

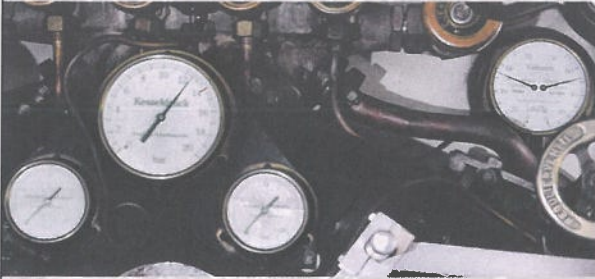
März 2004

dampf an der furka



dampfbahn
bergstrecke furka

Wir setzen Dampf auf



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

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

Einsteigen bitte!

Hier ein paar Beispiele aus unserem «Fahrplan»:

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| ■ Geschäftsdrucksachen | ■ Zeitschriften und Bücher |
| ■ Handbücher und Kataloge | ■ Plakate und Poster |
| ■ Prospekte und Broschüren | ■ Geschäftsberichte usw. |

ea

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

Verlag
Electronic Publishing
Offsetdruck

Um den reibungslosen Betrieb unserer neuen Kantine in Realp gewährleisten zu können, suchen wir zur Unterstützung unseres Kochs bzw. unserer Köchin

freiwillige Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter als **Küchenhilfe**

jeweils wochenweise (in der Regel Sonntag bis Sonntag) in der Zeit von Anfang Mai bis Ende Oktober nach Absprache (soweit diese Aufgabe nicht von unseren Baugruppen übernommen werden kann).

Könnten Sie sich vorstellen

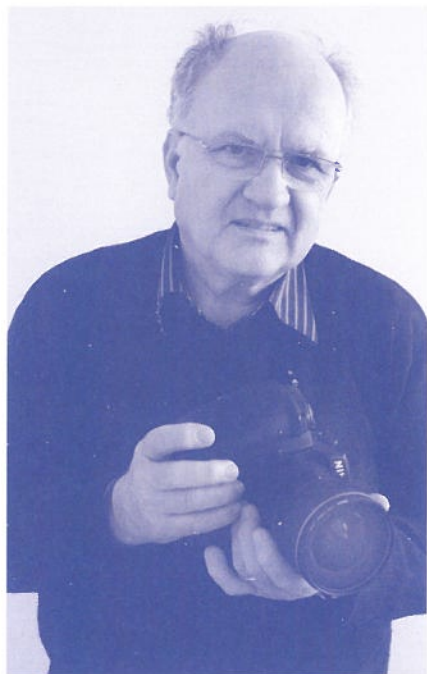
- den Service in der Kantine zu übernehmen,
- selbstständig das Frühstück bereitzustellen,
- bei der Zubereitung der Hauptmahlzeiten dem Küchenchef zur Hand zu gehen,
- die Reinigung der Küche und Kantine zu besorgen
- und auch mal eine Zwischenverpflegung für ein paar Fronis zu organisieren, die zu ihrem Arbeitseinsatz etwas früher los wollen oder etwas später zurückkehren?

Unsere moderne Küche erleichtert Ihnen Ihre Tätigkeit und die freundlich gestaltete Kantine lädt Sie zum gemütlichen Zusammensein mit den DFB-Mitarbeitern und Fronis ein. Im Weiteren bieten wir Ihnen Verpflegung und eine einfache Unterkunft in den Räumlichkeiten der DFB.

Anfragen und Anmeldung an:

Peter Schwarzenbach, Raad, CH-8498 Gibswil, Tel. 055 246 36 15 schwarzen.bach@bluewin.ch
oder Federico Rossi, Bahnhofstrasse 55, CH-8180 Bülach, federico.rossi@freesurf.ch

Vorstellung des neuen Redaktors in «dampf an der furka»



Verehrte Leserin, geschätzter Leser

Sie engagieren sich mit Ideen, Geld, Kopf- und Handarbeit für die Erhaltung und Neubelebung des wertvollen Kulturgutes «Dampfbahn Furka-Bergstrecke». «dampf an der furka», das vierteljährlich erscheinende Heft, ist dabei Informationsplattform und Bindeglied nach innen und aussen.

Verantwortliche von DFB und VFB haben mich mit der Redaktion dieser Publikation betraut. Ich bin in der glücklichen Lage, an dem weiter bauen zu können, für das mein Vorgänger Gerhard Oswald das Fundament gelegt hat.

Wer Begonnenes fortführen will, stellt zwar nichts auf den Kopf, plant aber die Weiterentwicklung. Sie wird angestrebt bezüglich des redaktionellen Inhalts, bezüglich der Inserate und bezüglich des Abonnentenkreises. Dafür wird viel Arbeit zu investieren und mit Rückschlä-

gen zu rechnen sein. Um die Ziele erreichen zu können, brauche ich Ihr Wohlwollen und Ihre Unterstützung.

Nachdem ich dargelegt habe, wofür ich mich einsetzen möchte, ist es wohl an der Zeit, mich vorzustellen. Zuerst gewissermassen die «technischen Daten»:

Hansueli Fischer, 1939, leitender Redaktor bei der Kurzbieter Lokalzeitung «Die Botschaft», Pensionierung Ende Mai 2004.

Ich habe in der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) Maschinentechniker gelernt und berufsbegleitend eine Konstrukteursausbildung absolviert. Nach einigen Jahren trat ich bei der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhäusern (SIG) ein, wo ich ebenfalls in der Konstruktion von Eisenbahnfahrzeugen tätig war. Danach kam der erste Berufswechsel: Von 1969 bis 1974 war ich in drei kleinen aargauischen Gemeinden Zentralverwalter (von AHV-Zweigstelle bis Zivilstandsamt). Dann «häutete» ich mich zum zweiten Mal und wurde Journalist. Meine Stationen als Redaktor waren: «Aargauer Volksblatt», «Brugger Tagblatt» und «Die Botschaft». Ich bin seit dreissig Jahren vollberuflich im Journalismus tätig. Dabei musste die Begeisterung für die Bahn, die am Anfang meiner Berufstätigkeit unverkennbar war, zurückstehen. Erlöschen ist sie aber nie. Ich brauche sie jetzt nicht neu anzuzünden, sondern bloss wieder zum Lodern zu bringen.

Ich freue mich darauf, schreibend, fotografierend und redigierend in Ihre Reihen zu treten und meinen Beitrag zum Wachsen und Gedeihen der Organisation leisten zu können.

Hansueli Fischer

aktuelles

Dank an den zurückgetretenen Redaktor	2
Geschichte der BFD/FO Dampflokomotiven	2
Die Wagenwerkstatt Aarau feiert	3
So funktioniert die Dampflokomotive	4
Aus der Geschichte der Dampflokomotive	6
Aktuelles aus der Geschäftsleitung DFB AG	7
Existenzsicherung der Dampfbahn	8
Das Mitgliederwesen im Zentrum	10
Gelungene «Kantinen-Züglete»	11
Fotografische Impressionen von P. Tschudin	12
Dampffahrten im Goms und Zermatt	13
Auch aus dem Tessin mit Dampf über die Furka	13
Zehn-Jahr-Jubiläum Dampfzügen Ostschweiz	14
Züri-Fest	14
DFB-Bildkalender 2005/ Abenteuer-Vietnam-Heft	15
Im historischen Sonderzug zur Furka Bergstrecke	16
Die Furka Bergstrecke «en Miniature»	17
Chère lectrice, cher lecteur	20
Remerciements à Gerhard Oswald	20
Garantir l'existence du Train à vapeur	21
Nouvelles de la direction du DFB SA	23
Rapport du Comité central	23
Nouvelles cartes d'identité de services du DFB SA	24
Nouveau système de billetterie et de caisse	24
A la mémoire de Heinrich Ott	25
Fête pour les 10 ans de l'atelier d'Aarau	25
Expométrieque – Paris 28–29–30 novembre 2003	26
Dix ans d'existence	27

nachruf

Heinrich Ott	10
--------------	----

leserbriefe

	16
--	----

vereine

10 Jahre Werkstatt Aarau	28
Sektion Zürich	29
Sektion NRW	29
Sektion Gotthard	29
Sektion Innerschweiz	30
Sektion Aargau	30
Sektion Norddeutschland	30
Sektion Nürnberg	31
Nouveau complexe sous toit	32

Titelbild

Die Lokomotive HG 3/4 «Gletschhorn» am Zug.

Foto: Jossi

Impressum

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Redaktionsschluss Ausgabe 2/2004: 15. Mai

Zeitschrift «dampf an der furka»

Dank an den zurückgetretenen Redaktor Gerhard Oswald

Lieber Gerhard

Für Deine (Frondienst-)Leistungen als verantwortlicher Redaktor möchte ich Dir im Namen der «Freunde der Furka-Bergstrecke» ganz herzlich danken.

Du musstest gar vielen Damen und Herren aus unserem Kreis dienen. Du bist Dir dabei immer treu geblieben, hast Deine Meinung in strittigen Fragen klar vertreten, auf Anstand in den vielen engagierten Leserbriefen gepocht und oft auch vermittelnde Kommentare geschrieben. Du hast bis zuletzt die Hoffnung nicht aufgegeben, dass in den verschiedenen Leitungsgremien im Hinblick auf unser gemeinsames Ziel mehr Ruhe und gegenseitige Übereinstimmung entstehen möge. Wohl wird es auch in Zukunft nicht ohne Auseinandersetzungen gehen. Wir alle kämpfen ja für eine gute Sache, nämlich, dass unsere Dampfzüge

weiterhin frohe Reisende sicher über die Furka führen können.

Dein Abschied gibt uns einmal mehr Gelegenheit, über unsere Streitkultur und die Art, wie jeder für seine (eventuell nur seine?) Idee und Zielsetzung kämpft, nachzudenken. Wir sind uns gleichzeitig auch bewusst, dass der Redaktor unserer Zeitschrift eine sehr anspruchsvolle und schwierige Aufgabe erfüllen muss, gilt es doch, eine sinnvolle periodische Darstellung der Absichten und Leistungen des VFB (Verein Furka-Bergstrecke) und der DFB AG (Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG) so zu vermitteln, dass auch unsere Fahrgäste, Gönner, Aktionäre und Sponsoren, kurz: «die Freunde der Furka-Bergstrecke» – einen einladenden, anregenden und vertrauenswürdigen Eindruck über unsere vielfältige Zusammenarbeit erhalten. Es war eine gar nicht einfache



Arbeit, die Du, lieber Gerhard, erfolgreich geleistet hast. Nochmals herzlichen Dank! Wir wünschen Dir für die Weiterarbeit an Deinen Büchern für die verschiedenen Verkehrsunternehmen etwas mehr Zeit und viel Erfolg.

i.A. Peter Schwarzenbach
Personalchef DFB AG

Neuerscheinung

Geschichte der BFD/FO Dampflokomotiven

Ein reich illustriertes Buch über die 10 Dampflokomotiven der BFD/FO-Bahnen mit vielen, zum Teil noch nie veröffentlichten Bildern ist bei der Section romande erschienen.

Zahlreiche, noch nie publizierte, historische und aktuelle Bilder der zehn Zahnradlokomotiven HG 3/4 der Brig-Furka-Disentis- und Furka-Oberalpbahn, Aufnahmen der Bahn Tháp Chàm – Đà Lat in Vietnam, davon einige mit Dampftrieb mit HG 4/4, Konstruktionsskizzen und Entwürfe, Pläne und leicht verständliche, aber umfassende, informative Texte in

französischer Sprache zeichnen dieses Buch aus.

Systematisch, in zehn Kapitel gegliedert, wird die spannende Lebens- und manchmal Leidensgeschichte jeder der 10 HG 3/4 Zahnradlokomotiven der Furkabahn in einem kurzen Text und vor allem in vielen Bildern dargelegt. Da manche dieser legendären Dampfmaschinen nach dem Verkauf durch die FO auf anderen Schienennetzen zum Einsatz kamen, wird auch kurz die Geschichte und die Gestalt dieser Bahnen mittels Skizzen und Fotos erläutert. Zwei ausführliche Kapitel beschreiben in Text und Bild die Entste-

hungsgeschichte der Brig-Furka-Disentis-Bahn sowie die Entwicklung und Funktionsweise der Zahnradlokomotiven HG 3/4 «System Abt».

Bitte bestellen Sie das Buch «L'histoire des locomotives à vapeur 1-10 du BFD/FO», 96 Seiten, zirka 100 Abbildungen, zum Preis von 29 Franken (zuzüglich Porto und Verpackung) bei: Association Ligne sommitale de la Furka, Section Romande, Au Curson, CH-1142 Pampigny. Bestellungen können auch an den Souvenirhandel gerichtet werden.

«dampf an der furka» braucht Inserate!

furkabergstrecke@eadruck.ch
Telefon 055 418 82 21

11./12. Juni 2004

Die Wagenwerkstatt Aarau feiert

Am 1. April und dies ist kein Scherz, sind es zehn Jahre, seit die Sektion Aargau des VFB in einer grossen (ur)alten Halle in der Nähe des Bahnhofes Aarau mit dem Neubau alter, ausgedienter Wagen begonnen hat. Neubau ist sicher ein besseres Wort als Restaurierung. Zwar wird unter der Leitung von Werner Beer versucht, möglichst viel der Karkassen wieder zu verwenden, doch sind oft die Wagenkasten verfault und das Chassis so durchgerostet, dass ein Nachbau nach alten Plänen unumgänglich ist. Eine Gruppe, die sogenannten Holzwürmer, arbeitet an den Holzbänken, den vielen Abdeck-Leisten und am Innenausbau. Hier ist auch unser Sektionspräsident, Walter Benz aktiv tätig. Spezialisten sind am Wagengerippe im Einsatz und eine zweite Gruppe – bis zu dessen allzu frühem Tod –, unter der Führung von Heiri Ott (Nachruf in dieser Nummer), am Chassis.

Vier Wagen wurden in den zehn Jahren total restauriert und der fünfte steht bereits in Arbeit. Der B 4229 steht am 12. Juni, am Tag unseres Wagenfestes verladen auf einem Tiefgänger der Firma Baumann, Lenzburg, zur Fahrt nach Realp bereit. Sie sind eingeladen, diesen liebevoll restaurierten Wagen zu besichtigen!

Unser Jubiläum steht unter dem Motto: «Jeder Besucher fährt in einem der vier Aargauerwagen über die Furka Bergstrecke.»

Für Sonntag, 27. Juni 2004, der Jungfernfahrt des B 4229 und Sonntag, 15. August 2004, der Sponsorenfahrt sind verbilligte Fahrkarten erhältlich.

Programm:

Freitag, 11. Juni 2004

Ab 18.00 Uhr: Gemütliches Zusammensein von Vereinsmitgliedern und Gästen in hoffentlich zahlreicher Begleitung. Wir freuen uns auf den Besuch von Mitgliedern anderer Sektionen. Zu vernünftigen

Preisen können Hunger und Durst mit Grillwürsten, Spiessli, Schinkengipfeli, Chäs-Chüechli und diversen Getränken gestillt werden (Selbstbedienung). Ein Video über die Wagenwerkstatt Aarau, aber auch über die Lokomotivwerkstatt Chur vermittelt einen Eindruck über den grossen Einsatz unserer Fronis. Zudem darf man den Lukas hauen, Nägel einschlagen usw. Das Museum ist offen. Der Bähnlerflohmarkt und Souvenirstand freuen sich auf zahlreiche Kundschaft.

Samstag, 12. Juni 2004

10.30 Uhr: Apéro für Mitglieder und Gäste

11.00 Uhr: Offizieller Festakt mit Grussadressen. Danach folgen Jahrmarktbetrieb, Museum, Videovorführungen, Flohmarkt, Dampfbahn für Kinder und solche, die es geblieben sind.

11.30 Uhr: Erster Service des 5-gängigen Dampfménüs im umgebauten Postwagen ex FO. Gekocht und serviert von Mitgliedern des Schweizerischen Clubs Kochender Männer (SCKM). Es gibt nicht nur Dampfnudeln und gedämpftes Gemüse...

12.00 Uhr bis abends: Zu vernünftigen Preisen können Hunger und Durst mit Grillwürsten, Spiessli, Schinkengipfeli, Chäs-Chüechli und diversen Getränken gestillt werden (Selbstbedienung).

13.30 Uhr: Zweiter Service im Postwagen (Dampfménüs), Kunterbunte Einlagen, Werkstattrundgang und vieles mehr. Zur Verdauung empfehlen wir einen Besuch der HG 4/4 – in einigen Jahren unser neues Flaggschiff.

18.30 Uhr: Abendessen (Dampfménüs) im Postwagen

20 bis 23 Uhr: Die achtköpfige Bridge Pipers Jazz Band erfreut uns mit ihrem alten Jazz.

Museum

Wir zeigen:

- den im Neubau befindlichen Wagen Ex Visp Zermattbahn B 2222 (neu 4222).

Sitzplätze, die mit der Einladung zur Einweihung, mit Eintrag auf der Sponsorentafel im Wagen und der ersten Fahrt über die Furka verbunden sind, können für Fr. 422.– erworben werden.

- Eine aus Vietnam zurückgeholte Lokomotive HG 4/4 (Vierkuppler). Noch kann man dem Tausenderclub beitreten, der sich zum Ziel gesetzt hat, die Restaurierung dieser stärksten Zahnradlokomotive Europas zu finanzieren.
- Eine Dampfmaschine aus der Sammlung von Martin Horath.
- Ein historisches Motorrad «Indian».
- Zwei MG 1933 und 1953 aus der Sammlung unseres Mitgliedes Felix Martin
- Eisenbahnmaterial früherer Zeiten
- Flohmarkt/Tauschmarkt/Börse: Jeder bringt etwas, das er gerne verkaufen möchte! Jeder kauft etwas, das er schon lange sucht!

Vorverkauf

Ab 1. Mai 2004 sind Fahrkarten für eine Fahrt Realp–Gletsch–Realp erhältlich

- für Fr. 150.– inklusive Dampfménü im Postwagen, inkl. Getränke (Karte gültig für die Saison 2004/2005) *
- für Fr. 140.– wie oben, jedoch nur gültig am 27.6.2004 oder 15.8.2004 * (*Nur im Vorverkauf)
- als Einzelfahrkarte für Fr. 80.– für die Spezialfahrten am 27.6. und 15.8.04 im Sonderzug mit ausschliesslich Aargauer Wagen Realp–Gletsch–Realp. (Vorverkauf und am Fest am Souvenir-Stand erhältlich.)

Ab 1. Mai 2004 sind im Internet unter www.vfb-aargau.ch weitere Informationen erhältlich. Ihre Menü- oder Fahrkarte können Sie hier bestellen oder über VFB Sektion Aargau, Postfach 4158, 5001 Aarau – Sie erleichtern uns damit die Organisation. Besuchen Sie auch die interessante Seite von Martin Horat: www.dampfschleuder.ch.

Wir laden Sie herzlich zu unserem 10-Jährigen ein und freuen uns auf Ihren Besuch! Freier Eintritt inkl. Jazz-Konzert

Weitere Auskünfte: Kurt Aeberli, OK-Präsident (079 646 34 41)

Kurt Aeberli

Schwerpunkt Dampftechnik

So funktioniert die Dampflokomotive

Sie hat als buchstäblich bahn-brechende Maschine am Anfang des öffentlichen Verkehrs zu Lande gestanden. Was die Dampflokomotive alles bewirkt oder ermöglicht hat, lässt sich hier nicht schildern. Kurz: Mit dem schnellen und zuverlässigen Transport vieler Menschen und grosser Gütermengen hat sie ein neues Zeitalter eingeleitet. Heute ist die Dampflokomotive in der Schweiz fast aus dem fahrplanmässigen Zugsdienst verschwunden. Glücklicherweise sind einige rauchende und dampfende Zeugen der Eisenbahn-Pionierzeit erhalten geblieben oder haben gerettet werden können. Wichtige Exemplare sind im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zu sehen. Andere werden von Kennern und Liebhabern restauriert, unterhalten und betrieben. Von grosser Bedeutung ist da die Wiedererweckung der Furka-Bergstrecke. Wenn

hier auf die Funktionsweise der Stahlrose näher eingegangen wird, geschieht dies im Bewusstsein, dass für zahlreiche Leserinnen und Leser kaum Neues geboten werden kann. Sie werden aber Verständnis für den Versuch haben, den technisch weniger Bewanderten ein bescheidenes Grundwissen zu vermitteln. Der neue Redaktor hat davon einiges aus Büchern und aus dem Internet zusammenklauen können. Entscheidend war jedoch die fachliche Unterstützung und Begleitung durch den dampferfahrenen SBB- und Furka-Lokomotivführer Max Zwald. Ihm sei hier herzlich gedankt.

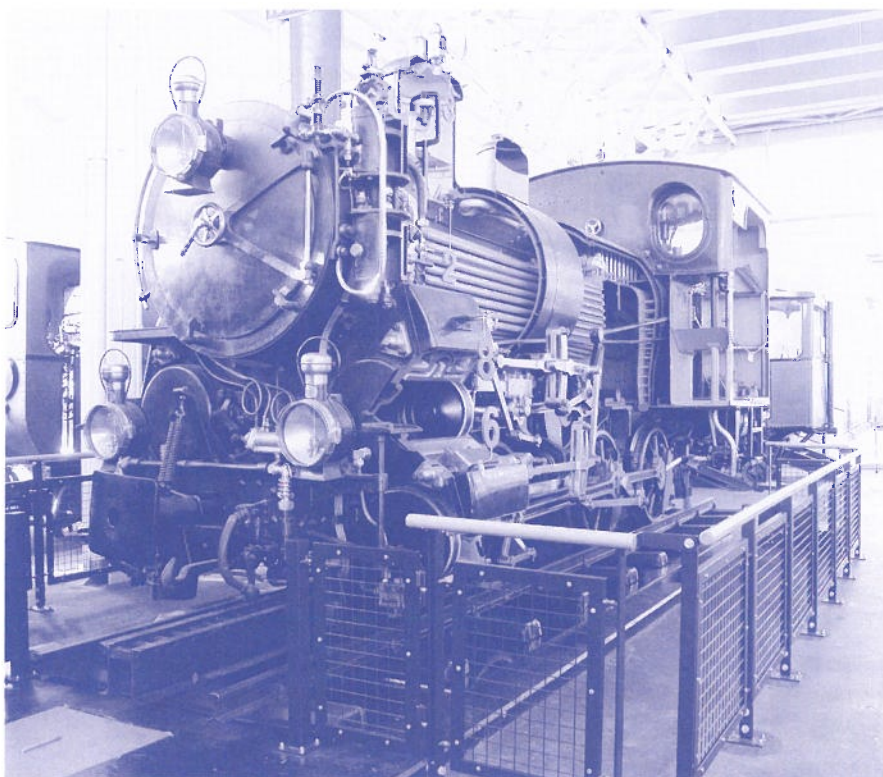
Die Dampflokomotiven auf der Furka-Bergstrecke

Auf der Bergstrecke zwischen Realp und Gletsch verkehren während der umwelt- und witterungsbedingt kurzen Betriebs-

zeit im Sommer die beiden Lokomotiven HG 3/4 «Furkahorn» und «Gletschhorn» sowie die kleinere HG 2/3 «Weisshorn». Sie fahren auf einem Gleis mit Meterspur im Adhäsions- und in den Steilstrecken mit zugeschaltetem Zahnradantrieb (System Abt). Bei den beiden HG 3/4 erfolgt der Adhäsionsantrieb über Hoch- und der Zahnradantrieb über Niederdruckzylinder. Die HG 2/3 verfügt für Adhäsion und Zahnrad über zwei unabhängige Antriebe. Die aus Vietnam zurück geholten Dampflokomotiven HG 4/4 werden nach umfassenden und kostspieligen Revisions- und Instandsetzungsarbeiten «die stärkste Pferde im Furka-Stall» sein. Die kleine 350 PS leistende «Weisshorn» muss zwischen Berg- und Talfahrt gewendet werden. Die mit 600 PS wesentlich stärkeren «Furkahorn» und «Gletschhorn» kommen ohne dieses Manöver aus. Die Anhängelast unterscheidet sich entsprechend der Leistung: 35 Tonnen bei der «Weisshorn» und 60 Tonnen bei ihren grösseren Schwestern. Der Verbrauch für die Fahrt von Realp nach Gletsch beträgt im einen Fall 400 Kilogramm Kohle und 2000 Liter Wasser, im andern 700 Kilogramm Kohle und 3000 Liter Wasser.

Die Maschine wird fahrbereit gemacht

Bei der Vorbereitung ist der Heizer zuständig für den Wasserstand, für die Reinigung (Entfernen von Schlacke und Asche aus der Feuerbüchse). Er muss neues Feuer anlegen und aufbauen. Er muss schmieren, wo zu schmieren ist und die Schmierpumpen kontrollieren. Der Lokomotivführer hilft mit beim Schmieren, besorgt die Lampenmontage, kontrolliert den Geschwindigkeitsmesstreifen und das Leistungsheft. Das Zweierteam rüstet die Maschine gemeinsam mit Kohle und Wasser nach. Sobald die Lok für den Betrieb zur Verfügung steht, wird sie dem Fahrdienst als zur Ausfahrt bereit gemeldet. Der Zeitbedarf für die Vorbereitung ist beträchtlich. Bei der warmen Lok – die von der Vorheizanlage oder mit Reservefeuer übernommen werden kann – ist mit etwa dreieinhalb Stunden zu rechnen. Das Aufheizen einer kalten Lok dauert mindes-



Schnittmodell einer Brünig-Dampflokomotive im Verkehrshaus der Schweiz

tens sechs bis acht Stunden. In diesem Fall beginnt die Arbeit in der Regel am Vorabend.

Die Lokomotive am Zug

Wenn der Abfahrbefehl erfolgt, wird die Steuerung auf «vorwärts» ausgelegt. Kontrolliert werden die Bremsen, der Zug insgesamt, die Fahrstrasse. Nun kann der Regler mit Gefühl geöffnet werden. Das Schiebedruckmanometer ist zu beobachten, damit die Räder nicht durchdrehen. Danach ist die Steuerung auf normale Fahrt zu stellen und die Strecke zu beobachten. Vor dem Übergang von der Adhäsionsstrecke in einen Zahnstangenabschnitt ist der Hilfsregler für die Zahnradmaschine zu öffnen und der Kontrollmelder zur Synchronisierung zu beobachten. Kurz vor der Einfahrt ist die Steuerung auszulegen und der Schlammhahn zu öffnen. Vor der Einfahrt in die Zahnstange ist die Geschwindigkeit zu verlangsamen, um einen ruhigen Übergang zu erzielen. Nach dem Einfahren der Lok ist das Dampfventil für den Umstellschieber zu öffnen, welcher die Hoch- und die Niederdruckmaschine verbindet. Der Abdampf aus dem Adhäsionszylinder strömt nun teilentspannt ins Niederdrucktriebwerk, welches das Zahnrad antreibt. Erst dann gelangt er ins Blasrohr. Der Schlammhahn ist zu schliessen, der Regulator zu öffnen und die Steuerung gemäss Zuglauf einzustellen. Auf der Steigung ist ein gutes Feuer zu unterhalten und auf optimalen Wasserstand zu achten. Im Gefälle wird die Geschwindigkeit mit der Gegendruckbremse reguliert. Die Dampfmaschine arbeitet als Kompressor. Zum Einstellen sind verschiedene Manipulationen vorzunehmen, damit Luft angesaugt und nach der Komprimierung gedrosselt ausgestossen wird. Beim Manövrieren sind die Befehle des Rangierleiters zu empfangen und auszuführen. Die Gleisanlage ist besonders aufmerksam zu beobachten, damit es nicht zu Zusammenstössen mit Personen oder Hindernissen kommt. Der Lokomotivführer führt den Zug. Der Heizer bedient Feuerung und Heizkessel. Beide tragen für Streckenbeobachtung und Sicherheit von Zug und Fahrgästen Verantwortung.

Der Weg des Dampfes

Der Weg des Dampfes in Stichworten: Kessel – Dorn – Regler – Schieberkasten – Hochdruckzylinder – Verbundschieber – Niederdruckzylinder – Blasrohr (Rauchkammer) – Schornstein.

Durch Überhitzung des Dampfes lässt sich der Wirkungsgrad der Maschine erhöhen. Bei geöffnetem Regulator strömt der noch relativ nasse Dampf zum Überhitzerelement, durch die Überhitzerrohre und erst dann – auf etwa 350 bis 400 Grad (optimal) erhitzt – zur Dampfmaschine.

Damit das Feuer optimal brennt und stets genügend Leistung zur Verfügung steht, sind die Flammen anzufachen. Dies geschieht mit der Saugwirkung des Dampfes, der in den Zylindern seine Arbeit verrichtet hat. Der Dampf strömt in der Rauchkammer aus dem Blasrohr in Richtung Kamin. Dabei wird ein Vakuum erzeugt. Aus Kessel und Feuerbüchse werden Rauchgase mitgerissen und dem Feuer Frischluft zugeführt. Weil dabei durch die Kolbenbewegung der Rhythmus vorgegeben wird, entsteht der typische Auspuffs Schlag.

Fahrt-Ende ist nicht Dienst-Ende

Gegen Ende der Fahrt pflegt und reinigt man das Feuer auf niedrigem Stand. Gleichzeitig wird im Kessel ein angemessener Wasserstand erhalten, damit bei neuerlicher Inbetriebnahme der Lok genügend Wasser im Kessel ist. Rauchkammer und Aschkasten werden geleert und gesäubert. Allfällige Schlacke wird entfernt. Schliesslich wird ein Reservefeuer angelegt. Wasser- und Kohlevorräte werden ergänzt. Nach Möglichkeit wird die Lok an einer Vorheizanlage angeschlossen. So lassen sich Temperatur und Druck konstanter halten und Materialspannungen vermindern. Zum täglichen Parkdienst gehören eine gewissenhafte Kontrolle aller Teile – vorab im Fahrwerk – und eine gute Reinigung der Lok. Dabei können allfällige Mängel frühzeitig erkannt werden.

Heikle Situationen

Ein zu niedriger Wasserstand im Kessel ist unbedingt zu vermeiden. Die Feuerbüchsenoberkante muss in der Regel etwa 10



Dampfdom mit Reglerventil

Zentimeter überdeckt sein. Deshalb wird ab und zu ein Sicherheitshalt eingelegt, vor allem noch in der Steigung vor der Einfahrt Tiefenbach. Ein plötzliches Entblößen der Feuerbüchse könnte zur Kesselexplosion führen. Eine Überhitzung kommt – wenn überhaupt – bei Dampflokomotiven wegen ungenügender oder defekter Schmierung beweglicher Teile vor. Bei zu hohem Dampfdruck reagieren die Sicherheitsventile und entlasten den Kessel. Bei ständigem «Abblasen» geht aber einiges an Energie verloren. Dies sollte bei einem guten Heizer nicht vorkommen. Zu niedriger Dampfdruck bringt die Maschine zum Erliegen. Am Berg ist dann eben der Schnauf aus. Es braucht einiges an Zeit und Nerven bis die Lok wieder zu bewegen ist. Bei den Lokomotiven der Furka-Bergstrecke versagt dann auch die Vakuumpumpe. Die Vakuumbremse spricht an und bringt den Zug auch so zum Stehen.

Die Tunneldurchfahrt bietet in Richtung Wallis keine Probleme (33 Promille Gefälle). In Richtung Realp sind dagegen oft schwierige Adhäsionsverhältnisse zu bewältigen. Dies ist auch der Grund, weshalb für alle Personenzüge eine Schiebelok (Diesel) vorgesehen ist.

Hansueli Fischer

Schwerpunkt Dampftechnik

Aus der Geschichte der Dampflokomotive

Die Geschichte der Dampflokomotive ist umfangreich und verzweigt. Hier kann bloss ein kurzer Abriss gegeben werden. Für umfassendere und detailliertere Informationen sei auf die einschlägige Literatur verwiesen.

200 Jahre Dampf auf Schienen

Am Anfang der Geschichte steht meist die «Rocket», die legendäre Dampflokomotive, die G. und R. Stephenson 1829 für die Liverpool-Manchester-Bahn gebaut haben. Tatsächlich war «Rocket» die erste leistungsfähige Maschine, welche eine Geschwindigkeit von 30 Meilen oder rund 50 Kilometer pro Stunde erreichen konnte. Diese Lokomotive hatte aber Vorläufer, die ebenfalls in England gebaut wurden. So wird berichtet, das R. Trevithick 1804 die erste Dampflokomotive gebaut hat. Die 1813 von W. Hedley konstruierte «Puffing Billy» galt dann als erste brauchbare Lokomotive.

Dampfisenbahn auf dem Kontinent

1835 wurde die bei Stephenson in Newcastle gebaute «Adler» auf der Strecke

Nürnberg–Fürth eingesetzt. 1838 begann die Maschinenbaugesellschaft Übigau bei Dresden mit der «Saxonia» den Lokomotivbau in Deutschland. Mit den Lokomotiven «Limmat» und «Aare», die bei der Maschinenfabrik Emil Kessler in Karlsruhe hergestellt worden waren, begann 1847 der Bahnbetrieb zwischen Zürich und Baden. Diese Strecke der Nordbahn wurde unter der Bezeichnung «Spanischbrödlbahn» bekannt.

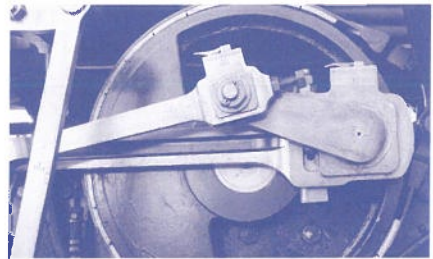
Immer schneller und besser

Bereits 1850 schaffte eine Dampflokomotive die Geschwindigkeit von 120 km/h. 1907 wurden auf der Strecke München–Augsburg 154,5 km/h erreicht. Damit blieb man aber deutlich unter den 180 km/h, die bereits 1883 in den USA hatten gemessen werden können. Ebenso interessant wie Geschwindigkeitsrekorde sind Entwicklungsschritte bei der Konstruktion. 1876 konstruierte A. Mallet in Frankreich die erste Verbundlokomotive. Der schwedische Konstrukteur F. Ljungström baute 1921 die erste Dampfturbinenlokomotive. Aus Kassel, von Henschel und Sohn, kam 1942 die erste Dampfmotorlokomotive. Der Schritt vom Nass- zum Heissdampf wurde 1897 vollzogen. Kohlenstaubeuerungen wurden ab 1904 eingesetzt. Hochdrucksysteme wurden 1924 erstmals in den USA angewandt.

Lokomotivbau in der Schweiz

Schon vor 1857 ist Escher, Wyss & Cie., Zürich, in den Lokomotivbau eingestiegen. 1859 wurde in der Hauptwerkstätte der Schweizerischen Central Bahn in Olten die Ed 3/5 gebaut.

1871 gründete Charles Brown mit einem Aktienkapital von 2 Millionen Franken in Winterthur die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM). Sie begann ihre Tätigkeit mit der Reparatur von



Antriebsgestänge

Lokomotiven, fabrizierte Dampfmaschinen und Lokomobile. 1873 baute sie die Rangierlok E 3/3 und begann damit eine lange und erspriessliche Tätigkeit. Besondere Erfolge feierte sie mit Dampftramway-Lokomotiven. Sie baute auch sehr viele Zahnrad-Dampflokomotiven. Bei den ersten Maschinen dieser Gattung musste die SLM aber der Werkstätte der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau den Vortritt lassen.

Aufbau und Technik der Dampflokomotive

Begriff: Der Begriff «Lokomotive» stammt aus dem Englischen «locomotive (engine)», was «sich von der Stelle bewegende Maschine» bedeutet.

Aufbau: Die Dampflokomotive besteht aus dem Fahrgestell (Rahmen und Laufwerk), der Steuerung, dem Triebwerk, der Dampfmaschine und dem Kessel (Dampferzeuger).

Antriebsmittel: Steinkohle, Öl, Kohlenstaub, Holz und Torf. Diese letzten beiden Brennstoffe sind nicht mehr gebräuchlich.

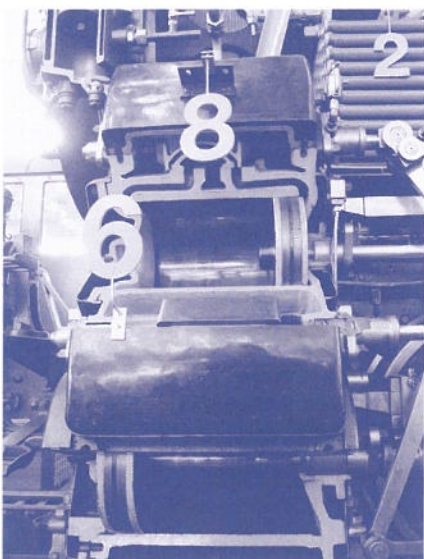
Kraftquelle: Kolbendampfmaschine, Dampfturbine, Dampfmotor

Kessel: Der bei Lokomotiven als Dampferzeuger gebräuchliche Kessel besteht, grob gesehen, aus den folgenden drei Teilen: Stehkessel mit Feuerbüchse, Langkessel und Rauchkammer mit Schornstein.

Wärmeübertragung: Strahlung und Wärmeabgabe der heissen Verbrennungsgase an die Kesselrohre.

Lokomotiv-Bezeichnungen: Bauart (Achsfolge, Rahmen), Vmax (Höchstgeschwindigkeit), Verwendungszweck, Zahnradloks: «H», Zahnrad und Adhäsion: «HG»

Zahnstangensysteme: Riggerbach, Abt, Strub, Locher.



Hoch- und Niederdruckzylinder sind übereinander angeordnet

Nach der Saison ist vor der Saison

Aktuelles aus der Geschäftsleitung DFB AG

Während der Dampftrieb ruht, wird im Hintergrund heftig gearbeitet. So war es möglich, am 30. Dezember 2003 die Kantine Realp in einer kleinen Feier einzuweihen und dem Betrieb zu übergeben. Den vielen Sponsoren und den Helfern, die eine Unzahl von Arbeitsstunden geleistet haben, möchte ich hier nochmals ganz herzlich danken. Nur dank ihnen können wir uns auf gute Verpflegung in einer würdigen Umgebung und hoffentlich viele gemütliche Stunden im attraktiven Restaurationsraum freuen. In den Wintermonaten werden nun noch Detailarbeiten, wie Ausbau des Untergeschosses und Einrichtung der zwei Büros ausgeführt.

Bei meinen Besuchen in der Werkstatt Chur wurde mir einmal mehr bewusst, wie wichtig der Einsatz unserer freiwilligen Mitarbeiter für unsere Bahn ist. Pensionierte Spezialisten verschiedenster Berufsgruppen fabrizieren Lok-Bestandteile die im Handel nicht mehr käuflich sind, reparieren, schweissen und reinigen Teile, die dann wieder eingebaut werden und unsere Loks in neuem Glanz erscheinen lassen. Für das leibliche Wohl der Fronis über Mittag sorgt ein Arbeitskollege und hilft damit die Kosten auf einem Minimum zu halten. Obschon das Kochen mit einfachsten Mitteln erfolgt, darf sich der variantenreiche Menüplan sehen lassen.

Auch in der Remise Realp sind trotz des vielen Schnees Fronis am Werk. Die Loks sehen dort zwar etwas erbärmlich aus, mussten doch verschiedene Teile ausgebaut und demontiert werden. Diese werden teils in Chur oder wenn möglich an Ort und Stelle überholt oder wenn nötig ersetzt. Nur dank diesen Massnahmen und vorbeugenden Revisionsarbeiten können wir wieder eine weitere störungs- und unfallfreie Betriebssaison anstreben.

Neben allen handwerklichen Tätigkeiten wird auch der unabdingbare, administrative Bereich nicht vernachlässigt. Neue

Vorschriften des BAV (Bundesamt für Verkehr) müssen studiert, für die Dampfbahn angepasst und umgesetzt werden. Die vorgesehenen Instruktionstage für Zug- und Schalterpersonal bedürfen einer detaillierten Planung und Vorbereitung, um einen reibungslosen Betrieb unter Einhaltung von Disziplin, der relevanten Sicherheitsvorschriften sowie einen optimalen Kundendienst garantieren zu können.

Auch im Marketingbereich konnten wir Fortschritte erzielen. Die Arbeitsgruppe ist bemüht zusätzliche Anreize zu schaffen, um die Dampfbahn attraktiver positionieren zu können. Dabei wird vor allem auf die Kundenorientierung mehr Wert gelegt. Die Kontaktpflege mit möglichen Partnern aus der touristischen Umgebung soll uns helfen, die Züge besser auszulasten. Erfreulich ist auch die Tatsache, dass die Geschäftsleitung vor kurzer Zeit durch einen Marketingleiter verstärkt werden konnte. Paul Güdel hat sich gleich in die Problematik eingearbeitet und wir werden sicher in näherer Zukunft Neues über ihn und seine Zielsetzungen erfahren. Neben Paul Güdel werden wir auch von Bruno Ettlin begleitet, dessen Hauptaufgabe Kommunikation beinhaltet, ein Aspekt, der bis heute recht vernachlässigt wurde.

Sicher darf hier auch erwähnt werden, dass zurzeit regelmässig Spenden eingehen die uns erlauben, Unterhaltskosten zu decken und die an Einkommen recht dürftigen Monate zu überleben. Ich möchte all diesen Geldgebern herzlich danken für ihre grosszügigen Beiträge. Freude bereiten mir auch die paar aufmunternden Zeilen, die hin und wieder den Weg zu mir finden. Ich bin überzeugt, dass wir mit der heutigen, motivierten Geschäftsleitung auch die nähere, kritische Zukunft bewältigen werden.

Peter Bernhard
Geschäftsleiter DFB AG

Neue Dienstaussweise bei der DFB AG

Die Geschäftsleitung der DFB AG hat beschlossen, ab diesem Jahr neue Dienstaussweise einzuführen. Sie kommt damit auch einer Forderung des Bundesamtes für Verkehr nach.

Die neuen Ausweise gelten auch als Fahrausweis in DFB-Zügen. Die bisherigen Dienstaussweise verlieren daher ihre Gültigkeit. Der neue Ausweis umfasst zwei Karten mit jeweils einer gleich lautenden Nummer.

1. Die Grundkarte ist mehrere Jahre gültig. Sie enthält die Personalien und das Foto des betreffenden Inhabers.

2. Die Funktionskarte umfasst die Funktionen (Einsatzbereiche und die allenfalls auf Grund von besuchten Ausbildungskursen oder abgelegten Prüfungen Spezialfunktionen) für welche der Inhaber bei der DFB im betreffenden Jahr eingesetzt wird. Die Funktionskarte gilt nur für das betreffende Kalenderjahr und wird daher jährlich durch die zuständigen Abteilungsleiter neu ausgestellt.

Demnächst Fragebogen zu erwarten

Alle bisherigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten daher in nächster Zeit einen Personalfragebogen mit der Bitte, diesen ausgefüllt und mit einem Passfoto an ihren zuständigen Abteilungsleiter einzusenden, damit die entsprechenden Ausweise erstellt und das DFB-Telefonverzeichnis ergänzt werden kann. In diesem Personalfragebogen können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch ihre Wünsche für weitere Einsatzgebiete (selbstverständlich auch mit der Bereitschaft für zusätzliche Kursbesuche und allenfalls Prüfungen) eintragen.

Sollten Leserinnen und Leser dieser Zeilen Interesse bekommen, bei der DFB längere Zeit im Frondienst mitzuarbeiten oder – was wir nicht hoffen – ein langjähriger Mitarbeiter bis Ende Februar keinen Personalfragebogen erhalten haben, so ist die Auskunft unter Telefon 055 246 36 15 zu bekommen.

Peter Schwarzenbach
Personalchef DFB

Bericht aus dem Verwaltungsrat

Existenzsicherung der Dampfbahn

Der Verwaltungsrat hat sich in zwei Klausuren intensiv mit der weiteren Entwicklung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke auseinandergesetzt. Ausgangspunkt ist die besorgniserregende finanzielle Lage und damit die Frage, wie unser Unternehmen mittelfristig überleben kann.

Die entscheidenden Pfeiler für eine nachhaltige Existenzsicherung des Kulturgutes Dampfbahn Furka-Bergstrecke sind:

Fronddienst

Der Fronddienst als Quelle der materiellen und immateriellen Wertschöpfung ist und bleibt von entscheidender Bedeutung im Schwerpunkt unserer Tätigkeit, der Wiederinstandstellung der ganzen Strecke (bis Oberwald), der Aufarbeitung von Lokomotiven und Wagen, der Ergänzung und Pflege der Infrastrukturbauten/Anlagen und vor allem des Dampfbahnbetriebes. Sowohl die Mitarbeiter der DFB AG wie auch die Mitglieder des Vereins VFB sind gefordert, sich immer wieder uneigennützig für das Wohl der ganzen Furka-Familie einzusetzen. Gefragt ist Anerkennung der Arbeit anderer, Durchhaltewille, Eigeninitiative, Respekt vor dem andern, und Teamfähigkeit innerhalb bestehender organisatorischer Strukturen. Wir dürfen stolz sein, dass dieses System in der grossen Linie funktioniert, sind aber im Einzelfall gefordert, überbordenden Emotionen angemessen zu begegnen.

Marketing und Kommunikation

Über diesen Bereich positioniert sich die Dampfbahn in ihrem gesamten Umfeld; was ist ihr Leitbild? Ziel ist, den Bekanntheitsgrad des Kulturgutes Dampfbahn substantiell und systematisch zu fördern. Der Fächer der dazu notwendigen Aktivitäten ist breit: Publikationen, Internet, Reiseangebote, Messen, Partnerschaften, Gästebetreuung und vieles mehr. Die

Führung dieser Prozesse ist höchst anspruchsvoll bezüglich Fachkenntnisse, Netzwerkpflege im Tourismus, Verbindung zu Geldgebern und ganzjährigem professionellem Einsatz und Präsenz. Die neue Geschäftsleitung hat diesbezüglich bereits entscheidende Weichen gestellt und die Führungskompetenz substantiell erhöht. In einem nächsten Schritt sind die Verbindungen zu unseren Fronddienstorganisation, den Sektionen des Vereins, die dezentral entscheidende Beiträge für das gute Erscheinungsbild der Dampfbahn in der Öffentlichkeit leisten, auszubauen. Hier geht es in erster Linie um Kommunikation, Koordination öffentlicher Auftritte, Unterstützung im Bereich Souvenirhandel, Druck-/Medienerzeugnisse und Logistik. Die noch bestehenden Defizite sind nun sukzessive aufzuarbeiten.

Partner und Geldgeber

Die Dampfbahn ist als kostenintensives Unternehmen auch längerfristig auf Geldgeber angewiesen, da das Reisegeschäft auch mit noch so viel Fronddienstarbeit die Kosten nie decken wird. Kultur und Kulturförderung ist in der Regel immer auf «Dritte Finanzquellen» angewiesen. Im unmittelbaren Umfeld der DFB ist es der Verein VFB, die Stiftung Furka-Bergstrecke und der 1000er Club, die entsprechend ihrer satzungsgemässen Ziele, das Unternehmen finanziell unterstützen. Die Geldbeschaffung in diesen Organisationen und im Zusammenspiel unter diesen Partnern ist besser zu koordinieren und vor allem sachlich und zeitlich auf die Gesamtstrategie abzustimmen. Auch hier zeigt sich ein anspruchsvolles Führungs- und Koordinationsproblem auf allen Ebenen. Viele dezentrale Fronddienstaktionen sind zwar notwendig, aber nur erfolgreich, wenn sie als Teil eines Ganzen transparent geführt werden. Unsere Aktionäre, die sich Jahr für Jahr an

Kapitalerhöhungen beteiligen, sind wichtig für den Bereich der allgemeinen Investitionsfinanzierung. Das grosse Aktionariat (über 11'000 Aktionäre) bildet Vertrauen gegenüber Banken und anderen Geldgebern, ist aber im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften nur mit grossem administrativem Aufwand zu bewältigen. Zudem nimmt der jährliche Umfang an gezeichnetem Aktienkapital stetig ab. Im Rahmen der Überlegungen zur notwendigen Bilanzsanierung ist die Rolle und die Ausgestaltung des Aktionariates vertieft zu hinterfragen.

Für die Finanzierung der noch anstehenden grossen Investitionen (Oberwald, Infrastruktur, Lokomotiven und Wagen) von über 10 Millionen Franken sind Sponsoren und Partner zu finden, die bereit sind, durch namhafte Beiträge das Kulturgut Dampfbahn zu erhalten und zu fördern. Es zeigt sich, dass es ausserordentlich schwierig ist, solche Beträge zu äufnen. Die Dampfbahn liegt in einer schwierigen Region mit schwacher Finanzkraft weitab grosser Wirtschaftszentren. Grössere Geldgeber wollen einen Gegenwert, sei es im eigenen Marketingauftritt, als Kommunikationsinstrument oder als strategischer Partner im eigentlichen Kerngeschäft. Seit Oktober 2003 ist eine namhafte Agentur im Raum Zürich, teilweise finanziert durch die Wirtschaftsförderung des Kantons Wallis, mit der Aufgabe betraut, solche Partner für die DFB zu finden. Eine klare Positionierung im Tourismus und eine überzeugende Gesamtstrategie zur Zukunft unseres Unternehmens sind entscheidende Voraussetzungen für den Erfolg dieser Bemühungen.

Ökonomie und Organisation

Im Bereich Ökonomie liegt das Ziel in einer mittelfristig ausgeglichenen Rechnung, die es erlaubt, für Unvorhergesehenes Rückstellungen zu machen. Kostenbewusstsein, Kostenminimierung, zusätzliche Einnahmen und klare Führungsprozesse sind dazu zwingend notwendige Vorgaben. Die Forderung nach nach aussen sichtbaren, transparenten Abläufen zwingt uns, die Organisationsform zu überprüfen; entsprechende Änderungen

sind aber letztlich das Resultat einer geliebten Geschäftsstrategie und keinesfalls Selbstzweck; entsprechend vorsichtig sind sie im Rahmen einer Organisationsentwicklung anzugehen.

Auf der Basis dieser strategischen Pfeiler ist ein Geschäftsmodell zu entwickeln, das das Unternehmen Dampfbahn im näheren und weiteren Umfeld überzeugend positioniert.

Das Geschäftsmodell beinhaltet zwei Bereiche, die beide als mittelfristiges Ziel der nachhaltigen Existenzsicherung der Dampfbahn dienen sollen:

Aktienkapitalerhöhung 2003 / 2004

Im Rahmen der Aktienkapitalerhöhung 2003 wurden CHF 175'000 gezeichnet. Die entsprechenden Zertifikate werden im Frühling 2004 ausgestellt. Die Mittel werden eingesetzt, um die dringendst notwendigen Investitionen mitzufinanzieren. Die Kapitalerhöhung 2004 ist angelaufen, die Einladungen zur Aktienzeichnung liegen auf. (Flyer im letzten «Dampf an der Furka»). Diese Mittel dienen zur Finanzierung der anstehenden Investitionen im Bereich Dampflokomotiven, für Infrastrukturbauten im Raum Realp, für die Bereitstellung des «Blauen Hauses» in Gletsch und der minimalen substanzerhaltenden Massnahmen auf der Strecke Gletsch-Oberwald

Der Verwaltungsrat dankt allen Aktionärinnen und Aktionären für die wohlwollende Unterstützung unseres Werkes.

Der Verwaltungsrat

<p>Dampfbahnfahrten</p>	<p>Marketing</p>
<p>Kerngeschäft mit Schwergewicht Frondienstarbeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mindestens 2 Züge, die gegenläufig von Realp bzw. Gletsch hin- und zurückfahren - Erschliessung Oberwald, Fahrten nach und ab Oberwald - Später ev. Fahrten im Goms und in der Ursern (Winterbetrieb) in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB. - «Nostalgie-Glacier-Express» ... zurück zu den Wurzeln dieser historischen Bahn... 	<p>Marketing und Management mit professioneller Führung und dezentraler Frondienstunterstützung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ausgebauter Reisedienst (call center) - Spezialangebote Erlebnistourismus und Bleibetourismus rund um die Dampfbahn in Zusammenarbeit mit anderen Leistungsträgern der Region, speziell auch Goms. - Spezielle Partnerschaften, z.B. mit der MGB im Bereich Glacier Express (2005: 75 Jahre Glacier Express), lokale touristische Standortförderung. - Spezielle Projekte in Zusammenarbeit mit der Dachmarke SAN GOTTARDO - Events mit Netzwerken (Organisationen, Firmen) aus der Wirtschaft, Politik und Kultur - Vermarktung Gletsch als touristisches Zentrum (Natur, Wasser, Energie, Nostalgie, Tradition, Pässe, etc.)
<p>Partner und Geldgeber</p> <p>Ein breites Angebot im Erlebnis-Tourismus für Kunden aus den Schweizerischen Wirtschaftsräumen und auch den angrenzenden international bekannten Destinationen (Luzern, Interlaken, Zermatt, Lugano/Locarno, St. Moritz) in Zusammenarbeit mit SAN GOTTARDO und Schweiz Tourismus ist Grundlage für ein attraktives Sponsoring durch Investoren, denen ein nachhaltiger Gegenwert angeboten werden muss.</p>	

Der Verwaltungsrat hat diesen Veränderungsprozess an allen Fronten eingeleitet. Unsere grosse Dampfbahn-Familie ist gefordert, dem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld Rechnung zu tragen und geeint und mutig in eine erfolgreiche Zukunft zu schreiten.

*Für den Verwaltungsrat
Peter Schwaller, Präsident*

VORANZEIGE

Zur Generalversammlung der GV in Oberwald vom 26. Juni organisieren wir ein Wochenende im «Glacier du Rhône». Am Samstagabend gibt es Raclette, Musik, gute Stimmung und ein romantisches Nachtlager. Am Sonntagmorgen sind ein ausgiebiges (Kater-)Frühstücks-Büffet und ein Platzkonzert angesagt.

Am Sonntagnachmittag gibt es eine Dampfzugfahrt nach Realp. Reservieren Sie sich bitte das Wochenende zu Saisonbeginn! Die Ausschreibung erfolgt später.

Die Organisatoren

Bericht aus dem Zentralvorstand

Das Mitgliederwesen im Zentrum

Der Zentralvorstand des VFB hat sich mit einer Vielfalt von Themen befasst. Besonders intensiv wurden die folgenden Geschäfte behandelt:

- Der Rücktritt von Jörg Schaefer
- Die Traktandenliste der Delegiertenversammlung vom 8. Mai 2004 in Affoltern am Albis
- Das Mitgliederwesen CH
- Das Mitgliederwesen Deutschland
- Die Kreditkarte des VFB

Der Rücktritt des ZV Präsidenten wird allgemein bedauert, sein Weggang wird uns sicher auch an der Delegiertenversammlung noch beschäftigen.

Die Traktandenliste wurde an der Sitzung Punkt für Punkt besprochen. Aufgrund der Statuten müssen die Traktandenliste und die Einladung rechtzeitig versandt werden, damit sich die Delegierten mit den einzelnen Punkten beschäftigen können. Sektionen, die Anträge an die Delegiertenversammlung richten, können so rechtzeitig ihre Begehren anmelden und

den Termin problemlos einhalten. Simone Hurter meldet, dass der Mitgliederbestand am 31. Januar 2004 auf 6755 zurück gegangen ist, die Bereinigungen der verschiedenen Sektionen sollten nun abgeschlossen sein. 19 Neumitglieder haben sich über das Internet angemeldet. Das Mitgliederwesen Deutschland wurde in der Vergangenheit oft angegriffen. Weil im ZV keine Vertretung anwesend war, konnte nur beschränkt auf die Fragen und Anmerkungen eingegangen werden. Bernd Hillemeyr wird ab dem 1. März 2004 diese Aufgabe koordinieren.

Der Verein Furka-Bergstrecke wird in Zukunft die Zahlung des Mitgliederbeitrags mit einer Kreditkarte akzeptieren. Dieser vielfach geäusserte Wunsch konnte nach Verhandlungen mit der Corner Bank erfüllt werden. Dazu kommt, dass der VFB Herausgeber der ersten Dampfbahn Kreditkarte in Europa wird. Die Abgabe der Kreditkarte ist aber auf Personen beschränkt, welche in der Schweiz wohnhaft sind.

Andreas Stadelmann

baut, die Probefahrten durchgeführt und die Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr vorbereitet. Die mit Gleichgesinnten in prächtiger Bergwelt geleistete Arbeit war für Heinrich Ott Erholung.

1996 war Heiri Ott in den Vorstand der Sektion Aargau gewählt worden. Seither hat er die Verantwortung für den Verein mitgetragen.

Leider kann er im kommenden Juni beim vierten revidierten Personenwagen in Realp nicht mehr Hand anlegen. Auch die begonnenen Arbeiten in der Werkstatt kann er nicht mehr selber zu Ende führen. Die Kameraden trauern um Heiri Ott. Sie vermissen nicht nur Tatkraft und Fachkompetenz, sondern auch den Humor und die träfen Sprüche. Einer davon soll hier festgehalten sein: «Wir kämpfen weiter, auch wenn wir die Übersicht verloren haben!»

Heiri Ott ist gegangen. Was bleibt, ist die Erinnerung an einen wertvollen, lieben Menschen, der sich ganz für die Neubelebung der Furka-Bergstrecke eingesetzt hat.

(Zusammenfassung der an der Trauerfeier von Werner Beer gehaltenen Ansprache.)

Werkstatteleiter-Stellvertreter, Projektleiter und Vorstandsmitglied

Zum Gedenken an Heinrich Ott

Heinrich Ott ist am 18. Januar unvermittelt gestorben. Sein unermüdlicher Einsatz für die Furka-Bergstrecke, seine Begabung und Kompetenz werden der Organisation fehlen.

Heinrich Ott war in vielfältiger Weise für den Verein engagiert. Er war bei der nächtlichen Demontage der Drehscheibe in Preda dabei. Zur Zierde der DFB-Dampfloks und zur Freude vieler Liebhaber hat er 130 Dampfloklaternen gebaut.

Ott hat auf der Bergstrecke gearbeitet und wandte sich 1994 nach Aufnahme des

Werkstattbetriebes in Aarau Projekten wie Weichenstellvorrichtungen oder elektrische Schrankenanstriebe. Bei der Revision der Personenwagen konnte er sich so richtig entfalten. Er betreute die gesamte Bremsanlage mit Bremszahnrad, die Kupplungen und Puffer. Er entwickelte ein Beleuchtungssystem für die DFB-Wagen mit allen nötigen Schalt- und Sicherungselementen, Batterien, Ladegeneratoren und der Antriebsmechanik.

Unter der Leitung von Heinrich Ott wurden jeweils in Realp die Wagen zusammenge-



29. November 2003 – ein grosser Tag in Realp

Gelungene «Kantinen-Züglete»

Auf die Anreise am 28. November folgte ein kurzer Rundgang durch die neue Kantine und Küche. Alles machte einen fast fertigen Eindruck. Beim Znüni-Kaffee kam die erfreuliche Nachricht von H. und J. Bissig, noch heute würden die letzten Tablare eingebaut, Fugen ausgekittet, Putz- und Fertigstellungsarbeiten ausgeführt. Ab 14 Uhr könne umgezogen werden.

Am 29. November, um 12 Uhr hat in der alten Kantine die letzte Verpflegung stattgefunden. Alice gab alles: Währschaftes Mittagessen, Tischdekoration, Kerzen, Tannäste und Wein. In angeregten Diskussionen liessen die Anwesenden das Kantinenleben nochmals Revue passieren. Sie hoffen, dass der schöne gesellige Brauch von Wolfgang Hackel, das heisst die Auf-, Gewohnheits-, Ehren- und Abschiedsrunde auch in die neue Kantine übertragen wird.

Punkt 14 Uhr gings los mit Karretten, Hausrat, Tiefgefrorenem, Tischen, Bänken, Kühlschränken und vielem mehr ab durch die Remise in die neuen Räume. Da



Die Suppe gibt Boden

wurden sämtliche Abstellflächen voll belegt. Das Einräumen wurde danach von Alice und Maria besorgt. Das erste kalte Essen gab es um 19 Uhr im neuen warmen ZFW-Büro für die Schreibenden.

ARGE Fehr-Näf



Autogramme von wichtigen Leuten



Die Aufmerksamkeit gilt dem Fotografen



Fotografische Impressionen von P. Tschudin

Der alte Kantinentrakt in Realp, ausser der Remise, mit seiner ganzen Infrastruktur, wird demnächst abgebrochen.

Diese Bilder sollen an die alte Umgebung bei der Remise erinnern. An dieser Stelle wird eine Erweiterung vom Stützpunkt Realp gebaut. Plan und Besprechung vom 21. August 2002 in Zürich.

Mit Dampf zur Furka

Dampffahrten Goms und Zermatt

Der Dampfzug der Matterhorn-Gotthard-Bahn wird im kommenden Sommer an vier Tagen zwischen Brig und Oberwald zu bewundern sein. Die ölgefeuerte Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 7 «Breithorn» (Baujahr 1906) soll mit den aufgearbeiteten Personenwagen B 2225 (Inbetriebnahme 1890), B 2226 (1931) und dem Zweiachser WR-S 2227 (1910) in Fahrt gesetzt werden. Es ist seit fast 40 Jahren das erste Mal, dass eine Dampflokomotive mit einem besetzten Reisezug ohne Vorspannhilfe über die Zahnstangenabschnitte zwischen Mörel und Niederwald verkehren darf. Daten: Sonntage, 4. und 25. Juli sowie 1. und 15. August 2004. Fahrplan: Brig ab 08.05 Uhr, Oberwald an/ab: 12.05/13.00 Uhr, Brig an 16.50 Uhr. Es sind Kombinationen mit der DFB möglich. Von Juni bis September kann man

den MGB-Dampfzug auch einmal pro Monat zwischen Brig und Zermatt erleben. Bestandteil der Arrangements Goms und Zermatt ist eine Tageskarte mit Gratisfahr-

ten 2. Klasse auf allen MGB-Strecken. Platzzahl beschränkt, rechtzeitig reservieren. Informationen: www.mgbahn.ch Der Reiseveranstalter Zermatt Tours bietet im kommenden Sommer erstmals Arrangements mit Einbezug der DFB an. Es handelt sich um Angebote ab zwei Tagen für Einzelreisende und Gruppen. Die Reisen können an den wichtigsten Schweizer Bahnhöfen gebucht werden. Informationen: www.zermatt-tours.ch *MR-Moser*



Auch aus dem Tessin mit Dampf über die Furka

Die Centovallibahn mit Sitz in Locarno hat auch unsere Furka Dampfbahn im Programmangebot. Sollten Sie im nächsten Sommer in der Region Locarno in den Ferien weilen, so können Sie eine wunderschöne Rundreise ab Locarno buchen. Diese beginnt in Locarno und

der Centovallibahn erreichen Sie nach einer wunderschönen und erlebnisreichen Fahrt den Ausgangsbahnhof Locarno wieder.

Mit dem Halbp reis-Abo kostet die Rundfahrt Fr. 94.10. Dies ist doch eine schöne Möglichkeit, auch aus der Südschweiz unsere Dampfbahn zu besuchen. Die Prospekte sind überall in der Region Locarno aufgelegt. Sie können auch direkt bei Viaggi FART, Piazza Grande, 6001 Locarno, bezogen werden.



Centovalli-Bahn



Auf der Furka-Bergstrecke

führt über Bellinzona und Göschenen nach Realp. Mit der Dampfbahn erreichen Sie über Tiefenbach-Furka-Muttbach die Station Gletsch. Mit dem Postauto geht es weiter nach Oberwald. Dort gibt es einen zweistündigen Mittagshalt. Mit der MGB fährt man weiter bis Brig und mit den SBB bis Domodossola. Mit



Mit dem Postauto vom Dampfzug zur MGB

Wichtiger Zubringer zur Bergstrecke

Zehn-Jahre-Jubiläum Dampf-Reisen Ostschweiz

Am Sonntag, 7. August 1994, organisierte Bruno Rütli erstmals einen Gruppenausflug mit 94 Personen zur Furka Dampfbahn. Damals war die Station Furka Endpunkt der Fahrt. Während weiteren fünf Jahren wurden es 17 gut organisierte Reisen per Bahn oder mit einem Car-Unternehmer. Ab dem Jahr 2000 führte die Dampfpreise jeweils bis Gletsch. Jetzt war endlich auch das Interesse für eine Dampfbahnfahrt wieder grösser geworden.

Im letzten Sommer durfte er den 1000. Teilnehmer auf der Furka Dampfbahn fei-

ern. Dies war auch ein guter Grund, diese Reisen weiterhin zu organisieren. Schliesslich bringt jeder Fahrgast unserer Bahn auch Einnahmen. Wenn man zusammenzählt, ergab dies in den letzten

zehn Jahren immerhin etwa 40'000 Franken in die Kasse.

Damit ist noch nicht genug. Aus dem neuen Programm für dieses Jahr sind noch weitere sehr interessante Ausflüge ersichtlich, wie sie normalerweise von keinem Reisebüro angeboten werden. Werden auch Sie in diesem Jahr dabei sein?

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

Freitag, 2. Juli, bis Sonntag, 4. Juli

Züri-Fest 2004

Wir betreiben während dieser Zeit auf dem Lindenhof in der Zürcher Altstadt einen Verkaufstand, wo wir Kaffee und Kuchen anbieten.

Wenn Sie bereit sind, an diesem Wochenende einige Stunden Frondienst zu leisten, um unsere Vereinskasse etwas aufzufüllen und damit natürlich auch unser gemeinsames Projekt Oberwald wieder in die Nähe zu rücken, bitten wir Sie, Ihre Anmeldung an die folgende Adresse zu schicken:

Simone Hurter, Steinacherstr. 6
8910 Affoltern a.A.

Tel./Fax 01 761 47 01

Natel 079 329 47 62

E-Mail: simone.hurter@ksc-ag.com

Da im Moment die genauen Festzeiten noch nicht bekannt sind, geben Sie bitte Adresse, Tel.-Nr., E-Mail und alle möglichen Einsatztage, allenfalls -zeiten und die Anzahl Personen an. Den Einsatzplan mit den genauen Zeiten erhalten Sie spätestens Ende Mai. Wir freuen uns auf die zahlreichen Anmeldungen.

Dampf-Reisen Ostschweiz

Reiseorganisator und Reiseleiter:
Bruno Rütli · Wilerstrasse 192 · 9230 Flawil
Telefon 071-393 68 68 · Fax 071-390 08 14
www.dampf-reisen.ch

REISEPROGRAMM 2004

		Preise mit Halbtax-Abo
So, 9. Mai	Muttertagsfahrt mit RhB Dampfbahn Gossau – Landquart, Dampfbahn nach Davos – Filisur – Thuisis – Chur – Landquart, Gossau	Fr. 110.–
Sa, 5. Juni	Neat Baustelle Sedrun – Oberalp – Andermatt Göschenen – Zürich – Gossau	Fr. 120.–
Sa, 3. Juli	Zürich – Göschenen – Realp, Dampfbahn Furka Gletsch und zurück über Göschenen – Arth Goldau – Herisau – Gossau Teilnehmer mit eigenem Furka Retourbillet	Fr. 165.– Fr. 90.–
Sa, 17. Juli	Zürich – Göschenen – Realp, Dampfbahn Furka Gletsch – Grimsel – Brünig – Luzern – Herisau – Gossau	Fr. 155.–
Mo, 19. Juli	Zürich – Göschenen – Realp, Dampfbahn Furka Gletsch und zurück über Göschenen – Arth Goldau – Herisau – Gossau Teilnehmer mit eigenem Furka Retourbillet	Fr. 165.– Fr. 90.–
Sa, 24. Juli	Zürich, Dampfschiff bis Rapperswil , Besuch Kinderzoo , über Herisau nach Gossau	Fr. 66.–
Sa, 7. und So, 8. August	Zürich – Bern – Brig – Raron, Neat Baustelle Lötschberg, Oberwald, Gletsch – Dampfbahn Furka – Realp, Göschenen – Zürich – Gossau	Fr. 275.–
Sa, 14. August	Zürich – Luzern, Dampfschiff Vierwaldstättersee – Alpnachstad – Pilatus – Alpnachstad – Luzern – Rapperswil – Herisau – Gossau	Fr. 115.–
Sa, 28. August	Zürich – Göschenen – Realp, Dampfbahn Furka Gletsch – Oberwald, mit Glacierexpress über Andermatt – Oberalp – Chur – St. Gallen – Gossau	Fr. 170.–
Sa, 4. und	Zürich – Bern – Thun, Schiff bis Interlaken, Bahn Lauterbrunnen Kleine Scheidegg – Grindelwald	Fr. 290.–
So, 5. September	Grindelwald – Grosse Scheidegg – Aareschlucht Meiringen – Brünig – Luzern – Rapperswil – Herisau – Gossau	

Anmeldung und Reiseunterlagen:
Bruno Rütli, Reiseleiter

Im Vorfeld des Jubiläumsjahres

DFB-Bildkalender 2005 diesmal in besonderer Form



Anlässlich des Jubiläums «75 Jahre Glacier Express» ist der DFB-Bildkalender 2005 ausschliesslich diesem Thema gewidmet. Nach dem Motto «Gestern und Heute» werden attraktive Eisenbahn-Aufnahmen aus verschiedenen Epochen auf

den Streckenabschnitten im Wallis, in Uri und Graubünden veröffentlicht. In jedem Monat wird ein historisches S/W-Foto einem vergleichbaren aktuellen Sujet gegenüber gestellt. So sind FO-Dampfzüge und Elektrotraktionen mit RhB- und BVZ-

Krokodilloks der 1930er Jahre neben DFB-Kompositionen und heute auf der Glacier-Express-Route verkehrenden Nostalgiezügen abgebildet. Ausserdem zeigt sich die HGe 4/4 I der FO auf ihren letzten Fahrten über die Furka-Bergstrecke und vor dem mit DFB-Wagen geführten Jubiläumzug «75 Jahre FO» (2001) am Oberalppass. Auch die beliebten Panoramazüge dürfen sich im FO- und MGB-Anstrich präsentieren.

Fotograf Urs Jossi aus Grindelwald stellte dazu 13 bisher unveröffentlichte Mittelformat-Dias gratis zur Verfügung. Sie wurden mit 12 historischen Bildsujets aus den Bahnarchiven kombiniert und mit dreisprachigen Texten ergänzt.

Der Kalender wird Anfang Mai erscheinen. Der offizielle Verkaufspreis beträgt 15 Franken. Bei Vorbestellungen bis 13. Juni wird der DFB-Souvenirhandel 12 Franken (zuzüglich Porto und Verpackung) in Rechnung stellen.

Für 2006 soll wieder ein Bildkalender nach bewährtem Muster herausgegeben werden, der wie bisher üblich mit Aufnahmen von Furka-Dampffreunden gestaltet und zum Preis von 12 Franken verkauft wird. Dazu geeignete Bilder aus allen DFB-Arbeitsbereichen sind jederzeit willkommen.

DFB-Souvenirhandel

Abenteuer Vietnam – jetzt in einem Heft

Meine eigenen Erlebnisse, die ich im Tagebuch anlässlich der Rückführungsaktion der sechs Dampfloks aus Vietnam geschrieben und in den letzten vier Heften «Dampf an der Furka» veröffentlicht hatte, sind nun zusammen in einem Heft bereit, an Sie weitergegeben zu werden. Zusätzlich habe ich nochmals 30 eigene Fotos platziert. So eignet sich das Büchlein bestens, die Rückführaktion vom Sommer 1990 nochmals in Gedanken mit uns zu erleben.

Mit Bildbroschüre gratis

Sollten Sie auch ein Bild von unserer Lok «Dornröschen» in Vietnam bestellen, so erhalten Sie die Broschüre «Abenteuer Vietnam» gratis dazu. Mit dem Erlös helfen Sie der Lok-Werkstatt in Chur finanziell etwas weiter. Denn ohne Dampfloks fährt kein Zug über die Furka-Bergstrecke. Das Heft allein kostet einschliesslich Versand 20 Franken.



**Dampfloks
«Dornröschen»
in Vietnam**

*Originalbild gezeichnet von
Paul Huber, Oberbüren*

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

Verkaufspreise:	Doppelkarte mit Couvert C5	Fr. 7.–
	kleines Bild gerahmt (30 x 24 cm)	Fr. 85.–
	grosses Bild ungerahmt	Fr. 95.–
	grosses Bild gerahmt (50 x 36 cm)	Fr. 345.–

Bestellungen (mit Porto- und Verpackungszuschlag) bitte an:
**Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, 9230 Flawil, Telefon 071 393 68 68,
 Fax 071 390 08 14**
Besuchen Sie mich im Internet unter www.dampf-reisen.ch

Tour der Eurovapor

Im historischen Sonderzug zur Furka Bergstrecke

Am 22. August 2004 wird wiederum der historische Zug der Eurovapor eine Sonderfahrt zur DFB durchführen. Er wird über Haltingen–Basel Badischer Bahnhof–Aarau–Muri–Erstfeld–Wassen nach Göschenen geführt. Ab Wassen wird die eine Hälfte der Reisenden mit Postautos über die Pässe Susten und Grimsel Gletsch erreichen und von dort mit der Dampfbahn über die Furka-Bergstrecke nach Realp reisen. Mit der MGB wird anschliessend über Andermatt–Schöllenen Göschenen erreicht. Die zweite Gruppe macht diese Rundreise in umgekehrter Richtung.

Im «Nostalgie-Rheinexpress» bestehen in den verschiedenen Gesellschafts- und Speisewagen Verpflegungsmöglichkeiten. Er wird von den beiden Loks SBB Ae 4/7 des Mikado-Clubs Brugg und der BLS Ae 6/8 gezogen (siehe Bild). An dieser Reise haben also gleich mehrere Vereine historischer Bahnen Anteil.



Ae 4/7 und Ae 6/8 vor «Nostalgie-Rheinexpress» in Erstfeld.

Foto: Walter Benz

Verlangen Sie den detaillierten Prospekt bei Eurovapor, Gundeldingerstrasse 135, 4053 Basel, oder Kreuzstrasse 1, D-79106 Freiburg (Zustellung ab Mitte Juli

2004). Reservieren Sie den 22. August dieses Jahres für diese ganz spezielle Rundfahrt zur Furka-Bergstrecke!

Walter Benz

Leserbriefe

Liebe Furka-Freunde

In der Nummer vom November 2003 teilt Gerhard Oswald mit, dass er sein Amt als Redaktor aufgibt.

Ich möchte es bei dieser Gelegenheit nicht unterlassen, ihm für seine Leistung für «unsere» Zeitschrift herzlich zu danken. Qualität im journalistischen Sinn und im Sinn der Bahnfreunde hat unter ihm einen Quantensprung gemacht. Dass bei so viel Freiwilligenarbeit, wie sie rund um die Furka von so vielen geleistet wird, auch unterschiedliche Meinungen aufeinander stossen, liegt in der Natur der Sache. Herrn Oswalds Leistung verdient aber auf jeden Fall einen grossen Dank! Er möge bei seinen weiteren Bahnprojekten viel Freude haben!

Carl August Zehnder

Vermeehrt Touren anbieten

Ich lese immer gerne Ihre Zeitschrift. Schade, dass es in Österreich keine «Sektion» gibt.

Beim Lesen Ihres Beitrages zu den Meininger Dampfloktagen und der Bemerkung über die Kosten eines Ausfluges zur Furkabahn habe ich mich gefragt, ob nicht Packages angeboten werden sollten: z.B. Übernachtung Andermatt – Fahrt über Furka-Bergstrecke, zweite Übernachtung in Gletsch und dann nach Oberwald.

Könnte man das in ein Angebot mit dem «Glacier Express» einbinden, würde ein solches Package wohl auch den einen oder anderen Glacier-Express-Gast zum Besuch der Bergstrecke animieren.

A propos: Ein wenig speziell ist es schon, wenn in der französischen Sektion beim Artikel über den Glacier Express so geschrieben wird als wüssten die Leser

nichts von Wintersperre/Steffenbachbrücke etc. Man sollte einen Beitrag nicht ungelesen übernehmen, sondern für die Leserschaft aufbereiten. – Beste Grüsse aus Wien

Dr. Georg Piskaty

Dank und gute Wünsche

Mit Bedauern musste ich feststellen, dass der Redaktor Gerhard Oswald sein Amt abgibt. Wenn ich nun auch nicht immer seiner Meinung war, das darf und muss auch so sein an einem objektiven Heft, ist es doch ein Verlust. Die Artikel waren immer sehr gut recherchiert und das «dampf an der Furka» hat sich deutlich entwickelt unter seiner Leitung. Für diese Leistung möchte ich mich persönlich bedanken! Ich hoffe doch, dass das «dampf an der Furka» sich weiter in seinem Sinne entwickeln wird und wünsche ihm bei seinen vielfältigen Aufgaben viel Glück!

M. Wymann

Modellbau als Aushängeschild

Die Furka Bergstrecke «en Miniature» in Norddeutschland

Was macht man, wenn man oben im Norden der Bundesrepublik über 1000 km von der Furka entfernt wohnt und sich die Eisenbahn in den Kantonen Graubünden, Uri und Wallis zum Hobby ausgesucht hat; man holt sie sich nach Hause. Zwar nicht im Massstab 1:1, sondern 87-fach verkleinert in der Spur HOm.

Mit der Entfernung steigen auch die Schwierigkeiten, Leute für eine Gebirgsstrecke zu interessieren, die seit der deutschen Grenzöffnung auch näher an zu Hause im Harz zu finden ist. Zwar gehen die Meinungen bezüglich Gebirge in diesem Falle weit auseinander, aber für den «Eisenbahn Normalverbraucher» ist auch der Harz ein (Mittel-) Gebirge. Trotzdem ist die Sektion Norddeutschland unermüdlich in ihrem Bestreben, Werbung für unser Vorbild die Betriebsgesellschaft DFB und den Verein VFB zu machen.

Angefangen hat es vor über 10 Jahren, als wir mit einem Infotisch auf den Ständen von befreundeten Modelleisenbahn Vereinen bei Messen und Ausstellungen zu Gast waren. Die Reaktion der Besucher war frustrierend, denn keiner beachtete uns, weil sich nichts bewegte. Nur die bereits mit dem Furka-Virus infizierten Besucher sprachen uns an, aber jene, auf die wir es eigentlich abgesehen haben, um sie für die Furka zu interessieren, gingen desinteressiert vorbei. Auch ein beleuchteter Zug der damaligen Furka-Oberalp-Bahn in einer Plexiglas Röhre brachte nicht die erhoffte Resonanz, sondern vielmehr nur Anfragen zum Kauf der Modelle. Etwas das fährt und tönt musste her. Da gab es doch von den Freunden aus der Sektion Nordrhein Westfalen eine Norm für eine eingleisige Strecke nach dem Vorbild der RhB, MGB und DFB. Deren Norm bot durch die Möglichkeit des wahlweisen Modulübergangs vorn oder hinten die im Gebirge hauptsächlich vorkommende geschwungene Streckenführung in Kurven

nachzubilden. So wurde für die nächste Messe das erste Modul gebaut und ein Fahrzeug darauf gestellt. Die Reaktion der Besucher war da. Sie gab die Initialzündung für einen regelrechten Modulbau-boom zwischen Bremen und Berlin, Flensburg und Northeim. An der folgenden Ausstellung konnten wir bereits mit einer fahrbereiten Modulanlage teilnehmen, natürlich mit den obligatorischen Startschwierigkeiten bei der Inbetriebnahme. Sie wurden aber mit dem vom Vorbild gekannten Einsatzwillen gelöst. In der

Zwischenzeit wurde ein Plan aufgestellt, der alle markanten Punkte der Strecke zwischen Realp und Oberwald enthält, die in Form eines Moduls nachgebaut werden sollten. So gibt es neben dem Installationsplatz, dem Streckenabschnitt an der Furka Reuss mit Senntumstafeltunnel und Steffenbachbrücke auch die Haltepunkte Tiefenbach, Muttbach und Gletsch. Wunschmodelle wie Übergang Passtrasse oder die diversen Hangviadukte zwischen Gletsch und Oberwald suchen noch Erbauer, genauso wie die Situation in Oberwald selbst. Vielleicht kann ja das Oberwald-Modul die Lösung für den Übergang der Passtrasse beim Vorbild sein?

Jetzt stellte sich das Problem nach dem einzusetzenden Fahrzeugmaterial. Es gibt schon Modelle nach dem Vorbild der DFB,



Auftritte an Ausstellungen



aber nur als limitierte Handarbeitsmodelle (von Ferro Suisse oder Wabu) zu entsprechenden Preisen. Diese unersetzbaren Wertstücke möchte man nicht ohne fahrzeugbezogenen Begleitschutz über die Strecke schicken, obwohl der finanzielle Verlust versichert ist. Alle Modelle sind ausverkauft und damit stolze Besitzer gefunden.

Es werden deshalb als Kompromiss Fahrzeuge nach dem Vorbild der benachbarten Bahnen eingesetzt. So kann es vorkommen, dass eine Zugkombination mit einer zahnradlosen elektrischen Lokomotive der Rhätischen Bahn über die mit Zahnstangenattrappen ausgerüstete Steffenbachbrücke fährt oder sich der Bahnhof Gletsch fest in der Hand von Fahrzeugen der RhB befindet. Auch stimmt meistens der geforderte Anteil an zahnradgebremsten Wagen nicht mit dem Vorbild überein, aber schliesslich fällt es nur den eingeweihten Fachleuten auf, genauso wie eine freizügigere Kombination der Module unterschiedlicher Vorbilder. Mit der Grösse der Anlage wuchsen die Transportprobleme. Unser Waterloo erlebten wir zusammen mit unseren Berliner Freunden, die uns zu einer ihrer jährlichen Ausstellungen in der Pustebume Grundschule in Berlin Hellersdorf einluden. Das Budget wurde aufgrund der Miete eines geeigneten Transporters weit überschrit-

ten, aber die Lösung wurde im Freundes/Verwandtenkreis schnell gefunden. Auch nicht zu unterschätzen war das Lagerproblem, denn die Module und deren Zubehör standen 90 Prozent des Jahres herum. Ein Vereinsmitglied hat einen Keller in Hamburger Citylage und dazu auch noch beheizbar, zur Verfügung gestellt. Da soll auch der Unterhalt der Module durchgeführt werden. Seit diesem Zeitpunkt gibt es zusätzlich zu den DFB Werkstätten in Chur und Aarau auch noch eine weitere in Hamburg, um unsere in die Jahre gekommenen Module auf den nächsten Messen und Ausstellungen nach erfolgter Inspektion mit neuer HU ausstellen zu können.

Wir lassen uns jetzt von diversen Veranstaltern im norddeutschen Raum zu mehrtägigen Messen und Ausstellungen gegen eine geringe Kostenerstattung einladen und können so mit unserem Fahrbetrieb auf den Modulen die Besucher zu einem Gespräch «heranlocken». Dabei versuchen wir die Leute für die Furka und eine entsprechende Fahrt mit der DFB zu interessieren. Manchmal sind auch sehr interessante und detaillierte Fragen zur Situation der DFB dabei, für deren Beantwortung wir uns doch etwas mehr Unterstützung von unseren Schweizer Freunden in Form von detaillierteren Situationsberichten und Infomaterial wünschen.

Diese Einsätze an der Heimatfront als «Heimfront» bringt nicht nur in bezug auf die Werbung für die DFB positive Resonanz, sondern alljährlich auch zusammen mit unseren Beitragsüberschüssen aus der Sektionskasse eine für unsere Mitgliederstärke nicht unerhebliche Spende an die DFB. Als Empfänger kann Walter Willi neue markante Punkte an der Strecke finanzieren, die wir dann im Modell nachbilden können.

Beim Aufbau der Anlage auf den Ausstellungen wird Wert auf eine vorbildgerechte Anordnung der Module gelegt. Das ergibt sehr langen Streckenabschnitte zwischen den wenigen Bahnhöfen und einen für das Publikum weniger attraktiven Fahrbetrieb mit langen Pausen. Durch die Vielzahl der bei uns vorhandenen Module mit geradem und um die Ecke führendem Streckenverlauf können wir uns mit einer U-, W- oder L-Form den meisten Flächenangeboten der Veranstalter anpassen.

Wie alle Normen, hat auch die aus NRW nicht für alle Situationen eine Lösung parat; so ist ein digitales Fahren und Steuern nicht vorgesehen. Eine Digitalisierung der Fahrzeuge bedeutet zwar einen grösseren Umbau an den Modulen und damit eine Abkehr vom vereinsübergreifenden Misch-Einsatz der Module, bringt aber in Zukunft auch eine Vereinfachung der Steuerung und des Fahrbetriebes mit sich. Obwohl von unserem Hauptausstatter für das fahrende Material weiterhin eine Norm eines grossen deutschen Modellbahnherstellers propagiert wird, die sich weltweit aber nicht durchsetzen konnte, sind einige Mitglieder ziemlich erfolgreich mit dem Ausrüsten von Fahrzeugen mit Decodern nach der NMRA Norm (DCC Protokoll). Aber im Notfall lassen sich ja auch diese umgerüsteten Fahrzeuge ohne Nutzung der Sonderfunktionen wie bisher im Analogbetrieb auf der Anlage einsetzen, so geschehen auf der Hamburger Modellbauwelt.

Für das in der Praxis bewährte Holsystem der Züge ist es notwendig, den nachfolgenden Bahnhof über einen abfahrtsfertigen Zug zu informieren. Wie soll das geschehen, wenn durch die Anlagenform oder die vor den Modulen stehenden Zu-

schaer ein Blickkontakt nicht möglich ist? Auch hier wurde im Sinne eines reibungslosen und abwechslungsreichen Fahrbetriebs ein dem Vorbild nachempfundenes vereinfachtes Zugmeldesystem, die Olitronik (benannt nach seinem Entwickler), entwickelt, das auch mit den Originaltönen der Schweizer Bahnhofs-Läutewerke, wenn auch nicht von der Furka, akustisch auf uns aufmerksam macht.

Das Steuern der Züge auf der Anlage erfolgt von den Bahnhöfen als aktives Modul, wodurch der Bewegungsraum des Fahrdienstleiters immer auf den Bereich des Stellpultes beschränkt ist. Er kann je nach Anlagenform die Strecke nicht einsehen und den Zug verfolgen, um bei kleineren Malheurs einzugreifen. Erste Versuche mit einem mobilen Fahrregler eines österreichischen Herstellers zeigten, dass dieses Gerät die Probleme lösen könnte. Bis zur Betriebsreife sind aber noch einige Tests erforderlich.

Probleme im Fahrbetrieb bilden teils zu leichte Grossserienfahrzeuge, die selbst bei kleinsten Unebenheiten in der Gleislage, die auf den Ausstellungen selbst bei sorgfältigster Ausrichtung der Module allein schon durch die Temperaturdifferenzen in der Halle zwischen Morgen und Abend auftreten, aus den Schienen springen. Abhilfe kann hier durch eine Ausrüstung der Wagen mit Zusatzgewichten gemäß NMRA Norm bringen. Ausserdem ist jedem Modelleisenbahner das Problem der hakenden und sich lösenden Kupplungen bekannt, die ebenfalls zu Betriebsbeeinträchtigungen durch Entgleisung führen. Einerseits könnte die Standard Bügelkupplung durch eine trompetenartige Kupplung ausgetauscht werden. Dies würde aber die Optik im Zuggebilde durch ihre Grösse beeinträchtigen und einem freizügigen Austausch der Wagen entgegenwirken. Die Nachrüstung wäre auch mit einem nicht unerheblichen finanziellen Aufwand verbunden. Gute Erfahrungen wurden aber mit einer nachträglichen Justierung der Standard Kupplungen in Höhe und Neigung gemacht, für die zur Zeit eine Anleitung erstellt wird.

Wer Geschmack an einer Mitarbeit gefunden hat, sei es als Modulbauer, Fahrper-

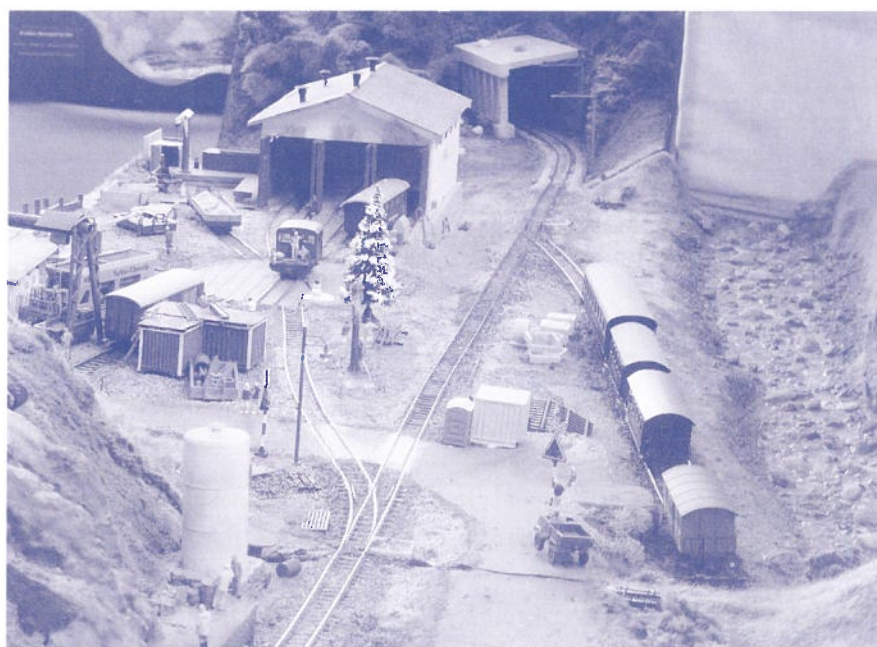
sonal oder Informant, dem empfehle ich zur ersten Kontaktaufnahme unser monatliches Treffen im «Buck's Essen und Trinken», ehemals «Liermann's Eck» am Georgsplatz nahe dem Hamburger Hauptbahnhof oder folgende Messen, bei denen wir uns um Teilnahme beworben haben:

- Dänisches Eisenbahn Museum in Odense vom 16. bis 17. Oktober 2004, Teilnahme bestätigt
 - Euro Modellbau in Bremen vom 12. bis 14. November 2004, Teilnahme offen
 - Hamburger Modellbautage vom 19. bis 21. November 2004, Teilnahme offen
- Leider ist bei den Ausstellungs- und Messveranstaltungen immer häufiger festzustellen, dass die ziemlich scharf kalkulierten Kosten nochmals gekürzt werden. Um unsere Bekanntheit und damit die der Furka Bergstrecke weiter zu steigern, sind wir auch für die Vermittlung von Kontakten zu Veranstaltern von mehrtägigen Veranstaltungen dankbar. Auch wenn bei uns vieles auf freiwilliger Basis und auf eigene Rechnung erfolgt, müssen einige Kosten gedeckt werden, da wir keinen finanzkräftigen Sponsor wie viele andere Vereine im Hintergrund haben. Vielmehr treten wir in unterschiedlicher Art als Sponsor für die DFB auf. Besonders belasten die Übernachtungs- und Fahrtkosten bei Ausstel-

lungen, die etwas weiter von unserem «Stützpunkt Hamburg» entfernt stattfinden. Aber auch hier sind wir bereit, für unser Hobby einen Teilbetrag aus eigener Tasche zu übernehmen.

Mit diesem Artikel wollte ich auf eine wirksame Werbemöglichkeit für unser gemeinsames Hobby Furka Bergstrecke aufmerksam machen, gleichzeitig aber auch an die zuständigen Stellen beim Vorbild einen Anruf richten, neue Marketing Strategien zu entwickeln. Wie so vieles in dieser schnelllebigen Zeit ist bereits nach einem einzigen Besuch der Strecke mit Fahrt über den Pass die Sättigung erreicht, d.h. man ist ohne neue Attraktionen nicht bereit erneut die DFB zu besuchen. Hier hat unser Vorbild das gleiche Problem wie wir, da unseren Module durch die vielen Teilnahmen an den Ausstellungen in Norddeutschland bereits bestens bekannt sind. Vor allem werden wir mit der Frage konfrontiert, wann das Reststück bis Oberwald in Betrieb geht, da man sich dann eine Reise Zermatt–Oberwald–Furka–Realp–Chur vorstellen könnte, aber warum so lange warten bis die Strecke fertig ist, warum nicht für das Stück Oberwald–Gletsch die «Gummi Bahn» wählen.

*Freunde der Rhätischen Bahn
Berlin-Brandenburg*



Bilder von den Modellanlagen

Le nouveau rédacteur

Chère lectrice, cher lecteur,

Vous vous engagez avec vos idées, des dons d'argent, en fournissant bénévolement un travail intellectuel ou manuel pour revitaliser le bien culturel nommé «Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka». Le magazine trimestriel «dampf an der furka» est une plate-forme d'information et un lien vers l'intérieur et l'extérieur.

Les responsables du DFB et de l'ALSF m'ont confié la rédaction de cette publication. J'ai l'avantage d'être dans la situation confortable de pouvoir poursuivre sur les fondations mises en place par mon prédécesseur, Gerhard Oswald.

Celui qui, comme moi, reprend un flambeau ne vise pas à tout chambouler, mais planifie l'évolution du contenu rédactionnel, des annonces et du cercle des abonnés. Beaucoup d'efforts seront né-

cessaires à cet effet et il faudra compter avec des revers. J'ai besoin de votre bienveillance et de votre soutien pour atteindre les buts fixés.

Maintenant que je vous ai exposé mes intentions, je pense qu'il serait utile de me présenter. Pour commencer, voici mes «données techniques»:

Hansueli Fischer, 1939, rédacteur responsable du journal local de la région de Zurzach «Die Botschaft», retraité dès fin mai 2004.

J'ai fait un apprentissage de dessinateur en machines à la SLM à Winterthur (Société suisse pour la fabrication de locomotives et machines) et, en cours d'emploi, une formation de constructeur. Après quelques années, je suis entré à la SIG (Société industrielle suisse) à Neuhausen

où je travaillais également à la construction de matériel roulant ferroviaire. Puis vint le premier changement de carrière: de 1969 à 1974, j'étais administrateur central (de l'agence AVS locale jusqu'à l'état civil) dans trois petites communes argoviennes. Puis j'ai «mué» une nouvelle fois et suis devenu journaliste avec des étapes au «Aargauer Volksblatt», «Brugger Tagblatt» et «Die Botschaft». Depuis plus de 30 ans, je suis actif à plein temps dans le journalisme. J'ai dû mettre une sourdine à mon enthousiasme pour la chose ferroviaire, qui était évident au début de ma carrière professionnelle, mais il n'a jamais complètement cessé d'exister. Il me suffira maintenant d'attiser les braises encore chaudes de cette ancienne passion pour en faire à nouveau jaillir les flammes.

Je suis heureux de pouvoir intégrer vos rangs et d'avoir la possibilité d'écrire, de photographier et de rédiger, pour, je l'espère, contribuer ainsi à la croissance et à l'épanouissement de l'organisation.

*Hansueli Fischer
trad. C. Solioz*

Remerciements à Gerhard Oswald, rédacteur sortant

Cher Gerhard,

Au nom de tous les amis de la Ligne sommitale de la Furka je voudrais te remercier très chaleureusement pour tes prestations bénévoles de rédacteur responsable. Il t'incombait d'être le serviteur de beaucoup de dames et de messieurs de notre cercle. Dans tous les cas, tu es toujours resté fidèle à tes idées, si les débats portaient sur des questions controversées tu as toujours clairement défendu ton point de vue, tu as insisté sur le respect des règles de la courtoisie dans les nombreuses lettres écrites par des lecteurs engagés et souvent tu as rédigé des commentaires conciliants. Tu n'as jamais abandonné l'espoir – au vu des buts communs à atteindre – qu'un peu de calme et

de concordance se manifestent dans les différents services directeurs. A l'avenir aussi apparaîtront des désaccords. Car nous nous battons tous pour une bonne cause, celle de voir nos trains à vapeur transporter en toute sécurité d'heureux voyageurs sur la Furka.

Ton départ nous donne une fois de plus l'occasion de réfléchir à notre culture combative et notre façon de lutter chacun pour notre idée et notre but. Nous sommes conscients que le rédacteur de notre magazine a une mission exigeante et difficile à accomplir, puisqu'il doit communiquer périodiquement dans des exposés sensés les intentions et les performances de l'ALSF et du DFB SA, afin que nos passagers, mécènes, actionnaires et spon-

sors, bref, tous les «amis de la Furka», aient l'impression que notre coopération aux multiples facettes est accueillante, stimulante et digne de confiance. Ce travail ne fut certainement pas facile, mais tu l'as accompli avec succès, mon cher Gerhard. Encore merci!

Nous te souhaitons plein succès dans la poursuite de tes travaux littéraires pour différentes entreprises de transport.

*p.o. Peter Schwarzenbach,
Chef personnel DFB SA
trad. C. Solioz*

«dampf an der furka» a besoin d'annonces!

furkabergstrecke@eadruck.ch
Téléphone 055 418 82 21

Rapport du Conseil d'administration

Garantir l'existence du Train à vapeur

Au cours de deux séances, le Conseil d'administration a étudié le développement ultérieur du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka. Le point de départ de la réflexion était la situation financière préoccupante et la question de la survie de notre entreprise à moyenne échéance.

Les Piliers déterminants qui assureront durablement l'existence du patrimoine culturel «Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka» sont:

Le bénévolat

Le volontariat en tant que producteur de valeur matérielle et immatérielle est et restera le centre de gravité d'importance décisive de notre activité soit, la remise en état de toute la ligne (jusqu'à Oberwald), la restauration de locomotives et de wagons, l'amélioration des infrastructures et des bâtiments et leur entretien, mais surtout l'exploitation des trains en service vapeur. Les collaborateurs du DFB SA et les membres de l'Association LSF sont appelés à s'engager continuellement de façon désintéressée pour le bien de tous les amis de la Furka. La reconnaissance du travail d'autrui, la persévérance, l'initiative personnelle, le respect des autres et la capacité de travailler en team à l'intérieur de structures organisationnelles existantes sont les vertus requises. Nous pouvons être fiers qu'en règle générale ce système remplit sa fonction mais, dans certains cas particuliers, nous devons gérer de manière appropriée quelques émotions débordantes.

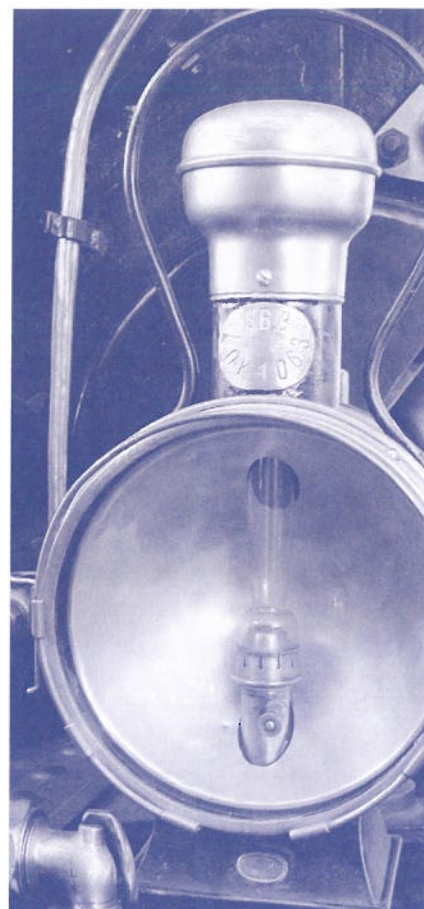
Marketing et communication

Par l'intermédiaire de ces deux moyens, le Train à vapeur se positionne dans son environnement global; quelle est la conception directrice? Le but consiste à augmenter substantiellement et systématiquement le degré de popularité du Train

à vapeur. La palette des activités nécessaires à cet effet est large: publications, Internet, offres de voyages, foires, partenariats, encadrement des hôtes, et bien plus encore! La gestion de ces processus est très exigeante, puisqu'elle requiert des connaissances spécialisées, le maintien d'un réseau de relations dans la branche touristique, des contacts suivis avec les donateurs et une présence constante tout au long de l'année. A ce sujet, les nouveaux gestionnaires de l'entreprise ont déjà posé les premiers jalons et les compétences de direction ont été substantiellement améliorées. Au cours de la prochaine étape, les liens doivent être développés avec nos organisations de bénévoles et les sections de l'Association qui, de façon décentralisée, jouent un rôle décisif lors la formation d'une bonne image du Train à vapeur auprès du public. A ce niveau il faut soigner la communication, la coordination des apparitions publiques, le soutien dans le secteur vente de souvenirs, la production d'imprimés et de médias, ainsi que la logistique où les lacunes doivent être comblées successivement.

Partenaires et donateurs

Etant une entreprise coûteuse, Le Train à vapeur devra pouvoir compter sur des dons aussi à l'avenir, car, malgré l'engagement de toutes les forces des bénévoles, les coûts d'exploitation ne pourront jamais être couverts par les seuls revenus provenant du trafic voyageurs. Les expériences faites montrent que la culture et l'aide à la promotion culturelle dépendent toujours de «sources financières tierces». Dans le milieu proche du DFB, ce sont l'Association LSF, la Fondation Ligne sommitale et le Club des 1000 qui soutiennent financièrement l'entreprise, conformément à leurs buts statutaires. L'obtention d'argent de la part de ces organisations coopérantes doit être mieux



coordonnée, mais surtout, il faut qu'elle soit mieux harmonisée sur le fond et dans le temps avec la stratégie générale de l'entreprise. Dans ce cas aussi, il existe un problème de gestion et de coordination à tous les niveaux.

Nos actionnaires, qui chaque année participent à l'augmentation du capital, jouent un rôle important dans le domaine du financement général des investissements. Le grand nombre d'actionnaires (plus de 11'000) inspire certes confiance aux banques et aux autres bailleurs de fonds, mais crée une lourde charge administrative. De plus, les montants souscrits diminuent chaque année. Dans le cadre des réflexions menées dans le but d'assainir le bilan, le rôle et l'organisation de l'actionnariat doivent être repensés.

Pour le financement des grands investissements de plus de CHF 10 millions en attente (Oberwald, infrastructures, locomotives et wagons), il faut trouver des sponsors et des partenaires disposés à soutenir le Train à vapeur. La difficulté de

Augmentation du capital 2003/2004

Des actions pour un montant d'environ CHF 175'000 ont été souscrites dans le cadre de l'augmentation du capital 2003. Les certificats correspondants seront expédiés dans le courant du printemps 2004. Les moyens financiers ainsi récoltés seront engagés pour cofinancer les investissements les plus urgents.

L'augmentation du capital 2004 a commencé. Les invitations à la souscription d'actions sont disponibles (Association Ligne sommitale de la Furka, Au Curson, 1142 Pampigny). Les montants ainsi rassemblés serviront à financer les investissements dans le secteur locomotives à vapeur, infrastructures dans la région de Realp, préparation de la «Maison bleue» à Gletsch et mesures minimales pour le maintien de la substance sur le tronçon Gletsch-Oberwald.

Le Conseil d'administration remercie tous les actionnaires de tout cœur pour leur aimable soutien.

Le Conseil d'administration

est basé sur ces piliers stratégiques et se présente en deux volets qui, à longue échéance, doivent garantir l'existence du Train à vapeur:

Le Conseil d'administration a mis en route ce processus de transformation à tous les niveaux. Les amis de la Furka sont appelés à tenir compte de l'ambiance économique actuelle morose et d'avancer unis vers un futur prometteur.

*Pour le Conseil d'administration
Peter Schwaller, président*

trouver de tels montants est grande. Le Train à vapeur est implanté dans une région périphérique économiquement faible. Les donateurs potentiels désirent obtenir une contre-valeur correspondante à leur engagement, que se soit pour servir leur propre marketing, leur instrument de communication ou pour être partenaire stratégique dans leur activité de base. Depuis octobre 2003, une agence zurichoise réputée, en partie financée par l'Aide à l'économie du canton du Valais, est mandatée pour trouver de tels partenaires pour le DFB. Un positionnement clair dans le tourisme et une stratégie globale convaincante sont des conditions sine qua non pour que les démarches faites permettent d'atteindre les buts fixés.

Organisation et économie

Dans le domaine économique, le but est d'arriver à moyenne échéance à des comptes équilibrés permettant de faire des réserves. Conscience des coûts, sens des économies, recettes supplémentaires et un processus de gestion clair sont les buts fixés. L'exigence d'un mode de fonctionnement transparent et clairement reconnaissable de l'extérieur nous oblige à repenser l'organisation. Toutefois, les modifications appropriées ne seront en définitive que le résultat d'une stratégie d'entreprise vécue, mais jamais une fin en soi; elles doivent dès lors être abordées prudemment.

Le modèle d'entreprise qui positionne le Train à vapeur de manière convaincante

Courses du Train à vapeur	Marketing
<p>Activité propre concentrée sur le bénévolat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - au moins 2 deux trains aller-retour, un au départ de Realp et l'autre de Gletsch - exploitation jusqu'à Oberwald - ultérieurement, courses dans les vallées de Conches et d'Ursern en hiver, en collaboration avec le Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB - «Glacier-Express-Nostalgie», le retour aux racines de ce chemin de fer historique 	<p>Marketing et Management sous conduite professionnelle avec le soutien décentralisé du bénévolat</p> <ul style="list-style-type: none"> - service de voyage développé (call center) - offres spéciales en relation avec le Train à vapeur en collaboration avec d'autres prestataires de service, notamment dans la vallée de Conches, pour le tourisme de découverte et les touristes établis dans la région pour une plus longue période - partenariats spéciaux, p.ex. dans le domaine du Glacier-Express avec le MGB, promotion locale touristique - projets spéciaux en collaboration avec la marque SAN GOTTARDO - organisation d'événements en relation avec des organisations et des entreprises politiques ou culturelles - commercialisation de Gletsch comme centre touristique (nature, eau, énergie, nostalgie, tradition, cols, etc.)
<p>Partenaires et donateurs</p> <p>Une large palette d'offres dans le tourisme de découverte pour des clients en provenance des aires économiques de Suisse ainsi que des destinations touristiques adjacentes (Lucerne, Interlaken, Zermatt, Lugano/Locarno, St. Moritz), en collaboration avec SAN GOTTARDO et Suisse-Tourisme, est la base d'un sponsoring attrayant pour les investisseurs, auxquels il faut pouvoir offrir une valeur durable.</p>	

Activités entre deux saisons

Nouvelles de la direction du DFB SA

Alors que le trafic ferroviaire est au repos sur la Ligne sommitale, une intense activité est déployée en arrière-plan. Ainsi, le 30.12.03, la nouvelle cantine à Realp fut inaugurée et mise en service. Je remercie cordialement les nombreux donateurs et les aides qui ont fourni bénévolement beaucoup d'heures de travail. Grâce à leur participation nous pourrions bien manger dans un environnement digne et nous détendre agréablement dans une salle de restauration agréable. Durant l'hiver, on procédera à des travaux de finition et à l'aménagement des bureaux.

Lors de mes visites à l'atelier de Coire, j'ai constaté l'importance du travail réalisé par nos collaborateurs bénévoles. Des artisans spécialisés retraités de divers corps de métier, fabriquent des éléments de locomotives introuvables sur le marché. Ils réparent, soudent et nettoient des pièces qui seront remontés et donneront une nouvelle splendeur à nos locos. Des menus variés sont préparés avec des moyens simples par un collègue de travail, ce qui permet de réduire les frais.

Malgré la neige, les «Fronis» sont aussi à l'ouvrage au dépôt de Realp. Les locomotives y font un peu triste figure, puisque nombre de leurs composants ont été démontés. Ils sont révisés, soit sur place, soit à l'atelier de Coire, et remplacés si nécessaire. Grâce à ces gestes et aux révisions préventives nous visons une nouvelle saison sans accidents, ni incidents.

Malgré tous les travaux manuels à réaliser il ne faut pas négliger les tâches administratives. Les nouvelles prescriptions de l'OFT (Office fédéral des transports) doivent être examinées, adaptées aux particularités du train à vapeur, puis appliquées. Il faut planifier de manière détaillée les journées d'instruction du personnel des trains et des guichets pour garantir un service sans heurt, tout en respectant di-

scipline, prescriptions de sécurité et service à la clientèle optimal.

Dans le secteur marketing nous avons aussi progressé. Le groupe de travail s'efforce de créer de nouvelles incitations pour mieux séduire la clientèle et lui offrir un meilleur service. Les relations avec nos partenaires contingents de la branche touristique sont soignées pour améliorer le taux d'occupation de nos trains. Fait réjouissant: la direction de l'entreprise a été renforcée par un directeur du marketing. Paul Gùdel s'est immédiatement

plongé dans sa matière. Bientôt, nous apprendrons plus au sujet de sa personne et des buts qu'il s'est fixés. Bruno Ettlin nous a également rejoint, sa tâche principale est la communication, un aspect jusqu'à maintenant trop souvent négligé.

Mes remerciements vont aux mécènes qui par leurs dons nous permettent de couvrir les dépenses d'entretien et de survivre durant les mois sans entrées d'argent. Les lettres d'encouragement que je reçois de temps à autre me font particulièrement plaisir. Je suis sûr qu'avec l'actuelle direction d'entreprise motivée, nous surmonterons le futur proche critique et que de nombreux passagers heureux prendront prochainement notre train à vapeur pour un voyage à la Furka.

*Peter Bernhard, directeur d'entreprise
DFB SA/trad. C. Solioz*

Rapport du Comité central

De nombreux sujets ont été traités par le Comité central de l'ALSF. Les affaires suivantes ont été débattues particulièrement intensément.

- La démission de Jörg Schaefer
- L'ordre du jour de l'assemblée des délégués du 8.5.04 à Affoltern am Albis
- Le fonctionnement du sociétariat en CH et en Allemagne
- La carte de crédit de l'ALSF

En général, on déplore la démission du Président du comité central de l'ALSF. Son départ nous occupera certainement aussi lors de l'assemblée des délégués. L'ordre du jour a été discuté point par point. Selon les statuts, ordre du jour et invitation doivent être envoyés suffisamment tôt pour permettre aux délégués d'étudier les objets débattus. Les sections désireuses d'adresser des motions à l'assemblée des délégués peuvent ainsi respecter les délais.

Simone Hurter signale que l'état des membres a régressé à 6755 au 31.1.04. Les mises à jour dans les sections devraient maintenant être terminées. 19 nouveaux membres se sont inscrits par Internet.

Dans le passé, le fonctionnement du sociétariat en Allemagne a souvent été attaqué. Le comité central n'ayant pas de délégué pour cette région, les demandes et les remarques qui en provenaient n'ont pas obtenu toute l'attention nécessaire. Dès le 1.3.04, Bernd Hillemeier assumera cette tâche de coordination.

A l'avenir, l'Association Ligne sommitale de la Furka acceptera le paiement des cotisations par carte de crédit. Après négociation avec la Cornèr Banque, il a été possible de donner suite aux nombreuses demandes allant en ce sens. Ainsi, l'ALSF sera le premier éditeur en Europe d'une carte de crédit de train à vapeur. Sa remise sera limitée aux personnes résidant en Suisse.

Nouvelles cartes d'identité de service du DFB SA

La direction du DFB SA a décidé d'introduire dès cette année de nouvelles cartes d'identité de service, donnant par ailleurs ainsi suite à une exigence formulée par l'Office fédéral des transports.

Les nouvelles cartes seront également valables comme titres de transport dans les trains du DFB. A cette occasion, les anciennes cartes perdent leur validité. Les nouveaux documents comportent deux volets sur lesquels figurent les mêmes numéros.

1. La carte de base est valable plusieurs années. Elle indique l'identité du titulaire et est munie de sa photo.

2. La carte de fonction indique les fonctions (domaine d'engagement et éventuellement les fonctions spéciales attribuées après suivi de cours de formation ou passage d'examens) auxquelles le titulaire est affecté au DFB durant l'année en cours. Cette carte de fonction n'est valable que pour l'année de calendrier correspondante et devra dès lors être renouvelée par le chef de section compétent.

Prochainement, toutes les anciennes collaboratrices et tous les anciens collaborateurs recevront un questionnaire personnel avec prière de le retourner rempli et accompagné d'une photo passeport au chef de section en charge. Ainsi les cartes d'identité correspondantes pourront être établies et l'annuaire téléphonique du DFB mis à jour. Le questionnaire permet aussi aux collaborateurs concernés de consigner leurs désirs pour d'autres domaines d'engagement et d'activités (évidemment en étant disposé à suivre des cours complémentaires et éventuellement à passer les examens y relatifs).

Les lecteurs de ces lignes peuvent demander des renseignements au numéro 055 246 36 15 s'ils sont intéressés à travailler durant un laps de temps assez long comme bénévole au DFB. Il en est de même pour les anciens collaborateurs qui n'auraient pas reçu leur questionnaire jusqu'à fin février 2004.

*Peter Schwarzenbach,
Chef du personnel DFB
trad. C. Solioz*

autres données importantes à la Direction de l'entreprise. Par ailleurs, la Direction pourra à chaque instant avoir accès aux informations essentielles, le Service financier sera en mesure de consulter l'état des liquidités et le Secteur vente de souvenirs pourra consulter l'état des ventes réalisées et ainsi parfaitement gérer son stock de marchandises.

Les guichets ont été équipés d'imprimantes qui produisent directement des billets-carton de type Edmonson. Ces titres de transport ont le même aspect et le même format que les anciens billets qui avaient cours aux CFF et dans d'autres compagnies de transport.

Après quelques essais, les utilisateurs de ces nouveaux ensembles de billetterie et de caisse ont signalé que leur nouvel outil de travail leur avait grandement facilité la tâche même si, au début, des difficultés se sont parfois fait ressentir lors du balancement des comptes.

Les systèmes n'ont malheureusement pas encore été reliés entre eux. Dès que cette étape aura été franchie, les services intéressés auront un accès en temps réel aux données qui les concernent. Durant toute la saison 2003, le dispositif a fonctionné sans faute et les collaboratrices et les collaborateurs du DFB ont produit des données d'excellente qualité, malgré le fait qu'elles aient dû être copiées manuellement sur le serveur en fin de journée.

Grâce à l'excellente motivation des personnes concernées, la mise en service de ce nouveau dispositif a été couronnée de succès.

*Andreas Stadelmann
trad. C. Solioz*

Il a fait ses preuves

Nouveau système de billetterie et de caisse

Dans le courant 2003, un nouveau système de caisses et de billetterie a été installé à Gletsch et à Realp. Son introduction avait été décidée il y a plus d'une année. La première étape de son instauration consista à informer les collaborateurs du DFB concernés sur le fonctionnement de cette nouveauté, puis à les instruire, afin qu'il sachent s'en servir. Les six après-midi de cours consacrés à leur formation furent un franc succès, car pratiquement tous les collaborateurs, qui à l'avenir devaient utiliser ce nouvel outil de travail, y

ont participé. De plus, ils ont fait preuve d'un grand intérêt et se sont montrés très appliqués. La mise en œuvre du nouveau système de caisses à Gletsch et à Realp en a été d'autant facilitée.

Une fois reliées entre elles et avec le système central, les caisses pourront être directement alimentées avec des données telles que les prix courants ou les cours de change. De plus, les relevés des caisses seront directement transmis au Service financier, les résultats des ventes d'articles de souvenir au Service des ventes et les



Billet-carton de l'époque du DFB

Chef d'atelier remplaçant, directeur de projet et membre du comité

A la mémoire de Heinrich Ott

Heinrich Ott est décédé soudainement le 18 janvier. Son infatigable engagement pour la Ligne sommitale de la Furka, son talent et ses compétences manqueront à l'organisation.

Heinrich Ott s'est engagé de multiples façons pour l'Association. Il était présent lors du démontage nocturne de la plaque tournante à Preda. Pour embellir les locomotives à vapeur du DFB et pour le plaisir de beaucoup d'amateurs il a construit 130 lanternes de locomotives à vapeur. Il a par ailleurs aussi travaillé sur la ligne sommitale.

Après l'ouverture de l'atelier à Aarau en 1994, il s'est consacré à des projets tels que les appareils de manoeuvre d'aiguille ou les moteurs électriques de barrières. Lors de la révision de voitures voyageurs, il pouvait réellement s'épanouir. Il s'occupait de tout le système de freinage avec roue dentée, des attelages et des tampons. Il a développé un système d'éclairage complet avec les éléments de con-

nexion, les dispositifs de sécurité, les accumulateurs, les générateurs de charge et le mécanisme d'entraînement.

Heinrich Ott dirigeait l'assemblage des wagons à Realp, la réalisation des courses d'essais et les préparatifs des véhicules en vue des examens de réception par l'OFT. Pour Heinrich Ott, le travail réalisé avec des amis dans ce superbe paysage alpin était synonyme de loisirs.

En 1996, Heiri Ott a été élu au comité de la section Argovie. Depuis, il a aussi assumé des responsabilités au sein de sa section.

En juin 2004, il ne pourra malheureusement pas prêter main forte à Realp quand la quatrième voiture révisée dans l'atelier d'Aarau sera délivrée et il ne pourra pas terminer lui-même les travaux qu'il a entrepris à l'atelier.

Ses camarades pleurent son départ. Son énergie et ses compétences techniques leur manqueront, de même son humour et ses maximes pertinentes dont voici un



spécimen: «Nous continuons la lutte, même si nous avons perdu toute vue d'ensemble!».

Heiri Ott est parti. Il nous reste le souvenir d'un homme valeureux et bon qui s'est entièrement consacré à la revitalisation de la Ligne sommitale de la Furka.

Résumé de l'allocution tenue par Werner Beer lors des funérailles/trad. C. Solioz

1^{er} avril 1994 au 31 mars 2004

Fête pour les 10 ans de l'atelier d'Aarau

La fête commémorative à l'occasion des dix ans d'existence de l'atelier d'Aarau aura lieu les vendredi 11 et samedi 12 juin 2004.

Vendredi: à la place de l'apéro annuel, on présentera dès 18 heures les travaux en cours à l'atelier. Exposition de la voiture voyageurs B 4229 (elle sera déplacée et mise en service ultérieurement sur la ligne de la Furka). L'atelier peut être visité librement. Les membres sont à disposition et donneront volontiers des renseignements.

Une bonne ambiance conviviale est annoncée. Echange de vues, d'idées et d'expériences et cogitations sur l'avenir de la Ligne sommitale. Autres attractions: café, wagon-brunch, restauration de fête, vente de souvenirs et présentation de diapositives.

Les nouveaux membres 2003/2004 participeront à une loterie. Le comité espère pouvoir accueillir le millième membre de la section argovienne. Vous êtes cordialement invités à recruter de nouveaux membres!

Samedi: dès 10 h 30, la section argovienne fêtera les 10 ans d'existence de l'atelier d'Aarau en présence d'invités, de visiteurs et de l'équipe de l'atelier. Un apéro, des allocutions et des représentations sont au programme. Pendant toute la journée, l'atelier peut être visité librement. Le comité d'organisation a prévu d'autres événements qui marqueront la journée. Café, wagon-brunch et restauration de fête seront en service. Jeux et divertissements pour grands et petits compléteront le programme de fête. Dès 20 heures, les «Bridge Pipers», un ensemble de 7 à 8 musiciens, animeront la soirée avec du vieux jazz.

Toutes les personnes intéressées et les membres de l'Association sont cordialement invités.

*Walter Benz
trad. C. Solioz*

Expométrieque – Paris 28–29–30 novembre 2003

Si on se montre, on nous voit. C'est la devise de notre président. Qui nous représente, souvent accompagné de l'un de nos membres. Pour promouvoir notre association lors de telles manifestations et notamment dans les bourses régionales du modélisme. Une manière directe et efficace d'établir un contact avec ceux qui s'intéressent à notre cause.

Comme notre président désirait nous présenter à Bulle et qu'il avait déjà montré nos activités lors de la dernière Expométrieque, il nous a proposé, à notre ami Paul Berce et moi-même d'y retourner cette année. Cette exposition de modélisme ferroviaire, a lieu une fois l'an. A quelques kilomètres de Paris, à Villebon-sur-Yvette pour être plus précis. Cette exposition a une dimension internationale avec la participation d'exposants de plus de 8 pays. Elle est spécialement destinée aux amateurs de chemin de fer à voie étroite. Notre présence y est donc très intéressante pour nous. Quelques chiffres: 79 exposants professionnels, pour la plupart des fabricants de pièces et de modèles de haute qualité. 20 associations ou club (comme le DFB-VFB). Tout ce monde pour plus de 32'000 visiteurs.

Arrivé la veille par la route. Rendez-vous vendredi matin avec Paul à 8h30. Devant le site de l'expo. Recherche du lieu où se trouve notre stand. Nous rencontrons le directeur de l'expo. Bonne connaissance de Jacques. Qui nous accueille très chaleureusement et qui nous a réservé une bonne place. A notre gauche, un artisan spécialiste de la soudure, à notre droite un fournisseur belge de modèles H0m. Disposition et agencement de notre espace. Il s'agit de faire envie à notre public. L'expo ouvre à 10h00. Et déjà, les visiteurs affluent. Jusqu'à dimanche à 19h00 ! Comment peut-on rester 3 jours sur un espace de 6 mètres carré ?

La projection de nos vidéos est une attraction visuelle et auditive évidente. Il y a

beaucoup d'intérêt pour nos cassettes. Mais plus encore pour les livres en français réalisés par Jacques Fornachon et Claude Solioz (au fait, les avez-vous dans votre bibliothèque ?).

L'intérêt pour nos activités est impressionnant. Voir les regards passionnés de nos visiteurs. Répondre à leurs questions. Etablir une relation amicale en parlant de nos travaux. De nos expériences et de nos projets. De vrais moments d'échanges.

La motivation qui grandit en nous pour continuer la réalisation de nos rêves.

Avec Paul, nous nous répartissons la tâche. Un moment sur notre stand. Un moment de visite de l'expo. Découvertes. Puis un nouveau moment à notre place. Sandwich-Bière à midi. Repas du soir avec des amis d'autres stands. Couché pas trop tard pour être en forme le lendemain. Anecdote : dans la vidéo que nous présentions, on pouvait y voir une marmotte. On pouvait l'entendre siffler dans toute l'exposition ! Emouvant rappel de notre belle ligne lorsqu'on se trouvait loin en visite sur un autre stand. Trois jours de rencontres. Avec des passionnés de tous horizons. Souvent qui nous connaissent. Sans être jamais encore venu sur place. Qui promettent de venir. De revenir. Puis, dimanche soir. Démontage. Emballage. Des adieux. Au plaisir de se revoir.

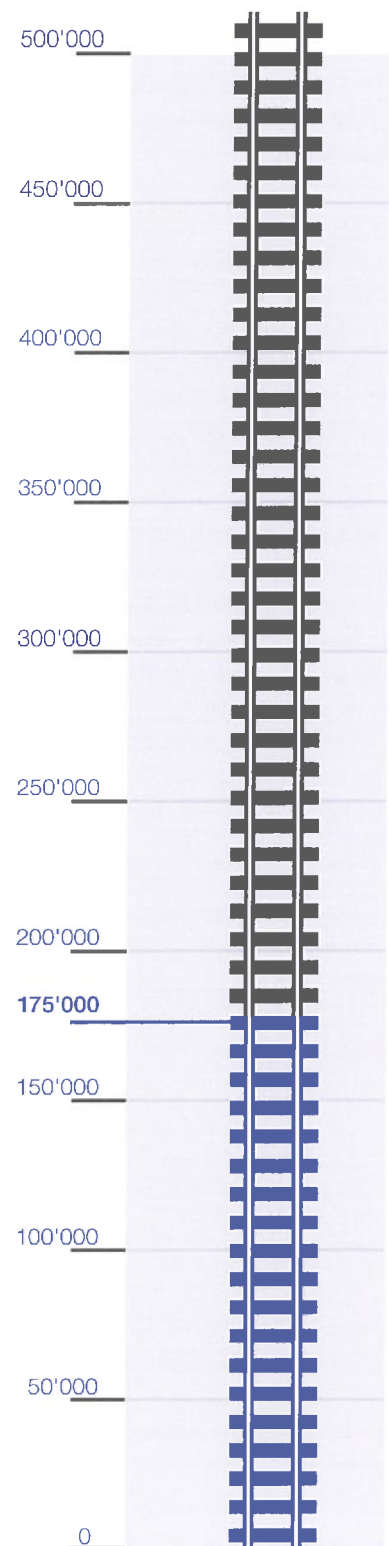
3 jours, ce n'est pas long. Mais on est tout de même content de rentrer chez soi.

En repensant à tous ce que nos contacts nous ont rapportés, nous pouvons vous assurer que notre projet est une belle réalisation. Il faut vivre une telle occasion de rencontres pour mesurer les efforts accomplis. Toutes les félicitations reçues, de toutes parts, sont pour vous, pour nous. Elles doivent nous conforter dans l'effort à accomplir et nous encourager à continuer. Pour le maintien du patrimoine laissé par nos prédécesseurs.

Janvier 04 Claude Wenger

Baromètre des souscriptions

Barometer der aktuellen Aktienzeichnung 2004



Atelier d'Aarau

Dix ans d'existence

Quelques perles extraites de son histoire

L'histoire de l'atelier installé dans une halle à l'Industriestrasse 20 à Aarau a commencé par la signature d'un contrat de location par L. Solèr et W. Beer, représentants de l'Association, et la société Sprecher + Schuh Management AG. On pourrait passer des journées à tenter de relater tous les événements qui s'y sont déroulés depuis lors et tous les travaux qui y ont été réalisés. Cette présentation abrégée sera donc forcément lacunaire et fondée sur un choix aléatoire des faits les plus marquants.

Dans les Nouvelles de la section argovienne il fut un temps question de la préparation d'un conteneur de repos pour le personnel des locomotives à Realp. Ce conteneur dut finalement faire place au wagon X 9951 du Brünig. Pour faire rentrer ce véhicule long de 14 mètre dans la halle, il fallut agrandir le portail d'entrée. Environ 5700 heures de travail de bénévolat furent nécessaires pour transformer ce véhicule, qui en fin de carrière avait servi de wagon de réparation pour le service de l'entretien des caténaires, en voiture voyageurs ABD 4554 avec 32 places en deuxième et 12 places en première classe. Le compartiment à bagages fut équipé de portes coulissantes latérales et, finalement, un chauffage à vapeur, construit en prenant pour modèle celui du RhB, fut installé. Le 23 août 1998, eut lieu la fête d'inauguration de ce véhicule.

Un autre wagon du Brünig, le DZ 4351 (anciennement un fourgon postal et à bagages du FO), fut pris en soins à l'atelier et transformé pour y servir de cafétéria. Une ancienne voiture voyageurs qui avait circulé sur la ligne Nyon–St. Cergue fut transformée en wagon publicitaire. Il a fait connaître et sert toujours à faire de la réclame pour l'idée de la ligne sommitale de la Furka. Rien qu'en 1998, il fut engagé

huit fois à cet effet. Le rédacteur de cet article se réjouit de constater que ce wagon est apparu à plusieurs reprises dans sa région, soit lors du jubilé des communes de Lengnau, Endingen/Unterendingen, à la fête des vigneron à Döttingen et lors des jubilés des gares de Koblenz et Zurzach. L'apparition à titre publicitaire de ce wagon à «La Badenfahrt», qui en août 1997 commémorait le 150^e anniversaire de la première course du «Spanischbrödlbahn» entre Zurich et Baden, est mémorable. Le bistro de fête «Furka Treff» fit un bénéfice de Fr. 10'300 y compris la prime pour originalité attribuée par le comité d'organisation. Lors de cette fête, 13 places sur les banquettes du wagon et 1 lanterne de locomotive à vapeur ont été vendues, rapportant 7'700 francs supplémentaires. De plus, de nouveaux membres se sont inscrits et l'effet publicitaire fut excellent. La restauration du C 204 (nouveau G

2204), faite dans les règles de l'art, permit pour la première fois de remettre sur les rails un véhicule d'époque du BFD.

La restauration de la voiture voyageurs B 4229 a révélé à quel point une telle entreprise est complexe et avec quelle rigueur il faut la réaliser. Il fallut tout d'abord remplacer la construction portante de ce wagon qui avait servi sur la ligne du Chemin de fer Lucerne–Stans–Engelberg, puis réviser les bogies et les adapter aux exigences techniques actuelles.

Le prochain projet de révision concerne le B 2222 du Chemin de fer Brigue–Viège–Zermatt. Ce wagon, qui avait été loué par le DFB pour un engagement de courte durée sur le côté uranais de la ligne sommitale, nécessite une révision totale qui devrait prendre deux ans à deux ans et demi.

Ainsi se termine cette brève rétrospective de la première décennie d'activité de l'atelier d'Aarau. Vous en apprendrez plus sur les constructeurs de wagons d'Aarau et aurez la possibilité de faire leur connaissance en vous rendant à Aarau pour les fêtes célébrant l'anniversaire.

*Hansueli Fischer
trad. C. Solioz*



Environ 5700 heures de travail furent nécessaires pour restaurer la voiture voyageurs ABD 4554.

Rosinen aus der Geschichte

Zehn Jahre Werkstatt Aarau

Nachdem die VFB-Vertreter L. Solèr und W. Beer mit der Sprecher und Schuh Management AG den Mietvertrag abgeschlossen hatten, konnte der Werkstattbetrieb in der Lagerhalle an der Industriestrasse 20 starten. Die Geschichten, die sich seit der Gründung der Werkstatt zutragen, würden ein Buch füllen. Ein kurzer Aufsatz im «DAF» muss daher eher zufällig und auf jeden Fall sehr lückenhaft sein.

In den Sektionsnachrichten wird von der Anfertigung eines Schlafcontainers für das Lok-Personal in Realp berichtet. Dieser Container musste in der Werkstatt dem Brünig-Wagen X 9951 Platz machen. Eine Torvergrösserung war vonnöten, um den 14 Meter langen Wagen in die Halle schieben zu können. In rund 5700 Frondienststunden ist aus dem Gefährt, das zuletzt als Reparaturwagen für den Fahrleitungsdienst gedient hatte, der ABD 4554 geworden. Er bietet in der zweiten Klasse 32 und in der ersten zwölf Sitzplätze. Das Gepäckabteil wurde mit Schiebetoren versehen. Der Wagen bekam schliesslich eine Dampfheizung nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn. Am 23. August 1998 konnte die Einweihungsfahrt durchgeführt werden. Ein weiteres Brünigfahrzeug, DZ 4351 (ehemals FO-Post-Gepäckwagen), wurde in der Aarauer Wagen-Werkstatt in die Kur genommen. Es wurde in eine Kaffee-stube umfunktioniert. Ein Wagen der ehemals zwischen Nyon und St. Cergue verkehrt hatte, wurde zu einem Werbewagen, der in einem grossen Umkreis die Idee der

Dampfbahn Furka-Bergstrecke bekannt machte und macht. Allein im Jahr 1998 hatte er acht solcher Einsätze zu bestehen. Den Redaktor freuts, dass der Wagen gleich mehrmals in seiner engeren Heimat aufgetreten ist: An den Jubiläumsfeiern der Surbtalgemeinden Lengnau, Endingen/Unterendingen, am Winzerfest in Döttingen und an den Bahnfesten in Koblenz und Zurzach. Besondere Erwähnung verdient der Werbeauftritt an «La Badenfahrt», die im August 1997 daran erinnerte, dass vor 150 Jahren die «Spanischbrödlbahn» zwischen Zürich und Baden erstmals hin- und hergedampft ist. Die Festbeiz



Arbeiten macht Freude!

«Furka-Treff» warf einen Reingewinn von 10'300 Franken ab. Darin eingeschlossen ist die Prämie des Organisationskomitees für die besondere Originalität. Bei diesem Anlass gelang es, 13 «Brünig»-Sitze und eine Lok-Lampe zu ver-



Heiri Ott und Christoph Dankwarth beim Fachsimepin in der Werkstatt Aarau

kaufen, was insgesamt weitere 7700 Franken in die Kasse brachte. Erfreulicherweise konnten auch Neumitglieder gewonnen und insgesamt ein guter Werbeeffekt erzielt werden.

Vom Feiern und Werben zurück zum Bauen. Mit der fachgerechten Restaurierung des Wagens C 204 (neu: B 2204) konnte erstmals wieder ein Originalfahrzeug der einstigen Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) auf das angestammte Gleis gestellt werden.

Am Beispiel des Wagens B 4229 zeigt sich, wie komplex und anforderungsreich es war, einem alten Fahrzeug zu neuem Glanz zu verhelfen. So musste die tragende Konstruktion des Fahrzeugs ersetzt werden. Die Drehgestelle des Wagens, der einst bei der Luzern-

Stans-Engelberg-Bahn im Einsatz gestanden hatte, mussten revidiert und in einigen Punkten den neuen Erfordernissen angepasst werden. Beim nächsten Wagenprojekt handelt es sich um den B 2222 der Brig-Visp-Zermatt-Bahn. Der von der DFB vor Zeiten für einen kurzen Einsatz auf der Urnerseite gemietete Wagen hat eine Totalrevision nötig, für die ein Zeitaufwand von zwei bis zweieinhalb Jahren zu veranschlagen ist. Damit soll es mit dem Rückblick auf einige Höhepunkte im ersten Werkstatt-Jahrzehnt sein Bewenden haben. Wer an die Jubiläumsfeier nach Aarau kommen wird, kann weit mehr über die Wagenbauer der DFB erfahren und viele von ihnen persönlich kennen lernen.

Hansueli Fischer



B 4229 neu

(Fotos Walter Benz)

Dampfbahn Furka-Bergstrecke Fahrsaison 26. Juni bis 3. Oktober 2004

Die Dampfzüge verkehren am Freitag, Samstag und Sonntag vom 26. Juni bis 3. Oktober 2004. Vom 12. Juli bis 22. August werden täglich Fahrten durchgeführt.

Fahrplan

Realp DFB	ab/dp	10.10	11.10
Tiefenbach DFB	ab/dp	10.35	11.35
Furka DFB	an/ar	11.05	12.05
Furka DFB	ab/dp	11.25	12.25
Muttbach-Belvédère	an/ar	11.35	12.35
Gletsch DFB	an/ar	12.00	13.00
Gletsch DFB	ab/dp	14.00	14.40
Muttbach-Belvédère	ab/dp	14.30	15.15
Furka DFB	an/ar	14.40	15.25
Furka DFB	ab/dp	15.00	15.45
Tiefenbach DFB	an/ar	15.20	16.00
Realp DFB	an/ar	15.40	16.25

Auf der Station Furka DFB gibt es ein Buffet. Der zweite Zug verkehrt jeweils nur bei genügend Anmeldungen. An Freitagen, Samstagen und Sonntagen vom 9. Juli bis 22. August 2004 ist die Anmeldung obligatorisch.

Für weitere Informationen: www.furka-bergstrecke.ch

Sektion Zürich

Sektionsreise und Jahresziele

Anlässlich der letztjährigen, erstmals zweitägigen Reise ins Wallis wurde die Idee vorgebracht, dieses Jahr ins Tessin zu fahren. Dies würde natürlich wieder ein «Zweitäger». Da es aber doch unter uns Leute gibt, die nicht auf eine Reise mit Übernachtung mitkommen können oder wollen, haben wir beschlossen, die Reise ins Tessin auf das Jahr 2005 zu verschieben und heuer wieder unseren normalen «Eintäger» zu organisieren. Es wird aber wie immer ein Leckerbissen bahntechnischer Art sein, sei es eine Besichtigung oder eine Fahrt! Erstmals werde ich versuchsweise, auf Anregung von etlichen regelmässigen Teilnehmern, nicht am Wochenende reisen; notieren Sie sich schon heute das Datum: Donnerstag, 9. September 2004. Ich bitte Neu-Interessenten für unsere Reisen, sich unverbindlich, aber sobald wie möglich, auf die Teilnehmer-Liste setzen zu lassen mit einer Meldung an die untenstehende Adresse; sie und alle regelmässigen «Kunden» werden dann bis spätestens Ende Juli das Detailprogramm für eine verbindliche Anmeldung erhalten. Eine Kurzfassung wird aber auf jeden Fall auf unserer Homepage publiziert und, wenn mit den Erscheinungsdaten dieses Heftes kompatibel, auch hier. So haben auch andere Mitglieder noch eine Chance, sich für die Reise anzumelden. Der RL: F. Schmutz, Lindenstr.37,

8307 Effretikon; h.f.schmutz@freesurf.ch

Mitgliederwerbung

Wir möchten an dieser Stelle ausdrücklich nochmals an unseren Aufruf in dieser Sache im letzten Heft erinnern: Es ist unser erklärtes Ziel, bis Ende Jahr das Ziel 2000 Mitglieder unserer Sektion zu erreichen! Wenn jeder Leser nur ein neues Mitglied wirbt im Lauf dieses Jahres, haben wir ja dieses Ziel bei weitem übertroffen! Wenn jemand aber noch etwas mehr leisten will, so sei er hier an unseren Fotostand erinnert, der an der HV 2003 von unserem Präsidenten vorgeführt wurde und an der letzten Winti-Messe viel Beachtung fand. Dieser kann beispielsweise in einem Einkaufs-Zentrum oder an sonst einem geeigneten Anlass aufgestellt werden (wenn immer möglich ohne Kostenfolge). Bitte an eurem Wohnort die Möglichkeiten abklären; wir sichern euch jegliche Unterstützung für den Transport und die Aufstellung zu. Meldungen bitte an unseren Präsidenten.

Stamm

Unser Stamm-Fahrplan hat sich gut eingebürgert und bleibt wie bis anhin; allerdings wechseln wir das Lokal für die geraden Monate ab dem 13. April. Statt im Restaurant «Quellenhof» in Rapperswil sind wir neu im «Stadtter» Jona, also dort, wo unsere HV 2004 stattfand. Das Restaurant befindet sich

gleich neben dem Kreisel im Zentrum und knapp 5 Minuten zu Fuss vom Bahnhof Jona (S5) entfernt. Wir sind dort im 1. Stock ungestörter als am alten Ort und geniessen die persönliche Aufmerksamkeit des Wirtes und langjährigen Mitgliedes Ernst Schneiderhan.

Samstageinsätze Realp

An den Samstagen 15. Mai und 19. Juni führen wir in Realp je einen Tageinsatz durch. Anmeldungen an: E. Schlumpf, Grossackerstrasse 61, 8041 Zürich; edischlumpf@freesurf.ch

Die geplante Bauwoche (KW 22) ist im Moment ausgebucht. Neue Interessenten können sich aber trotzdem noch anmelden, ebenfalls an obige Adresse. So können allfällige Abmeldungen dann wieder aufgefüllt werden. Wenn jemand nicht die ganze Woche leisten kann: Teileinsätze ab drei Tagen sind in Absprache mit Edi möglich!

Wagenbau Chur

Seit Dezember 03 arbeiten wir in zwei Gruppen zu sechs Mitgliedern jeweils am Dienstag und Donnerstag am Wiederaufbau des BD 2502 und haben bis heute schon erfreuliche Fortschritte erzielt: Hier sehen Sie ein Foto des Zweiachsers (Stand 12. Februar).

Herbsttreffen der Sektion NRW

Am 16. November letzten Jahres fand unser traditionelles Herbsttreffen im Thomas Morus-Haus in Neuss statt. Wir freuten uns, knapp 80 Besucher begrüßen zu dürfen. Von der Sektion Rhein-Main waren als Gäste Stefan Wagner und Joachim Ziegler anwesend. Letzterer konnte über seine ersten Erfahrungen zum Thema Gemeinnützigkeit der Vereinsektion berichten.

Wir hatten ein umfangreiches Filmprogramm vorbereitet und wollten gerne insbesondere über die Baufortschritte des neuen Kantenanbaus in Realp berichten. Hier konnten wir schliesslich einen ordentlichen Spendenbetrag unserer Sektion einbringen. Aufgrund der Tücken der Vorführtechnik, die sich trotz bester Vorbereitung leider nicht beheben liessen, mussten wir das Programm kurzfristig umstellen. Wir hoffen, dass der Ersatzbeitrag trotzdem von Interesse war.

Die ausgefallenen Filme werden wir natürlich bei unserem Frühjahrstreffen in Hattingen zeigen.

Ausstellung

Vom 21. bis 25. April findet in den Dortmunder Westfalenhallen 1–8 wieder die «Intermodellbau» statt. Mitte Februar erhielten wir vom Organisator, dem Modellbahnverband in Deutschland (MOBA) die Zusage zur Teilnahme. Dafür möchten wir uns schon jetzt bedanken. Wir werden auf der Messe wieder unseren Info-Kiosk betreiben und zeigen unsere beliebte H0m-Modulanlage der Furka-Bergstrecke. Wir hoffen, wieder zahlreiche Besucher an unserem Stand begrüßen zu können.

Frühjahrstreffen

Am 23. Mai findet unser Informationstreffen in Hattingen statt. Wie immer beginnt die Veranstaltung um 14.30 Uhr im Pfarheim St. Peter und Paul in der Bahnhofstrasse 21. Die Einladungen dazu werden wir rechtzeitig verschicken.

Stammtische 2004 der Sektion NRW

Dortmund und Köln und Siegen: regulär jeder erste Freitag im Monat ab 19 Uhr (ausser Feiertage)
Dortmund Gaststätte «Keglerklause» in Dortmund-Oespel, Oespeler Dorfstrasse 6 (Nähe Einkaufszentrum und Uni, S-Bahn S 1 und S 21 in Sichtweite) Kontakt VFB: Martin Fränsing, Tel. 0231 / 73 40 61

Köln:

Restaurant «Em Alttertümchen», S-Bahn-Station Köln Hansaring, am alten «SATURN» vorbei, nächste Strasse rechts, auf der gegenüberliegenden Strassenseite Kontakt VFB: Uwe Bodenstein, Tel. 02242 / 880 11 32 (tagsüber)

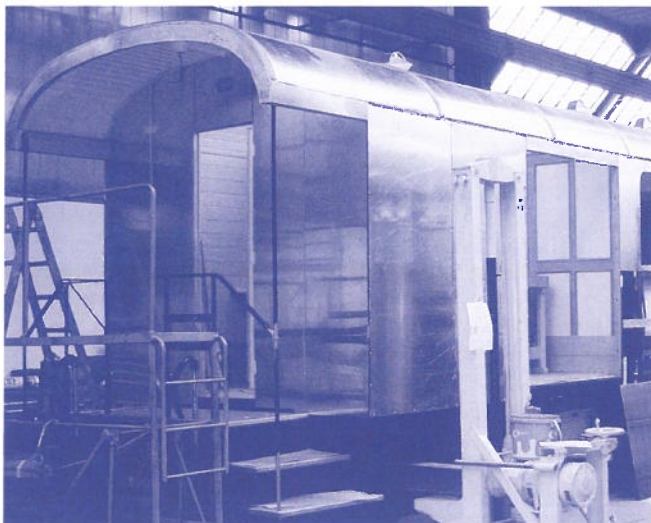
Siegen

Gasthof Reuter, Geisweiderstr. 144, 57048 Dillnhütten (Siegen) Kontakt: Bernd Opper, 57223 Kreuztal, Tel./Fax 02732/55 28 38

Martin Fränsing
Vorstand Sektion NRW

Info Sektion Gotthard

Am Samstag, 14. Dezember 2003, fand die GV mit dem traditionellen Fondueplausch statt. Als Ehrengäste durften wir Peter Bernhard, Walter Willi und Peter Heinzer begrüßen. Wie üblich konnten die Traktanden in



Wiederaufbau des BD 2502 in Chur

kürzester Zeit behandelt werden. Leider hat Barbara Simmen aus zeitlichen Gründen ihr Amt zur Verfügung gestellt. Als Nachfolger wählte die Versammlung Hanspeter Walker aus Attinghausen, welcher als Bankkaufmann bei der Luzerner Kantonalbank tätig ist. Nachdem Walter Willi den Jahresrückblick sowie die Vorschau für 2004 seitens der Bauabteilung gehalten hatte, schilderte Peter Bernhard die aktuellen Probleme mit dem Marketing. Ebenso strebt er eine intensivere Zusammenarbeit mit der Matterhorn Gotthard Bahn an. Er kann bereits erste Erfolge melden: Der Extrazug für diese GV auf den Nätschen wurde von der MGB gesponsert. Herzlichen Dank!

In diesem Jahr werden wir nebst den üblichen Baueinsätzen im April an der LUGA die DFB vertreten. In der ersten Augustwoche findet wieder die Bauwoche mit Wolfgang Hackl statt. Die Sektionsreise Ende August führt uns zur Zugspitzbahn. Am 1. August sowie Anfang Dezember sind wir mit einem Infostand in Altdorf vertreten.

Die Sektion Gotthard ist seit Jahresbeginn im Internet neu unter der Adresse www.vfb-gotthard.com zu finden. Die E-Mail-Adressen der Vorstandsmitglieder haben auch geändert und sind im Internet aufgeführt.

Sektion Innerschweiz

Die GV der Sektion Innerschweiz wird am Freitag, 26. März 2004 im Restaurant «Postino» in Luzern durchgeführt, Beginn um 19.30 Uhr.

Die Arbeitseinsätze im Jahr 2004 finden an folgenden Samstagen statt:

3. und 24. April, 15. Mai, 5. und 26. Juni, 17. Juli, 7. und 28. August, 18. September, 2. und 23. Oktober, 13. November. Für die Samstags-Einsätze zählen wir wiederum auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion. Gesucht wird ein Fahrer aus dem Raum Luzern.

Auskunft: Jakob Hartmann, 041 917 15 46, wenn möglich an Mittwochabenden ab 19 Uhr.

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

Agenda VFB Sektion Aargau

Jubiläumsfest «10 Jahre Wagenwerkstätte Aarau»

Achtung neues Datum: Freitag, 11. Juni 2004, ab 18 Uhr Werkstattbesichtigung und geselliges Beisammensein.

Samstag, 12. Juni 2004, ab 10.30 Uhr Festbetrieb für Gross und Klein, Festakt am späteren Vormittag. Ab 20 Uhr Alter Jazz mit den Bridge Pipers.

Alle Furka-Freunde sind herzlich eingeladen, mit der Sektion Aargau das Jubiläum der Wagenwerkstätte zu feiern, in der bereits vier Personenwagen für die Furka-Bergstrecke renoviert wurden.

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten am Personenwagen B 4222 (ex BVZ B 2222) und Rollstuhlusbau C 2353: Jeden Dienstagabend ab 16 Uhr und jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr. Samstagseinsätze finden statt am 27. März, und am 24. April, jeweils ab 8 Uhr. An den Samstagseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Dazu ist eine Anmeldung erforderlich.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Dieses Jahr sind folgende Samstagseinsätze an der Bergstrecke vorgesehen: 22. Mai und 19. Juni. Vom 12. bis 17. Juli findet eine Arbeitswoche statt. Dann gehen die Samstagseinsätze wie folgt weiter: 17. Juli, 14. August, 11. September und 9. Oktober. – Interessenten sind gebeten, sich bei Ernst Brunschweiler, Äussere Mattenstrasse 16, 5036 Oberentfelden, anzumelden. Siehe Talon in der Heftmitte.

Generalversammlung 2004

Die GV findet statt am 16. April 2004, 19.30 Uhr (Apéro ab 18.30 Uhr) im Restaurant «Dieter» in Suhr.

Reisen

Sponsorenfahrten B 4229 finden statt am Sonntag, 27. Juni und am Sonntag, 15. August 2004. Die Sponsoren erhalten eine persönliche Einladung.

Werbewagen

Jodlerumzüge (spezieller Wagen mit Aargauer Bild): 6. Juni in Bülach und 13. Juni 2004 in Grenzen.

Jahresbericht 2003 der Sektion Norddeutschland

Februar: Hamburger Reise-messe:

Besuch durch Hans Kukemüller und Ralf Hamann zur Akquisition und Kundenpflege bei Reiseunternehmen, die Schweiz-Reisen im Programm haben. Schweiz-Tourismus war wie in den letzten Jahren leider nicht vertreten.

Die Firma «Reisering» Hamburg, die wir seit 2000, also seit die DFB bis Gletsch fährt, für Fahrten mit der Dampfbahn als Kunde gewinnen konnten, hatte für 2003 vier Fahrten mit der DFB im Programm. Die Buchungen dafür waren gut angelaufen. Zur Kundenwerbung veranstaltete der «Reisering» Diavorträge für interessierte Besucher der Messe in einem dafür angemieteten Saal. Die Sektion erhielt Gelegenheit, Bilder von Fahrten mit der DFB vor dem Publikum im gut besetzten Saal zu kommentieren. Leider gelang es nicht, weitere Reiseunternehmen zur Fahrt im Jahre 2004 mit der DFB zu gewinnen. Als Gründe für die Ablehnung wurden genannt: 1. logistisch begründeter Fahrtverlauf (langjährig angefahrte Stammhotels), 2. durchgehende Fahrten mit dem Glacier-Express ohne Zeitfenster zur Unterbrechung der Fahrten an der Furka und 3. eine Fahrt mit der DFB würde eine Erhöhung des Gesamtfahrpreises mit sich bringen.

10.3. Mitgliederversammlung der Sektion Norddeutschland im Kommunikationszentrum des U-Bahn-Betriebs hofs in Hamburg-Barnbek. Teilnehmer: 21 Mitglieder und zwei Gäste (Protokoll vom 25.3.03).

24.–27.5. Teilnahme an einem Busausflug des MEC Schleswig nach Leipzig und ins West-erzgebirge. In Leipzig Stadtführung durch Wilfried Beneke, abends Besuch beim «Modell-eisenbahnverein Friedrich List Leipzig e.V.» Am nächsten Tag Fahrt mit der Pressnitztal-Museumsbahn von Jöhstadt nach Steinbach und zurück und Dampfzugfahrt von Cranzahl nach Oberwiesental, dem Standort für zwei Nächte. Von dort gab es eine Busrundfahrt durch das West-erzgebir-

ge mit Rundgängen in Annaberg (Besuch des Modellbahnzentrums Annaberg-Schönfeld) und Zwickau. Hier wurden die Modellbahn-Werkstätten der Firma Gützold besichtigt. Danach konnte im firmeneigenen Laden eingekauft werden. Auf dem Rückweg nach Oberwiesental folgte ein Besuch im Eisenbahnmuseum des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde im Lokschuppen in Schwarzenberg. Am letzten Tag auf der Rückfahrt nach Norddeutschland besichtigte die Reise-gesellschaft die Dampflokschmiede Meiningen. An der Reise beteiligten sich sechs VFB-Mitglieder und ein Gast. Dem Mitglied und Bus-Unternehmer Wolfgang Wix aus Schleswig und seiner Frau Erika gilt ein herzlicher Dank für die hervorragende vorbereitete und geführte Reise.

12.7. Sektionsausflug zum «Dampf-Rundum» nach Flensburg: Dort gab es vieles im Dampf-antrieb zu bestaunen. Die zehn Teilnehmer machten eine Fahrt mit dem Eisbrecher «Wal» bei herrlichem Sommerwetter auf der Flensburger Förde. Sie bedanken sich bei Bertram Schröter für die Führung durch seine Heimatstadt.

28.7.–2.8. Bauwoche der Sektion Norddeutschland in Realp. Gearbeitet wurde in diesem Jahr auf der Urner Seite (DAF Oktober 2003). Bei dieser Gelegenheit übergab die Sektion laut Vorstandsbeschluss eine Spende in Höhe von 2'220,00 Euro an Bau-chef Walter Willi für Bau und Infrastruktur.

8.–9. 11. Modellbahnschau der Bergedorfer Eisenbahnfreunde anlässlich ihres Zehn-Jahre-Jubiläums. Auf Einladung des befreundeten Vereins beteiligte sich die Sektion mit Infostand, Videovorführung und drei Modulen als Schaustücke an der Veranstaltung in der Hochschule für angewandte Wissenschaften in Hamburg-Lohbrügge. Trotz Plakat- und Zeitungswerbung fanden nur rund 1500 Gäste den Weg in die Ausstellung.

8.11. VFB-Konferenz in Nürnberg: Die Sektion wurde vertreten durch Vorstandsmitglied Hans Kukemüller.

14.–16.11. EUROMODELL in Bremen: Auf der Ausstellung war die Sektion erneut auf Einladung

des Veranstalters, der Firma Breidenbach, mit der über 20 Meter langen Modulanlage, Videovorführung, Infostand und Souvenirverkauf vertreten. Wieder war der harte Kern der Sektion aus dem Raum Hamburg, aus Bremen, Flensburg und Schleswig mit ihren Modulen dabei, um durch Vorführung und Betrieb der Modellbahn-Anlage und Erklärungen zum Vorbild in der Schweiz die zahlreichen Besucher zu informieren. Im Ganzen hatte diese Messe mindestens 30'000 Besucher. Für die interne Logistik sind wir dem Bremer Mitglied Wolfgang Franken besonders dankbar.

28.–30.11. «Modellbauwelt» in Hamburg. Schon 14 Tage nach Bremen präsentierte sich die Sektion in gleicher Weise auf dieser Messe in Hamburg. Auf der bewährten Infowand wurden Texte und Bilder von den Fahrzeugen in der Hochgebirgslandschaft an der Furka, Aufnahmen von der Fronarbeit mit den Baumaschinen und Bauzügen, grafische Darstellungen des Wagenmaterials und der Streckenführung den vielen interessierten Besuchern gezeigt. An den drei Tagen wurde die Messe von über 50'000 Gästen besucht.

Im Dezember hiess es in Brunsbüttel «Die längste Einkaufsmeile im Norden wird vom 1. Advent bis Silvester zum Modellbahnmeilchen.» Das bedeutete, die Einzelhändler der Kleinstadt am Nord-Ostsee-Kanal präsentierten Modellbahnen in ihren Schaufenstern. Die Sektion war dazu eingeladen und konnte in vier Läden Teilstücke der Modulanlage zeigen, nämlich den Installationsplatz Realp, die Steffenbachbrücke, den Steinstafel-Viadukt und den Bahnhof Gletsch. Die jeweiligen Erbauer der Module haben ihre Schätze unter meist nicht einfachen Bedingungen selbst platziert und dekoriert. Monatlich trafen sich die Mitglieder im Stammlokal «Liermann's Eck», in diesem Jahr durch einen neuen Pächter umbenannt in «Bucks Essen und Trinken», wo jedes Mitglied und natürlich auch Gäste immer willkommen sind. Hier erfährt man Neues von der Furka, von gewesenen und geplanten Aktivitäten, über Modellbau und Interessantes rund um die Eisenbahn.

Nach jeder besuchten Veranstaltung wurde kritisch das Fazit gezogen, wie die Furka-Bergstrecke noch besser für potenzielle Fahrgäste, Vereinsmitglieder und Mitstreiter präsentiert werden könnte. Man kann wohl ohne Selbstüberschätzung sagen, dass die Sektion dank ihrer engagierten Modulbauer im Laufe der Jahre eine gewisse Perfektion in der Präsentation der Furka-Bergstrecke erreicht hat. Beweise dafür sind die zahlreichen Einladungen zu Modellausstellungen sowie die Darstellung im Prospekt der Firma Breidenbach, die sich speziell mit der Ausrichtung von Modellbauveranstaltungen befasst. Ferner sei ein Bericht im Weserkurier genannt, der grössten Tageszeitung im Raum Bremen, eine Ehrenurkunde, die auf der Modellbauwelt Hamburg verliehen wurde, sowie eine Einladung zur Vorführung der Anlage im dänischen Eisenbahnmuseum in Odense im Oktober 2004. Diese Anerkennungen erfüllen die Sektionsmitglieder mit einem gewissen Stolz, erfordert doch jede Veranstaltung viele Überlegungen, Tatkraft, Zeit und nicht zuletzt finanziellen Aufwand aller Beteiligten, um hier im Norden Deutschlands die Furka-Bergstrecke in den schweizerischen Alpen bekannt zu machen, wofür der Sektionsvorstand allen beteiligten Furka-Freunden ein herzliches Dankeschön sagt, in der Gewissheit, dass sich alle auch im Jahr 2004 für die Furka-Bergstrecke mit Freude einsetzen werden.

Im Jahr 2004 sind bereits folgende Aktivitäten in Vorbereitung

Februar: Hamburger Reisemesse: Akquisition bei Reiseveranstaltern für Gruppenreisen mit der DFB.
27. Juli–2. August: Bauwoche an der Furka mit 10 Teilnehmern
16.–17. Oktober: Teilnahme am Modellbahntreff im Dänischen Eisenbahnmuseum in Odense
14.–16. November: Ausstellung «EURO MODELL» in Bremen. Die Sektion bemüht sich um eine Ausstellungsfläche bei dieser publikumswirksamen Veranstaltung, auf der 2004 als besonderes Highlight die «Europameisterschaft der Schmalspurbahnen im Modell» stattfindet.

Der Vorstand der Sektion Norddeutschland im Verein Furka-Bergstrecke

Sektion Nürnberg

Bericht von der 37. Bauwoche vom 07.–13.09.2003

Wie in den vergangenen Jahren war auch die Sektion Nürnberg mit einer eigenen Baugruppe in der 37. Bauwoche an der Furka.

Nach dem Jahrhundert-Sommer mit wochenlangem Sonnenschein ereilte unsere Baugruppe das Schicksal, gerade in jener Woche an der Furka zu sein, als der langersehnte Regen einsetzte. Nun, dies tat unserem Arbeitsplan keinen Abbruch.

Am Sonntagabend war das Arbeitsprogramm schnell mit Walter Willi abgesprochen und die drei einzelnen Arbeitsgruppen gebildet. Gerade dabei macht sich immer wieder positiv bemerkbar, dass der Kern unsere Gruppe schon seit Jahren zusammen ist.

So konnten die drei Gruppen am Montag sofort und ohne Zeitverzug mit ihrer Arbeit beginnen. Dazu gehörte das Einbetonieren des Drainagerohres rund um den neuen Sanitärtrakt und dem anschliessenden Verfüllen, das Beräumen und Säubern des Gleises unterhalb der Wielerbrücke, Aus-

hub der Fundamentgrube an der Stützmauer oberhalb Wielerbrücke und das Freischneiden des Wanderweges Richtung Furka.

Die einzelnen Arbeiten gingen mit der gewohnten Routine zügig vonstatten und das bei ständig anhaltendem Regen.

Auch unserem Küchenpersonal gilt an dieser Stelle Dank. Sie haben es immer wieder verstanden, uns die Pausen so angenehm wie möglich zu machen und durch das Wetter aufkommende schlechte Laune zu vertreiben.

Ab Donnerstag hat dann ein Teil der Gruppe seinen Einsatzort zum Bahnhof Andermatt verlegt. Dort war eine Weiche zu demontieren, die der DFB von der MGB geschenkt worden ist.

Am Freitag sind wir von Petrus dann für die Qualen der vergangenen Tage entschädigt worden. Der Regen hatte aufgehört und die letzten Wolken verzogen sich. So konnten wir den letzten Arbeitstag bei herrlichem Bergwetter erfolgreich beenden. Zu unserem traditionellen Käsefondueessen trafen sich dann alle am Abend im Hotel des Alpes.

Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen Teilnehmern für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle wieder im Jahr 2004 dabei sind.



Infrastructures de Realp

Nouveau complexe sous toit

La nouvelle réjouira certainement tous les bénévoles qui ont participé à des semaines de travail sur la ligne sommitale de la Furka. Le complexe qui abrite les nouvelles installations sanitaires et la cantine essentiels au bien-être des ouvriers volontaires du Train à vapeur de la Furka, a été mis sous toit avant l'hiver. Dans cet article, Walter Willi, chef du département Construction du DFB, met en lumière la longue évolution qui a mené à l'édification des nouveaux bâtiments.

Les premiers travaux spontanés d'assainissement de la ligne sommitale de la Furka ont été réalisés du côté uranais en 1986. Equipés sommairement, quelques idéalistes ont commencé la reconstruction du tunnel II qui s'était effondré. Lors des premiers travaux en 1986, les bénévoles vivaient durant 2 semaines sous tente dans le pré à proximité du début de la crémaillère à Realp. Pour des programmes de travail de longue durée, il fallait toutefois disposer d'outils et de logements. Lors des campagnes suivantes déjà, des auberges de Realp leur ont offert un toit. Les repas toutefois étaient toujours préparés et consommés dans une cuisine improvisée à l'air libre, comme à l'époque de l'Ouest sauvage. Plus tard, les collaborateurs bénévoles toujours plus nombreux dormaient dans des dortoirs ou dans des roulottes.

En 1988, le progrès arriva sous forme d'un wagon d'équipe et de cuisine aménagée dans un wagon de type K du Brünig. A cette époque, le nombre de travailleurs bénévoles augmenta considérablement. Vu l'évolution et l'allongement de la saison de travail, le DFB prit en 1990 la décision d'établir un camp de travail complet. Les moyens financiers furent mis à disposition de manière très restrictive. Ainsi, de simples conteneurs de chantier usagés allaient faire l'affaire. Pour la première fois, les bénévoles disposaient d'une cuisine, d'installations sanitaires, d'une cantine et d'un dortoir pour une douzaine de personnes.

Les difficultés avec les aménagements provisoires

Ce qui au début semblait être un progrès remarquable s'est par la suite révélé être une source d'ennuis considérables. Les conteneurs ne convenaient pas au rude climat de la région, puisqu'ils résistaient mal au poids de la neige et les conduites d'eau n'y étaient pas à l'abri du gel. Il fallait un service logistique adapté aux travailleurs, personnel de train et d'atelier toujours plus nombreux. Fréquemment, plus de 50 employés étaient en service en même temps. Le déplacement de toute la logistique dans le village de Realp tout proche fut envisagé à plusieurs reprises. Ceux qui connaissent la routine quotidienne du DFB savent que la séparation physique des activités logistiques annexes de l'exploitation est impossible.

La longue évolution jusqu'à l'état actuel

En raison des insuffisances architecturales et esthétiques des installations provisoires, le DFB envisageait leur remplacement depuis longtemps. La réalisation de la gare d'embarquement du DFB à Realp et la nécessité d'agrandir les dépôts et les ateliers ont remis la problématique de la réorganisation des infrastructures de logistique au centre des travaux de planification. Le déplacement de la cantine vers la gare semblait peu sensé et, rapidement, on se rendit compte que la place occupée par les installations provisoires devait être mise à disposition des futurs ateliers. En 1999, le DFB étudia la possibilité d'annexer le bâtiment logistique à l'est du dépôt existant. Les projets allant en ce sens révélèrent toutefois que la surface du terrain à disposition n'avait pas les dimensions adéquates pour un bâtiment aux proportions rationnelles. A cet instant surgit aussi l'idée de se procurer de nouveaux conteneurs mieux adaptés. A l'occasion des remaniements parcellaires nécessaires pour construire la gare DFB de Realp, l'idée fut lancée de négocier un contrat d'échange et d'achat de terrain avec le propriétaire privé de la parcelle qui se

trouvait près du dépôt. Cette initiative se révéla féconde, mais il fallut patienter car près d'une année s'écoula entre les premières négociations et les inscriptions des modifications au registre foncier. Durant tout ce temps, le secteur Construction améliora le projet d'agrandissement de la place d'installation. Les plans définitifs prévoyaient la construction d'annexes au nord et à l'est du dépôt existant. Dans le cadre du plan global de réorganisation des infrastructures de Realp, ce projet reçut le nom de «Complexe sanitaire et cantine», étape 1-2.

L'OFT approuve les plans

Dès réception de l'autorisation de construire, donnée par l'OFT le 14.6.2002 à l'issue de la procédure prévue dans la loi sur les chemins de fer, le chantier de l'aile sanitaire fut ouvert. Pour créer la place nécessaire, il fallut délicatement dynamiter puis évacuer environ 50 m³ de roche à proximité immédiate du dépôt existant. Juste avant l'hiver 2002/2003, le gros œuvre était terminé et le bâtiment sous toit. Seuls quelques travaux préliminaires purent être réalisés pour l'aile abritant la cantine car la procédure d'échange de terrains touchant sa zone d'implantation n'était pas encore terminée. Le démontage et le déplacement des installations provisoires exigèrent beaucoup d'efforts, mais finalement les fondations et un tiers des murs en béton du rez-de-chaussée étaient bétonnés.

Durant l'hiver 2002/2003, les efforts se concentrèrent sur l'aménagement intérieur du bâtiment sanitaire qui fut mis en service au début de la saison d'exploitation 2003. Cette nouvelle annexe sanitaire abrite un vestiaire avec des placards, deux douches, une machine à laver, une salle d'eau avec des lavabos et des toilettes. Les installations sanitaires sont accessibles depuis le dépôt, la future cantine et, en été, par une porte extérieure.

Sous toit à temps

Le gros œuvre de l'aile abritant la cantine a débuté en mai 2003, après la fonte des neiges. Déjà fin juin 2003, le bétonnage du rez était terminé. Dès la mi-juin, on entreprit d'édifier le premier étage en bois. Grâce à la bonne collaboration de tous les corps de

métiers, le but de mettre cette partie du complexe sous toit avant l'hiver 2003 fut atteint. En faisant un tour du propriétaire, on discerne bien les volumes et les fonctions des différentes pièces: l'étage supérieur comprend une cantine de 50 places et, juste à côté, on trouve la cuisine déjà installée, des chambres froides, les magasins et les nouveaux bureaux des sections Constructions et Traction. On accède à la cantine, à la cuisine et aux bureaux par l'escalier est, par le dépôt ou l'aile sanitaire. Au rez, se trouvent les logements pour les bénévoles et des toilettes supplémentaires. Tout le complexe se blottit contre le dépôt existant. Le toit à deux pans, recouvert de tôle et ondes trapézoïdales, s'adapte bien aux conditions météorologiques de cette zone climatique. Une grande attention a été portée à l'isolation thermique. Les façades recouvertes de tuiles Eternit résisteront bien aux intempéries. Le chauffage des deux nouvelles ailes se fait par le sol au moyen d'une nouvelle chaudière centrale à laquelle est aussi raccordé le dépôt existant. Le 30.12.03, une petite fête a eu lieu pour marquer l'inauguration officielle du nouveau bâtiment. Quelques travaux de finition seront encore faits cet hiver puis le complexe entier sera mis en service en mai 04. Ainsi prendra fin une époque glorieuse de l'histoire du DFB dont on se souviendra peut-être avec mélancolie.

Remerciements

Sans l'engagement exemplaire de nombreux collaborateurs du DFB et de firmes bienveillantes, ce nouveau complexe n'aurait jamais vu le jour. Nous tenons ici à les remercier, notamment les personnes qui, lors de la réalisation de ce projet, se sont chargés de travaux de planification et de direction, soit: Edi Gubler, Heinz et H Josef Bissig, Traugott Naef, Hans Fehr, Manfred Willy et Hanspeter Scheiwiler.

Et ensuite ?

Il ne restera qu'à démonter et à évacuer des différents bâtiments provisoires afin que la place d'installation de Realp ait meilleure apparence et que puissent débiter les travaux d'agrandissement de l'atelier-dépôt.

Walter Willi/Trad. C. Solioz

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Peter Schwaller
Lägernweg 6
CH-5304 Endingen
Telefon +41 56 242 15 14
Mobile +41 79 374 50 17
peter.schwaller@bluewin.ch

VR-Vizepräsident

Peter Heinzer
Kirchgasse 20
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 887 14 45
peterheinzer@rhone.ch

VR

Hans Hallenbarter
Casa Prima
CH-3981 Obergesteln
Telefon +41 27 973 16 27
gemeinde.obergesteln@bluewin.ch

VR

Ruedi Willi
Husmatt
CH-6443 Morschach
Telefon +41 41 820 12 41
willi.tours@mythen.ch

VR

Urs Wenzel
Frohalmstrasse 56
CH-8038 Zürich
Telefon +41 1 482 69 24
urs.wenzel@ubs.ch

VR

Karlheinz Orth
Leithenstrasse 10
D-91080 Marloffstein
Telefon +49 913 15 26 04
KhOrth@t-online.de

VR

Hans Tribolet
Terbinerstrasse 12
CH-3990 Visp
Telefon +41 27 946 12 11
hans.tribolet@gmx.ch

Aktienregister

Postfach 3468
CH-4002 Basel
Telefon +41 61 332 18 18

Souvenirhandel DFB

Heidi Albißer
Postfach 59
CH-3428 Wiler
Tel./Fax +41 32 665 11 24
souvenir@fu-be.ch

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

Peter Bernhard
Rietstrasse 24
CH-8355 Aadorf TG
Telefon +41 52 365 24 34
Mobile +41 78 859 45 90
pbernhard@smile.ch

Stv. Geschäftsleiter

Walter Willi
im Acker 6a
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
willi@bluewin.ch

Stabstelle Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Telefon +41 55 246 36 15
Fax +41 55 246 36 15
schwarzen.bach@bluewin.ch

Finanzen

vakant

Betriebsbuchhaltung

Eveline Leutenegger
Bachtalenstrasse 2
CH-5242 Birr
Telefon +41 56 450 04 05
Fax +41 56 450 04 06
birr@lewag.ch

Betrieb

Erich Ulrich
Mühlehofstrasse 23
CH-6038 Gisikon
Telefon +41 41 450 31 09
dampfbc@bluewin.ch

Reisedienst

Karl Reichenbach
Bahnhof 2
CH-8718 Schänis
Telefon +41 848 00 01 44
reisedienst@fu-be.ch

Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher
alte Schanfiggstrasse 20
CH-7000 Chur
Telefon +41 81 250 76 74
towe@bluewin.ch

Bau und Infrastruktur

Walter Willi
im Acker 6a
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
wwilli@bluewin.ch

Marketing

Paul Güdel
Zurnhofstrasse 51
CH-6010 Kriens
Telefon +41 41 320 69 51
Natel +41 79 641 97 28
paul.guedel@fgluzern.ch

Kommunikation

Bruno Ettlin
Obrnatt 71a
CH-6043 Adligenswil
Telefon +41 41 370 38 02
Ettlin.adligenswil@freesurf.ch

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

Vakant

Vizepräsidentin

Isolde Hoenigk
Winfriedstrasse 14
D-80639 München
Telefon +49 89 178 31 51
i.hoe@freenet.de

Sekretariat CH Mitglieder-Service

Simone Hurter
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a. A.
Telefon/Fax +41 1 761 47 01
simone.hurter@ksc-ag.com

Info D/NL

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

Finanzen

Albert Fröhlich
Bettlistrasse 14
CH-8600 Dübendorf
Telefon +41 1 820 07 91

Spezialaufgaben

Andreas Stadelmann
Mühleplatz 4
CH-6210 Sursee
Telefon +41 79 451 97 26
andreas.stadelmann@ksc-ag.com

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

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

Zürich

Kurt Brügger
Industriestrasse 16
Postfach
CH-8627 Grüningen
Telefon/Fax +41 1 935 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@freesurf.ch

Romande

Jacques Fornachon
Au Curson
CH-1142 Pampigny
Telefon +41 21 800 48 61
jornachon@bluewin.ch

Gothard

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

Edelweiss

Kurt Baasch
Feldhofstrasse 6
CH-8708 Männedorf
Telefon +41 1 920 32 30
Natel +41 79 420 32 30
kurtbaasch@goldnet.ch

Wallis

Reto Meister
CH-3999 Oberwald
Telefon +41 79 475 29 42
reto_meister@hotmail.com

Graubünden

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

Ostschweiz

Hugo Peter
Mühlackerstrasse 27
CH-4402 Frenkendorf
Telefon +41 61 901 49 70
Natel +41 78 815 53 67
hugo.peter@freesurf.ch

Solothurn

Paul Kupper
Markusstrasse 7
CH-2544 Bettlach
Telefon +41 32 645 29 70
Fax +41 32 645 18 55

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

Nordrhein-Westfalen

Martin Fränsing
Gotthelfstrasse 100
D-44229 Dortmund
Telefon/Fax +49 231 73 4061

Rhein-Main

Joachim Ziegler
Kreuzweg 7
D-65719 Hofheim a. Ts.
Telefon +49 6192 8825

Rhein-Neckar

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

Stuttgart

Eberhard Kühnie
Paul Lincke Strasse 22
D-70195 Stuttgart
Telefon/Fax +49 7116 96175

Schwaben

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 5668
hillemeyr@t-online.de

München/Oberbayern

Helmut Mack
Ganzenmüllerstrasse 12
D-85354 Freising
Telefon/Fax +49 8912 16 3259
Helmut.F.Mack@t-online.de

Nürnberg

Norbert Baumann
Untersbergstrasse 16
D-90471 Nürnberg
Telefon/Fax +49 911 86 8726

Niederlande

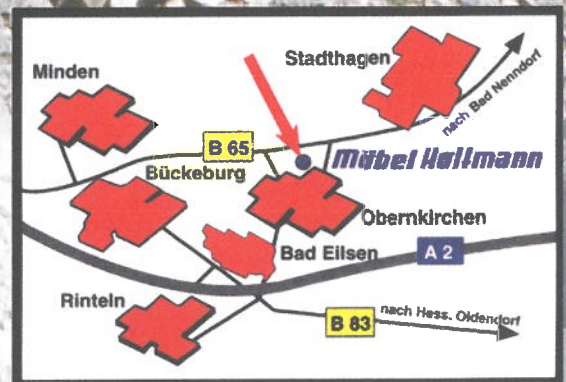
Rob Janzen
in de west 20
NL-3958 CG Amerongen
Telefon +31 343 45 7221
Fax +31 343 460 995
rjanzen@euronet.nl

Erleben Sie die Faszination des Eisenbahn-Modellbaues in unseren Ausstellungsräumen



**Möbel
Holtmann**

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



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen