 800 48 61

jfornachon@bluewin.ch



Neues von der Verkaufsfond

Das Lager der Drucksachen wurde zentralisiert. Wir bitten alle Interessenten, künftige Bestellungen an den Reisedienst per Fax oder E-Mail zu richten. An gleicher Stelle kann auch ein beschränktes touristisches Informationsangebot der Ferienregionen Wallis, Goms, Urseren und Uri angefordert werden. Die Auslieferung kann auch über andere Stellen erfolgen.

Beim Reisen schenken, an die Furka-Dampfbahn denken!

Eine Dampffahrt über die Furka ist ein ideales Geschenk für alle Feierlichkeiten im privaten wie geschäftlichen Bereich (Geburtstage, goldene Hochzeit, Arbeitsjubiläen, Pensionierungen, Belohnungen, Prämien, Wettbewerbe usw.). Mit den Einnahmen ausserhalb der Fahrsaison verschaffen Sie der DFB wertvolle Geldmittel, die für die Aufarbeitung von Fahrzeugen und Strecke sowie für Materialanschaffungen dringend benötigt werden.

Wir haben deshalb neue Angebote ausgearbeitet, welche die Geschenkidee noch attraktiver machen sollen. Je nach Budget kann aus vier preisgünstigen Varianten gewählt werden. Zusammen mit einem auf Wunsch auch persönlich ausgestellten Reisegutschein (siehe Abbildung) wird eine umfassende Dokumentation übergeben. Gutscheine der Aktion «Dampfbahn schenken» sind ab sofort beim DFB-Souvenirhandel erhältlich. Noch ist Zeit, um sich einen Reisegutschein als sinnvolles Weihnachtsgeschenk zu besorgen.

Fahrplan und Fahrpreise 2002

Informieren Sie Ihre Freunde, Bekannten und Arbeitskollegen rechtzeitig über die Angebote der nächsten Saison. Die Dampffahrten 2002 werden zwischen 22. Juni und 6. Oktober stattfinden. Bereits liegen die Fahrplanprospekte in Deutsch,

Französisch und Englisch für Ihre Werbekaktionen bereit.

Durch Anpassung auf das bei anderen Bahnen übliche Tarifschema sind die Fahrpreise leicht erhöht worden. Das bisherige Fahrplankonzept bleibt mit geringen Änderungen in Kraft (Drehscheibe Gletsch). Der Rhonegletscher-Express Gletsch-Muttbach-Gletsch wird neu nur noch als Sonderzug für Gruppen angeboten.

Info-Pack «Furka-Dampfbahn»

Wer kennt die DFB noch nicht? – Für diese Zielgruppe verkauft der DFB-Souvenirhandel ab sofort das Info-Pack «Furka-Dampfbahn». Es enthält wesentliche Informationsunterlagen für Eisenbahnfreunde. In einem Plastikumschlag werden folgende Artikel zum stark ermässigten Aktionspreis von 25 Franken abgegeben: CD-ROM «Dampfbahn-Bilder 99» (Artikel-Nr. D5099) zusammen mit den Broschüren «Basisinformation» (B1980), «Rollmaterialverzeichnis» (B1983), «Konzessionsgesuch» (B1986) und «Über die Furka» (B1987). Auch dieser Artikel wäre eine tolle Geschenk-Idee für Dampfbahn-Interessierte in Ihrem Bekanntenkreis.

Zwei Videofilme in französischer Sprache

Wir möchten auch unsere immer zahlreicher anreisenden Gäste aus der Westschweiz und aus französischsprachigen Ländern mit Informationen und Souvenirs bedienen können. Bereits steht der im Jahr 2000 erschienene Desti-Videofilm in fremdsprachigen Versionen (Verkaufspreis 40 Franken) im Sortiment. Nun wird rechtzeitig vor Weihnachten auch der im Frühling 2001 veröffentlichte Film der EK-Videothek mit französischem Kommentar lieferbar sein. Vereinsmitglied Claude Solioz aus Sion hat freundlicherweise die fachkundige Übersetzung besorgt. So kann der Kundschaft zum günstigen Preis

von 30 Franken eine fast 50-minütige Reportage in bester Qualität angeboten werden. Bestellungen bitte an den DFB-Souvenirhandel oder an Jacques Fornachon, Au Curson, CH-1142 Pampigny (Telefon und Fax 021 / 800 48 61 oder E-Mail: jfornachon@bluewin.ch) übermitteln. Auslieferung Anfang Dezember.

Bildkalender 2003

Wer hat im vergangenen Sommer anlässlich von Dampffahrten, Baueinsätzen, Rollmaterial-Aufarbeitungen oder bei anderen Gelegenheiten in der Region Furka prächtige Farbbilder oder Diapositive aufgenommen? Wir bitten die interessierten Fotografen, ihre Aufnahmen zusammen mit einem Lieferschein bis spätestens 15. Dezember an den DFB-Souvenirhandel zu schicken. Nicht verwendete Bilder werden nach der Auswahlsitzung umgehend zurückgeschickt.

Gutschein

Frau Verena Muster

Zum 60. Geburtstag
Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)
Gültig für zwei Personen
22. Juni bis 6. Okt. 2002

Dampfbahnfahrt von Realp nach Gletsch
und zurück nach Realp in 2. Klasse oder
Realp-Gletsch (bzw. umgekehrt) in 1. Klasse
inklusive dringend empfohlene Platzreservierung
Bitte Gutschein rechtzeitig vor Zugsabfahrt am
DFB-Billettschalter in Realp gegen
eine gültige Fahrkarte umtauschen.

Platzreservierung mind. 7 Tage vor
der Reise. Telefon 0848 000 144

Dampfbahn
Furka-Bergstrecke AG

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Dr. Peter Schwaller
Lägernweg 6, 5304 Eendingen
T 041-761 40 23, N 079-374 50 17
E-Mail: peter.schwaller@bluewin.ch

VR-Vizepräsident

Peter Heinzer
Kirchgasse 20, 6490 Andermatt
T 041-887 14 45, F 041-887 01 68
E-Mail: peterheinzer@rhone.ch

VR/Geschäftsführer

Josef Albisser
Arisdörferstr. 12, 4410 Liestal
T 061-923 80 53, F 061-921 53 34

VR Hans Hallenbarter

Casa-Prima, 3981 Obergesteln
T 027-973 16 27, F 027 973 35 87
E-Mail: hh.gmbh@bluewin.ch

VR Heinz Fränsing

Gotthelfstr. 100, D-44229 Dortmund
T+F ++49-231 734 061

VR Josef Iten

Fichtenstr. 5, 6315 Morgarten
T 041-754 54 30/32, F 041-754 54 50
E-Mail: itengu@mythen.ch

VR Ruedi Willi

Husmatt, 6443 Morschach
T 041-820 12 41, F 041-820 62 30
E-Mail: willi.tours@mythen.ch

Protokollführer

Josef Grandl
im Tiergärtli 2, 8124 Maur
T 01-960 23 97
E-Mail: Grandl_Josef@swissonline.ch

Aktienregister (AR 2000)

Thomas Eglau
Bahnhofstr. 29, 4108 Witterswil
T 061-721 07 47, F 061-721 07 48
E-Mail: dfb-ak@bluewin.ch

Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsführer

Josef Albisser
Arisdörferstr. 12, 4410 Liestal
T 061-923 80 53, F 061-921 53 34

Stv. Geschäftsführer

Walter Willi
im Acher 6a, 6440 Brunnen
T 041-820 40 92, F 041-820 40 85
N 079-211 79 03
E-Mail: wwilli@bluewin.ch

Stabstelle Personal

Peter Schwarzenbach
Raad, 8498 Gibswil-Ried
T+F 055-246 36 15

Protokollführer

Thomas Maurer
Hauptstr. 33, 5070 Frick
T 062-871 07 31, F 062-871 97 32
E-Mail: thomas.maurer@freesurf.ch

VFB Vertretung

Georg Schaefer
Grabackerstr. 30, 4441 Thürnen
T 061-971 48 70, F 061-973 86 21
E-Mail: safco@bluewin.ch

Isolde Hoenigk
Winfriedstr. 14, D-80639 München
T+F ++49-89 178 31 51
E-Mail: i.hoe@freenet.de

Finanzen

Josef Albisser
Arisdörferstr. 12, 4410 Liestal
T 061-923 80 53, F 061-921 5334

Betrieb

Erich Ulrich
Mühlehofstr. 23, 6038 Gisikon
T 041-450 31 09, F 041-450 31 63
E-Mail: dampfbc@bluewin.ch

Reisedienst

Karl Reichenbach
bkr-Bahnhof, 8718 Schänis
T 0848-000 144, F 055-615 30 93
E-Mail: reisedienst@fu-be.ch

Marketing

Karl Reichenbach a.i.
bkr-Bahnhof, 8718 Schänis
T 0848-000 144, F 055-615 30 93
E-Mail: reisedienst@fu-be.ch

Zugförderung + Werkstätten

Anton Westreicher
alte Schanfiggstr. 20, 7000 Chur
T 081-250 76 74, F 081-250 76 75
E-Mail: towe@bluewin.ch

Bau + Infrastruktur

Walter Willi
im Acher 6a, 6440 Brunnen
T 041-820 40 92, F 041-820 40 85
N 079-211 7903
E-Mail: wwilli@bluewin.ch

Zentralvorstand

Vizepräsident, Leitung ZV a.i.

Georg Schaefer
Grabackerstrasse 30
CH-4441 Thürnen
T ++41 61 971 48 70
F ++41 61 973 86 21
E-Mail: safco@bluewin.ch

Stv Vizepräsidentin, Sekretariat DE, Info D/NL, Aktuarin/Protokollführerin

Isolde Hoenigk
Winfriedstrasse 14
D-80639 München
T ++49 89 178 3151
E-Mail: isolde.hoenigk@planetinternet.de

Kasse

Marlis Rossel
Dorfstrasse 33
CH-8457 Humlikon
T ++41 52 317 30 44
F ++41 52 317 34 70
E-Mail: marlis.rossel@swissonline.ch

Sekretariat CH Mitglieder Service

Simone Hurter
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a/A
T+F ++41 1 761 47 01
E-Mail: simone.hurter@ksc-ag.com

Info: D/NL, Mitteilungsblatt

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
T ++49 8282 5668
E-Mail: hillemeyr@t-online.de

Sektionen CH/D/NL

Sektion Aargau

Walter Benz, Propstbergstrasse 10
CH-5312 Döttingen
T ++41/56/245 29 03
F ++41/56/245 72 92

Sektion Zürich

Kurt Brügger
Industriestr. 16, CH-8627 Grüningen
T+F ++41/1/935 45 03

Sektion Wallis

Reto Meister
CH-3999 Oberwald

Sektion Solothurn

Paul Kupper
Markusstrasse 7, CH-2544 Bettlach
T ++41/32/645 29 70
F ++41/32/645 18 52

Sektion Bern

Peter Bollinger
Blumenweg 18
CH-3315 Bätterkinden
T+F ++41/32/ 665 23 25

Sektion Ostschweiz

Hugo Peter
Burgstrasse 71, CH-8750 Glarus
T ++41/55/640 63 53

Sektion Nordwestschweiz

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

Sektion Innerschweiz

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

Sektion Graubünden

Damian Dorizzi-Meyer
Ziegelgut 13, CH-7206 Igis/Landquart
T ++41/81/322 43 88

Sektion Romande

Jacques Fornachon
Au Curson, CH-1142 Pampigny
T+F ++41/21/800 48 61

Sektion Gotthard

Heinz Bissig
Reuss-Strasse 7, CH-6460 Altdorf
T ++41/41/870 89 72
F ++41/41/870 92 30

Sektion Edelweiss

Hellmut Kuhlmann
Alte Saline 30, CH-4310 Rheinfelden
T+F ++41/61/831 28 40

Sektion Berlin-Brandenburg

Axel Schiele
Thälmannstrasse 2
D-16556 Borgsdorf
T ++49/3303/40 47 69
E-Mail: schiele@prz.tu-berlin.de

Sektion Norddeutschland

Ralf Hamann
Tatziger Strasse 16
D-22043 Hamburg
T+F ++49/40/656 21 73

Sektion Nordrhein-Westfalen

Martin Fränsing
Gotthelfstrasse 100
D-44229 Dortmund
T+F ++49/231/73 40 61

Sektion Rhein-Main

Gerd Kroh
Uelversheimer Weg 14
D-55278 Eimsheim
T ++49/6249/74 73

Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf
Bothestrasse 64
D-69126 Heidelberg
T+F ++49/6221/38 40 48

Sektion Stuttgart

Eberhard Kühnle
Paul Lincke Str. 22, D-Stuttgart
T+F ++49/7116/96 175

Sektion Schwaben

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22, D-86381 Krumbach
T ++49/8282/5668
E-Mail: hillemeyr@t-online.de

Sektion München/Oberbayern

Helmut Mack
Dachauer Strasse 35
D-80335 München
T+F ++49/89/12 16 32 59
E-Mail: Helmut.F.Mack@t-online.de

Sektion Nürnberg

Norbert Baumann
Untersbergstrasse 16
D-90471 Nürnberg
T ++49/911/86 87 26

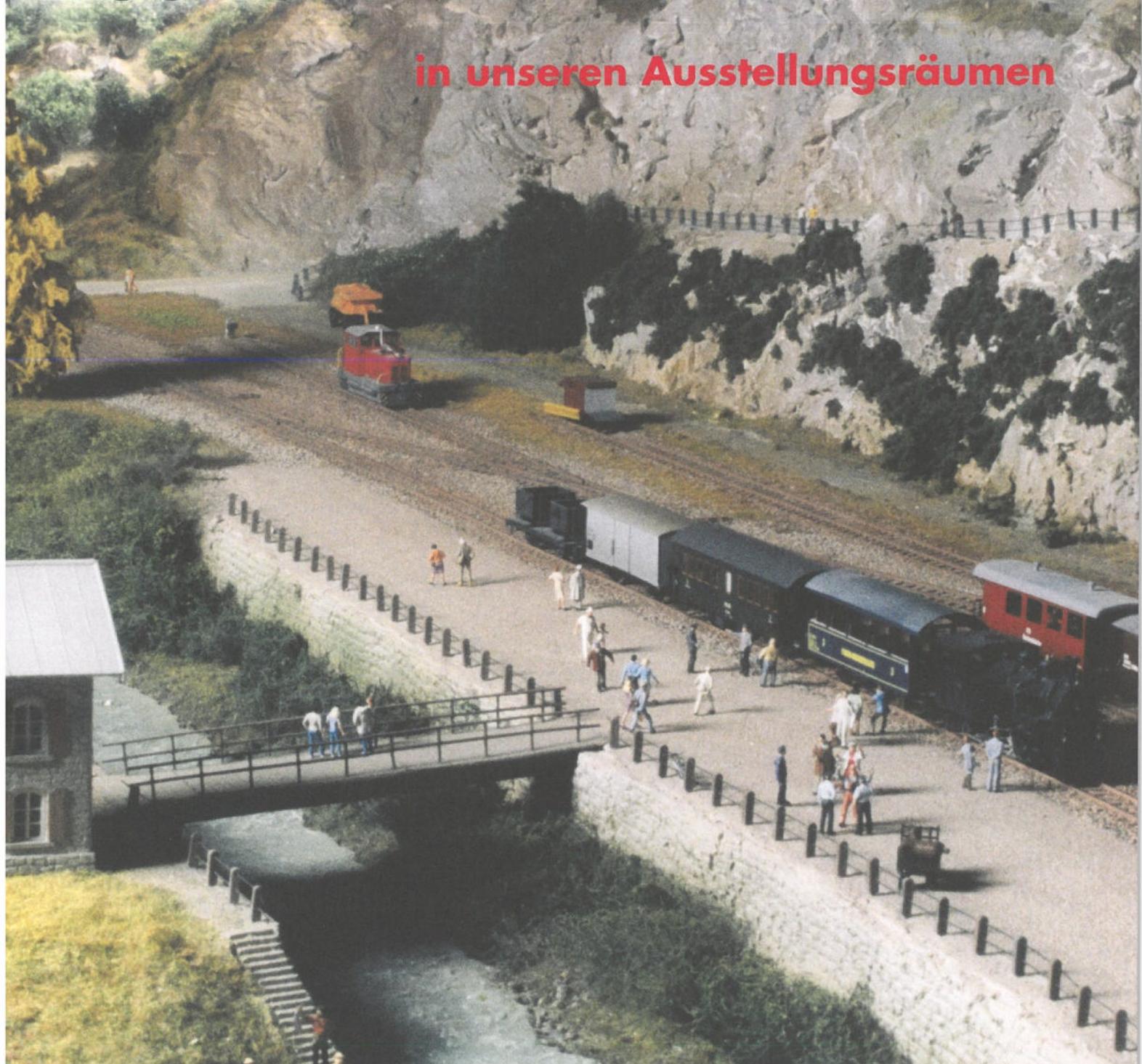
Sektion Niederlande

Rob Janzen
In de west 20
NL-39 58 CG Amerongen
T ++31/343/45 72 21
F ++31/343/460 995
E-Mail: rjanzen.regiobank@atriserv.nl

NB: Ohne Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit, bitte allfällige Änderungen melden.

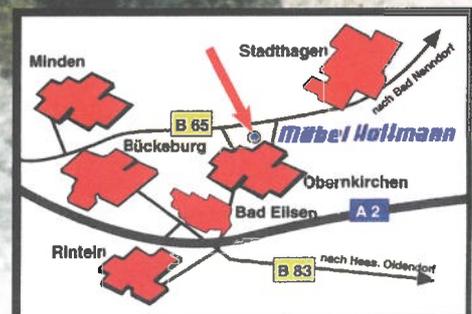
Erleben Sie die Faszination des Eisenbahn-Modellbaues

in unseren Ausstellungenräumen



**Möbel
Holtmann**

D-31683 Obernkirchen / Gelldorf • An der B 65
Telefon 05724 / 3960 • Fax 39613
www.moebelholtmann.de



BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen