



SEPT. 2002

dampf an der furka



dampf**bahn**furka
berg**strecke**

Wir setzen Dampf auf



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

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

Hier ein paar Beispiele aus unserem «Fahrplan»:

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



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

Verlag
Electronic Publishing
Offsetdruck



Editorial

Was im Umfeld von DFB und VFB zurzeit geschieht, hat wegweisende Bedeutung. Der Verein Furka-Bergstrecke hat wieder gerade und tragfähige Schienen unter den Rädern. «dampf an der furka» hat im letzten Heft darüber berichtet. Wesentlich dramatischer, so scheint mir, ist die Lage der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. Dies in verschiedener Hinsicht.

Sind die Helden müde geworden? Oder fehlt ihnen ganz einfach der Nachwuchs? Und: Ist es nicht gelungen, unser gemeinsames Anliegen weiter zu tragen? Dabei sind doch etliche Sektionen gerade in dieser Hinsicht sehr aktiv. Stellt sich also eine letzte Frage: Gibt es immer weniger Menschen, die bereit sind ihr Können, ihre Kräfte und ihre Hände persönlich für eine grandiose Idee zur Verfügung zu stellen? Der Ruf nach Fachpersonal ist auch dieser Ausgabe zu entnehmen. Aber auch der Ruf nach mehr Fronigruppen, die in unveränderter Zusammensetzung ihre Tätigkeit ausüben können. Einbezogen werden in diese Überlegungen müssen ohne Zweifel auch verschiedene Stabsstellen. Auch darüber können Sie in diesem Heft lesen.

Die Frage, ob die Lage dramatisch ist oder nicht, und ob sie – wie heute üblich nach einer vollständigen Professionalisierung ruft, kann so gar nicht festgestellt werden. Aber Verein und AG wären schlechte Hausherrn, würden sie erst eine entsprechende Schutzeinrichtung kaufen, nachdem der Blitz eingeschlagen hat. Es sollten sich möglichst viele Gedanken darüber machen, dass der Furka-Bergstrecke mit dem Ausbau des letzten Teilstücks in verschiedener Hinsicht ein Quantensprung bevorsteht. Es lohnt sich, über die Folgen und die entsprechend notwendigen Weichenstellungen schon jetzt nachzudenken.

Sind die Helden müde geworden? Wir wissen, dass die Furka-Bergstrecke nie, auch nicht bei optimalen Voraussetzungen eine ausgeglichene Rechnung erreichen wird. Das wird nicht der Grund sein, weshalb auch die Finanzierung zunehmend Mühe bereitet. Rappeln wir uns nochmals auf und greifen wir in die Taschen. Meter um Meter nach Oberwald. Diese zusätzliche Finanzaktion muss neben allen andern gelingen. Es braucht diesen (letzten) Effort, um die Vision wahr zu machen.

Vielleicht denken Sie, der Redaktor dramatisiere schon ein wenig stark. Tut er nicht. Er möchte nur ein wenig aufrütteln, damit viele mit Elan das Erbe weiterführen. Das Ziel ist in Sichtweite.

Herzlich,
Ihr Gerhard Oswald

Die letzte Ausgabe 2002 von «dampf an der furka» erscheint am
27. November

Redaktionsschluss Ausgabe 4/2002: 28. Oktober

aktuelles

Rechnung mit Hindernissen	2
Aktuelles aus der Geschäftsleitung	4
Klarer Sieg für «Weisshorn» und Kohle	5
Finanzielle Beteiligung	6
Finanzen und Finanzierung	7
Ein Morgenzug ab Gletsch?	8
Zurück in die Erinnerung	10
Visionäre Illustrationen	12
Barometer der aktuellen Aktienzeichnung	12
Meter um Meter nach Oberwald	13
Churer Werkstatt-Echo	14
Bauarbeiten haben begonnen	15

leserbrief

16

vereine

Sektion Ostschweiz	17
Sektion Bern	18
Sektion Zürich	18
Sektion Norddeutschland	19
Sektion Innerschweiz	19
Sektion Nürnberg	20
Partie en français	21

Titelbild

Erster fahrplanmässiger Drehscheiben-Einsatz am
29. Juni 2002. *Foto: DFB*

Impressum

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

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

Adressänderungen 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

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

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

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

Gut besuchte GV der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Rechnung mit Hindernissen

219 stimmberechtigte Aktionäre kamen am 29. Juni zur 16. Generalversammlung in die Mehrzweckhalle nach Oberwald. Sie repräsentierten 34'434 eigene und vertretene Stimmen. Dass es zu keinem Eklat kam, war ihrem Verständnis zu verdanken. Die Jahresrechnung lag zwar vor, nicht aber der Revisionsbericht. Vorbehältlich des Revisionsberichts wurde der Rechnung dennoch bei einigen Enthaltungen zugestimmt.

Die Mehrzweckhalle bot für die diesjährige Aktionärsversammlung einen geeigneten Rahmen. Er wird durch einige Stände verstärkt. Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller entbot neben den zahlreich erschienenen Aktionärinnen und Aktionären Ehrenpräsident Alfred Gysin, den Vertretern der Gommer Gemeinden und Reto Meister von der zu neuem Leben erweckten Sektion Wallis einen besonderen Gruss.

Viel Optimismus vermittelte der Vertreter von Gomstourismus. Er versicherte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke der vollen Unterstützung: «Sie schenken dem Goms ein attraktives Angebot. Wir sind stolz auf die Dampfbahn.»

Ein gutes Jahr

Peter Schwaller bestätigte, das Fernziel des DFB heisse Oberwald. Im Berichtsjahr wurden mit 361 Zügen 27'151 Personen befördert. Der Verkehrsertrag beläuft sich auf 929'000 Franken.

Ein bedeutsamer Tag war der 14. Juli 2001. Gemeinsam mit der FO konnte das 75jährige Bestehen der durchgehenden Strecke gefeiert werden. Dabei fuhr erstmals ein Dampfzug der DFB von Andermatt aus bis nach Gletsch.

Im Berichtsjahr waren drei Dampflokomotiven in Betrieb. Die Instandstellung der FO 4 wird in Chur bis 2003 dauern. Die Sektion Aarau hat den ersten von vier

Wagen in der traditionellen roten FO-Farbe erneuert.

Der Präsident erinnert aber auch an «das zunehmende Problem, genügend Freiwillige zu finden». Rund 680 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren letztes Jahr im Einsatz. Die genannten Schwierigkeiten betreffen vor allem mittlere Kader, die sich unentgeltlich zur Verfügung stellen. Fachpersonal ist ebenfalls gesucht. Peter Schwaller: «Wir stehen in einer kritischen Situation. Helfen Sie uns.»

Die Finanzlage der DFB ist nach wie vor angespannt. Der Präsident dankt den Aktionären sowie dem Verein Furka-Bergstrecke. Die Palette der Finanzierungsmöglichkeiten wird erweitert. Erwähnt wurden der 1000er-Klub – vorgestellt in der letzten Ausgabe von «dampf an der furka» – und die eine Woche zuvor gegründete Stiftung «Furka-Bergstrecke». Mit ihr soll die Sanierung des Teilstücks bis Oberwald finanziert werden. (Genauere Angaben finden Sie in dieser Ausgabe.)

Der Präsident erinnert in seinem Bericht auch an die Aktivitäten für die Schaffung einer Tourismusdestination Gotthard mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke als wichtigem Leistungsträger.

Abschliessend appelliert Peter Schwaller an alle, zusammenzuarbeiten. Noch immer würden alte Ressentiments eine (zu grosse) Rolle spielen. «Was wir geleistet haben, findet überall grosse Anerkennung.»

Revisionsbericht noch nicht da

Geschäftsbericht und Rechnung liegen in gewohnter Form schriftlich vor. Dass dies erst am Versammlungstag der Fall ist, löst einigen Unmut und Kritik im Zusammenhang mit der Genehmigung von Jahresbericht und Rechnung aus. Ein genaues Studium der Unterlagen war so nicht möglich.

Es mögen verschiedene Gründe sein, die zu der unerfreulichen Mitteilung führten, die Geschäftsführer Josef Albisser im Zusammenhang mit der Jahresrechnung 2001 zu überbringen hatte. Die Buchungen erfolgen extern. Leider musste festgestellt werden, dass technische Buchungsfehler vorlagen. Deren Bereinigung erforderte einen grossen Zeitaufwand. Die Rechnung liegt zwar vor, doch war die Revisionsfirma nicht bereit, die Revision der Rechnung derart kurzfristig durchzuführen. Der Geschäftsführer verweist auf personelle Engpässe. Er bedauert die Panne. Sie hinterlässt einen unguten Eindruck.

Präsident Schaller äussert sich zum weiteren Vorgehen. Würden die Traktanden 5 bis 7 (Jahresrechnung/Verwendung Geschäftsergebnis/Entlastung der Organe) zurückgewiesen, so müsste eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden, was Kosten von rund 20'000 Franken verursachen würde. Peter Schwaller schlägt deshalb folgendes Vorgehen vor:

- Die Abstimmung über die Rechnung erfolgt mit Vorbehalt. Der Revisionsbericht muss bis zum 15. Juli vorliegen und gleich oder besser lauten als im Vorjahr.
- Der Revisionsbericht wird der GV 2003 zur Kenntnis vorgelegt.
- Ein ausserordentliche GV wird dann durchgeführt, wenn der Revisionsbericht schlechter ausfällt als im Vorjahr. Dies muss auch dann geschehen, wenn ein Aktionär nachträglich Einsprache erhebt.

Mit der Bitte um Verständnis eröffnet der Präsident die Diskussion. Sie wird weniger intensiv benutzt als erwartet. Fragen galten folgenden Themen: Kommt der Revisionsbericht tatsächlich bis am 15. Juli? Ist das vorgeschlagene Vorgehen rechtmässig? Hingewiesen wurde auch auf den Revisionsbericht des Vorjahrs, der den Erwerb eigener Aktien ohne Vermögen rügte. Diese Angelegenheit sei bereinigt, lautete die Antwort des Präsidenten. Rechtsanwalt Josef Dettling (Brunnen) erklärte ausdrücklich, dass er mit diesem Vorgehen leben könne. Auf

die Frage des Präsidenten, ob jemand mit dem Vorgehen nicht einverstanden sei, meldet sich niemand. Damit stimmen die Aktionäre dem Vorschlag des Präsidenten zu und die Versammlung kann wieder ihren ordentlichen Lauf nehmen.

Genehmigung nicht bestritten

Die Rechnung weist folgende Eckdaten auf: Betriebsertrag total 1'708'272 Franken, Aufwand 1'343'694 Franken, Kapitalkosten 37'184 Franken, Abschreibungen 436'034 Franken, Gesamtaufwand 1'836'912 Franken, Betriebsverlust 128'640 Franken. Die Investitionen belaufen sich auf 460'000 Franken, der Verlustvortrag ist auf 1'034'111 Franken angewachsen.

Der Jahresrechnung und der Übertragung des Geschäftsergebnisses auf neue Rechnung wird bei einigen Enthaltungen zugestimmt. Eine Diskussion löst Traktandum 7 aus. Dargelegt wird, dass der Bereich Finanzen personell verstärkt werden soll. Auf der einen Seite fehlt der Hinweis auf die Ehrenamtlichkeit nicht, auf der andern wird anerkannt, der Fehler sei offen und ehrlich dargelegt worden. Es wird der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass aus den Fehlern gelernt werde.

Der Entlastung der Organe stimmt die Versammlung trotz Gegenantrag mit 1 Gegenstimme und 6 Enthaltungen zu. Präsident Schwaller dankt für das Vertrauen.

Die Sorgen des Bauchefs

Auch Traktandum 8 (Ausblick auf das Jahr 2002) nahm einige Zeit in Anspruch. Bauchef Walter Willi, dessen enormer Einsatz allgemein Anerkennung findet, verwies in Bezug auf den laufenden Unterhalt auf seine ausführlichen Darlegungen in der Ausgabe 2/2002 von «dampf an der furka». «Wir befinden uns in einem dauernden Kampf gegen die Unbill der Natur und den Verschleiss.» 3400 Meter Zahnstange wurden erneuert. Ein grosser Nachholbedarf besteht bei den Bauwerken. Von den Stützmauern sind erst 5 Prozent erneuert. Hingegen konnte der Schaden an der Wilerbrücke behoben werden. Sorgenkind bleibt der Scheitel-

tunnel. Im Bau ist das dritte Gleis in der Station Realp.

Walter Willi kommt auch auf das «Grossvorhaben Gletsch-Oberwald» zu sprechen. 2300 Meter Gleis müssen total erneuert werden. Ein Meter kostet 600 Franken. Als kritische Punkte bezeichnet der Bauchef den Kehrtunnel samt anschliessender Reussbrücke sowie den Viadukt über die Strasse und die künftige Station Oberwald.

Odilo Guntern präsidiert Stiftung

Alt Ständerat Odilo Guntern stellt die bereits erwähnte Stiftung «Furka-Bergstrecke» vor. Odilo Guntern, bekannt als Preisüberwacher und bis vor kurzem Präsident der Walliser Kantonalbank, übernimmt den Vorsitz der Stiftung, Geschäftsführer ist Hans Hallenbarter (Obergesteln) und Vizepräsident der ehemalige Urner Regierungsrat Ambros Gisler. Die Stiftung bezweckt die Finanzierung des letzten Teilstücks Gletsch-Oberwald.

Das Wort erhielt auch der Redaktor von «dampf an der furka». Er skizzierte die redaktionellen Absichten und einen möglichen mittelfristigen Ausbau der Zeitschrift. Bruno Rütli äussert sich ebenfalls zu «dampf an der furka» und empfiehlt, darin zu inserieren. Georg Schaefer stellte sich als neuer Präsident des Vereins Furka-Bergstrecke vor und Paul Tschudin den in der letzten Ausgabe von «dampf an der furka» ausführlich erwähnten 1000er-Club. Der Gemeindepräsident von Oberwald zeigte die interessante Geschichte des Tagungsortes auf, der stark auf den Fremdenverkehr ausgerichtet ist. Oberwald hoffe auf das Jahr 2006, also auf die Eröffnung des Teilstücks Gletsch-Oberwald. Zudem gab er bekannt, dass die drei Gemeinden des Obergoms den Apéro stiften.

Zum Schluss der Versammlung äusserte Präsident Peter Schwaller nochmals Absichten und Hoffnungen zur geplanten Marketingorganisation Gotthard. In den vier Kantonen Graubünden, Tessin, Wallis und Uri sei durchaus Interesse vorhanden, den Tourismus in der Region Gotthard professionell und gemeinsam zu

verkaufen. Peter Schwaller: «Unsere Dampfbahn spielt eine wichtige Rolle.» Das Projekt der Hochschule St. Gallen rechnet mit einem Budget von 200'000 Franken. Als Trägerschaft ist ein Verein vorgesehen, der auf dem höchsten Punkt des Gotthards gegründet werden soll. Das ist wohl die weitere und zukunftsgerichtete Dimension, in welche die Dampfbahn Furka-Bergstrecke einzubetten ist.

Keine ausserordentliche GV

Wie Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller «dampf an der furka» gegenüber bestätigte, ist der Revisionsbericht zur Rechnung 2001 innerhalb der an der GV erwähnten Frist eingetroffen. Er halte sich im Rahmen des Vorjahrs, so dass entsprechend dem Beschluss von Oberwald keine ausserordentliche Generalversammlung notwendig wurde. Der Revisionsbericht wird den Aktionären an der nächstjährigen GV zur Kenntnis gebracht. *Gerhard Oswald*

Verein Furka-Bergstrecke

Adressliste des Vorstandes

Georg Schaefer, Grabackerstr. 30
CH 4441 Thürnen, safco@bluewin.ch
004161 971 48 70, 004179 232 16 75

Simone Hurter, Steinachstr. 6
CH 8910 Affoltern/Albis
simone.hurter@ksc-ag.com
00411 7614701, 004179 3294762

Stadelmann Andreas A., Mühleplatz 4
CH 6210 Sursee
andreas.stadelmann@ksc-ag.com
004179 4519726

Isolde Hoenigk, Winfriedstr. 14
D-80639 München, i.hoe@freenet.de,
004989 1783151, 0049179 5279704

Bernd Hillemeier, Galgenberg 22
D-86381 Krumbach,
Hillemeier@t-online.de
00498282 5668, 0049171 7183896

Albert Fröhlich, Bettlistr. 14
CH 8600 Dübendorf
00411 820 0791, Fax: 00411 820 2791

DFB hat wegen zusätzlicher Kosten Probleme mit der Liquidität

Aktuelles aus der Geschäftsleitung

Im kommerziellen Bereich der diesjährigen Betriebssaison 2002 sind Zeichen einer Ertragsminderung von etwa 20 % sichtbar, was rund 150'000 Franken bedeutet. Im Gruppengeschäft müssen wir teilweise bedeutend weniger Teilnehmer pro Gruppe feststellen.

Als Ausgleich kann das Grossgruppen-geschäft betrachtet werden, welches während dem Ganzwochenbetrieb von Montag bis Freitag das volle Platzangebot des Zuges Gletsch-Realp beanspruchte. Allerdings gab es wiederum ungleiche Aufkommen an den Wochenenden, wobei unsere Tageskapazitäten teils gänzlich beansprucht wurden.

Grosse Ertragsausfälle

Im Einzelreiseverkehr sind grosse Ertragsausfälle vorhanden, dies aus vielfältigen Gründen, sei es die Expo.02, schlechte Erreichbarkeit zufolge Stau bzw. Fahrplanangebot oder unpassendem Wetter. Bei den Festivitäten vom 100-Jahr-Jubiläum «Weisshorn» am Wochenende vom 06./07. Juli 2002 war trotz teils misslichem Wetter die Beteiligung zufriedenstellend, es ergibt eine ausgeglichene Abrechnung.

Im kommenden Jahr 2003 wird der Fahrplan vermehrt dem Nachfragebedürfnis angepasst, grundsätzlich wird noch ein Zugpaar im Fahrplan angeboten, eine Doppelführung wird bei genügender Nachfrage (Gruppen) angeboten. Mit diesem Vorgehen soll auch unsere angespannte Personalsituation im Betriebs- und Lokpersonal teils entschärfen. Die wiedereröffnete Restaurationsbewirtung bei Station Furka ist beliebt, genügen die Zugspausen nicht immer ausreichend der Nachfrage.

Bei den Dampflokomotiven sind zwei erhebliche Vorkommnisse vorgefallen, welche jedoch in beiden Fällen mit

ausserordentlichem Einsatz unseres hochqualifizierten Personals in nächtlichem Frondienst behoben werden konnten. Die Lok 9 erlitt auf einer Talfahrt Furka-Realp oberhalb der Steinstaffelbrücke einen Schaden am Zahnradtriebwerk, mittels vorhandenem Reservematerial konnte dies innert 10 Arbeitstagen behoben werden. Bei Lok 1 musste kurz darauf ein Riss am Zahnradwagen festgestellt werden, welcher in einer Nachtübung verschweisst werden konnte, dieser Zahnradwagen wird Ende Fahrsaison zwecks Revisions-Reparaturvornahme ausgebaut werden. Der Leistungsvergleichstest zwischen Kohle- und Ölfeuerung anlässlich des Besuchs der Schwesterlok «Breithorn» mit unserer «Weisshorn» fiel zugunsten der kohlenbefeuerten «Weisshorn» aus. Bei den Dieselfahrzeugen sind ebenfalls wiederum einige Ausfälle vorgekommen, was Nacharbeiten als notwendig erscheint. Unsere Personenwagen haben ihren vorgesehenen Einsatz ohne grössere Ausfälle überstanden, jedoch an Herbstwochenenden ist das derzeitige Platzangebot nur knapp genügend.

Im Baudienst konnten die vorgesehenen Unterhaltsarbeiten an der Fahrbahn mit grösseren oder kleineren Ergebnissen vorgenommen werden, vor allem die teils erhebliche Unstetigkeit in der Verfügbarkeit von Frondienstpersonal macht unseren Planungen / Vorarbeiten sehr zu schaffen. Hier wäre es vermehrt wünschenswert, wenn pro Woche eine vollständige Arbeitsgruppe vorhanden ist, damit Wochen ohne bzw. mit Doppelgruppen vermieden werden können. Die erlittenen Schadenereignisse aus Lawinenniedergang 2002 bzw. noch von Unwetter im Oktober 2000 konnten noch nicht gänzlich behoben werden. Bei den Investitionen sind Abschlussarbeiten in Gletsch vorgenommen, sowie die von unserm

Personal längst ersehnte überfällige Sanierung der Sanitäreinrichtungen, wie auch Ersatz des bestehenden Kantinenprovisoriums in Realp begonnen worden.

Im personellen Bereich ist immer noch ein Mangel an ausgewiesenen Fachkräften in allen Bereichen vorhanden. Im Bereich der Aktienregisterbetreuung ist die personelle Veränderung in Umsetzung, unter Beizug einer Stabstellenfunktion als Koordinationsstelle. Im Kantinenbereich bewährt sich die personelle Umbesetzung (Verantwortlichkeiten), die Mengenauslieferung von Mahlzeiten erreicht allerdings die Leistungsgrenze unseres Personals, die gewünschte personelle Hilfestellung von Frondienstgruppen lässt manchmal zu wünschen übrig.

Der finanzielle Bereich des Unternehmens kämpft auch weiterhin mit knappem Liquiditätsbestand. Die zusätzlichen unvorhergesehenen Instandstellungsarbeiten von Lawinen-/Unwetterschäden wie auch der beiden Dampflokomotiven benötigen zusätzlich Mittel von rund 300'000 Franken, dem gegenüber sind allfällige Einnahmehausfälle von etwa 150'000 Franken, zu befürchten. An Einnahmen zugunsten der Sanitär- und Kantinenerneuerung sind bereits vorhandene und zugesagte Mittel von rund 150'000 Franken vorhanden. Von VFB-Beiträgen sind die zugesagten Mittel von 200'000 Franken beinahe vollständig überwiesen worden.

Mit dem ZV des VFB herrscht eine gute Einvernehmlichkeit, die Zusammenarbeit wirkt positiv, unsere gemeinsamen Ziele können mit vereinten Kräften angegangen werden.

Josef Albisser

In eigener Sache

Das Abonnement für die Periode 2002/2003 wird den bisherigen Abonnenten (Aktionäre) demnächst in Rechnung gestellt. Da wir unnötigen Mehraufwand vermeiden wollen, sind wir Ihnen dankbar, wenn Sie für die Abo-Erneuerung nur diese Zahlungsbelege verwenden.

Der Abonnementsdienst

Zwei Schwestern trafen sich an der Furka

Klarer Sieg für «Weisshorn» und Kohle

Die Dampflokomotive HG 2/3 «Weisshorn» hat am Wochenende vom 6. und 7. Juli mit Sonderfahrten und einem Besuch ihrer fast baugleichen Schwesterlok «Breithorn» ihr 100-jähriges Bestehen gefeiert. In den Messfahrten schlug die kohlegefeuerte DFB 6 die Leichtölgefeuerte BVZ-Lok klar.

«Die Jubilarin hat den Test am Freitag klar gewonnen und ihre Überlegenheit auch am Samstag eindeutig bewiesen», schrieb die «Neue Luzerner Zeitung». «Ich fuhr mit der Breithorn, als sie noch mit Kohle geheizt wurde. Nach dem Kesselumbau im vergangenen Jahr hat sie einfach keine Kraft mehr. Das Öl produziert zu wenig Dampf», zitierte das Blatt

einen nicht näher bezeichneten Dampflokfreund. Mitentscheidend für das klare Ergebnis sei aber auch gewesen, dass das einheimische Lok-Team der «Weisshorn» die Strecke genauestens gekannt habe.

Die «Weisshorn» war von der SLM gebaut und 1902 bei der damaligen Visp-Zermatt-Bahn in Betrieb genommen worden. 1940 wurde sie an Howeg Ems verkauft und war dort als Werkslok im Einsatz. 1961 schien dann das Aus gekommen zu sein und die Maschine stand bis 1988 als Denkmal in Chur.

Churer Schüler schenkten sie dann der DFB mit der Auflage, die Dampflokomotive bald wieder in Betrieb zu nehmen. Sie wurde 1988/89 von der Firma Os-

wald Steam Samstagnern aufgearbeitet und wurde am 20. Oktober 1989 von der DFB als erste Dampflokomotive in Dienst gestellt. Heute verkehrt sie bei der DFB vorab als Zugmaschine für Entlastungs- oder Zusatzzüge.

Die «Breithorn» ist vier Jahre jünger als die «Weisshorn». Sie ist die letzte Lok dieser Serie, die noch im Dienst der BVZ steht. Seit dem Kesselumbau im vergangenen Jahr fährt die BVZ mit der Lok wieder Nostalgie Sonderzüge. Zur Lok gehören ein offener Aussichtswagen (B2226), ein Bar- und Restaurationswagen (WR-S 2227) sowie ein Belle-Epoque-Gesellschaftswagen (B2225).

Wettermässig war das Wochenende ebenso eindeutig wie der Kräftevergleich: Regnerisch trüb am Samstag, Sonnenschein am Sonntag. In der Station Furka war Festbetrieb. In dem Zelt wurden bei volkstümlicher Live-Musik Essen und Getränke serviert. Je am Vormittag und am Nachmittag verkehrten zwei Sonderzüge, gezogen von einer der beiden HG2/3. Zusätzlich fuhr die DFB1 «Furkahorn» den Regelzug nach Gletsch. Die «Gletschhorn» war dann aber nicht auch noch im Einsatz. Trotzdem gab es am Abend in Realp eine Viererparade, die zahlreiche Fotografen anzog.

Rund 500 Dampfbahn-Fans benutzten die Sonderzüge, wie Betriebsleiter Erich Ulrich dem «dampf an der furka» mitteilte. «Das ist nicht sensationell, aber ich denke, wir müssen nicht noch drauflegen. Es ist nicht so einfach, die Züge zu füllen. Das haben wir schon im vergangenen Jahr bei der 75-Jahre-FO-Fahrt gesehen», sagte Ulrich. Die PR-Arbeit sei wohl etwas spät und zu wenig breit angefallen. «Aber trotzdem ist es gut, einen frühen Saisonhöhepunkt zu haben, denn so merken viele, die DFB fährt wieder.»

Julian Witschi



Viererparade vor der Depotwerkstätte in Realp (von links): HG 3/4 1 (DFB), HG 2/3 6 Weisshorn (DFB), HG 2/3 Breithorn (BVZ) und HG 3/4 9 (DFB).

Wie kann ich mich an der Dampfbahn Furka-Bergstrecke finanziell beteiligen?

Wie	Mittel	Kontaktadresse	Verwendung der Mittel	Fristigkeit und Priorität des Geldeinsatzes	Prio
Zeichnung von Aktien der DFB AG	AK Erhöhung 2002: Namenaktien zu Fr. 200.– und Fr. 400.– sowie Partizipationsscheine zu Fr. 200.–	DFB AG Aktienregister Postfach 3468 CH-4002 Basel	Investitionen in die Bergstrecke, – Zugsmaterial, Infrastruktur	Jährliche Ergänzung der Anlagen, Lokomotiven und Wagenmaterial	hoch
Sponsoring, Spenden, Sponsoring-Marketing	Freie Beiträge: Geld, Material	DFB AG Geschäftsleitung Postfach 35 CH-3339 Oberwald	Unterhalt und Erneuerung aller Anlagen; sowie für Investitionen (Projekte)	laufend zur Deckung der jährlichen Betriebs- und Investitionskosten	hoch
Zeichnung von «Sitzbänken» in Personenwagen	Fr. 300.– resp. Fr. 500.– einmalige Beiträge (Sponsoringurkunde)	VFB, Sektion Aargau W. Benz, Propstbergstr.10 CH-5312 Döttingen sowie BrunoENZler Revisionswerkstätte Chur Pulvermühlestrasse 20 7000 Chur	Personenwagen in den Werkstätten Aarau und Chur.	laufend	hoch
Mitgliedschaft im Verein Furka-Bergstrecke VFB	Jahresbeitrag Fr. 50.– für Einzelpersonen; Fr. 75.– für Familien, sowie Spenden Frondienst auf der Strecke, in den Werkstätten, im Fahrdienst und auf Messen.	Sekretariat VFB Frau S. Hurter Steinacherstrasse 6 CH-8810 Affoltern a.A.	Betriebskosten Deckungsbeitrag an die DFB von ca. Fr. 250'000.– /Jahr	laufend	hoch
Beitritt zum 1000er Club	Fr. 1000.– einmalige Zahlung, Jahresbeitrag Fr. 100.–	Paul Tschudin, Präsident Unterm Schellenberg 121 CH-4125 Riehen	Aufarbeitung einer weiteren (Vietnam-) Dampflokomotive	Arbeiten ab 2004	mittel
Zeichnung von Anteilscheinen der Stiftung «Furka-Bergstrecke»	Anteilscheine Schiene pro m: Zinsloses Darlehen mit Fr. 750.– pro 1 m Schiene, Rückzahlung nach 8 Jahren ohne Zins; Stiftungsurkunde	Stiftung Furka-Bergstrecke c/o H. Hallenbarter Casa Prima CH-3981 Obergesteln	Wiederinstandstellung der Strecke Gletsch-Oberwald mit den Zinsen des Stiftungskapitals.	Projektierung in Arbeit, Wiederinstandstellungsarbeiten ab 2004	mittel

Dampfbahn Furka-Bergstrecke: Ohne Frondienstler geht es nicht

Finanzen und Finanzierung

1. Allgemeines

Die kostendeckende Finanzierung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist nach wie vor entscheidend abhängig vom uneigennützigem Einsatz vieler «Fronddienstler» in der DFB und im VFB und der Spendefreudigkeit unzähliger, begeisterter Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die zur Zeit bestehenden Möglichkeiten für Aktionäre, Vereinsmitglieder, Spender, Sponsoren und Gönner, unser Werk weiterhin finanziell zu unterstützen.

2. Die Finanzstruktur

Wir unterscheiden in der DFB AG zwischen der Betriebs- resp. Erfolgsrechnung einerseits und der Investitionsrechnung andererseits.

2.1 Betriebsrechnung

Im jährlichen Gesamtaufwand von rund 1.8 Millionen Franken (Basis 2001) machen die Kapitalkosten und Abschreibungen 25%, die Personalkosten 16%, die Betriebskosten 40% und die Unterhaltskosten 19% aus. Diese Kosten werden etwa zur Hälfte über die Einnahmen des Reisedienstes, zu 27% über Beiträge des VFB und Spenden und zu 14% über Souvenir- und übrige Einnahmen gedeckt. Es bleibt aber ein Betriebsverlust von rund 128'000 Franken. Die Hauptprobleme sind die hohen Abschreibungs- und Kapitalkosten aus Schulden früherer Jahre und die stets kritische Liquidität des Unternehmens.

2.2 Investitionsrechnung

Der Finanzbedarf für Investitionen in den Fahrzeugpark (Lokomotiven und Wagen), in die Strecke (bis Oberwald) und in die Infrastruktur beträgt in den kommenden Jahren – ohne Aufrechnung der Frondienstleistung – rund 12 Millionen Fran-

ken. Solche Investitionen werden nur ausgelöst, wenn die Finanzierung gesichert ist. Es zeigt sich, dass nach Erreichen des Zwischenziels Gletsch die Spendefreudigkeit der Furkafamilie deutlich abgenommen hat und das Sponsoring als Folge der weltweiten Verunsicherung im Wirtschafts- und Finanzmarkt sehr schwierig geworden ist.

3. Die Rolle der verschiedenen Organisationseinheiten

Die hier aufgeführten Einheiten sind eigenständige juristische Organisationen mit dem gleichen Ziel, die Furka-Bergstrecke als nostalgische touristische Attraktion der Nachwelt zu erhalten.

3.1 Die DFB AG

Sie ist die Konzessionsträgerin und Eigentümerin der Strecke, des Zugsmaterials und der Infrastruktur; sie sorgt für den sicheren, betriebswirtschaftlich und kommerziell optimalen Bahnbetrieb. Über Sponsoring, Spendenaktionen und Aktienkapitalerhöhungen ist sie aktiv in der Geldbeschaffung für den Betrieb und die noch zu tätigen Investitionen.

3.2 Verein Furka-Bergstrecke

Der VFB mit seinen 22 Sektionen in der Schweiz, Deutschland und Holland unterstützt die DFB AG mit Frondieneinsätzen in den Werkstätten, bei der Instandstellung der Strecke und im Bahnbetrieb. Über seine Mitglieder und Spender fließen namhafte finanzielle Beiträge in die DFB AG.

3.3 1000er Club

Der im 2001 gegründete 1000er Club unterstützt und finanziert die Wiederaufarbeitung und den Unterhalt weiterer Dampflokomotiven des Typ HG 4/4 über die Werbung seiner Clubmitglieder. Er

wirbt aktiv für die gedeihliche Entwicklung der Furka-Bergstrecke.

3.4 Stiftung Furka-Bergstrecke

Die im Juni 2002 gegründete Stiftung Furka-Bergstrecke beabsichtigt über erwirtschaftete Kapitalerträge von verkauften zinslosen Anteilscheinen «Schiene pro Meter» à 750 Franken die Strecke von Gletsch nach Oberwald zu finanzieren.

4. Ausblick

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke steht seit dem Erreichen von Gletsch mitten im Übergang von der Pionierzeit in eine unternehmerisch professionell zu führende Alpenbahn mit hohen Ansprüchen.

Entscheidende Fragen sind dabei:

- a) Kann die Dampfbahn auf die Dauer schwergewichtig auf Basis Frondienst im Milizsystem betrieben werden?
- b) Kann die Eigenwirtschaftlichkeit mittelfristig – nach Abschluss der Wiederaufbauphase – auf privatwirtschaftlicher Basis erreicht werden?

Alle Beteiligten sind als Partner gefordert, auf diese Fragen Antworten zu finden. Entsprechende Grundsatzdiskussionen sind bereits angelaufen. Dabei ist wichtig festzustellen, dass die Dampfbahn nicht als isolierter Tourismusleistungsträger betrachtet werden darf, sondern ein wichtiges Element in der grossen Tourismusregion «Gotthard» ist. Es wird entscheidend sein, dass wir Partnerschaften mit anderen Tourismusorganisationen eingehen und entsprechende Synergien in gegenseitigem Interesse nutzen.

Für den Moment ist es wichtig, dass der Elan der Pionierzeit nicht erlahmt. Damit verbunden ist der Aufruf an alle Furka-Freunde, weiterhin aktiv Frondienst zu leisten und das Unternehmen tatkräftig finanziell und ideell zu unterstützen.

Peter Schwaller, VR-Präsident

Ein Gespräch mit DFB Betriebsleiter Erich Ulrich:

«Ein Morgenzug ab Gletsch?»

Seit März 2001 ist Erich Ulrich Betriebsleiter der DFB. Er ist Teilzeitangestellter. «dampf an der furka» sprach Mitte Juli bei einer Fahrt über die Furka-Bergstrecke mit ihm.

«dampf an der furka»: Das Bundesamt für Verkehr führt für Fahr- und Betriebsdienst die Altersgrenze 70 ein. Wie stark trifft das die DFB?

Erich Ulrich: Die Folgen sind nicht so gravierend. Allerdings gibt es offenbar Bestrebungen, sogar die Alterslimite 65 einzuführen. Das würde uns dann sehr stark treffen, ist doch ein Grossteil des Personals zwischen 65- und 70-jährig. Junge haben wir zwar einige, aber es fehlt das «Mittelfeld» der 35- bis 50-jährigen. Aber in diesem Alter ist wohl die Arbeits- und Familienbelastung am grössten und es fehlt die Zeit für Hobbies wie die Furka.

Kommt die DFB um eine Professionalisierung herum?

Lohnbezüger können wir uns schlichtweg nicht leisten. Der Betrieb wäre zwar einfacher zu führen, denn es ist manchmal eine Gratwanderung zwischen Motivieren und Qualität fordern. Aber generell ist unsere finanzielle Situation sehr angespannt. Wir haben nur eine kurze Betriebszeit, und viele Arbeiten stehen an und sind wiederkehrend. In diesem Jahr läuft der Neubau des Kantinen- und Sanitärtraktes in Realp. Das ist dringend notwendig. Allein im Mai bereitete unser Koch Giovanni Büchel über 2000 Essen zu, im Juni gar über 3000. Es gibt Tage mit allein über 70 Mittagessen.

Was sind die weiteren Projekte?

Dringend etwas gehen muss mit den WC-Anlagen. Auf den Zügen haben wir

Zur Person

Erich Ulrich ist 1941 in Teufen im Kanton Appenzell Ausserrhoden geboren, wuchs in Gonten AI und später in Perlen LU auf. Nach der Verkehrsschule war er ab 1959 Stationslehrling bei den SBB und dann auf verschiedenen Bahnhöfen im Einsatz. Später arbeitete er für die SBB-PR in Bern und dann im Direktionssekretariat in Luzern. Bis im vergangenen November war er Verantwortlicher für den «Junior-Club». Erich Ulrich wohnt heute in Gisikon LU, ist verheiratet und hat zwei Söhne, die beide für die DFB im Lokführerstand stehen.

keine Toiletten. Ein anständiger WC-Container kostet 12'000 Franken. Dieses Geld würde ich lieber in den Bau eines Bahnhofgebäudes in Realp stecken. Aber wie gesagt, zuerst müssen die Gelder vorhanden sein. Auch viele andere Container sind abbruchreif. Und für mich ist auch das Bahnhofgelände eine Visitenkarte.

Wie steht es auf der Einnahmenseite?

Das wirtschaftliche Umfeld ist wieder härter geworden, und es läuft die Expo. Wir wissen noch nicht, wie sie sich auf unsere Reisezahlen auswirkt. Bis jetzt (Mitte Juli) müssen wir relativ zufrieden sein. Wir hatten mit Regelzügen 2500 Reisende. Dann konnten wir zwei Extrazüge fahren und am vergangenen Wochenende waren die acht Extradfahrten zum «Weisshorn»-Fest mit rund 500 Personen. Im Herbst sind wir in der Regel besser ausgelastet. Bis anhin haben wir 18'000 Reservationen, also etwa gleich wie im letzten Jahr. Für den Einzelgast ist vor allem das Wetter entscheidend.

Spürt die DFB den starken Franken?

Im Moment können wir das noch nicht auswerten. Ich persönlich habe den Eindruck, es hat immer noch recht viel deutsche Fahrgäste, aber es gibt Absagen von deutschen Tour Operatoren. Allgemein beklagt sich die Hotellerie und die



Erich Ulrich Betriebsleiter der DFB im Gespräch mit «dampf an der furka» ...

Fremdenindustrie in der Schweiz, die Deutschen blieben aus. Auch für uns sind die Gäste aus Deutschland sehr wichtig. Ich hoffe, dass wir die Einnahmen vom letzten Jahr erreichen.

Auf diesen Zug hätte eine 40er-Gruppe kommen sollen, sie steht aber im Stau. Gibt es das häufig?

Ich hoffe, dass sie noch den zweiten Zug erwischen. Aber die Staus am Gotthard sind immer wieder ein Problem, obwohl wir die Gruppen mit Nachdruck darauf aufmerksam machen, dass sie bei starkem Verkehr bereits in Flüelen ab der Autobahn gehen sollen, denn vor der Aus-/Einfahrt Amsteg ist eine Regulierungsstelle und der Stau reicht manchmal weit zurück. Mit dem Dosierungssystem hat sich die Situation verschärft. Inwiefern es Kunden abhält, wissen wir nicht.

Wäre nicht ein Morgenzug aus Gletsch als Alternative begrüssenswert?

Ich glaube auch, mit einem Gegenzugbetrieb könnten wir die Auslastung verbessern. Viele wollen am Vormittag fahren. Aber es gibt noch viele Probleme, die gelöst werden müssen. Zum Beispiel muss die Post den Anschluss bringen. Um das Depot Gletsch benutzen zu können, braucht es für die dort abgestellte Dampfschneeschleuder einen neuen Abstellplatz. Zudem muss in Gletsch die nötige Infrastruktur für den Dampflokbetrieb erstellt werden. Aber im Prinzip würde ich einen Gegenzugbetrieb begrüssen. In Realp ist das Geschäft nach der Abfahrt gelaufen. Auch die Realper Wirte hätten gerne wieder DFB-Fahrgäste, die essen kommen. Eine Zugskreuzung unterwegs wäre attraktiv und man könnte auch das Restaurant auf der Station Furka besser alimentieren.

Wann kommt der Gegenzugbetrieb?

Der definitive Entwurf für den Fahrplan 2003 haben wir bereits Ende März einreichen müssen, da der Fahrplanwechsel nur noch alljährlich im Dezember erfolgt. In diesem Entwurf ist der Gegenzugbetrieb nicht vorgesehen. Mit dem derzeitigen Dampflokbestand lässt sich ein

Gegenzugbetrieb zudem nicht verwirklichen. Der Fahrplan 2003 bleibt im Grundgerippe gleich wie heuer, mit etwas längerem Aufenthalt in der Station Furka wegen dem Restaurant.

Ist mehr Rollmaterial nötig?

Mit allen Personenwagen haben wir heute 390 Sitzplätze. Ich hoffe, dass wir im nächsten Jahr einen weiteren Personenwagen aus Chur bekommen. Dort ist auch die FO 4 in Aufarbeitung. Dies dauert voraussichtlich bis 2004. Dann wird aber bei der «Gletschhorn» die Kesselrevision fällig.

Gibt es auch personelle Probleme?

Wir haben dieses Frühjahr in Goldau an zwei Tagen einen Instruktionkurs für das Schalterpersonal und die Gästebetreuer durchgeführt. Schwachpunkte haben wir im Sanitätsdienst. Eine Woche vor Betriebseröffnung organisierten wir eine Übung im Scheiteltunnel mit möglichst allen Fahrdienstleitern und Zugführern plus Lokpersonal. Am Vormittag wurden in Realp die neuen Ausführungsbestimmungen der Fahrdienstvorschriften durchgearbeitet. Am Nachmittag übten wir dann eine Tunnелеvakuierung. Wir können uns keinen Unfall leisten. Wenn wir auf der ganzen Strecke das Blocksystem einführen müssten, wäre das ein riesiger



... und mit Fahrgästen in «malerischer» Umgebung
Fotos: Julian Witschi

Betriebsleiter

Konzessionierte Bahnen müssen gemäss Eisenbahnverordnung (Art. 14) über einen Betriebsleiter verfügen. Sein Aufgabenspektrum ist sehr breit: Erich Ulrich ist verantwortlich für die vorschriftsgemässe Dienstabwicklung, pflegt Kontakt mit Kunden und Sponsoren, ist Mitglied der Geschäftsleitung, kümmert sich aber beispielsweise auch darum, wenn im Barwagen der Wasserhahn tropft, wie am Tag des Interviews. Den Grossteil seiner Arbeit erledigt Erich Ulrich jedoch zu Hause.

finanzieller Aufwand. Die Instruktion liegt mir schon nur deshalb sehr am Herzen.

Was ändert im nächsten Jahr bei der DFB?

Ich hoffe, wir bekommen neue Schaltergeräte. Vorgesehen sind Billette im edmonsoschen Format. Vertreter der Harzquerbahn haben uns ihr System demonstriert. Ich sehe grosse Vorteile in der Abrechnung. Das bedingt aber auch, dass das Personal vor der Betriebssaison damit üben kann.

Denken Sie bereits an eine Betriebserweiterung bis Oberwald?

Die Eröffnung 2006 ist eine Vision. Wenn da nicht Millionenbeträge kommen, wird eine Umsetzung schwierig. Im Moment sind die Hauptkräfte in der Substanzerhaltung der auch schon langen Strecke Realp–Gletsch, und für den Rest fehlt ausreichend Geld.

Zum Schluss: Wie sind Sie eigentlich an die Furka gekommen?

Einerseits durch meine Söhne, die schon lange hierher kommen. Andererseits waren wir vom Junior-Club der SBB 1999 bei der DFB, mit der ich schon vorher gefahren bin. Nach meinem vorzeitigen Altersrücktritt suchte ich eine neue Herausforderung, und die habe ich gefunden. Die Belastung ist grösser als ich dachte, aber ich habe Freude und langweilig wird es nie.

Eine ganz gewöhnliche Fahrt auf der Furka-Bergstrecke

Zurück in die Erinnerung

Einfach einmal hingehen und an einem normalen Sommertag mitfahren. Das hatte sich der Redaktor vorgenommen. Er tat es und stellte niemandem eine Frage. Nur sich selbst diese: Lohnt es sich, über eine ganz gewöhnliche Dampffahrt von Realp nach Gletsch einen Bericht zu schreiben? Urteilen Sie selbst.

Irgendwie fühlte ich mich am Freitag, 9. August, in meine Bubenzeit zurückversetzt. Als ich mit etwa 7 Jahren von der einen Tante erzwang, allein mit einem dampfgeführten Güterzug mit Personenbeförderung von Etwilen zur andern Tante nach Winterthur zu fahren. Das war mehr Stillstand als Fahrt und mit dem Rangieren in Stammheim und Ossingen ausserdem spannend. Es war, wenn ich mich recht erinnere, eine C 5/6 an der Arbeit. In Winterthur schlug die so ord-

nungsliebende Tante die Hände über dem Kopf zusammen ob der unnatürlich dunklen Farbe ihres «Kurgastes». Die Quintessenz kam zwei Wochen später. Auch sie liess mich allein das Tösstal hinauf nach Bauma fahren. Gut behütet vom Kondukteur. Ganz wohl war ihr dann doch nicht, denn sie fuhr mit dem Velo hinterher, um sich zu vergewissern, ob ich gut in Bauma angekommen sei. Dort keuchte nicht weit von unserer Wohnung entfernt die Uerikon-Bauma-Bahn über den Viadukt Richtung Neuthal. Den erhalten gebliebenen Dampftriebwagen nannten wir «Schnupftrücke», die Einmann-Lokomotive nach Vorbild des bayrischen Glaskastens «Gartehüsl».

Die Stimmung

Da war er wieder, dieser süssliche Geruch, der damals über den Bahnhöfen

hing. Und noch etwas. Der kleine Bahnhof der DFB in Realp lebt. Man steigt nicht einfach ein. Man will doch den ganzen, drei Wagen umfassenden Zug unter die Lupe nehmen und die Lok 9, die mit leisem Hecheln rückwärts an den Zug fährt. Die Fotografen stehen sich gegenseitig vor die Linse. Da suchte man sich am besten einen Platz am höher gelegenen Wiesenbord. An den Billettschaltern stehen die Fahrgäste, die eben vom FO-Bahnhof herbeigekommen sind, Schlange.

Einer der geschäftig dem Zug entlang wandernden DFB-Mitarbeiter weist uns in den Zweiachser an der Zugspitze, als ich ihm sage, wir hätten zwei Plätze reserviert. Es war vermutlich der B 2228. Überall herrschte emsiges Leben. Auch im Souvenirkiosk. Da ist Wegfahren noch eine Zeremonie! Schliesslich ist dies der erste und zweitletzte Zug, der sich Richtung Gletsch auf den Weg macht. Dann herrscht, wie einst in der Frühzeit der Eisenbahn, für Stunden Ruhe.

10.15 Uhr: Die Lok qualmte dunkel. Der Heizer hatte nochmals aufgelegt. Ein knapper Ruck. Mit sachtem Fauchen setzt sich die Lok 9 «Gletschhorn» in Bewegung. Vorbei an der Depotwerkstätte gehts entlang der Furkareuss gemächlich zur Wilerbrücke, wo erstmals das Zahnrad einrastet. Zwei der Zugbegleiter kommen ins Abteil. Dass sie die Fahrscheine kontrollieren, ist selbstverständlich. Dass sie zudem gekonnt und auf spannende Weise über die Furka-Bergstrecke informieren, überrascht manche Fahrgäste, stösst aber auf allgemeines Interesse. Das war eine überzeugende Vorstellung, auch wenn wir vor lauter Hinhören die Steffenbachbrücke verpassen.

Erster Halt in Tiefenbach. Wir befinden uns bereits 49 Meter höher als Rigi-Kulm. Das Begleitpersonal ersucht nach knapp zehn Minuten höflich, sich wieder in die Wagen zu begeben. Gemütlich schaukeln wir dem steilen Hang entlang. Durch die vordere Wagentüre herrscht ein emsiges Kommen und Gehen. Die Plattform hinter der Lok ist ein begehrter Platz. Hier kann man das Tun des Lokpersonals direkt miterleben. Ob da der Heizer seine



Realp DFB, zehn Minuten vor Abfahrt des täglichen Kurses nach Gletsch. Trotz düsteren Wetters füllte sich der Zug bis auf den letzten Platz.
Foto: Gerhard Oswald

Schaufel nicht etwas gar grosszügig einsetzt? Ach ja, da taucht die Zeit auf, als ich während mehreren Jahren die kleinste der Dampflokomotiven der Zillerthalbahn regelmässig und am Wochenende auch fahrplanmässig führte. Damit überraschte ich Jahre später sogar meinen Chor.

Wieder erscheinen die Zugbegleiter und teilen mit, der Halt in der Station Furka DFB werde etwas länger dauern und sie empfehlen die Bahnhofswirtschaft zum eifrigen Gebrauch. Kenner rühmen umgehend die Würste des Grillstandes. Kaum angehalten, entleert sich der Zug wie auf Kommando, und dort, wo die Würste qualmen, bildet sich umgehend eine Kolonne von einer Länge, welche den Hinweis auf den längeren Aufenthalt verständlich macht. Die Bratwurst ist ausgezeichnet. Die Preise halten sich angesichts der Höhenlage im Rahmen. Gefragt sind auch reichlich heisse Getränke. Denn der Himmel ist grau überzogen, die Witterung kühl. Man ist froh um den mitgebrachten Pullover. Kaum jemand interessiert sich für das Abdrehen der Lok auf der Drehscheibe.

Das Signal beim Tunnelleingang steht auf Grün und wir tauchen in den Scheiteltunnel. Wieder taucht eine Erinnerung auf. An einem der letzten Betriebstage Anfang Oktober 1981 nach Mitfahrt im Glacier-Express Rückfahrt im Führerstand eines Triebwagens. Auf dem ausgefahrenen Gleis wurde das Schaukeln trotz reduzierter Geschwindigkeit immer bedrohlicher. Mit einem Mal ein Schlag. Der Aussenspiegel hatte die Tunnelwand gestreift und war zugeknallt. Wehe, wenn hier jemand den Kopf am offenen Fenster gehalten hätte. Diesmal hat niemand Lust dazu.

Enorme Leistung

Die Fahrt von Muttbach hinunter nach Gletsch bildet gewiss den Höhepunkt der Fahrt. Kaum zu glauben, dass hier noch im Mai Schnee lag und das Gleis samt Oberbau zum Teil durch Lawinen weggefeigt war. Der Gedanke daran ruft in Erinnerung, welch ausserordentliche Leistung der Baudienst des DFB und seine zahlreichen freiwilligen Helferinnen und



Die Lok 9 «Gletschhorn» ist startbereit.

Helfer vor der Eröffnung der heurigen Saison zustande gebracht haben.

Dies kaum gedacht, erscheinen wieder unsere Begleiter. Sie sind es, nebenbei gesagt, im guten Sinne des Wortes geworden. Sie verabschieden sich auf sympathische Art nicht ohne Hinweis auf die enormen Leistungen und Instandhaltungskosten, die bei der DFB auflaufen. Und sie werben ebenso sympathisch um Beitritt zu einer der Sektionen des Vereins Furka-Bergstrecke. Die Anmeldekarten werden bereitwillig entgegengenommen. Irgendwie ist man stolz in Gletsch. Der Chauffeur des Postbusses nach Oberwald schliesst sich lückenlos an das eben Erlebte und Gehörte an. Er verweist fachkundig auf markante Stellen an der «Reststrecke» nach Oberwald. Etwa auf den aufgeschütteten Damm unterhalb Gletsch, den Kehrtunnel kurz darnach,

die Felsbrocken und Stauden, welche die Gleise oft fast unsichtbar machen sowie den «neuen» Viadukt über die Strasse unterhalb des Hotels Rhonequelle.

Göschenen–Realp 64 Minuten

Einen Miespunkt mag der Berichterstatter doch nicht verschweigen. Gemeint ist die Erschliessung der Furka Dampfbahn mit dem öffentlichen Verkehrsmittel aus Richtung Norden. Der Schnellzug erreicht Göschenen um 8.49 Uhr. Wer von Zürich her kommt und in Arth-Goldau nicht umsteigen möchte, ist schon um 8.38 in Göschenen. Nur am Samstag ist eine Ankunft um 9.00 möglich. Der Bahnhof Göschenen ist eine triste Angelegenheit geworden. Vom berühmten Buffet keine Spur mehr. Also habe ich mich mit meiner Begleiterin dem Strahlergeschäft von Fräulein Indergand gegenüber dem

DFB-Aktien und Partizipationsscheine 2002

Visionäre Illustrationen

Die Zeitungskampagne für den Verkauf von DFB-Aktien und -Partizipationsscheinen läuft auf Hochtouren.

Die Wertpapiere 2002 werden mit sehr futuristischen Illustrationen versehen sein, soll es sich doch um Motive von DFB-Dampfzügen auf der vorläufig noch stillgelegten Strecke Oberwald–Gletsch handeln!

Die Leitung der DFB hat die Verwirklichung der Szenarien, welche die neuen Aktien und Anteilscheine 2002 zieren werden, einem jungen, aber bereits anerkannten, talentierten Kunsthandwerker namens Fabian Grégoire, anvertraut. Der 26-jährige gebürtige Belgier vereint sicher alle notwendigen Kapazitäten und Talente, um attraktive Illustrationen zu schaffen. Nach Beendigung seines Kunststudiums in Belgien, welches er mit dem «Graduat en arts plastiques avec spécialisation en illustrations» abschloss, hat sich Fabian mit seiner Lebensgefähr-

Bahnhof zugewendet. (Zugegeben, ich kenne Ruth Indergand seit vielen Jahren, von meiner musikalischen Tätigkeit her.) Obwohl sie erst um 9 Uhr öffnet, steht sie schon unter der Tür. Es lohnt sich, einen Blick in ihre Auslagen zu werfen. Freunden von Bergkristallen und anderen Mineralien laufen die Augen über. Und im hintern Teil des Ladens gibts noch einen Schalter der Urner Kantonalbank. Den benutzen wir auch.

Um 9.15 Uhr, 27 Minuten nach Ankuft der SBB, fährt der FO-Pendel Richtung Andermatt los. Dort dauert der Aufenthalt eine satte Viertelstunde, bis man endlich eine Stunde und vier Minuten nach Ankuft in Göschenen den Zielbahnhof Realp erreicht. Abgesehen davon, dass die Tageskarte 1. Klasse am Freitag bei der Furka-Oberalp-Bahn keine Gültigkeit hat. Vielleicht, vielleicht wäre die Nachfrage bei unserer Dampfbahn mit günstigeren Anschlüssen vom Tal her noch besser.

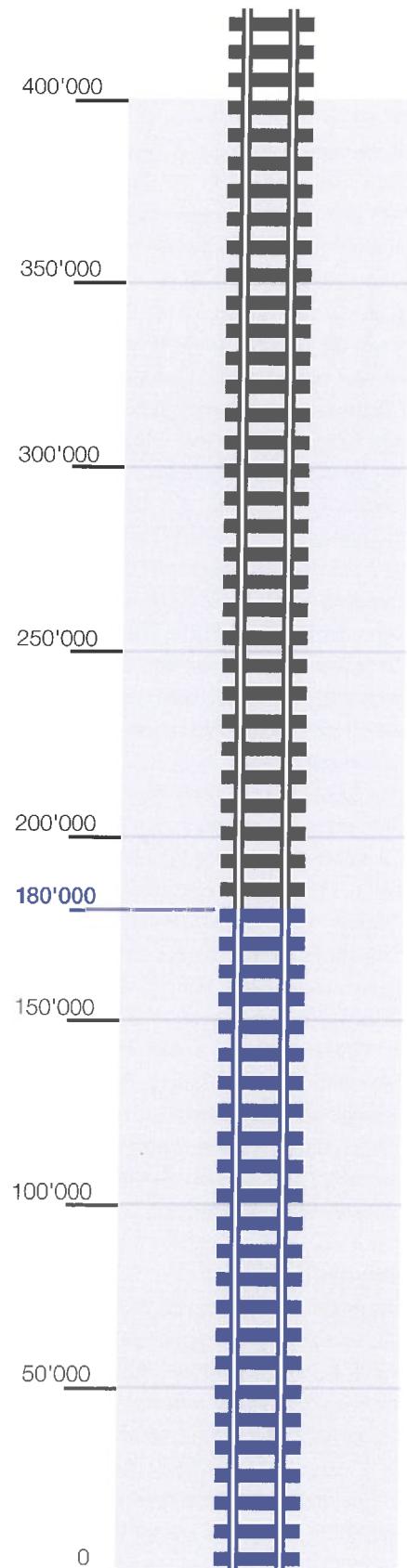
Gerhard Oswald

tin in Le Val in Frankreich niedergelassen wo er, wie er selbst betont, «nicht als Künstler, sondern wie ein guter Handwerker» Buchillustrationen entwirft und verwirklicht und bereits 5 Bücher, vorab Kinderalben, mit Erfolg veröffentlicht hat. Ausserdem kennt Fabian die Furkaregion und die Bergstrecke sehr gut. Sein Vater, der sich als Lehrer oft in den schweizerischen Zentralalpen aufhielt, hat ihn in die Schönheiten der Gegend eingeweiht und sein Interesse an den Eisenbahnen geweckt. Bald hat Fabian auch die Furka-Bergstrecke entdeckt, wo er dann auch als Freiwilliger auf den Baustellen tätig war. Mehrmals ist er schon zu Fuss die noch stillgelegte Bahnstrecke Oberwald–Gletsch abgelaufen. Fabian kennt also die Motive, welche er nun zu Illustrationen für die Aktien und Anteilscheine 2002 des DFB zu verarbeiten hat. In diversen Gesprächen mit dem Kunsthandwerker konnten wir erfahren, dass seine Schöpfungen auf eine eher realistische Manier, ähnlich wie auf gepflegten Postkarten, die Gegend, das Zahnstangengeleise, einen Zug, Naturelemente, an markanten Stellen des Trassees zwischen Gletsch und Oberwald darstellen werden. Da die Aktien und Anteilscheine auch noch einzeln numeriert sind, darf man von der Annahme ausgehen, dass sie einen realen Kunstwert erreichen und sich die Sammler dafür rege interessieren werden.

Der Erlös des Aktienverkaufs 2002 kommt dem DFB zu Gute und soll den neuen Sanitär- und Küchentrakt in Realp, den Ausbau der Dampflokremise in Gletsch, die Fertigstellung der Geleise im selben Bahnhof, die Revision der Dampflokomotive FO 4 und einiger Reisezugwagen, um nur einige wichtige Vorhaben zu nennen, mitfinanzieren. DFB-Aktien gibt es zu den Nominalwerten 200 Franken und 400 Franken, die Partizipationsscheine haben einen Wert von 200 Franken. Zeichnungsformulare erhalten Sie bei folgender Adresse: DFB Aktienregister, Postfach 3468, CH-4002 Basel, oder auf der DFB Homepage, Seite «Aktuell». Beeilen Sie sich, die Zeichnungsfrist läuft bis 31.10.2002!

Claude Solioz

Barometer der aktuellen Aktienzeichnung



Stiftung «Furka-Bergstrecke» ist gegründet

Meter um Meter nach Oberwald

Eine Woche vor der Aktionärsversammlung in Oberwald war es soweit: Mit der Stiftung «Furka-Bergstrecke» wurde in Tat und Wahrheit die Zukunft der Dampfbahn Furka-Bergstrecke begründet. Die Stiftung hat ihren Sitz in Obergesteln. Sie will massgeblich an die Finanzierung der Strecke Gletsch–Oberwald beitragen.

Es ist ein erstaunliches, einmaliges Werk, das während der letzten 20 Jahre geleistet wurde. Getragen vom unerschütterlichen Willen vieler, ein Ziel zu erreichen, das andere als unerreichbar zu bezeichnen pflegten. Da sind einerseits Zehntausende von Stunden Frondienst und andere Arbeiten, da sind auf der andern Seite die enormen Mittel, die in ein Projekt gesteckt wurden, das unter normalen Vorzeichen als Hirngespinnst eingestuft wurde.

Nun ist seit einem Jahr der Berg überwunden und Gletsch erreicht. Man darf schon ein wenig von Symbolik sprechen. Dieser früher am Fuss des Rhonegletschers gelegene Ort war schon einmal vorübergehend Endstation. Nur hatte sich ihm die Bahn von der andern Seite, von Oberwald her angenähert. Manche Jahre dauerte die Ungewissheit, ob die Furkabahn je ihre Ziele in Andermatt und Disentis erreichen würde. Nach einem Dutzend Jahren war es 1926 soweit. Sonst würde es unsere Dampfbahn heute gar nicht geben.

Schwung verloren?

Wie gesagt, Gletsch ist wieder erreicht. Wer mag es verargen, dass damit der jahrelang geübte Schwung vorübergehend etwas reduziert wird. Irgendwie scheint es, die Luft sei ein wenig draussen. Dazu trägt sicher auch bei, dass die traditionellen Finanzquellen nicht mehr so reichlich fliessen. Die diesjährigen Bemühungen um Erhöhung des Aktien-

kapitals zeigen dies auf. Man verstehe diese Feststellung richtig. Manche mögen eine gewisse Erschöpfung auch spüren. Zumal die Sicherung der bestehenden Strecke noch auf Jahre hinaus zahlreiche Kräfte bindet.

Kluge Köpfe haben zu Recht erkannt, dass die Zitrone doch weitgehend ausgepresst ist. Will heissen, dass für die Finanzierung der letzten und anspruchsvollen Teilstrecke Gletsch–Oberwald neue Ideen und Wege gesucht werden. In der letzten Ausgabe von «dampf an der

furka» wurde der 1000er-Club lanciert. Er soll die Wiederinstandstellung der Lok HG 4/4 ermöglichen. Gelingt dies, so ist die Furka-Bergstrecke um eine weitere Attraktion reicher.

Nach acht Jahren Geld zurück

Seit dem 22. Juni besteht nun auch die zweite angekündigte Körperschaft. Die von Mitgliedern in unserer Zeitschrift angeregte Finanzierungsmöglichkeit erhielt damit in Form der Stiftung «Furka-Bergstrecke» offiziellen Charakter. Die Idee ist einfach und verblüffend: Wir stellen das nötige Stiftungskapital zur Verfügung, mit dem die Stiftung arbeiten kann. Bekanntlich darf bei einer Stiftung das Kapital nicht angegriffen werden, hingegen kann der Erlös aus dem Kapital für den Stiftungszweck eingesetzt werden.

**Stiftung
Furka-Bergstrecke**

Anteilschein
Nr. _____

Name, Vorname

Symbolischer Kauf von _____ Meter Schiene Gletsch – Oberwald	Im Gesamtwert von CHF / EUR _____
---	--

Obergesteln,
den _____

Für den Stiftungsrat
Der Präsident: Der Aktuar:

Das mag rechtlich etwas kompliziert klingen. Aber man kann es auch anders sagen:

Man kann meterweise Schienen spenden. Pro gestifteten Meter stellt der Spender 750 Franken oder 500 Euro zur Verfügung. Der Clou: Er soll das «nur» für acht Jahre tun. Die Stiftung «mietet» die zur Verfügung stehenden Mittel. Mit dem Zinsertrag wird die Wiederinbetriebnahme der Dampfbahn Furka-Bergstrecke Gletsch-Oberwald gefördert. Nach 8 Jahren kann der Beitrag in Aktienkapital umgewandelt werden oder es erfolgt zinslose Rückzahlung.

7,5 Millionen Franken als Ziel

Ziel der Initianten ist es, mittels 10'000 Anteilscheinen zu 750 Franken/500 Euro ein Stiftungskapital von 7,5 Millionen Franken oder 5,0 Millionen Euro zu erreichen. Angemeldet ist ein Finanzbedarf von 3 Millionen Franken. Wird das Kapitalziel erreicht, so sollte dieses Ziel innerhalb von acht Jahren erreichbar sein.

Dem Stiftungsrat gehören vier Personen an. Der frühere Ständerat und Preisüberwacher Dr. Odilo Guntern (Brig) hat sich als Präsident zur Verfügung gestellt. Mit alt Regierungsrat Ambros Gisler (Schattdorf) hat ein weiterer bekannter Politiker das Vizepräsidium übernommen. Hans Hallenbarter (Casa Prima, 3981 Obergesteln) führt die Geschäftsstelle. Er ist zugleich Mitglied des DFB-Verwaltungsrates. Als dessen zweiter Vertreter in der Stiftung ist Peter Heinzer (Andermatt). Revisionsstelle ist die Schwesternmann Treuhand AG (Fiesch). Hausbank der Stiftung ist die Walliser Kantonalbank (Postkonto 19-81-6, Bankkonto H 863.20.77. So kann jetzt die Devise nur heissen: **Zeichnet Anteilscheine!** Zeichnungsscheine können bei der Geschäftsstelle bezogen werden. Der Besteller oder die Bestellerin verpflichten sich, die angekündigte Einlage innerhalb von 30 Tagen auf das Stiftungskonto einzuzahlen. Darnach wird ihm der hübsch gestaltete Anteilschein zugestellt. Hoffen wir, dass damit eine eigentliche Zeichnungswelle ausgelöst wird. Nach dem Motto: Meter um Meter nach Oberwald. *Gerhard Oswald*



Am 23. Februar besuchten Mitglieder der Geschäfts- und Vereinsleitung die Werkstätte Chur; von links: Peter Schwarzenbach, Erich Ulrich, Walter Briner, Jakob Knöpfel, Georg Schaefer.

Werkstattkonto erfreulich geöffnet

«Churer Werkstatt-Echo»

An der FO 4 erfolgte viel Detailarbeit an Geräten und Komponenten. Die Bilder geben besser Aufschluss als viele Worte. Für den BD 2502 wurden die notwendigen Einzelteile zum Bau der Sitzbänke geliefert. Bei Redaktionsschluss steht der «Tag der offenen Tür» in der Werkstätte Chur noch bevor.

Zwölf Dampfgeneratoren sind im Besitze der DFB. Alle in verschiedenen Ländern vor dem Abbruch gerettet! Sie dienen zur Stromerzeugung auf den Dampflok für die Beleuchtung von Lok und Wagen. Alle sind für den Einsatz auf den fahrenden und den aufzuarbeitenden (4 Kuppler) Maschinen sowie als Reserve zu revidieren. Sechs Stück sind repariert, Kostenpunkt rund 17'000 Franken. Meister seines Fachs, Max Kuster, hat, in Ermangelung der Detailzeichnungen, die Kleinteile der demon-

tierten Aggregate vermessen und neu gezeichnet, damit bei geeigneten Firmen eine Serie gleicher Teile bestellt werden konnte. Die Revision der zweiten sechs Generatoren dürften einen ähnlichen Betrag erfordern, weil hier neue Wicklungen an Rotor und Stator unumgänglich sind.

BD 2502 (ex CF 271) und B 2206 (ex C 206)

Detailarbeiten sind auch hier im Gange: Zusammenbau der Wagenbänke; Deckenlüfter in Messing kombiniert mit Beleuchtung, zum Teil aus alten Beständen, zum Teil neu in alter Manier bei einem kompetenten Lieferanten herstellen lassen; elektrische Leitungen entlang der Wagendecke, zum Batteriekasten unter dem Boden und zum Generator verlegen. Langsam aber sicher nimmt der BD 2502 Gestalt an.

Werkstattkonto

Seit Jahresbeginn bis Redaktionsschluss sind 41'355.50 Franken freiwillige Beiträge eingegangen. Erfreulich sieht es auf unserem neuen Konto für «behindertengerechte Wagen» aus. Verschiedene Stiftungen haben uns hier unterstützt. Auf diesem Konto liegen 20'000 Franken. Herzlichen Dank allen, die sich für die DFB in diesem Masse einsetzen.

Freiwillige Beiträge sind auf folgenden Konten willkommen: Für die Schweiz: Raiffeisenbank Urner Oberland, 6472 Erstfeld, Postkonto 60-3263-3, Konto 19255.10 DFB AG, Werkstätte Chur, Konto 19255.87 DFB AG, Behindertenwagen. – Für Deutschland: Postbank Karlsruhe, Konto 335 476 758, Bankleitzahl 660 10 075.

Mitteilungen an die Werkstätte senden oder faxen Sie an Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Werkstätte Chur, Pulvermühlestrasse 20, CH-7000 Chur, Fax 0041 (0)81 285 12 61 Besuchen Sie die Werkstätte! Vereinbaren Sie einen Termin unter Telefon 0041 (0)81 284 59 27.

Jürg Zahnd

In der DFB-Küche braucht es Improvisationstalent

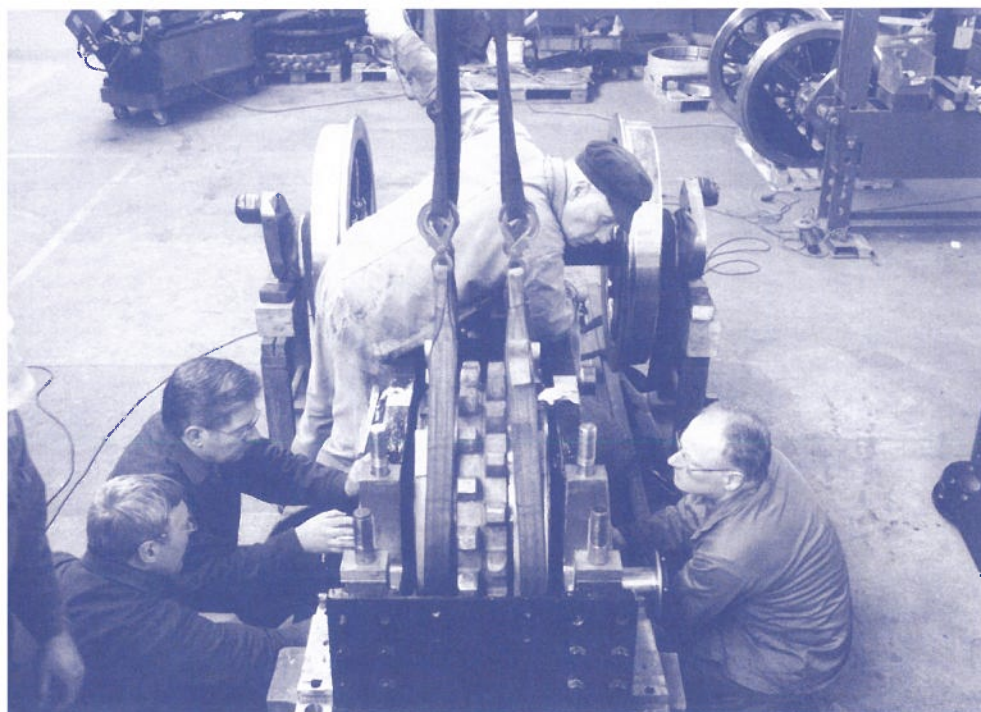
Bauarbeiten haben begonnen

1992 wurden im Areal des Stützpunktes Realp zahlreiche Baustellencontainer aufgestellt, in welchen unter anderem auch die Küche, die Kantine und die Sanitäreinrichtungen für die freiwilligen Mitarbeiter der DFB, oft auf engstem Raum, untergebracht sind. In einem dieser kleinen Provisorien produzieren der Chefkoch und seine Gehilfen, unter erschwerten Bedingungen die Arbeitskraft und -moral vermehrende Verpflegung für die Mitarbeiter der DFB.

Bereits um 6.30 wird Giovanni Büchel in der DFB-Küche aktiv, um das Frühstück für das Personal vorzubereiten. Der Arbeitstag dieses ausgewiesenen Kochs dauert jeweils zwischen 10 und 14 Stunden. Giovanni, der, wie er selbst zugibt «zwischen 50 und 60 Lenzen zählt», hatte im August 2001 innert kürzester Frist für Otto Zurkinder einzuspringen, welcher damals krankheitshalber aussetzen musste.

Von April bis Oktober bereitet Giovanni Büchel in den kleinen, 3 auf 6 Meter messenden Räumlichkeiten, täglich 3 vollständige Mahlzeiten für das Personal der DFB vor. Das gibt enorm zu tun, sind doch manchmal 70 Frauen und Männer auf dem Gleis und in den Depots tätig, üblicherweise sind es deren 50.

Das Frühstück, das den Mitarbeitern in der gerade neben der Küche gelegenen Kantine serviert wird, besteht aus Brot, Käse, Wurst und hausgemachter geschenkter Konfitüre. Nach dem Abzug des letzten Kostgängers beginnt Giovanni mit den obligaten Reinigungsarbeiten in Küche und Kantine. Da die Gedecke nicht alle in den alternden, für einen Familienhaushalt konstruierten Geschirrspüler passen, muss auch viel Geschirr von Hand gewaschen werden, um schneller voranzukommen. Auf einem gerade genügend grossen Arbeitstisch rüstet der Koch nun in Kleinarbeit die Zutaten für das Mittagessen. Gekocht wird auf einem Gasherd mit 4 Kochstellen, notfalls muss ein zusätzliches Rechaud zugezogen werden. Eine echte Meisterleistung, wenn man bedenkt, dass heute zum Beispiel 70 Mahlzeiten anzurichten sind. Giovanni legt dar: «Man muss halt improvisieren können, ohne Improvisationstalent hast du in der DFB-Küche keine Chance!» Improvisieren bedeutet im vorliegenden Fall, dass er den Arbeitsablauf ausgeklügelt zu organisieren hat, so dass der vorhandene Platz und die Einrichtungen immer rationell genutzt werden. Heute steht ein irischer Eintopf mit Fleisch, Kohl, Karotten und vielen Zwiebeln auf dem Menüplan. Wenn dann die Zutaten endlich in den Pfannen garen, ist es auf dem Installationsplatz in Realp auch schon zehn Uhr. Nach drei Stunden intensiver Arbeit darf sich der Küchenchef nun doch einige Minuten Entspannung gönnen. Dazu verlässt Giovanni



Zusammenbau des Zahnradwagens für die FO 4; von links: Urs Zaugg, Hans Suter, und Hanspeter Bretz.

Fotos: Lisa und Jürg Zahnd



Der Traum geht in Erfüllung: die Bauarbeiten für den neuen Küchentrakt in Realp haben begonnen.

Büchel seinen Küchencontainer, um die Vorbeifahrt eines DFB-Dampfzuges zu bewundern oder noch besser, um einen würdigen Blick auf die fortschreitende Arbeit auf der Baustelle des Mehrzweckkomplexes hinter dem Dampflokdepot zu werfen, denn in diesem Neubau wird auch die neue Küche untergebracht sein; kein Luxus, weder für den Chefkoch, noch für seine leider wenigen und seltenen Gehilfen!

Heute hat es Giovanni jedoch relativ gut, kann er doch während 4 Tagen auf den Küchengehilfen Gérard Laurent zählen, der abräumt, die Teller reinigt, Tisch und Boden säubert und sogar Küchenschürzen und Wischtücher wäscht. Früher war Gérard regelmässig als Freiwilliger auf den Baustellen auf der Furka-Bergstrecke im Einsatz. Dem enormen Arbeitsrhythmus seiner Arbeitskollegen der Section Romande, welche gerade eine Arbeitswoche auf der Furka absolvieren, konnte er heuer nur mit Mühe folgen, so entschloss er sich, in der Küche mitzuhelfen, wo ihn eine physisch weniger anstrengende, aber nicht minder unentbehrliche Arbeit erwartete. Giovanni jedenfalls möchte gerne auf die regelmässige Mithilfe von Küchenhilfen wie Gérard zählen können und macht darauf aufmerksam, dass «immer ein oder zwei Küchenhilfen anwesend sein sollten», um den Koch zu unterstützen und zu entlasten, wenn wieder ein 14-Stundentag

ansteht. Das wäre der Traum! Doch nun hat Giovanni genug geträumt, er muss nun das Mittagessen fertig zubereiten und zum Abtransport bereitmachen, respektive in der Kantine aufzutischen. Dann folgt wieder das Abräumen, Reinigen und Abwaschen, und schon geht's wieder darum, das Abendessen vorzubereiten, welches jeden zweiten Tag warm eingenommen wird. Tag für Tag bis zum Saisonende und noch darüber hinaus wird sich dieser Tagesablauf wiederholen. Giovanni kennt den Wert der Arbeit der Küchenmannschaft, welche einen direkten Einfluss auf die Arbeitsmoral und -leistung der freiwilligen Mitarbeiter hat. Er fühlt sich auch geehrt sie ausführen zu dürfen und bringt die entsprechende Mehrleistung dazu. Die Küchenmannschaft ist sich jedoch einig, dass es ein offensichtlich kluger Entscheid war, einen neuen Küchen- und Sanitärtrakt zu bauen. In den neuen Anlagen wird man viel ökonomischer und rationeller günstige und gleichzeitig ansprechende Mahlzeiten für die Mitarbeiter des DFB zubereiten können. In ein bis zwei Jahren soll der Küchentrakt bezugsbereit sein, bis dahin hat der Koch weiterhin seine Improvisationskünste voll zu entfalten, um auch künftig einen zufriedenstellenden Küchenservice zu bieten. Als Sofortmassnahme schlägt Giovanni Büchel jedoch vor, dass sich Freiwillige zum Küchendienst melden. *Claude Solioz*

Leserbrief

Eine Replik und eine Anmerkung

Meine Zuschrift an den Redaktor war keineswegs als Leserbrief – erschienen im Märzheft – bestimmt, sondern sollte lediglich zur Kenntnis von Fakten beitragen, weil betreffs der Gründe, die zum seinerzeit desolaten Zustand des Vereins führten, meiner Meinung nach ein Informationsdefizit bestand.

Im Vorfeld zur Generalversammlung in Andelfingen herrschte offenbar in den Gremien von VFB und DFB eine gewisse Nervosität, weil an dieser GV eine konzertierte Aktion gegen die Statutenrevision befürchtet werden musste. Wahrscheinlich muss die Veröffentlichung meines Schreibens in diesem Zusammenhang gesehen werden. Die Beweggründe dazu sind für mich aber nur schwer nachvollziehbar.

Es bestand bei mir nie die Absicht einzelne ehemalige ZV-Mitglieder öffentlich blosszustellen oder zu beleidigen. Ich bedaure es, wenn das bisherige gute Einvernehmen gelitten haben sollte und ersuche die Betroffenen um Entschuldigung. Den Leserinnen und Lesern überlasse ich das Urteil, ob in diesem Falle die journalistische Sorgfaltspflicht eingehalten wurde. *Georg Seiler (Kriens)*

*

Anmerkung der Redaktion:

Die Leserinnen und Leser mögen aus dem Wortlaut des Leserbriefs «Vollendete Tatsachen» im Märzheft Seite 13/14 selber folgern, ob es sich «nur» um eine persönliche Zuschrift handelte. Der Redaktor gehört weder dem VFB noch dem DFB an. Er übt seine Tätigkeit selbständig aus und nimmt keine Befehle entgegen. Die Verdächtigung Georg Seilers, die Veröffentlichung seiner Zuschrift sei im Zusammenhang mit der gewissen Nervosität in den Verbänden zu sehen, entbehrt jeder Grundlage. Die Publikation habe ich allein zu verantworten.

Gerhard Oswald

Bauwoche der Sektion Ostschweiz im Juni

Letzter Schliff an der Drehscheibe

Auch dieses Jahr traten wir mit einem Bus die Reise zur Furka an, um mit unserem Team eine tolle Woche an der Furka zu verbringen. Am Sonntag abend wurden wir durch Walter Willi in Realp instruiert. Wir staunten nicht schlecht, als er uns eine Checkliste von einer Seite in die Hand drückte. Nach der Instruktion, welche auch einige Hintergrundinformationen brachte (sehr gut, Walter), fuhren wir nach Gletsch, wo uns unser Küchenteam mit der ersten Malzeit verwöhnte.

Um die vielen Aufgaben zu meistern entschieden wir uns, wiederum von 7–18 Uhr zu arbeiten, unterbrochen durch zwei Pausen und das Mittagessen. Hauptziele aus dem Bauprogramm waren: Gletsch entrümpeln, Lager für verschiedene Materialien erstellen sowie die Drehscheibe Gletsch mit Umgebung, Zugangsweg und Mauer fertigstellen.

Am Montag morgen wurden die Arbeiten in Angriff genommen. Ein Viererteam machte sich an die

Drehscheibe. Vier Mann begannen, die Mauer beim Einfahrgeleise zu verlängern und zu erhöhen. Der Rest der Gruppe begann mit Entrümpeln, Umlagern, Zusammentragen... Es wurden einige Tonnen Material umgeschichtet und entsorgt. Zwischendurch wurde an der Umgebung der Drehscheibe gearbeitet. Bis zum Samstag konnten fast alle Punkte der Checkliste abgehakt werden. Einige zusätzliche Aufgaben, welche während der Woche eintrafen, wurden auch noch erledigt.

Am Donnerstag stiess Traugott zu uns und verpasste bis am Samstag dem roten Container ein Dach. Somit ist das Material, welches in diesem gelagert wird, nicht mehr der eindringenden Feuchtigkeit ausgesetzt.

Unser Projekt Drehscheibe, mit welchem wir uns schon letztes Jahr beschäftigten, forderte uns so stark, dass wir zusätzlich einige Stunden Nachtschicht einlegen mussten, um rechtzeitig für die erste Dampflokomotive am Freitag mittag fertig zu werden.



Wem gilt die Bewunderung wohl eher: Dem klassischen SLM-Profil oder der neuen Drehscheibe?
Fotos: Sektion Ostschweiz

Folgende Arbeiten wurden ausgeführt: Geländer erstellen, Abdeckung verbohren und anpassen, Geleiselage auf Drehscheibe korrigieren (damit das Geleise auch bei 180° gedrehter Drehscheibe millimetergenau stimmt), Zufahrts- und Stumpengeleise auf Mauerkrone verbohren, Verriegelung mit Zwischenplatte ausrichten und verbohren. Zwei Stunden vor der Hauptprobe wurde die letzte Gewindestange eingeklebt!

Am Freitag um 12 Uhr war es soweit. Jakob Knöpfel fuhr mit der Lok Nr 9 wie gewohnt mit Kamin gegen Berg in Gletsch ein. Sofort nach dem Umfahren fuhr er auf die Drehscheibe, wo die Lok zwei Mal mit Wegfahrt und erneuter Einfahrt gewendet wurde. Somit hatte die Drehscheibe die Funktionsprüfung bestanden. Erstaunlich war, wie leicht sich die Drehscheibe drehen lässt, und zwar fast unabhängig ob mit oder ohne Lokomotive. Dieses Ereignis wurde anschliessend mit einem Apéro in der Remise gebührend gefeiert. Danke Albert für den Wein!

Am Samstag wurden noch einige Farbschäden ausgebessert, die Anschrift «Inbetriebnahme 28.06.2002» angebracht, Skizzen für die Winterabstützung erstellt und die Drehscheibengrube aufgeräumt.

Als letzte Punkte bleiben noch die Abdeckung für den Königszapfen, sie muss noch neu erstellt werden, wobei wir Teile der alten

Abdeckung beibehalten wollen, und die Solenauskleidung der Grube.

Am Samstag trafen mit dem ersten Zug die Lok 1 mit Kamin gegen das Tal und als zweite die Lok 9 mit Kamin gegen Berg in Gletsch ein. Es wurden beide Lokomotiven auf der Drehscheibe gewendet. Zukünftig werden die Loks immer mit dem Kamin voran fahren und planmässig in Gletsch gewendet (ausgenommen Lok 6, welche weiterhin mit Kamin gegen Berg fahren muss).

Nach dem Mittagessen machten sich einige auf den Heimweg. Der Rest der Gruppe ging zur Aktionärsversammlung in Oberwald oder genoss den schönen Nachmittag in Gletsch.

Wie immer war dieser Erfolg nur dank unserem Küchenteam Hans, Walter und Erwin möglich, welches uns durch hervorragende Verpflegung stärkte und bei jedem Wetter bei guter Laune hielt. Natürlich kam auch das Zusammensein nach dem Feierabend im Glacier du Rhone nie zu kurz.

Besten Dank an alle Teilnehmer für die schöne Bauwoche, und wir freuen uns jetzt schon auf das nächste Jahr in der Kalenderwoche 26. Danken möchte ich auch all jenen, welche vor und zwischen unseren Bauwochen für die Drehscheibe gearbeitet haben (Maurerarbeiten, Farbanstrich, Absenken in die Grube, Abdeckbleche und Laufsteg).

Markus Staubli



Am 28. Juni um 12 Uhr war es soweit: Hauptprobe mit Lok 3. Erstaunlich, wie leicht sich die Drehscheibe bewegen liess.

Sektion Bern

Bauwoche

Die diesjährige Bauwoche der Sektion Bern fand mit jener der Sektion Rhein-Main vom 9. bis 15. Juni statt. Zusammen mit unseren deutschen Kollegen und den zahlreichen sonstigen DFBlern konnte das umfangreiche Programm erledigt werden. Beigetragen dazu hat auch das sensationelle Wetter mit allerdings rekordverdächtig hohen Temperaturen.

Am Montagmorgen, dem einzigen Moment, als es nieselte, fuhr die Baugruppe von der neuen Unterkunft in Realp, dem Touristenlager «Blue Berry Hill», nach Gletsch. Zwischen Gletsch und Muttbach hatten Lawinen und Steinschläge an mehreren Stellen das Gleis und Stützmauern beschädigt. Rund 22 Meter Gleis waren als DFB-Premiere ganz verschwunden. Das neue Gleis mussten wir noch richten und stopfen.

An einer zweiten Stelle galt es, die untere Stützmauer auf rund 10 Metern teilweise neu aufzubauen. Dabei kamen wie so oft in dieser Woche die beiden DFB-Maurer Peter und Paul Christen sowie Schienenbaggerführer Sepp von Vanoli zum Einsatz. Er baggerte dann auch zwei Stellen zwischen Furka Station und Tiefenbach frei, wo weitere Hangmuren niedergingen. Die Stellen sind seit dem Unwetter im Herbst 2000 bekannt. In Gletsch kam in der Woche das Eisb G Bat 12 zum Einsatz. Es baute am Gleis 33, stellte das Zufahrtsgleis zur Drehscheibe fertig und schloss die Schienenlücke von rund 30 Metern auf dem neuen Damm unterhalb von Gletsch, wo früher die Notbrücke T gestanden hatte.

B2228 wieder im Einsatz

Der B2228 ist wieder an der Furka-Bergstrecke. Im vergangenen Winter, als der B2228 mit anderen Wagen der DFB in Brig abgestellt war, wurde er an zahlreichen Arbeitstagen unter der Führung von Toni Stamm (VFB-ZH) und Hansruedi Schneider (DFB) von Mitgliedern der Sektion Bern und der Sektion Wallis teilrevidiert. Hauptanlass der Auffrischung waren die verwitterten Holzteile der Fensterrahmen sowie der Dachendbogen. Die Teile wurden demontiert und in Zollbrück BE bei der Schreinerei Hirschi unter dem Beistand von Sektionsmitglied Bernhard Fankhauser von

Peter Grünig und Emil Müller aufgearbeitet.

In Brig am Wagen selbst packten auch Peter Bollinger und der Schreibende Witschi am Wagen an. Dort galt es, alle Fensterdruckfedern zu ersetzen, die untere Deckleiste sowie den Bereich darunter vom Rost zu befreien, die Türen und ihre Haltevorrichtungen zu erneuern, die Dachrinnen neu zu streichen sowie zahlreiche kleinere Arbeiten auszuführen.

Zudem halfen die Berner Toni bei den Arbeiten an den beiden Aussichtswagen C2353 und C2354, die ebenfalls im alten FO-Depot in Brig abgestellt waren. Die Aussenbretter der Wagen wurden wegen Wasserschäden behandelt und neu gestrichen, die Handläufe bei der Schreinerei Hirschi aufgearbeitet und die Sitzbänke mit einer besseren Halterung versehen. Am 12. Juni wurden die insgesamt 13 Wagen der DFB von der FO von Brig nach Realp zurückgeführt. Eine Fotogalerie gibt es auf unserer Internetseite zu sehen: www.vfb-bern.de

Ausflug zur ASM

Die Aare Seeland mobil AG ist ein noch wenig bekanntes Verkehrsunternehmen, ist es doch erst 1999 aus Fusion entstanden. Neben Buslinien betreibt die ASM auch 57 Kilometer Schmalspurbahnlinien in den Kantonen Bern und Solothurn.

Mit der Sektion Bern zusammen haben Sie Gelegenheit, die Betriebswerkstätte in Langenthal zu besuchen. Die Führung übernimmt der Leiter Technik und Rollmaterial der ASM. Die Führung findet am Samstagnachmittag vom 9. November statt. Besammlung ist entweder pünktlich im reservierten Zugabteil in Bern (ab 13.23 Uhr) oder in Langenthal am Bahnhof (an 13.56 Uhr). Interessierte melden sich beim Vizepräsidenten Daniel Gertsch an: Vogelgangweg 35, 3360 Herzogenbuchsee – Tel. 062 961 60 09 – vize@vfb-bern.de *Julian Witschi*

Sektion Zürich

Sektionsreise:

Am 17. August, bei prachtvollerem Reisewetter, startete ein Grüppchen von 17 Teilnehmern zur Reise via Luzern und Brünig auf das Brienz Rothorn. In Brienz wartete schon eine der «neuen» Dampfloks, die 1992, also 100 Jahre nach Eröffnung der Bahn,

in Betrieb genommen worden war und daher natürlich mit Öl befeuert wird. Dieser technische Kompromiss zugunsten der Wirtschaftlichkeit und notabene auch der Umwelt vermochte aber das Vergnügen der Fahrt nicht zu trüben, wie der Andrang der Reisenden an diesem Samstag bewies: Die Züge wurden alle doppelt geführt, und ohne den Einsatz der beiden Diesel-Loks wäre dieser bei weitem nicht zu bewältigen gewesen! Mit Zahnstange System Abt wie unsere DFB, aber nur 80 cm Spurweite, und einer maximalen Steigung von 250 ‰, bewältigt die Maschine die 1680 Meter Höhendifferenz und 7.6 km Streckenlänge in einer Stunde, inklusiv Wasserfassen! Einige grossartige Ausblicke auf den See und das Alpen-Panorama liessen die Fahrt zu einem unvergesslichen Erlebnis werden. Dazu trägt auch der Umstand bei, dass man wohl das regelmässige «Stampfen» der Dampfmaschine als Begleitmusik hat, aber trotz offener Aussichtswagen keinerlei Beeinträchtigung durch Rauch oder Asche erdulden muss, natürlich auch wegen des Schiebebetriebes der Lok.

Diese Fahrt hat wohl bei etlichen der Teilnehmer ihre Meinung in Sachen Umbau unserer Loks auf Ölbetrieb ins Wanken gebracht! Nach dem Marsch auf den Gipfel mundete das Mittagessen im Restaurant Kulm erst recht, und nach der Talfahrt mit dem Diesel ging es gleich auf der Nostalgie-Welle weiter: Schon nahte der majestätische, erst im letzten Sommer nach seiner Restauration wieder in Verkehr gesetzte Raddampfer «Lötschberg» mit Baujahr 1914, um eine Zahl von weit über 300 Passagiere an Bord zu nehmen. Sogar der heutzutage etwas sonderbar wirkende Grünton des Rumpfes sei die Originalfarbe, sagte man uns! Dabei waren viele von uns zu beobachten, wie sie dem eleganten und fast lautlosen Bewegungsablauf des blitzblanken Kurbeltriebes minutenlang fasziniert zuschauten. Auch die spezielle Technik des Anlandens an den Zwischenstationen unterwegs nach Interlaken wurde genau verfolgt. Von hier führten uns die SBB mit dem IC pünktlich via Bern nach Zürich HB zurück. Leider war die Reservation für dieses letzte Teilstück «untergegangen», aber wir fanden dann doch ein Abteil mit

genügend Platz für alle. Abschliessend noch einige Bemerkungen des Reiseleiters: Diese Reise geht in die Sektionsgeschichte ein mit der geringsten Anzahl Teilnehmer seit ich dieses Amt ausübe! Ich muss annehmen, dass dieser Umstand einerseits der Expo, aber auch dem leider gleichentags stattfindenden «Tag der offenen Tür» in der Werkstatt Chur zuzuschreiben ist. Aber ich werde den leisen Verdacht nicht los, dass es bei einigen Mitgliedern am aufmerksamen Lesen dieser Zeitung mangelt!?

Nach dem Motto: »Jetzt erst recht«, werde ich auch im 2003 wieder eine Reise organisieren. In Beachtung unseres 3-Jahres-Rhythmus ist wieder eine Fahrt mit unserer Bahn fällig, diesmal werde ich aber einen Zweitäger, mit einem Programmteil Wallis anbieten. Allfällige Vorschläge dafür nehme ich gerne entgegen. Das Datum werde ich in der Nummer 4/02 dieses Heftes publizieren, mit der Bitte, es gleich in der Agenda einzutragen. Euer unverzagter Reiseleiter: *Fritz Schmutz*

Tag der offenen Tür, Werkstatt Chur

Wie bekannt ist, sind wir, zusammen mit den Sektionen GR und Ost-CH, am Betrieb dieser Werkstatt beteiligt. Ausser den 8 ständigen Mitarbeitern im Knöpfel-Team sind weitere rund 12 unserer Mitglieder ad hoc für teilweise eher «undankbare» Jobs, wie z.B. Waschen und Sandstrahlen, im Einsatz. Auch in der Vorbereitung dieses Anlasses waren wir aktiv dabei, und es wurde die ganze Halle auf Hochglanz gebracht. Auch installierten wir unter Leitung unseres Präsidenten Foto- und Werbewände (er konnte deshalb nicht an der Sektions-Reise teilnehmen). Leider war dann, nachdem die geladenen Gäste am Vormittag ihre Besichtigung absolviert hatten, die Besucherzahl am Nachmittag ziemlich enttäuschend. Es ist zu hoffen, dass wenigstens ein paar potentielle Gönner oder gar Sponsoren dabei waren!

Werbung: 9 neue Mitglieder

Anlässlich der Feier «GL, 650 Jahre CH» betrieben wir am 10. und 11. August zusammen mit der Sektion Ost-CH, am Bahnhof Glarus einen Werbestand. Trotz misslichem und kühlem Regenwetter konnten wir, dank des Dampf-Pendelbetriebes des DVZO, zahl-

reiche Passanten über unsere Bahn orientieren und auch noch etliche Neumitglieder werben. Am 26. und 27. Juli stellten wir erstmals in einem Einkaufszentrum, und zwar im «Effi-Märt» in Effretikon, einen Stand auf. Dank dem Goodwill des Leiters konnten wir dies ohne eine Standmiete zu bezahlen, und das erfreuliche Resultat ist: 9 Neumitglieder. An dieser Stelle möchte ich Euch dazu ermuntern, falls an Eurem Wohnort ebenfalls so ein kleineres Einkaufs-Zentrum existiert, die Möglichkeiten und Konditionen abzuklären und das Resultat dem Werbechef Fritz Schmutz (Tel. 052 3434031) mitzuteilen. Am 7. und 8. September werden wir an der Modelleisenbahn-Ausstellung in Netstal präsent sein mit dem Souvenirstand und, wie schon angekündigt, wieder einmal an der Winterthurer Messe, und zwar vom 23.11. bis 1.12. in der Eulachhalle. Interessenten für eine Werber-«Karriere» melden sich bitte beim Obgenannten.

Internet

Einmal mehr möchten wir hier unsere Internet-Adresse in Erinnerung rufen: www.net4u.ch/vfb/zh. Nicht nur Souvenirs bestellen oder Neumitglieder anmelden können Sie hier, sondern auch diese Sektions-Mitteilungen fast einen Monat vor ihrem Erscheinen im Heft lesen! Bei dieser Gelegenheit noch eine Bitte: Melden Sie Adressänderungen möglichst sofort an Simone Hurter (Adresse siehe Impressum auf Seite 1).

Diverse Mitteilungen

Die Lichtsignal-Anlage beim Bue Gletsch wurde von Mitgliedern unserer Sektion gebaut, ebenso die Holzabdeckung auf der dortigen Drehscheibe. Sämtliche Materialkosten für beide Objekte wurden von uns übernommen.

Fritz Schmutz

Bauwoche der Sektion Norddeutschland

Fröhlich klingen die Pressluftschlämmer...

Es war die grösste Baugruppe, die unsere Sektion je an die Furka geschickt hat: 17 Fronis reisten bis zu 1200 Kilometer weit an die Strecke. Am Sonntag ging es über die Furka nach Brig zum neuen Depot der Furka-Oberalpbahn. Ausführlich wurden Werkstätten, Abstellanlagen und die

teils historischen Fahrzeuge besichtigt – auch ein Besuch im Führerstand einer HGe 4/4 I war möglich. Beeindruckend für alle Teilnehmer war die lichtdurchflutete Konstruktion der Halle und die durchdachte Einrichtung der Werkstätten. Am Nachmittag folgte die Besichtigung der Tunnelbaustelle Raron des Lötschberg-Basistunnels der BLS. Hier erfuhr die Gruppe alles über den Vortrieb, die Baustellenlogistik und die künftige Anbindung dieses Projekts.

Nach der Baubesprechung mit Walter Willi, der uns ausführlich über die Fortschritte der Bausaison 2002 informierte und die anstehenden Arbeiten für die kommende Woche beschrieb, übergab die Sektion der Bauabteilung eine Spende über 3000 Franken für den Depotanbau.

Die Arbeiten verteilten sich im Prinzip auf drei Baustellen: Oberhalb von Tunnel 2 wurde ein alter, zu enger Wasserdurchlass unter dem Gleis bei laufendem Zugbetrieb freigelegt, um ein grösseres Rohr einzubauen, das die alljährlichen Überschwemmungen im Tunnel 2 verhindern soll. Hinter dem Depot in Realp war ein Team

damit beschäftigt, alte Fundamente abzutragen und ein neues Bachbett zu bauen – alles Vorbereitungen für den eigentlichen Baubeginn des Kantinentraktes. Unter Anleitung von Maurerprofis wurde ein neues Bachbett betoniert. Viel Knochenarbeit war beim Abtragen der granitharten Betonschichten notwendig, diverse Pressluftschlämmer wurden «geschlissen». Am Ende der Woche waren der alte Wasserdurchlass unter dem Streckengleis geräumt, die Fundamente abgetragen und Rohrleitungen neu verlegt.

Das dritte Team hatte diverse Aufgaben. Am zeitaufwendigsten war das Sichten, Sortieren, Stapeln und Transportieren von rund 40 Tonnen Zahnlamellen, die im Herbst als plötzliche Gabe der FO zur DFB gelangt waren. Des Weiteren bereitete diese Gruppe die Verlegung der Schienen für Gleis 3 des Einsteigebahnhofs vor.

Wer die Fronis einmal «live» sehen möchte und sich eventuell für den Gleisbau in 1:87 interessiert, kann einige von uns bei einer Infoveranstaltung in Obernkirchen bei Möbel Holtmann am 14. September treffen. Dort stehen wir an einem

grossen Modell der Furka-Bergstrecke gerne für ausführliche Informationen zur Verfügung.

Oliver Racine, Koordination Fronarbeit, Sektion Norddeutschland

Sektion Innerschweiz

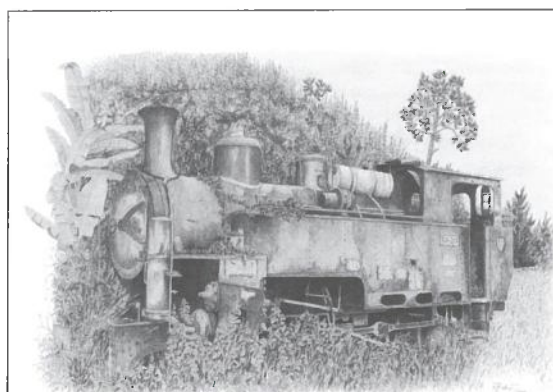
Wir haben bei folgenden Arbeiten mitgeholfen:

Geleise und Zahnstange ersetzen bei Lawinenschaden unterhalb Bahnübergang Muttbach, Schotterbett erstellen an der Drehscheibe in Gletsch, Material vom Schlipf wegräumen bei Bahnübergang Muttbach, neue Perlonkante erstellen in Realp.

Besten Dank an alle fleissigen Helfer. Für die weiteren Samstags-Einsätze zählen wir wiederum auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion.

Auskunft: Jakob Hartmann, Telefon 041/917 15 46, wenn möglich Mittwoch abends ab 19 Uhr

Sektions-Adresse:
VFB Sektion Innerschweiz
Postfach 4922, 6002 Luzern



Dampflokomotive «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



Der ansprechend gestaltete Stand der Sektion Nürnberg fand viel Beachtung.
Foto: Sektion Nürnberg

VFB-Sektion Nürnberg war aktiv dabei

125 Jahre Pegnitztalbahn

Diese Bahnstrecke führt von Nürnberg nach Bayreuth, Hof und weiter nach Dresden, mit einem Abzweig, bei Schnabelwaid über Eger nach Prag. Die Strecke wird auch als «Fränkische Gotthardstrecke» bezeichnet. Sie führt durch das Pegnitztal. Der Fluss windet sich im oberen Tal um Bergrücken der «Fränkischen Schweiz», die mit Tunnels durchschnitten werden.

Die Bahnstrecke wurde am 15.7.1877 als eingleisige Hauptstrecke der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn eröffnet und 1900 auf zweigleisig erweitert. Eine Besonderheit ist auch, dass im Pegnitztal bereits 1859 von der Bayerischen Ostbahn Actiengesellschaft eine Strecke von Nürnberg über Amberg nach Regensburg betrieben wurde. So bekamen einige Städte zwei Bahnhöfe, die mit dem Zusatz «links der Pegnitz», oder «rechts der Pegnitz» (in Fliessrichtung des Flusses) versehen wurden, was bei den Reisenden oft, aber auch zuweilen bei den Schaffnern, zu Verwirrungen führte.

Das 125jährige Jubiläum wurde bei dem Bahnhof «Hersbruck rechts der Pegnitz» mit einer grossartigen Feier am Wochenende des 13. und 14. Juli 2002 gefeiert.

So fand am Samstag eine Dampflokparade statt mit interna-

tionalen Dampflokstars z.B. die 475.111 aus Tschechien, die Pm 36-2 aus Polen, die 486.007 aus Slowenien, die 50.1171 aus Österreich. Zu der Dampflokparade kamen dampfgeführte Sonderzüge, aus Augsburg mit 41 018 und 18 478, aus Berlin mit 18 201 (schnellste Dampflok Europas), aus Frankfurt Main mit 01 118, aus München mit 03 2295, aus Stuttgart 01 1066. Des weiteren konnten die Besucher an beiden Tagen mit dampfgeführten Personen- und Eilzügen durch das Pegnitztal von Nürnberg nach Neuenmarkt-Wirsberg (Schiefe Ebene) fahren. Entlang der Strecke waren in vielen Orten ebenfalls Veranstaltungen, von Modellbahn-Ausstellungen bis Stadtfesten (Kärwa) und Bahnhofsfeiern.

Am Bahnhof Hersbruck r. d. Pegnitz war ein Eisenbahnmarkt mit Verkaufs- und Informationsständen, sowie ein Bierzelt mit Verkauf von Speisen und Getränken. Auch wir hatten dort unseren Info-Stand aufgestellt, der mit unseren Stand-Team, Karlheinz Orth, Peter Krogloth, Alexander Krogloth, Volker Kabisch und Rolf Jordan über die beiden Tage besetzt war. Bei den vielen Gesprächen, die wir am Stand führen konnten, fiel auf, dass die Furka-Bergstrecke doch schon einen guten Bekanntheitsgrad erreicht hat. Sehr viele Besucher

Internationales Klausenrennen-Memorial 2002

Einmaliger Motorsport

Vom 19. bis 22. September 2002 steht der Klausenpass für vier Tage im Mittelpunkt des europäischen Motorsportgeschehens. Auf der 21,5 Kilometer langen Strecke zwischen Linthal und der Passhöhe starten 350 historische Renn- und Sportwagen, Rennmotorräder und Renndreiräder zum 3. Internationalen Klausenrennen-Memorial. Am Donnerstag beginnt der Event mit der technischen Fahrzeugkontrolle in Glarus. Am Freitag folgen die ersten Trainingsläufe, am Samstag nachmittag der erster Rennlauf und am Sonntag wird zum alles entscheidenden zweiten Rennlauf gestartet.

pd. Von 1922 bis 1934 trafen sich am Klausen die besten Rennfahrer der Welt. 1930 stellte der Engländer Tom Bullus auf einer NSU mit 16.41.0 Minuten den heute noch gültigen Motorrad-Klausenrekord auf. Bei den Automobilen fuhr 1934 der Deutsche Rudolf Caracciola auf dem Grand-Prix-Rennwagen W25 von Mercedes den sagenhaften Rekord von 15.22.2 Minuten auf Schotterpiste. Am 25. Juli 1993 erlebte das Klausenrennen seine Wiedergeburt. Über 400 histori-

waren bereits einmal, einige bereits mehrmals da, die meisten durch Information aus dem Fernsehen, aber auch Zeitungsartikeln. Dass es einen Förderverein Furka-Bergstrecke gibt ist jedoch wenig bekannt, so dass wir kräftig Mitgliederwerbung betrieben und hoffen, dass diese auch dem Verein beitreten. Wir freuen uns auch über den Besuch von vielen Mitgliedern, auch aus Bern und Zürich, die sich zu erkennen geben.

Die Veranstaltung fand grossen Anklang, war sehr gut organisiert, deshalb möchten wir den Veranstalter «Touristik Frankenalb im Nürnberger Land» und der «IGE Bahntouristik – Eisenbahn-Erlebnisreisen» die auch 20jähriges Jubiläum feierte und schon viele Besucher zu unserer Dampfbahn brachte, ein grosses Lob aussprechen.
Rolf Jordan

sche Rennfahrzeuge jagten Caracciolas Streckenrekord. Auf der regennassen Strasse gelang es keinem Teilnehmer, Caracciolas Fahrt zu unterbieten.

1998 kamen sie erneut aus ganz Europa: Auto Union, Alfa Romeo, Bugatti, Maserati, Mercedes, ERA, MG, NSU oder Scott und die 25'000 Zuschauer entlang der Rennstrecke fühlten sich erneut in die Zeit der Klausenrennen zurückversetzt. Der Engländer Julian Majzub auf Bugatti 35 B setzte mit 13.49.08 einen neuen Massstab.

Historische Renn- und Sportfahrzeuge

Die Veranstaltung wird 2002 auf vier Tage ausgedehnt. In den Kategorien A (Automobile) und C (Motorräder) wird auf Bestzeit gefahren, die übrigen Kategorien sind Regelmässigkeitsprüfungen. Alle vier Kategorien sind offen für Renn- und Sportfahrzeuge, Rennmotorräder, Rennspanne und Renndreiräder der Jahre 1900–1939. Linthal wird das Zentrum sein: Fahrerlager, Start, Tribünen und Festzelte eingehüllt im Rizinusduft der historischen Rennwelt.

Ab verschiedenen Städten in der Schweiz stehen Extra-Cars zu günstigen Fahrpreisen bereit. Die Bus- und Eintrittsbillette können ab dem 1. Januar 2002 bei der Tourist Info Uri, Telefon +41 41 874 04 40, bestellt werden. Ab 1. Juni 2002 verkaufen die SBB Fahrkarten aus der ganzen Schweiz nach Linthal für nur 15 Franken mit Halbtax, in Kombination mit Eintritt von 40 Franken. Für Personenwagen und Motorräder stehen in Linthal, auf dem Urerboden und vor der Passhöhe genügend gebührenpflichtige Parkplätze zur Verfügung. Weitere Informationen erhalten Sie unter folgender Adresse: OK-Klausenrennen 2002, Am Lehnplatz 10, CH-6460 Altdorf – Telefon +41 41 871 31 16 – Fax +41 41 871 31 17, E-Mail: klausenrennen@bluewin.ch – Internet: www.klausenrennen.com. Das OK Klausenrennen hat die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in ihre Werbung integriert.

Partie en français

Nouvelles du stage 2002 à la Furka

Fidèle à la tradition estivale, l'équipe de bénévoles de la section romande s'est rendue une fois de plus à Realp, dans le courant du mois de juillet, pour une semaine de travail sur la ligne sommitale. Désormais rodés, les participants n'attendaient rien de particulier, si ce n'est, peut-être, un peu plus de chance avec la météo. Ce vœux semble avoir été exhaussé, car seul un après-midi de pluie a sensiblement perturbé les opérations.

Cette année le défi consistait à ériger un mur en pierre sèches à l'entrée de la gare de Realp, ce qui n'aurait naturellement pas été possible sous la pluie ! L'aménagement d'une troisième voie parallèle aux deux premières a nécessité le rabotage d'un talus devenu instable. Il fallait donc le soutenir. Dès le lundi la quête des pierres, dans les environs, mais également plus loin, au bord de la Reuss après le passage à niveau du dépôt, a occupé une partie de l'équipe alors que l'autre partie montait petit à petit le mur en question. Malgré son surnom de mur des lamentations, qualificatif vite trouvé à cause des difficultés rencontrées pour obtenir une aide d'un mécanicien afin d'organiser un convoi pour amener le matériel sur le chantier, l'érection a pu avoir lieu, même si on l'eût souhaitée plus rapide. Armés de brouettes, dont une motorisée, les casseurs de pierres ont organisé un ramassage de dalles efficace, si bien qu'au milieu de la semaine l'ouvrage présentait déjà une fort belle allure. Un marbrier improvisé a même offert ses services pour marquer, d'une pierre blanche, le passage de la section romande sur les lieux. Les voyageurs ne manqueront pas de remarquer, en quittant la gare, la stèle gravée aux initiales LSFR ! Des festivités non officielles, mais fort agréables, ont du reste égayé la pose de l'objet... Espérons que les intempéries de ces derniers jours n'occasionneront pas de dégâts à l'oeuvre ainsi réalisée en une semaine.

Le vendredi soir le reste de la troupe se joignait aux travailleurs hebdomadaires pour partager la traditionnelle fondue, qui a son tour partagea les convives : fondue moitié-moitié ou pas ? Les

spéculations sur les ingrédients n'ont pas manqué, mais le patron de l'hôtel Post n'a pas livré son secret et le mystère demeure ! Peu importe, tout le monde fut sur pied le samedi pour entamer une journée radieuse consacrée aux aménagements de la gare de Realp. Préparation de la plateforme pour la troisième voie, mise en place de réverbère sur le quai, pose de l'installation électrique pour les containers fraîchement installés en bout de voies, transport de pierres plates récupérées le long de la ligne pour terminer le mur de soutènement: le travail n'a pas manqué.

Dimanche matin quelques rescapés ont tenté la traversée en train par un temps gris et pluvieux. Les conditions ne se présentaient guère mieux du côté valaisan et après le repas de midi à Gletsch, tout le monde quitta la région en se promettant d'y revenir, au plus tard l'année prochaine ! Avis donc aux amateurs, les Romands seront à nouveau sur les lieux en 2003.

Au final un bilan très positif, des dortoirs très agréables situés dans un chalet surplombant le village de Realp et une très bonne ambiance. Seule ombre au tableau: la difficulté d'obtenir l'aide de quelques roitelets du dépôt, en particulier lorsqu'il s'agit d'avoir recours à des engins de chantier ou organiser un convoi utilitaire ! Les choses évolueront peut-être : nous travaillons en effet dans le même but, mais tout le monde ne semble pas avoir compris cette évidence.

Pierre-Yves Pièce



L'équipe de la semaine de travail de la section romande. Il manque le photographe Andréas Simmen.

La division Constructions du DFB en 2002

La division Constructions est chargée de la construction et de l'entretien des installations. Les tâches qui lui incombent étant très variées, elle est subdivisée en groupes spécialisés assez autonomes. Une bonne coordination entre ces divers groupes est tou-

tefois requise pour mener à bien le programme de travail de la saison de construction qui dure d'environ 7 mois. Une vingtaine de collaborateurs permanents bénévoles en font partie. Pour ces personnes et les autres groupes de travail qui ont oeuvré sur la ligne en 2002, la besogne n'a pas manqué et ne manquera pas jusqu'à la clôture des différents chantiers.

Programme de construction 2002

Les buts annuels de la division Constructions sont fixés dans le cadre d'un programme de développement à moyen terme. Ils englobent les travaux d'entretien et de renouvellement de toutes les constructions et de la voie ainsi que l'extension des installations des voies et des ouvrages en élévation. Le programme annuel est influencé par les priorités, les moyens financiers à disposition et le nombre de collaborateurs disponibles. Les impondérables, tels que travaux extraordinaires de réparations de dommages dus aux avalanches, aux glissements de terrains et au gel représentent le 30 % du volume total de travail. Ces travaux extraordinaires ont la désagréable particularité de n'être décelables qu'à partir du mois de mai, lors du déneigement, et d'exiger une intervention rapide, l'ouverture de la saison ayant lieu déjà un mois plus tard. Avant la mise en service, toute la ligne entre Realp et Gletsch est inspectée et évaluée par l'Office fédéral des transports (OFT) qui donnera l'autorisation pour l'exploitation, le cas échéant.

Concrètement, programme des travaux pour 2002 se présente comme suit:

entretien: entretien général des voies, des bâtiments et des ouvrages d'art

renouvellement: réfection d'environ 220 mètres de voie en amont du pont du Steffenbach, assainissement de l'appareil d'appui du pont de Wiler, des murs de soutènement au km 47.750 et 57.500 et de la voûte du tunnel sommital; étape 2002.

investissements: agrandissement de la base de Realp (cantine et installations sanitaires), nouvelle voie 36 (1 aiguillage et 150 m de voie), extension des infrastructures à Gletsch
réparations: mur de soutènement détruit au km 46.100, voie détruite

au km 46.500, dégâts dus aux intempéries d'octobre 2000.

Déneigement

Jusqu'à la fin avril, on pouvait encore admettre que le déneigement de l'an 2002 serait aisé et ne reviendrait pas trop cher. Les chutes de neige abondantes de mai ont toutefois réduit à néant cet espoir. En quelques jours, près de 2 mètres de neige sont tombés sur le massif central des Alpes. La neige fraîche n'a pas adhéré aux couches inférieures plus anciennes et s'est détachée sous forme de puissantes avalanches poudreuses. Les travaux de déneigement devaient débiter le 13 mai 2002, mais en raison du fort danger d'avalanches, il était exclu de s'avancer dans les zones à risque au dessus de Realp. A peine la menace d'avalanche avait-elle déçu, que les équipes ont commencé à évacuer la neige jusqu'au Steffenbach. Déjà dans ce secteur, les ouvriers ont été confrontés à de la neige de printemps lourde. Après deux jours de travaux de déblaiement, le pont du Steffenbach a pu être monté entre le 16 et le 17 mai. Au dessus de Tiefenbach, des masses importantes de neige lourde et difficile à refouler ont créé de sérieux problèmes. A plusieurs reprises, les chasse-neige se sont empêtrés avant d'être récupérés péniblement. Des conditions extrêmes régnaient dans la région de la station Furka. Plusieurs jours de travail ont été nécessaires pour évacuer la neige. Une première tournée d'inspection dans le secteur Gletsch-Muttbach a révélé que dans cette zone aussi il fallait s'attendre à de grandes quantités de neige à enlever. Près du portail ouest du tunnel de faite on a mesuré entre 10 et 12 mètres de neige au début des travaux. Fin mai, de nouvelles chutes de neige ont entravé le déneigement et ont créé un réel danger d'avalanches durant plusieurs jours.

Le 3 juin, l'équipe a atteint le passage sur route à Muttbach. A cet instant déjà, il était certain que la voie entre le passage à niveau de Muttbach et Gletsch avait été endommagée par des avalanches et des chutes de pierre interdisant tout accès à ce secteur au chasse-neige à turbine de la locomotive diesel. Avant de pouvoir continuer le déneigement dans cette région, il a fallu réparer la

voie. On estime que dans le cadre des opérations de déneigement de la ligne sommitale en 2002, environ 35'000 m³ de neige ont été déplacés. Nos remerciements vont à l'équipe de déneigement méritante qui a parfois travaillé plus de 12 heures par jour.

Dégâts aux voies et au tracé

Sur le tronçon Furka-Realp, on n'a pas constaté de superstructures ou de tracé détérioré. Par contre, entre Gletsch et Muttbach, d'importants dommages ont été observés lors de la première inspection du 19 mai. A divers endroits, les rails de la crémaillère ont été détruits par des pierres charriées par des avalanches. Au kilomètre 45.500, une coulée de neige a arraché toute la superstructure des voies sur une distance de 25 mètres. La violence des éléments a même emporté une partie des infrastructures (ballast). Au kilomètre 47.100, une avalanche a en grande partie saccagé un mur de soutènement long de 18 mètres. Dans cette région, on a aussi remarqué qu'à certains endroits la voie avait été ripée de 30 cm ou s'était affaissée de 20 cm et que des couronnements de murs avaient été détruits.

Le 5 juin, les travaux de remise en état ont débuté. En moins de deux jours, le rail-crémaillère défectueux a été remplacé et le train-parc a atteint la zone endommagée au km 47.470. L'équipe de construction a tout mis en oeuvre pour que la ligne puisse être mise en service comme prévu.

Développement de la base de Realp Etape 1-2/2002-2003

Le dépôt de locomotives a été construit par le DFB entre 1989 et 1990. Lors de la mise en service en 1992, de nombreuses cabines de chantier et conteneurs provisoires ont été installés dans l'aire du dépôt de Realp. Dès le début, il s'est avéré que cette solution n'était pas satisfaisante, notamment en raison des dépenses pour le chauffage et de la faible résistance au poids de la neige. Par ailleurs, les conteneurs ne s'intègrent pas dans le paysage. Cette situation provisoire s'est tellement aggravée qu'un assainissement est devenu incontournable. Le DFB a préparé un projet d'agrandissement qui devrait répondre aux nécessités en infrastructures des collabora-

teurs. Dans l'aire de la base, tous les conteneurs seront remplacés par de nouvelles constructions en dur qui incluront les installations sanitaires et les vestiaires, les installations de lavage, douches et WC, une aile avec cantine et cuisine, garde-manger et réfectoire, ainsi que les bureaux des Constructions et de la Traction & Ateliers et des locaux de service. Il est aussi prévu d'y construire une nouvelle installation de chargement de charbon pour les locomotives.

A l'issue de la longue procédure d'échanges de terrains et dès réception des autorisations de construire, les travaux ont débuté. Le but est d'emménager dans l'aile des sanitaires déjà dans le courant de cette année, l'aile avec la cantine devrait être terminée en 2003. La réalisation de ce projet accaparrera une partie des forces de la division Constructions. Etant donné que cette division est en mesure de travailler à des prix très compétitifs, il ne restera qu'à utiliser toutes les possibilités de sponsoring en matériel et travail pour construire à un prix très avantageux.

Agrandissement embarquement Realp; construction de la voie 36

En 1996-1997, le DFB a construit la station Realp DFB. Jusqu'à maintenant, cette nouvelle gare était équipée de deux voies de station, d'un aiguillage et de deux courtes voies de dépôt. Rapidement, il s'est avéré que ces voies de garage ne suffisaient pas au nombre de wagons sans cesse en augmentation avec pour conséquence de nombreuses manoeuvres et courses à vide vers les stations voisines. Etant donné que le FO renonce pour l'instant à l'option d'agrandissement de l'aire de chargement d'automobiles, une partie du terrain est mis à disposition du DFB à moyen terme pour l'installation d'une troisième voie de station. Cette voie 36 devrait être partiellement terminée à la fin de cette année.

Assainissement de l'appareil d'appui du pont de Wiler

Le pont de Wiler, construit en 1955, se trouve dans une zone géologique difficile. Les mesures pratiquées depuis 30 ans ont révélé que les mouvements de terrain ont déplacé la superstructure du pont de 80 mm en direc-

tion de Tiefenbach. Ce déplacement a fortement nui au bon fonctionnement de l'appareil d'appui. Sur conseil de l'ingénieur, l'assainissement de ce dispositif a été inclus dans le programme de construction 2002. Déjà en avril, les échafaudages ont été installés près du pilier central et de la culée ouest. Les travaux de réparation ont débuté déjà fin juin. Le tablier du pont de 150 tonnes a été soulevé de 20 mm au moyen de vérins hydrauliques, l'appareillage d'appui démonté, contrôlé, assaini et réinstallé en bonne position. Déjà 15 heures après la coulée, le premier train de chantier a de nouveau pu emprunter le pont. Il ne restait dès lors plus que les travaux de finitions, tels qu'adaptation des dilatations, de la voie sur le pont, puis le démontage des échafaudages.

Réfection de la voie km/TU 56.030-56.250

Quand le DFB a repris la ligne sommitale et l'a remise en service en 1992, les rails et aiguillages étaient déjà fortement usés puisqu'ils avaient déjà servi durant près de 80 ans. Le DFB remplace maintenant une partie de la superstructure dans le cadre d'un programme d'assainissement à moyen terme. Le matériel de voie neuf est toutefois cher et son acquisition dépasserait les capacités financières du DFB. Pendant des années, on a donc recherché et trouvé auprès d'autres compagnies de chemin de fer du matériel de voie, tel que rails, traverses, matériel d'arrimage et aiguillages en bon état. Au cours d'un camp pour apprentis de constructeurs de voies de communication de LOGIN, environ 220 m de voies à crémaillère ont été remplacés en amont du pont du Steffenbach. Travaillant dans des conditions parfois difficiles, les apprentis et leurs accompagnateurs ont réalisé des performances remarquables. Pour les élèves, cet engagement était certainement une expérience impressionnante. Un grand merci à ces apprentis et à leurs accompagnateurs pour leur engagement remarquable.

Ainsi, le 33 % des voies du réseau du DFB actuellement en service entre Realp et Gletsch, soit près de 4.250 km, a été remplacé par du matériel en meilleur état et plus lourd. Depuis 1988, le DFB a par ailleurs remplacé ou installé en tout 26 aiguillages.

Travaux de réparation des dégâts dus aux intempéries 2000

Le intempéries d'octobre 2000 avaient provoqué d'importants dommages aux installations du DFB. Ainsi, dans le cadre du programme de construction 2001, il a fallu avant tout exécuter des travaux de sécurisation. Il faudra encore pas mal de temps avant que tous les dommages aient été réparés. En 2002, les réparations des drainages et des stabilisations du tracé au km 57.500 sont prévues.

Assainissement du tunnel de faite

Le tunnel sommital, long de 1875 mètres, se trouve dans une zone de failles géologiques qui a créé de grosses difficultés déjà lors du percement en 1913, puis lors de la reconstruction en 1925. Depuis la remise en service en 1926, il a fallu continuellement procéder à des travaux d'entretien de la calotte et des culées. En raison des irrptions d'eau et de la mauvaise maçonnerie, le DFB doit s'attendre à devoir procéder continuellement à des travaux d'assainissement dans ce tunnel. Un programme de travaux de réparation de plusieurs années avait été élaboré avant le commencement de la rénovation en 1998. En 2002, il est prévu d'assainir la calotte au mètre 800 du tunnel. Dans le courant des mois de juin/juillet, le DFB procédera avec ces propres moyens au unitage de la région incriminée.

Planification et visions d'avenir

Ateliers Realp: le dépôt actuel avec ses 60 mètres de voies ne suffit plus. Les travaux de révision des locomotives et wagons sont malaisés. Les transports des locomotives à vapeur dans des ateliers externes sont une solution peu pratique. Le DFB prévoit la réalisation par étapes d'ateliers à Realp, ce qui exige encore quelques réflexions. Le manque de place dans l'aire du dépôt, le danger d'avalanches et d'inondations ainsi que le financement sont les problèmes qu'il faudra encore résoudre.

Dépôt Gletsch: le DFB prévoit de faire circuler à l'avenir un train d'équilibre au départ de Gletsch. Il faudrait donc pouvoir y stationner une locomotive à vapeur. Les travaux de rénovation de l'extérieur de ce bâtiment ont été terminés

récemment, l'aménagement intérieur nécessaire sera réalisé dans le courant de ces prochaines années.

Assainissement du tronçon Oberwald-Gletsch: élaboration du projet global pour la jonction avec Oberwald y compris le croisement avec la route, les voies de station Oberwald DFB, les infrastructures etc. - voies: remplacement complet d'environ 2000 m de voie à crémaillère (soit près de 50 % du trajet). - construction du tracé: ouvrages de protection à l'entrée supérieure du tunnel hélicoïdal. - tunnel hélicoïdal: assainissement des entrées du tunnel. - viaducs/murs de soutènement: assainissement partiel de trois viaducs et des murs de soutènement - câbles: construction du tracé pour les câblages Oberwald-Gletsch.

Walter Willi - traduit de l'allemand et condensé : Claude Solioz

«Club des 1000» pour la restauration des locomotives à vapeur HG 4/4

Avec les 4 locomotives HG 3/4 vendues par le FO aux chemins de fer d'Indochine en 1947, 9 locomotives du type HG 4/4 étaient en service sur la ligne à crémaillère Tháp Châm - Đà Lạt au Vietnam (voir le numéro de juin 02 de ce magazine, page 11). Les HG 4/4, d'un poids de 46 tonnes, atteignaient des vitesses de 40 km/h en adhérence et de 15 km/h dans la crémaillère. Leur capacité de charge tractée était de 75 tonnes. Contrairement aux locomotives à vapeur HG 3/4 du BFD/FO/DFB, elles ne sont pas en mesure de circuler en marche avant en descente. Outre les locomotives HG 3/4 bien connues, deux machines HG 4/4, les nos. 40-304 et 40-308 pratiquement complètes, ont été ramenées en Suisse en 1990 au cours de l'opération «Back to Switzerland». Depuis, elles sont en attente d'une sérieuse restauration. Si ces machines pouvaient être mises en service sur la Ligne sommitale, le DFB disposerait des locomotives à vapeur à crémaillère les plus puissantes d'Europe.

Une fondation particulière, indépendante de l'ALSF s'est fixé le but de récolter les fonds nécessaires pour le financement de la restauration de ces machines. Peut devenir et rester membre de ce «Club des 1000» celle ou celui qui verse une somme de départ

minimale de Fr. 1000.- sur un compte bloqué, puis une cotisation annuelle de 100 Francs. Une convention cadre passée entre le DFB et la fondation a été signée en mai 2002 et prévoit entre autres que les locomotives ainsi restaurées restent la propriété du DFB, que la restauration, l'entretien et l'exploitation soient attribués aux divers services spécialisés du DFB et que le Club s'engage à une certaine participation financière aux frais d'entretien. Pour plus d'informations: Paul Tschudin, Unterm Schellenberg 121, CH-4125 Riehen, tél. et fax: 061 601 30 67.

Fusion BVZ et FO

La première étape de la fusion entre les deux sociétés de chemin de fer Furka-Oberalp (en grande partie propriété de la Confédération et des cantons) et du BVZ Zermatt-Bahn AG (entièrement en mains du BVZ Holding AG) a été franchie.

Le 12 juin 2002, au cours de sessions menées en parallèle, les membres des conseils d'administration des deux compagnies de chemin de fer ont approuvé à l'unanimité les principes de la fusion de ces deux entreprises de transports et ont convoqué l'assemblée générale extraordinaire pour le 12 septembre 2002. Pendant ce délai, les cantons d'Uri, des Grisons et du Valais examineront la répartition de leur participation et redéfiniront la clé de répartition des contributions publiques. L'Office fédéral des transports à suivi de près l'élaboration des principes de fusion et, en tant que représentant de la Confédération, les a approuvés. Les conseils d'administration recommandent aux assemblées générales la fusion des deux entreprises de transports. Sous réserve de l'acceptation par les deux assemblées générales extraordinaires, l'union entrera en vigueur le 1er janvier 2003.

Le projet de fusion prévoit la création de trois sociétés: une société anonyme de management, tenue paritairement par le BVZ Holding SA, la Confédération et les cantons. Elle assurera la direction centralisée du chemin de fer commun. Une société de transport, dont les actions seront tenues à 75 % par le BVZ Holding AG et à 25 % par les actionnaires du FO, aura la charge de la circulation ferroviaire, du matériel rou-

lant, des dépôts et de leur entretien ainsi que du trafic de ligne sur la route. Une société d'infrastructure se verra attribuer la responsabilité de la voie, des caténaires, des centres d'exploitation, des immeubles nécessaires à l'exploitation ferroviaire et des ateliers techniques et leur entretien, et sera entièrement en mains de la Confédération et des cantons concernés. Le conseil d'administration de la nouvelle entreprise sera composé paritairement de 6 membres. Le président sera proposé par le BVZ Holding AG et le vice-directeur par les pouvoirs publics. La direction de la compagnie de chemin de fer fusionnée sera assurée par Hans-Rudolf Mooser.

Cuisine DFB - Improviser pour réussir

Depuis 1992, la cuisine, le réfectoire et les sanitaires pour les bénévoles du DFB sont installés dans des conteneurs de chantier disposés provisoirement à côté du dépôt de locomotives à vapeur à Realp. Vu de l'extérieur, ces cubes n'ont l'air de rien ou font même un peu tache, pas très esthétique, dans le paysage. Mais leur petit intérieur contient un des éléments essentiels au bon fonctionnement du train à vapeur: la cuisine, où sont préparés les repas qui donnent aux travailleurs bénévoles l'énergie et le moral d'acier nécessaires à la réalisation des tâches qui leur incombent. Pour préparer le petit déjeuner de toute l'équipe de collaborateurs du DFB, Giovanni Büchel doit déjà être aux fourneaux à 06.30.

Les journées du maître queux du DFB à Realp durent entre 10 et 14 heures. Ce cuisinier confirmé qui a «entre 50 et 60 ans», comme il l'avoue, a remplacé Otto Zurkinden au pied levé en août 2001, lorsque celui-ci tomba subitement malade.

Dans le petit local qui lui sert de cuisine et qui doit bien faire 3 mètres sur 6 (à tout casser), Giovanni est appelé à préparer la subsistance, donc trois repas complets quotidiens, pour les équipes de travailleurs bénévoles qui s'activent sur la ligne et dans les dépôts du DFB. Et il y a du monde à rassasier! Certains jours, on compte jusqu'à 70 personnes actives dans l'entreprise DFB, habituellement on en dénombre une cinquantaine.

Le petit déjeuner pour les collaborateurs du DFB est servi dans le réfectoire situé juste derrière la cuisine. Il se compose de café au lait, fromage, saucisson, pain et confiture faite maison et aimablement offerte. Après le départ du dernier convive, Giovanni doit nettoyer la cuisine et la cantine. Etant donné que tous les couverts du petit déjeuner ne trouvent pas place dans le lave-vaisselle familial vieillissant dont il dispose, il ne reste que la plonge pour avancer plus rapidement. Sur une table de travail juste assez grande, Giovanni prépare les ingrédients qui serviront à confectionner le repas de midi, puis les fait revenir dans de grandes casseroles sur une seule cuisinière à 4 brûleurs de gaz. Pour les extras, il y a un réchaud d'appoint. Un vrai tour de force quand il s'agit de



«Il faudrait toujours avoir au moins une personne qui vient aider à la cuisine», nous explique G. Büchel.

préparer 70 repas, comme aujourd'hui! Giovanni Büchel nous enseigne: «il faut savoir improviser, sans cela on a aucune chance!» Improviser, cela veut dire qu'il faut savoir s'organiser rationnellement dans son travail et être capable d'utiliser au mieux le peu de place et les outils disponibles. Aujourd'hui, le cuisinier veut gâter ses hôtes avec un plat unique irlandais à base de viande, de choux, de carottes et de beaucoup d'oignons. Quand les ingrédients commencent enfin à mijoter dans leurs casseroles, il est déjà dix heures à Realp. Après trois heures de travail presque ininterrompu, le responsable de la cuisine s'octroie quelques instants de répit.

Il lui suffit de sortir de son conteneur pour contempler le passage d'un train à vapeur du DFB ou, encore mieux, pour admirer l'avancement des travaux d'un nouveau petit complexe en construction derrière le dépôt de locomotives de Realp. Une fois terminé, ce bâtiment abritera aussi la nouvelle cuisine du DFB, ce qui n'est certes pas un luxe, ni pour le cuisinier, ni pour les auxiliaires de cuisine dont il manque cruellement. Aujourd'hui pourtant, il s'estime heureux, car il peut compter sur le soutien de Gérard Laurent, l'adjoint de cuisine qui fait la plonge, met et débarrasse les tables, fait les nettoyages et lave même les torchons de cuisine et les tabliers. Les années précédentes, Gérard venait régulièrement travailler bénévolement sur les chantiers du train à vapeur. Constatant qu'il lui était difficile de tenir le rythme de travail effréné déployé par ses amis de la Section romande de l'Association de la Ligne sommitale qui sont justement en train de faire leur semaine de travail sur la ligne, il s'est décidé de se rendre utile à la cuisine où l'attendait un travail moins physique certes, mais tout aussi indispensable. En tout cas, Giovanni apprécie la venue de Gérard et songe à la présence permanente d'un ou de deux bénévoles en cuisine. Mais là le rêve s'arrête. Il faut retourner aux fourneaux, continuer la préparation du repas, puis charger la subsistance dans les transporteurs pour l'amener sur les chantiers ou la mettre sur la table à la cantine. Ensuite, il faudra de nouveau charger le lave-vaisselle, faire la plonge, nettoyer, laver, puis, préparer le repas du soir, tous les jours jusqu'à la fin de la

semaine. Evidemment, Giovanni admet qu'il est gratifiant de savoir que les bons services de l'équipe de cuisine ont une influence directe sur le moral des ouvriers bénévoles. Mais, l'équipe de cuisine est unanime: la décision de la direction du DFB de construire une nouvelle cuisine est empreinte de sagesse. L'ordinaire sera certainement sérieusement amélioré quand le chef cuisinier disposera d'une cuisine adaptée et des adjoints nécessaires. Dans une à deux années, la nouvelle cuisine sera enfin prête. Jusque là, Giovanni Büchel devra continuer à déployer tous ses talents d'improvisation pour maintenir un service de cuisine de qualité. En attendant, et comme mesure immédiate, Giovanni propose que plus d'aides de cuisine volontaires viennent le soutenir. *Claude Solioz*

Actions et bons du DFB 2002

Illustrations artistiques visionnaires

La campagne de souscription d'actions et de bons de participation du DFB SA bat son plein!

Le sujet des illustrations qui orneront les papiers valeurs 2002 du DFB sera très futuriste, puisqu'il s'agit de motifs de trains à vapeur circulant sur le tronçon Gletsch-Oberwald, actuellement encore hors service.

La direction du DFB a confié la réalisation des illustrations qui embelliront les nouveaux titres du DFB à un jeune artiste, Fabian Grégoire, aux talents déjà bien confirmés. Cet artisan illustrateur d'origine belge, né à Nivelles et âgé de 26 ans, a certainement toutes les qualités requises pour créer des dessins attractifs. Après avoir obtenu au terme de ses études le Graduat en art plastique avec spécialisation en illustration, Fabian s'est établi avec sa compagne à Le Val dans le Val, où il travaille à la manière des artisans, à la création et à l'illustration de livres, notamment d'albums pour enfants. Cinq de ces œuvres ont déjà été publiées avec succès. Fabian connaît très bien la région de la Furka et sa ligne sommitale. Son père, instituteur, l'a en effet initié aux beautés de la région et lui a donné l'intérêt pour la chose ferroviaire. Très vite, Fabian a découvert la ligne sommitale de la Furka et en a été enthousiasmé au point de venir travailler comme bénévole. A plusieurs reprises, il a fait le par-

cours Gletsch-Oberwald à pied, en suivant la voie de chemin de fer hors service. C'est dire qu'il connaît bien le thème qui doit faire l'objet des illustrations de bons et actions 2002 du DFB! Au cours de divers entretiens, l'artiste a déjà révélé que ses œuvres mettront en scène de manière plutôt réaliste le paysage, le train, le rail, la crémaillère à des endroits marquants du tronçon Gletsch-Oberwald, le tout un peu à la manière de belles cartes postales soignées. On présume dès lors que les actions et bons 2002 du DFB deviennent aussi des œuvres artistiques recherchées par les collectionneurs.

Les moyens financiers provenant de l'augmentation du capital 2002 permettront au DFB de remplacer la cantine/cuisine et les installations sanitaires pour les bénévoles à la base de Realp, de réparer et d'adapter la remise de locomotives à Gletsch, de terminer l'installation des voies dans cette gare, de finir les travaux de restauration de la locomotive à vapeur FO 4 et de plusieurs voitures voyageurs, pour ne citer que les projets les plus urgents et visibles. Des actions à CHF 400.- et CHF 200.-, et des bons de participation de CHF 200.- peuvent être souscrits.

Vous pouvez obtenir des bons de souscription à l'adresse suivante: LSF Section Romande, Au Curson, 1142 Pampigny; vous pou-

vez aussi imprimer le bon de souscription qui est sur le site Internet du DFB (<http://www.furbe.ch/fre/>) à la page «actualité». La campagne de souscription prend fin le 31.10.2002. Hâtez-vous! *Claude Solioz*

Promotion de la ligne sommitale de la Furka au Centre Migros de Sion

La ligne sommitale de la Furka, était présente à la Migros de Sion, pour faire connaître celle-ci au grand public, et en particulier aux valaisans, qui au vu des discussions et des rencontres faites lors de cette promotion du 15 juillet au 17 août 02, ne savent pas trop ce qui se passe à la Furka, qui fait encore partie du Valais. Pour les personnes qui ont présenté l'association et le DFB, ce fut une riche expérience, et nous avons distribué beaucoup de prospectus et d'horaires, et la clientèle de la Migros s'en est bien servi. Il faut relever l'excellent accueil fait par la direction Migros de Sion en étroite collaboration avec les responsables du FO, qui nous ont mis leurs matériels de présentation à disposition, et qui ont organisé le tournus des présences. Le sujet de l'exposition était, la présentation touristique de la vallée de Conches. Le résultat surprise et nous l'espérons provisoire de cette promotion, est qu'un nouveau membre c'est inscrit, et que celui-ci est Hollandias. *J. Fomachon*



Fabian Grégoire connaît très bien la Ligne sommitale et s'occupera d'illustrer les actions et bons de participation 2002 du DFB.

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Peter Schwaller
Lägernweg 6
CH-5304 Endingen
Telefon +41 41 761 40 23
peter.schwaller@bluewin.ch

VR-Vizepräsident

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

VR/Geschäftsführer

Josef Albisser
Arisdörferstrasse 12
CH-4410 Liestal
Telefon +41 61 923 80 53

VR

Hans Hallenbarter
Cas Prima
CH-3981 Obergesteln
Telefon +41 27 973 16 27
hh.gmbh@bluewin.ch

VR

Heinz Fränsing
Gottthelfstrasse 100
D-44229 Dortmund
Telefon/Fax +49 231 734 061

VR

Josef Iten
Fichtenstrasse 5
CH-6315 Morgarten
Telefon +41 41 754 50 00

VR

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

Aktienregister

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

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsführer

Josef Albisser
Arisdörferstrasse 12
CH-4410 Liestal
Telefon +41 61 923 80 53

Stv. Geschäftsführer

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

Stabstelle Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Telefon/Fax +41 55 246 36 15

Finanzen

Josef Albisser
Arisdörferstrasse 12
CH-4410 Liestal
Telefon +41 61 923 80 53

Betrieb

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

Marketing

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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

Georg Schaefer
Grabackerstrasse 30
CH-4441 Thürnen
Telefon +41 61 971 48 70
safco@bluewin.ch

Vizepräsidentin

Isolde Hoenigk
Winfriedstrasse 14
D-80639 München
Telefon +49 89 178 3151
i.hoe@freenet.de

Sekretariat CH

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

Info D/NL

Bern 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
4125 Riehen
Telefon 061 601 30 67
Fax 061 601 30 67

Innerschweiz

Roland Mühlethaler
Rosengartenstrasse 19
6023 Rothenburg
Telefon 041 281 00 05

Zürich

Kurt Brügger
Industriestrasse 16
Postfach
8627 Grüningen
Telefon 01 935 45 03
Fax 01 935 45 03
Natel 079 727 12 28

Bern

Peter Bollinger
Blumenweg 18
3315 Bätterkinden
Telefon 032 665 23 25
Fax 032 665 23 25
praesident@vfb-bern.de

Aargau

Walter Benz
Propstbergstrasse 10
5312 Döttingen
Telefon 056 245 29 03
Fax 056 245 72 92
walterundverena@freesurf.ch

Romande

Jacques Fornachon
Au Curson
1142 Pampigny
Telefon 021 800 48 61
Fax 021 800 48 61
jfornachon@bluewin.ch

Gotthard

Anton Stadelmann
In der Matte 15
6460 Altdorf
Telefon 041 870 43 64
stadelmann@uol.ch

Edelweiss

Kurt Baasch
Feldhofstrasse 6
8708 Männedorf
Telefon 01 920 32 30
Fax 01 920 74 68
Natel 079 420 32 30
kurtbaasch@goldnet.ch

Wallis

Reto Meister
3999 Oberwald
Fax 027 973 18 67
Natel 079 475 29 42
reto_meister@hotmail.com

Graubünden

Damian Dorizzi
Ziegelgut 13
7206 Igis/Landquart
Telefon 081 322 43 88
Fax 081 322 43 88
Natel 079 213 12 26

Ostschweiz

Hugo Peter
Burgstrasse 71
8750 Glarus
Telefon 055 640 63 53
Fax 055 640 63 53
hugo.peter@freesurf.ch

Solothurn

Paul Kupper
Markusstrasse 7
Postfach 155
2544 Bettlach
Telefon 032 645 29 70
Fax 032 645 18 55

Erleben Sie die Faszination des
**Eisenbahn-
Modellbaues**
in unseren **Ausstellungsräumen**

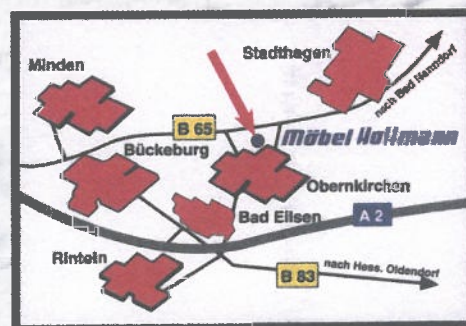
Show-Tag mit
Vorführung am
14. Sept. 2002

**Möbel
Holtmann**

D-31683 Obernkirchen / Gelldorf

Telefon 05724 / 3960 • Fax 39613

www.moebelholtmann.de



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen