



Okt. 2003

dampf an der furka



dampfbahn
bergstrecke furka

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

Verlag
Electronic Publishing
Offsetdruck



Editorial

Im letzten Heft war an dieser Stelle der Satz zu lesen: «Die Ereignisse überstürzen sich bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG.» Nun, ein paar Monate später kann man ihn ergänzen mit: «Die Ereignisse setzen sich fort.»

Es war ein gewolltes Zusammentreffen und konnte als solches auch symbolisch verstanden und gewürdigt werden, dass DFB und VFB am gleichen letzten Juni-Wo-

chenende ins Urserental einluden. Die einen tagten vorn in Andermatt, die andern feierten anschliessend ihr 20-jähriges Bestehen dort, wo die ersten eigenen Schienen lagen, in Realp. Unser Heft ist schwergewichtig auf diese beiden Ereignisse ausgerichtet. Beachtung wird sicher auch der Beitrag eines der aktivsten Initianten finden, der unter dem Titel «Die Männer der ersten Stunde» an das Zustandekommen der Geburtsstunde des Vereins erinnert. «dampf an der furka» wird die erst zwei Jahrzehnte alte und doch sehr ereignisreiche Geschichte des Vereins in einer nächsten Ausgabe zu hinterfragen versuchen. Was hat sich in diesen 20 Jahren geändert?

Im DFB, der Betriebsgesellschaft, hat sich bereits einiges getan. Die schnelle Wahl des neuen Geschäftsführers, die ziemliche Umkrepelung des um ein Mitglied verstärkten Verwaltungsrates sind klare Fingerzeige. Diese Massnahmen allein ändern an der angespannten Finanzlage und an weiteren Schwachpunkten direkt wenig. Aber sie sind ein (weiterer) Schritt in Richtung «Professionalisierung» der Unternehmensspitze. Davon war an dieser Stelle auch schon zu lesen. Nicht allen scheint diese Entwicklung geheuer. Dies wohl deshalb, weil sie den Verlust des Urgedankens befürchten, nämlich des Idealismus, der absoluten Hingabe an diese enorme Idee, die Furka weiter mit Dampf zu befahren.

In einem offenen Gespräch mit dem neuen Geschäftsleiter ist durchaus zu erkennen, dass ihm als ehemaligem Zugführer des DVZO diese Begriffe nicht unbekannt sind. Es wird Peter Bernhard zweifellos gelingen, den Quantensprung zwischen dem bedingungslosen Idealismus des «Amateurs» zum anerkannten und erfolgreichen Profi zu vollziehen. Auch ihm wird wohl, wie den meisten, die zu diesem Projekt neu hinzustossen, nicht nur herzliches Schulterklopfen widerfahren. Seine breiten Schultern dürftens überstehen.

Vor wenigen Wochen hat ein sehr engagiertes Mitglied sich ziemlich negativ ausgelassen, über die da «oben». Eben die, die schuld sind an der aktuellen Finanzmisere. Es tönte nicht eben freundlich. Nach kurzen Erklärungen, dass vor allem die niedrigeren Frequenzen und die deshalb reduzierten Einnahmen für das vorübergehende Loch verantwortlich sind, überzeugten den Gesprächspartner.

Das ist die Sorge, die hier nicht zum ersten Mal geäussert wird. Gerade dann, wenn es einmal nicht rund läuft, sollten Einigkeit, Vertrauen und gegenseitiges Verständnis Trumpf sein. Leider ist das nicht einmal in allen Gremien so.

Das Unternehmen Dampfbahn Furka-Bergstrecke bedarf einiger kräftiger Injektionen.

Gerhard Oswald

Die nächste Ausgabe von «dampf an der furka» erscheint frühzeitig am
27. November 2003

Redaktionsschluss Ausgabe 4/2003: 30. Oktober

aktuelles

Drei neue Verwaltungsräte	2
Viele haben mitgehoffen	5
Nächtliche Fahrt war Höhepunkt	6
Bahn auf gesunde Beine stellen	8
Wir brauchen 300'000 Franken	10
Der Mitgliederausweis	10
Bei Brandgefahr Löschzug	11
Wagentaufe am 24. Oktober	12
Bruno Rüttis tausendster Teilnehmer	13
Spende von 10'000 Franken	16
Das System bewährt sich	19

nachruf

BrunoENZler	16
-------------	----

leserbriefe

Gedanken zur GV in Andermatt	4
Die Männer der ersten Stunde	17
Sofort beginnen	18

vereine

Sektion Gotthard	20
Sektion Aargau	20
Sektion Zürich	20
Sektion Ostschweiz	21
Sektion Stuttgart	22
Sektion NRW	22
Sektion Norddeutschland	23
Sektion Rhein-Main	23
Partie en français	23
Nouveau livre	24

Titelbild

Stellvertretend für die verschiedenen Bauwochen-Berichte in dieser Ausgabe: Mitglieder der Sektion Ostschweiz errichteten bei der Drehscheibe der Station Furka eine wintersichere Abdeckung.

Foto: Sektion Ostschweiz

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 + 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.

DFB-Generalversammlung 2003 in Andermatt

Drei neue Verwaltungsräte

Die 17. Generalversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG fand am 28. Juni 2003 turnusgemäss in Andermatt statt. Der Vorsitzende, Peter Schwaller, konnte neben zahlreichen Gästen 224 Aktionärinnen und Aktionäre begrüßen. In seiner Eröffnungsansprache erwähnte er die Höhepunkte und Erfolge des vergangenen Geschäftsjahres, aber auch die Sorgen und Nöte, welche das Unternehmen begleiten und auch zunehmend belasten.

Die Betriebssaison 2002 dauerte vom 22. Juni bis 6. Oktober. Mit der tatkräftigen Unterstützung des Vereins Furka-Bergstrecke VFB ist es der DFB AG gelungen, rund 23'000 begeisterte Reisende in 240 Zügen von Realp nach Gletsch und zurück zu transportieren. Dies sind als Folge der allgemeiner Wirtschaftslaute, des schlechten Wetters sowie konkurrenzierender Grossanlässe wie der EXPO 02 rund 15 % weniger als im Vorjahr. (S. Betriebsstatistik in separatem Kasten.)

Der Einsatz vieler hundert Fronis auf der Strecke, im Bahnbetrieb und in der Infra-

struktur erweckt überall grosse Bewunderung und Anerkennung. Der Sommertourismus erfährt in der Region einen nachhaltigen und überall willkommenen Aufschwung. Die Furka-Bergstrecke wird über ihr einmaliges Angebot zunehmend zu einem anerkannten touristischen Leistungsträger einer weiteren Region Gotthard.

Höhepunkt der Betriebssaison 2002 war das 100-Jahr-Jubiläum unserer Dampflokomotive «Weisshorn» am Wochenende des 6. und 7. Juli 2002, an dem auch die etwas jüngere Schwesterlok «Breithorn» der BVZ teilnahm.

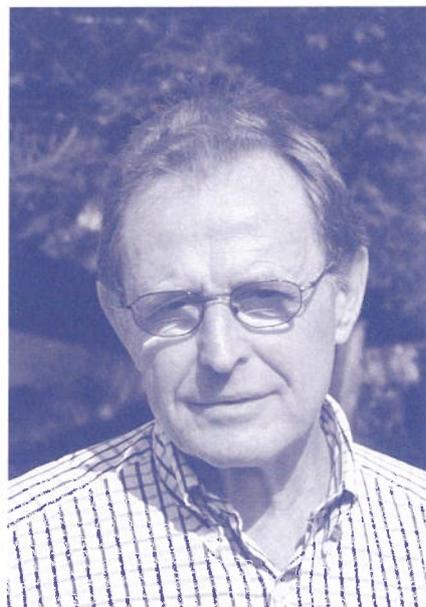
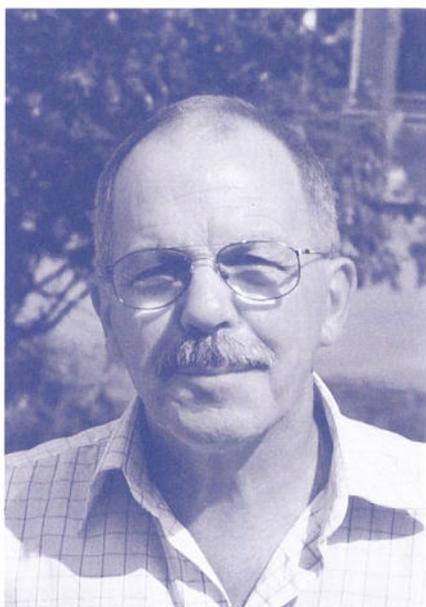
Im personellen Bereich gab es im Berichtsjahr 2002 wenige Veränderungen. Spezielles Gewicht legten wir auf die Ausbildung des Personals in Bau, Betrieb und Zugsförderung. Einerseits geht es um den korrekten Auftritt gegenüber unseren Fahrgästen – der Kunde ist König –, andererseits um die Auffrischung der technischen Kenntnisse rund um den Fahrbetrieb und insbesondere das richtige Verhalten bei technischen und sicher-

heitsrelevanten Störfällen. Sicherheit ist für unser Unternehmen das oberste Gebot; aus diesem Grund fanden auch dieses Jahr vor der Saison wieder intensive Ausbildungstage statt.

Allgemein muss festgestellt werden, dass das Frondienstpersonal zunehmend gefordert ist, die anspruchsvollen Arbeiten korrekt und zur richtigen Zeit zu erfüllen. Die allgemein schwierige Wirtschaftslage mit den angespannten Arbeitsmarktbedingungen engt den Spielraum der Freiwilligenarbeit zunehmend ein; diese Entwicklung macht uns Sorgen, denn ein Betrieb unserer Dampfbahn ist ohne Fronis nicht denkbar.

Viele Bereiche müssen personell wesentlich verstärkt werden. Neben Kaderleuten suchen wir laufend Fachpersonal im Bereich Zugsdienste, Bau und Infrastruktur. Gefragt sind insbesondere Frühpensionierte und Pensionierte, die mit einer gewissen finanziellen Unabhängigkeit ihre berufliche Erfahrung einbringen können und eine entsprechende Verantwortung übernehmen wollen.

Am 13. Mai 2003 hat unser langjähriger Geschäftsleiter, Josef Albisser, aus gesundheitlichen Gründen gekündigt und gleichzeitig auch das Mandat als Verwaltungsrat zur Verfügung gestellt. Geschätzt haben wir unbestritten sein grosses Wissen um die DFB. Der Verwaltungsrat



Sie wurden an der Generalversammlung neu in den Verwaltungsrat der DFB AG gewählt (von links): Hans Tribolet, Urs Wenzel und Karl-Heinz Orth. Fotos: Peter Bernhard

dankt ihm für seine aufopfernde Tätigkeit für unser Unternehmen und hofft, dass ihm die Entlastung aus dieser grossen Verantwortung weniger Stress und damit wieder mehr Lebensqualität bringen wird. In kürzester Zeit ist es gelungen, mit Peter Bernhard einen neuen Geschäftsleiter zu finden. Peter Bernhard ist mit 60 Jahren frühpensioniert. Während 30 Jahren war er in leitender Stellung bei der Swissair, nämlich als Direktor und General Manager der Swissport Gesellschaften im mittleren Osten, in Südafrika, in Nordamerika und natürlich in Zürich und Genf. Seine umfassende langjährige Führungserfahrung im Bereich Logistik eines komplexen Unternehmens ist die beste Voraussetzung für eine erfolgreiche Tätigkeit als Geschäftsleiter unserer Dampfbahn. Durch seine Persönlichkeit und Sozialkompetenz genießt er eine hohe Akzeptanz bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Wir freuen uns ausserordentlich, dass er dieses schwierige Amt angenommen hat und sind überzeugt, dass wir mit ihm in eine erfolgreiche Zukunft blicken dürfen.

Angespannte Finanzlage

Die Finanzlage, insbesondere die Liquidität, ist in zunehmendem Masse ausserordentlich angespannt. Obwohl im Bereich Unterhalt und Erneuerung nur das Notwendigste ausgeführt wurde, schliesst die Erfolgsrechnung 2002 erneut mit einem Fehlbetrag von rund Fr. 170'000 ab. Beim Ertrag fallen neben den Einnahmen aus dem Reisedienst auch die Beiträge des Verein Furka-Bergstrecke VFB, der Beitrag aus dem Souvenirhandel und diverse Spenden ins Gewicht. Die Investitionen in Strecke, Zugsmaterial und Infrastruktur werden über Kapitalerhöhungen und Sponsoring finanziert. Im Jahr 2002 wurden für Fr. 270'000 neue Wertpapiere gezeichnet.

Im Bereich Sponsoring laufen auf verschiedenen Kanälen intensive Bemühungen, das dringend benötigte Kapital zu beschaffen. Bedingt durch die schlechte Wirtschaftslage und die Werteinbrüche am Börsenmarkt ist das Sponsoringgeschäft für unser Unternehmen eingebrochen. Dies führt dazu, dass wir unsere Prioritäten auf

den sicheren Betrieb der bestehenden Anlagen und Fahrzeuge reduzieren und konzentrieren müssen. Die DFB hat ein akutes Liquiditätsproblem, das vornehmlich aus eigenen Kräften unserer grossen Furka-Familie gelöst werden muss. Die längerfristigen Ziele wie Oberwald bleiben grundsätzlich bestehen, doch ist der Zeitpunkt der Wiederinbetriebnahme – 2006 – nicht mehr zu halten. Es kann erst weitergebaut werden, wenn die Finanzierung sichergestellt ist. Zudem ist vorerst der Betrieb von Realp bis Gletsch zu festigen und finanziell zu konsolidieren. Eine der wichtigsten Aufgaben, die nun dringend angegangen werden müssen, ist die Stabilisierung und Gesundung unserer Rechnung. Zuviele Altlasten belasten unsere Unternehmung, zu dünn ist unsere Eigenfinanzierungsdecke und zu kritisch ist die Liquidität, sodass eine tiefgreifende Sanierung unumgänglich ist. Die momentan benötigte Liquiditätsspritze ist notwendig, um in diesem Jahr zu überleben, deshalb empfiehlt der Verwaltungsrat dringend, sich an der noch laufenden Sammelaktion zu beteiligen.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Wiedereröffnung der Bergstrecke bis nach Gletsch hat medienmässig nach wie vor ein ausserordentlich gutes Echo. Im Marketing sind aber spezielle neue Anstrengungen nötig, um in dieser schwierigen Zeit präsent zu sein. Der Tourismus ist ein Verdrängungsmarkt, auch einmalige Angebote wie unsere Dampfbahn sind stets am Markt neu zu positionieren. Dabei sind zunehmend vernetzte Reisen unter dem Titel Erlebnisreisen gefragt. Die Dampfbahn, als emotionelles Erlebnis, spielt darin eine wesentliche Rolle.

Im Umfeld der Dampfbahn leisten wir einen grossen Beitrag zur touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung einer weiteren Region. Wir bemühen uns, die vielen fragmentierten Bemühungen der Region im Bereich Tourismus zusammenzuführen und über eine grössere Marketingplattform «SAN GOTTARDO» schweiz- und weltweit zu vermarkten. Die DFB spielt darin als Anziehungspunkt für Reisen und Ausflüge in eine einzigartige Bergwelt und

als Markenzeichen eine wichtige Rolle. Viele Einzelinitiativen, insbesondere auch in den Sektionen des VFB, sorgen für eine breit angelegte Präsenz unserer Dampfbahn im touristischen Umfeld. Was uns aber noch fehlt, ist der kompetente Kopf, der das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit leitet.

Strategischer Plan

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke erfährt durch ihre Exklusivität in dieser wirtschaftlich schwierigen Randregion eine wachsende Akzeptanz. Auf der Grundlage der Werte unseres Unternehmens – die Natur, die Dampflokostalgie und die Freiwilligkeit – hat der Verwaltungsrat eine Vision in vier Punkten sowie ein Leitbild entwickelt, die zeigen, wohin die Reise «Furka-Bergstrecke» in den kommenden 10 Jahren führen soll.

1. Wir betreiben mit Erfolg eine einzigartige Dampfbahn mit restaurierten Loks, Personenwagen und Bauwerken aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts als exklusive, touristische Attraktion im Herzen der Schweizer Alpen an der Furka.
2. Unsere Bahn ist regional verankert und besitzt eine hohe nationale und internationale Ausstrahlung.
3. Wir leisten einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Gotthard-Region, insbesondere des Urserntals und des Goms, durch Zusammenarbeit mit anderen touristischen Leistungsträgern.
4. Unser Image ist geprägt durch Ausgewogenheit im Handeln zwischen den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Sozialkompetenz in der Führung sowie in der Erhaltung hoher emotionaler Werte der Mitarbeiter, insbesondere durch Frondienstarbeit.

In der Folge hat der Verwaltungsrat eine Unternehmensstrategie entwickelt, die auf vier Säulen basiert (siehe Illustration). Die Inhalte (Ziele) dieser Strategie werden nun sukzessive operationell umgesetzt werden. Die wichtigsten Sofortmassnahmen betreffen die mittelfristig ausgeglichene Finanzierung des Unternehmens, die Umsetzung eines Marketingkonzeptes und die Personalrekrutierung auf allen Ebenen, insbesondere der Kaderstufen.

Die Traktanden der GV

Die ordentlichen Traktanden konnten unter rege Beteiligung der anwesenden Aktionäre durchberaten werden. Jahresrechnung 2001: Da die Rechnung 2001 an der Generalversammlung 2002 nur unter Vorbehalt genehmigt wurde – der Revisionsbericht war verspätet, da die Rechnung nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnte – wurde über die Rechnungslegung 2001 nochmals formell abgestimmt. Jahresbericht und Jahresrechnung 2002: Auch diese Geschäfte wurden bei wenigen Enthaltungen genehmigt. Verwendung der Geschäftsergebnisse: Die Ergebnisse wurden einstimmig auf das folgende Rechnungsjahr vorgetragen. Dechargeerteilung: Den verantwortlichen Organen wurde Decharge erteilt. Statutenänderungen: Im Turnus von zwei Jahren ist der Verwaltungsrat zu ermächtigen, weitere Kapitalerhöhungen vorzunehmen. So wurden die Statuten entsprechend angepasst. Neben Namenaktien können weiterhin auch Inhaberaktien und Partizipationsscheine angeboten werden. Revisionsstelle: Die PricewaterhouseCoopers AG wurde für weitere drei Jahre als Revisionsstelle bestätigt. Ersatzwahlen in den Verwaltungsrat: Den Rücktritt erklärt haben die beiden Verwaltungsräte Heinz Fränsing (Dortmund), und Josef Albisser (Liestal). Der Vorsitzende dankt den beiden für ihre langjährige Mitarbeit zugunsten unseres Unternehmens. Zur Ergänzung der Vakanten schlägt der Verwaltungsrat vor, drei neue Mitglieder zu wählen, die Mitgliederzahl soll von 7 auf 8 aufgestockt werden. Die folgenden Personen wurden einstimmig als Verwaltungsräte gewählt: Karlheinz Orth aus Marloffstein (Deutschland): Als Mitbegründer der Sektion Nürnberg kennt er den Deutschen Teil unserer Furka-Familie. Er wird sich insbesondere des Marketings in Deutschland annehmen. – Hans Tribolet aus Visp, ehemaliges Geschäftsleitungsmitglied der Brig-Visp-Zermatt-Bahn. Er wird die Verbindung zur neuen Matterhorn-Gotthard-Bahn herstellen und sein wertvolles Wissen aus dem Bahnbereich einbringen. – Urs Wenzel aus Zürich, Rechtskonsulent bei der UBS. Er wird

seine Kenntnisse im Bereich Recht und Finanzen der DFB zur Verfügung stellen. Im Traktandum «Ausblick» erläuterte der neue Geschäftsleiter, Peter Bernhard, die Schwerpunkte seiner seit 20 Tagen begonnenen Arbeit: ein unfallfreier Betrieb, der Mitarbeiter im Mittelpunkt des Unternehmens, die Sanierung der Finanzen und der Ausbau des Marketings. Zudem erläuterte Walter Willi als Bauchef die Schwerpunkte des Bauprogramms. Im Vordergrund steht dabei die Aufrichte des Kantinentraktes mit Sanitäranlagen, die den Mitarbeitern endlich eine menschenwürdige Umgebung bringen. Die Generalversammlung 2004 findet am 26. Juni 2004 in Oberwald statt. Im Anschluss an die Generalversammlung begab sich eine grössere Anzahl Aktionärinnen und Aktionäre nach Realp, um am Fest zum 20-Jahr-Jubiläum des Vereins Furka-Bergstrecke teilzunehmen.

Gedanken zur Generalversammlung in Andermatt

Nur ein gutes Vierteljahr können wir an der Furka beweisen, was wir seit 20 Jahren am Aufbauen sind. In diesen 15 Wochen muss alles klappen und es sollte keine Störungen geben. Es ist eigentlich wie an einem Grossanlass: Die Vorbereitungen dauern bei uns jeweils 37 Wochen, die Aufführung 15 Wochen. In diesen 15 Wochen erwartet das zahlende Publikum einen perfekten Fahrbetrieb auf der Strecke. Es erwartet positiv eingestellte Mitarbeiter bei der Dampfbahn und ebenso freundliche Worte bei den Schalter- und Fahrdienstbeamten. Interne Probleme sollten nie, aber auch gar nie auf das Publikum übertragen werden. Denken Sie daran, dass nur zufriedene Fahrgäste unsere einmalige Dampfbahn weiterhin fördern und auch unterstützen werden. Ich persönlich habe immer wieder mit Leuten zu tun, die viele negative Ereignisse der Bahn und deren Leute in den Vordergrund stellen. Dann habe ich es schwer, diese Sachen «herunterzuspielen» und die Leute trotzdem zu überzeugen. Fazit: Dass wir an unserer Bahn in allen Bereichen immer Probleme haben wer-

den, sind wir uns doch einig. Es sind zurzeit auch sehr viele Bestrebungen zu deren Behebung im Gange. Behalten wir das aber für uns und versuchen es nicht an die Öffentlichkeit zu plappern. Dazu ist unsere Broschüre «dampf an der furka» sehr geeignet. Ich bin aufmerksamer Leser dieses Heftes und selber auch Autor und Inseratkunde. Deshalb erlaube ich es mir, einige Sachen zu bemängeln.

Das Heft wird in der Auflage bestimmt über 10'000-mal adressiert versandt. All diese Leute lesen es mehr oder weniger durch. Beim kleinsten Negativbericht, sprich Streitereien um Nebensächlichkeiten, löst es beim Leser ebenfalls Unsicherheit aus. Das ist nicht gut für das Fortbestehen der Bahn, und potenzielle Geldgeber kann so etwas abschrecken.

Ein anderes Ereignis gibt mir ebenfalls zu denken. Das Heft «dampf an der furka» erscheint 4 mal pro Jahr, an genau festgelegten Daten. Als Autor und Inserent habe ich auch ein Recht darauf zu pochen, dass die Erscheinungsdaten künftig nicht mehr durch zu spät eingereichte Manuskripte, in welcher Art auch immer das geschehen war, verzögert wird. Das ist meines Erachtens eine Frechheit all den rechtzeitig eingereichten Artikelschreibern gegenüber. Denn auch das ist ein Punkt, der nach aussen sehr negativ wirkt. Was sollen denn die Leute von einem Blatt halten, das nicht rechtzeitig beim Empfänger erscheint.

Noch ein Schlusswort zu unseren dauernden, prekären Finanzen sei erlaubt:

Die bereits bestehenden Angebote für das finanzielle Weiterkommen unserer Dampfbahn sollten auch benützt werden. Was nützen mir meine Dornröschbilder zu Hause, wenn diese von euch nicht gekauft werden?

Bessere Ideen zu haben und auch umzusetzen ist profitabler, als Fehler bei den anderen zu kritisieren. *Bruno Rütli*

Anmerkung: Diesmal hat die Redaktion die Verantwortung für das verspätete Erscheinen zu übernehmen.

20 Jahre Verein Furka Bergstrecke gefeiert

Viele haben mitgeholfen

Das Fest zum 20-jährigen Jubiläum wurde in direkter Folge zur Aktionärsversammlung der DFB AG in Real abgehalten, dabei wurde der Apéro der DFB AG im Festzelt des Vereins abgehalten. Dies zeigt die enge Verbindung zwischen der DFB AG und des VFB.

An der letzten Generalversammlung des Vereins Furka Bergstrecke in Bätterkinden, welche auch die letzte Versammlung im alten Stil war, wurde von den Beteiligten ein Fest gewünscht, um die andern Vereinsteilnehmer wieder zu treffen. Was hätte sich dabei besser geeignet, als das 20-jährige Bestehen unseres Vereins? Dass man dieses Fest mit der Aktionärsversammlung der DFB AG gelegt hat, war nur ein kurzer Schritt. Die diesjährige Aktionärsversammlung war in Andermatt, was lag da näher?

Nach langen Planungen und einigen Besprechungen wurden die wichtigsten Posten in diesem Fest an Leute vergeben, die schon verschiedene Male für den Verein positiv in Erscheinung getreten sind. Für dieses Fest wurden verschiedene Anlässe vorgesehen und geplant, einige davon mussten wieder abgesagt werden, weil andere Organisationen sich nicht daran beteiligten, oder weil die Kosten den Finanzrahmen des Vereins gesprengt hätten.

Nicht als arme Leute nach Hause gehen

Bei der Planung des Festes wurde grosser Wert darauf gelegt, dass die Gäste an einem Fest teilnehmen konnten, ohne als arme Leute nach Hause gehen zu müssen. Die erste Planung sah vor, dass man mit einer Spezialkomposition von Andermatt nach Realp fahren würde. Die Möglichkeiten waren alle mehr oder weniger gegeben, aber die MGB hat sich dagegen ausgesprochen.

Verschiedene Spezialsouvenirs, welche nur am Fest erhältlich gewesen wären, diese Attraktion musste aus ökologischen Gründen fallen gelassen werden. Die Einbindung der Wirtschaft im ganzen Tal wurde verworfen, weil die Firmen schon regelmässig von der DFB AG in ihre Planung integriert werden.

Das Fest als Ganzes hat, wie erwartet, mit einem Defizit abgeschlossen. Aber das Ziel, das es zu erreichen galt, wurde vollumfänglich erreicht. Ein jeder, der an diesem Fest teilgenommen hat, hat ein Stück Erinnerung, das er für sich ganz alleine hat. Am Samstagabend wurde das Festzeit nicht nur von Vereinsmitgliedern, sondern auch von der Realper Jugend bevölkert. Am Sonntag haben viele Tagestouristen unsere Bahnstrecke gefunden. Wir hoffen, sie werden sich auch weiter daran erinnern und zwischendurch mit diesen Bahnen fahren.

Verschiedene Attraktionen

Die Mitorganisatoren hatten in der gesamten Zeit sehr viel Freiraum, denn die Ansicht wurde vertreten, jeder vom Team ist ein Spezialist und kann seine Aufgaben selbst am besten verwalten. Dies hat sich im nachhinein auch so bewahrheitet. Jede organisatorische Abteilung hat ihr Bestes zum Gelingen dieses Festes beigetragen, ein jeder hat die Verantwortung wahrgenommen. An dieser Stelle sei allen gedankt, die sich in ihrer Freizeit für diese Bahn einsetzen und eingesetzt haben.

Die verschiedenen Attraktionen wurden von den Besuchern gut besucht. So fand zum Beispiel der Bunkerrundgang durch die unterirdischen Gänge ein reges Interesse. Manch einer war erstaunt über die Weitläufigkeit des unterirdischen Bunkers, oder über die saubere Lagerung aller Teile. Die bereitwillige Art auch zum x-ten Male die Loks zu erklären, stiess bei

allen interessierten Besuchern auf stille Bewunderung.

20 Jahre Verein Furka Bergstrecke, das sind 20 Jahre harte Arbeit um eine der schönsten Dampfbahnstrecken, die es in der Schweiz gibt: begonnen vom Kampf um die Strecke, die abenteuerliche Rückholaktion unserer Loks aus Vietnam und der alljährliche Kampf gegen die Naturgewalten. Doch jeder ist auch nach 20 Jahren noch der Meinung, es hat sich gelohnt und wir machen weiter. Dafür steht der ZV und all die Frondienstleistenden im Interesse aller ein. Unsere Loks sollen fahren, von Realp nach Oberwald!

Dankeschön

Die Verantwortlichen (in alphabetischer Reihenfolge) für die verschiedenen Attraktionen waren: Heidi Albisser (Souvenirs), Hans-Walter Beyeler (Fotos), Heinz Bissig (Zelt und Infrastruktur), Lilian und Peter Bollinger, Peter Schneider (Verpflegung und Getränke), Emil Halter (Führungen), Simone Hurter (Sekretariat), Markus Rusi (Personal und Züge), Anton Stadelmann (Koordination und Planung), Andreas Stadelmann (Organisation).

Die Sponsoren

Die unten aufgeführten Firmen und Privatpersonen haben mit einem Sponsoring-Beitrag zu diesem Fest beigetragen, ihnen gebührt ein spezieller Dank, denn ohne diese Zuwendungen wäre die Gesamtbilanz des Festes um einiges schlechter ausgefallen. Wir bitten Sie, diese Sponsoren nach Möglichkeit in Ihre Entscheidungen einzubeziehen.

Glacier du Rhône, Frau Olga Jauch (Gletsch); Firma Gerber Käse AG, Allmendstrasse 1 (Thun); Baumann Käse AG, Eichenweg 49 (Zollikofen); Wida Papier AG, Freiburgstrasse 137 (Bern 5); Nobs + Cie AG, Bahnhofstrasse 4 (Münchenbuchsee); Zweifel Pomy-Chips AG, Kesselstrasse 5 (Spreitenbach); Persi AG, Attinghauserstrasse 142 (Altdorf); Frau Schneider Andrea, Bauhaldenstrasse 21 (Untersiggenthal); Raiffeisenbank, Bernstrasse 16 (Fraubrunnen); Frau M. Kambly, Refugium Unt. Schwand (Trubschachen). VFB

Verein Furka-Bergstrecke: Es waren zwei schöne Festtage

Die nächtliche Fahrt war der Höhepunkt

Am Samstag, 28. Juni, wurde nach einer ruhigen Aktionärsversammlung der Apéro in Realp im Festzelt des 20-Jahr-Festes des VFB abgehalten. Die Othmarmusik eröffnete den Abend mit einem stimmungsvollen Konzert und erntete immer wieder herzhaften Applaus. Professionell wurden die einzelnen Musikstücke interpretiert und haben dabei in die Herzen der Zuhörer gespielt.

Dass im VFB auch kulturell etwas los ist, wurde im Laufe des Abends von den verschiedenen Vereinen bewiesen. Die verschiedenen Darbietungen erfreuten Gross und Klein. Das Fest hat wieder einmal gezeigt, der Verein Furka Bergstrecke ist ein Verein für die ganze Familie.

Viele Teilnehmer am Fest haben sich dabei kurzfristig an die Nachtdampffahrt angemeldet. Leider war das Wetter zu Beginn der Fahrt nicht optimal. Da zu Beginn der Nachtfahrt der Regen immer stärker wurde, verzichteten die Organisatoren auf den Astronomen. Die rhythmisch schaukelnde Fahrt in die regnerische Nacht konnte dann mit ein paar Minuten Verspätung beginnen. Die Gugenmusik brachte



Das Duo Bärty und Bärty

die Festschar vom Festzelt zur ungeduldig schnaufenden Komposition. Stimmungsvoll wurde der Zug bestiegen, um die Fahrt in die Nacht anzutreten. Nach etwas mehr als einer Stunde wurde die

Station Furka erreicht, wo bereits das Heizerkaffee die etwas unterkühlte Gesellschaft aufwärmte.

Der Regen hatte sich zwischenzeitlich in einzelne Tropfen verwandelt, und etwas Wind brachte die Dunkelheit dazu, ihren schönsten Teil zu offenbaren. Langsam wurden die Wolken lichter. Durch diese Wolkenlöcher wurde der nächtlichen Reisesgesellschaft ein Teil des Himmels geöffnet. Leute sinnierten über ihre erste Reise, andere zählten Sterne und in der Luft hing seit langem wieder einmal der Geist unseres Vereins. Viele riss der Aufruf zum Einsteigen viel zu früh aus ihren Träumen. So machte man sich wieder langsam mit unserer schnaubenden und schüttelnden Schönheit Richtung Realp auf den Weg. Das Licht blieb aus, die Funken der Lok zeichneten unseren Weg, wieder ins Tal. Die Ruhe in den Wagen, die nur durch das Flüstern anderer unterbrochen wurde und das gleichmässige Schütteln war für viele die schönste Gutenacht-Geschichte, die



Reges Treiben am Apéro

ihnen jemand erzählen konnte. Wieder in Realp angekommen, stiegen die Fahrgäste sichtlich ermüdet aus dem Zug. Zufriedenes Schnaufen der Lok, glänzende Augen, nicht nur bei den Kindern, zeigte nicht nur den Organisatoren, dass diese Fahrt für viele mehr war als nur eine Zugreise in der Nacht.

Der Sonntagmorgen begann mit einem Frühstück im Zelt. Langsam konnte man das Erwachen der Gäste feststellen. Es wurde immer wärmer und die Gästeschar verlor sich wieder in regen Diskussionen. Ruhig stieg die Sonne höher und höher, und immer mehr hungrige Leute gesellten sich zu den andern im Zelt.

Als die Sonne im Zenit stand und der Hunger die Stimmung angehoben hatte, wurde das Mittagessen aufgetragen. Das hervorragende Essen, welches von den Verantwortlichen der Familie Bollinger und Andreas Schneider organisiert wurde, liess nichts zu wünschen übrig. Nachdem der Hauptgang verzehrt war, kamen auch die Schleckmäuler zum Zug. Torten und Kuchen waren in einer Varietät vorhanden, dass jede Konditorei vor Neid erblasst wäre. Viele benutzten die Zeit des Verdauens zu einem kleinen Rundgang um die DFB Lokaltäten und gelangten so zu den Führern, welche die Gäste in kleinen Gruppen in die Unterwelt einschleusten.

Kühle, feuchte Luft schlägt einem entgegen, wenn man den Führern in die alten Militärbunker folgt, das Licht an den Wänden vermag die ganze Anlage in einen ungewohnten kalten Schein zu tauchen.



Der Verwaltungsratspräsident an der Kasse

Man folgt einem kundigen Führer, der so einiges zu berichten und erzählen weiss, bis zu einer unscheinbaren Türe: Hinter dieser Türe verbirgt sich ein wohlgeordnetes Lager voll mit Ersatzteilen, Schrauben und alles was so wichtig ist, wenn man eine Bahn betreiben will. Hinter einer andern sind Aschenbecher, Hinweisschilder und Lüftungsaufbauten, alles was man braucht, um Wagen zu reparieren. Beeindruckt von dieser Menge der Ersatzteile und der peniblen Ordnung, die in diesem Lager herrscht, verlassen die meisten diese unterirdische, verborgene Welt.

Im Laufe des Nachmittags gab es noch einige Darbietungen im Zelt. Das Duo Bär-

ty und Bärty erreichte die Festbesucher mit einer Art der Volksmusik, die jedem zugänglich war. Den Schalk im Nacken und einen Glanz in den Augen der alles offen liess, so wurden Stücke dargeboten, bis jeder das Lächeln übernommen hat. Als danach die 3. Primarklasse von Mario Cathomen das Furkalkied darbot, war auch der Sonntag in die Herzen der Festgäste eingebrannt.

Um 18 Uhr war das Fest vorbei, die Festbesucher verliessen Realp wieder in alle Richtungen.

Erleichtert und müde habe sich die vielen Helfer am Sonntagabend wieder auf den Heimweg gemacht. *Andreas Stadelmann*



Der Präsident VFB bei seiner Ansprache



Unser nächtlicher Lokführer

«dampf an der furka» sprach mit dem neuen DFB-Geschäftsführer

Bahn auf gesunde Beine stellen



Peter Bernhard: Weshalb ich diesen schwierigen Posten übernehme? Das habe ich mich auch gefragt. Aber ich bin Dampfbahnfreund und beim DVZO Zugführer.

Am 6. Juni war Peter Bernhard vom Verwaltungsrat als Nachfolger des zurückgetretenen Josef Albisser zum neuen Geschäftsführer gewählt worden. Inzwischen steckt der ehemalige Swissport-Manager mitten in seiner vielfältigen Arbeit. Zuständig für die operative Führung hat sich Peter Bernhard zahlreiche Ziele gesetzt. Nicht nur will er das Unternehmen auf gesunde(re) Beine stellen. Er möchte auch den Teamgeist in der Geschäftsführung wiederherstellen und die DFB vermehrt in der Region verankern.

An Offenheit fehlt es Peter Bernhard nicht. Bevor die durch den unerwarteten Rücktritt von Josef Albisser entstandene Lücke in «dampf an der furka» ausgeschrieben werden konnte, wählte ihn der Verwaltungsrat am 6. Juni aus drei Anwärtern zum neuen Geschäftsführer der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. Er sei wie die Jungfrau zum Kind gekommen, meint Peter Bernhard im Rückblick.

Ganz so ist es wohl nicht. Im neuen Geschäftsführer vereinigen sich zumindest zwei günstige Voraussetzungen. Zum einen besitzt er langjährige und vielseitige Führungserfahrung. Zum andern «bin ich ein Dampfbahnfreund». Auch in der Tat! Bei der DVZO gehörte er während einiger Jahre als Zugführer dem Betrieb an und funktionierte zusätzlich als Betriebsaufsicht. Mit der Wahl durch die DFB tat er sozusagen einen Schritt aufwärts. Aber: «Ich bin mir bewusst, dass ich einen schwierigen Posten übernommen habe.» Aber diese Aufgabe habe ihn interessiert: «Es geht um die Erhaltung eines der interessantesten Kulturgüter dieser Art in der Schweiz.» Er komme aus der Tourismusbranche, fügt Peter Bernhard bei, dies habe ihn bewogen nach dem aktiven Arbeitsleben noch etwas Aktives zu leisten.

Basis schaffen für weitere Projekte

Was bewegt den neuen Geschäftsführer nach einer ersten Übersicht? Was hat er

sich als Ziele gesetzt. Eines und zuallererst ist angesichts der aktuellen Lage gegeben: «Vordringliche Aufgabe muss es sein, diese Bahn auf gesunde Beine zu stellen.» Und: «Wir müssen die Basis dafür schaffen, dass weitere Projekte verwirklicht werden können.» Da trifft sich Peter Bernhard sicher mit dem Grossteil der Aktionäre und VFB-Mitglieder.

Der Geschäftsführer ist Chef der Geschäftsleitung eines relativ komplexen konzessionierten Transportunternehmens. Auch hier kommt er umgehend auf wirtschaftliche und operative Probleme zu sprechen. «Wichtig ist es, Anreize zu schaffen, damit Investoren und Sponsoren sich finanziell beteiligen.» Zusammen mit den Kollegen der Geschäftsleitung nimmt der Geschäftsführer die operative Verantwortung des Unternehmens wahr. «Ich betrachte mich als Coach einer aus Spezialisten bestehenden Geschäftsleitung. Das heisst zusammenführen, Teamgeist pflegen und – folglich – gemeinsame Beschlüsse fassen.»

Der erste Eindruck widersprach dieser Absicht eher. Aufgrund gewisser Situationen habe sich der Teamgeist auseinandergelebt, stellt Peter Bernhard im Rückblick fest. Sein Eindruck sei es, dass in letzter Zeit ziemlich verzettelt gehandelt worden sei. Das Vertrauen in die Geschäftsleitung müsse deshalb verstärkt werden. Sein Kollegen stünden voll hinter der Sache, kann der Geschäftsführer feststellen.

Eine klare Meinung äussert er in einer anderen Sache: «Unser Ziel muss es sein, bei den Fronis die Begeisterung aufrecht zu erhalten.» Dies bedinge viel Präsenz der Geschäftsleitung vor Ort.

Mehr Mittel frei zur Verfügung stellen

Rund um die Dampfbahn Furka-Bergstrecke sei vieles komplexer als er es sich vorgestellt habe, fasst Peter Bernhard seine Eindrücke zusammen. Die «Konstruktion» mit verschiedenen Organisationen habe «viele Einflüsse von aussen zur Folge, was die Leitung nicht erleichtert». Dies könnte beim Bundesamt für Verkehr in Bezug auf die Konzession Folgen haben. Der Geschäftsführer anerkennt, dass

manches gut gemeint sei, aber zu un-
schönen Situationen führen könne.

Ein Anliegen formuliert er klar: Die Spon-
sorenbeiträge seien meistens zweck-
gebunden. Dies erschwere die Führung
eines finanzkritischen Betriebs. Der DFB
müsse zentral über mehr Mittel verfügen.
Die Geschäftsleitung müsse sie mit klaren
Prioritäten einsetzen können. Ein einseitiger
Einsatz vieler Mittel bringe wenig, wenn um-
gekehrt für Betrieb und Strecke zu wenig zur
Verfügung stehe. In diesem Zusammen-
hang weist Peter Bernhard auf die Trennung
von Geschäftsführung und Finanzverant-
wortung hin. Bestrebungen sind im Gange
einen Finanzchef als Ergänzung zur Be-
triebsbuchhalterin einzusetzen.

Beansprucht er für sich und die Ge-
schäftsleitung die operative Führung, so
ist für Peter Bernhard dies ebenso klar:
«Der Verwaltungsrat trägt die Gesamtver-
antwortung für Unternehmen und Betrieb.
Er legt die Strategie fest.» Im Gegensatz
zu seinem Vorgänger ist der neue Ge-
schäftsführer nicht Mitglied des Verwal-
tungsrates. Er nimmt an dessen Sitzun-
gen mit beratender Stimme teil. Die
operative Führung habe auf die Strategie
des Verwaltungsrats auszurichten. «Wir
führen sie durch.» Umgekehrt unterbreite
er Projekte, der VR verabschiede sie. Als
aktuelles Beispiel nennt Peter Bernhard
die Remise in Realp.

«Auch ich will nach Oberwald»

Frägt man den neuen Geschäftsführer
nach einer ersten Analyse, so ist er auch
hier nicht verlegen um eine Antwort. Auf-
gefallen ist ihm, wie wenig die Dampfbahn
Furka-Bergstrecke ausserhalb ihres direk-
ten Freundeskreises bekannt ist. «In der
Region selbst wird volkswirtschaftliche
Bedeutung der Bahn unterschätzt.» Mit
diesen Aussagen ist Peter Bernhard weit-
gehend deckungsgleich mit den Äusser-
ungen von DFB-Präsident Peter Schwäl-
ler. Auch darin: «Wir müssen unsere Bahn
in Bezug auf ihre Bedeutung als bahnhis-
torisches Kulturgut und in ihrer volkwirt-
schaftlichen Bedeutung klar positionie-
ren.» Das heisst, die Bahn bekannter
machen und besser vermarkten. Marke-
ting und PR stuft der Geschäftsführer als
eher schwach ein. Auch die Zeitschrift
«dampf an der furka» müsse in der Region
positioniert werden.

Zur Bahn selbst stellt Peter Bernhard fest:
«Wir können stolz sein auf unser Rollmate-
rial. Es befindet sich in einem guten
Zustand und ist attraktiv.» Ein Riesenkom-
pliment gelte dem Unterhalt. «Die Begei-
sterung dieser Leute hat sich auf mich ab-
gefärbt.» Gleiches gelte für den Bau, betont
Peter Bernhard: «Die Strecke ist trotz aller
Widerwärtigkeiten in einem guten Zu-
stand.» Was ihm weniger gefalle, sei die
Station Realp. Ihr fehle es an Attraktivität.

«Die wirtschaftliche Situation ist kritisch.»
Dies stellt der neue Geschäftsführer un-
umwunden fest. Aber: «Ich bin überzeugt,
dass wir Wege finden, die heutige Situati-
on zu überstehen um künftige Projekte
angehen zu können.» Ja, es sei auch sein
Ziel, «Oberwald zu erreichen». Aber dies
könne aktuell nicht die erste Priorität ein-
nehmen.

Motivation und Betriebsklima erhalten

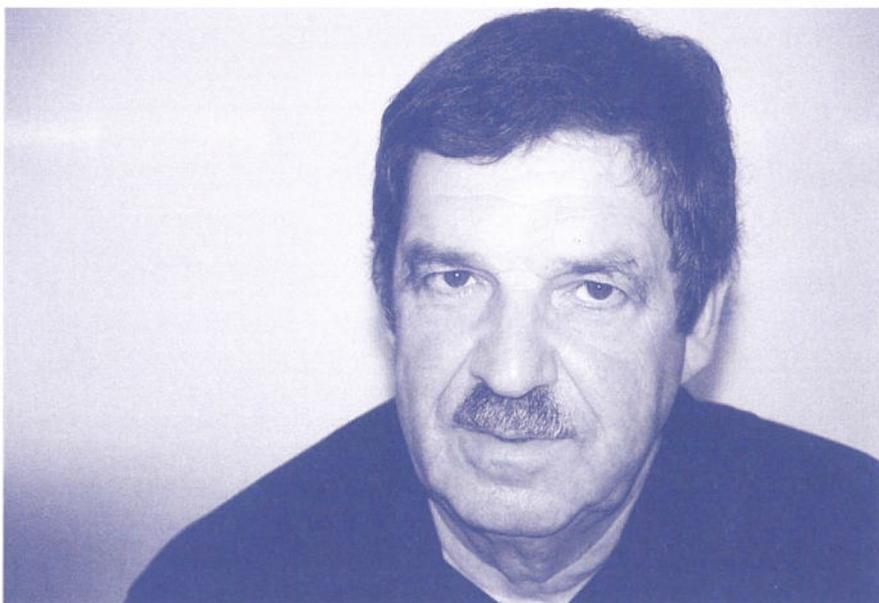
Nach seiner Strategie befragt, nennt Peter
Bernhard als erstes das «Aufrechterhalten
von Motivation und Betriebsklima». Dies
gelte vor allem auch für die Fronis. An
zweiter Stelle folgt nicht überraschend die
Aussage: «Eine Hauptaufgabe muss es
sein, unsere Bahn zu positionieren: Wer
sind wir? Was wollen wir?» Die Akzeptanz
der DFB AG soll nach innen und aussen
mit Transparenz und gutem Auftreten ge-
fördert werden. Dies hat unter Einbezug
von Partnern zu geschehen. Als solche
nennt Peter Bernhard den Verein Furka-
Bergstrecke, die Stiftung und den Tau-
sender-Club.

Für all dies ist eine Marketingstrategie
notwendig. Peter Bernhard: «Daran arbei-
ten wir mit mittel- und langfristigen Zielen.
Hinzu kommt logischerweise eine klare
Finanzstrategie. Zuerst soll auf neuer Ba-
sis die Finanzstruktur überprüft werden.»
Das sind ambitionierte Zielsetzungen. Der
Geschäftsführer ist sich dessen sehr be-
wusst: «Wir sind es allen Interessierten
schuld, dass professionell gearbeitet
wird. «Wir müssen dafür sorgen, dass die
Bahn dauernd über den Berg fährt.» Peter
Bernhard verkennt die Schwierigkeit nicht,
mit «Amateuren» ein professionelles Un-
ternehmen zu führen.

Dennoch: «Ich bin optimistisch, dass die-
ses Ziel erreicht wird.» Grosse Hoffnun-
gen setzt Peter Bernhard auf den neu zu-
sammengesetzten Verwaltungsrat. «Ich
glaube daran!»

Zusammenfassend bilanziert der neue
Geschäftsführer: «Die Aufgabe fasziniert
mich ausserordentlich. Ich bin vom Ein-
satz jedes Einzelnen begeistert. Hoffen
wir, dass sie das weiter tun. Damit die
Bahn weiterlebt!»

Gerhard Oswald



Peter Bernhard: Meine Aufgabe muss es sein, diese Bahn auf gesunde Beine zu stellen.

Ein Zwischenbericht und ein Aufruf

Wir brauchen 300'000 Franken

Im letzten «dampf an der furka» haben wir ausführlich über die aktuelle finanzielle Situation der Furka-Bergstrecke berichtet und zu einem Sondereinsatz 2003 für Spenden und im Marketing sowohl bei den Sektionen des Vereins Furka-Bergstrecke wie auch bei den Aktionären aufgerufen.

Dank der Grosszügigkeit vieler begeisterter Dampfbahnfreunde ist es gelungen, vorerst den unmittelbaren Liquiditätspass zu mildern. Bis heute sind ausserordentliche Spenden im Umfang von rund 120'000 Franken eingegangen. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung danken allen Spendern und Gönnern für die vielen – grossen und kleinen – Beiträge sehr herzlich. Mit Genugtuung dürfen wir feststellen, dass der Wille, unser Werk erfolgreich in die Zukunft zu führen, nach wie vor gross ist. Dazu gehört auch das ungebrochene grosse Engagement aller Frondienstmitarbeiter, die mit viel Sachverstand und persönlichem Einsatz unser Werk hegen und pflegen.

Auch im Bereich Marketing haben wir gespürt, dass hüben und drüben für unsere Bahn geworben wurde. Wir sind uns bewusst, dass in diesem Sektor noch vieles verbessert werden muss und dass unser Bekanntheitsgrad noch wesentlich erhöht werden kann. Die Saison 2003 war bis heute – nicht zuletzt dank ausgezeichneten Wetterverhältnissen – zufriedenstellend bis gut. So besteht die be-

rechtigte Hoffnung, dass wir das letztjährige, eher bescheidene Ergebnis deutlich übertreffen werden. Allen, die sich in irgend einer Form für unsere Dampfbahn eingesetzt haben, möchten wir herzlich danken.

Unsere finanzielle Basis ist nach wie vor ausserordentlich angespannt. Deshalb rufen wir Sie alle auf, den Weg bis zum gesteckten Ziel von CHF 300'000.– weiterzugehen. Jede noch so kleine Spende ist hoch willkommen und hilft uns, die sich abzeichnende Finanzlücke gegen Ende 2003 und zu Beginn 2004 zu schliessen. Für Einzahlungen mit dem Vermerk «Spezialspende 2003» bitten wir den im letzten Heft beigelegten Einzahlungsschein zu verwenden oder um Einzahlung auf folgende Konten: Für die Schweiz: DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, 3999 Oberwald, PC 87-640684-8. Für Deutschland und Holland: Sparkasse Hennef, Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Konto 215541, BLZ 38651390.

Wir machen Sie auch darauf aufmerksam, dass auch weiterhin Aktien und Partizipationsscheine im Rahmen der Kapitalerhöhung 2003 gezeichnet werden können. Diese Mittel dienen speziell dem Wiederaufbau der Infrastruktur in Realp – die neue Kantine konnte bereits erfolgreich aufgerichtet werden.

Wir danken Ihnen für die weiterhin grosszügige finanzielle Unterstützung und allen Fronis für den tollen Einsatz.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Aus dem Zentralvorstand

Der Mitglieder- ausweis

Immer mehr zeigt sich, dass infolge des elektronischen Zahlungsverkehrs Probleme auftreten. Der abgestempelte Abschnitt des Einzahlungsscheines gilt als Mitglierausweis. Da aber immer mehr Mitglieder ihren Beitrag per Bankzahlung überweisen, fehlt auf dem betreffenden Abschnitt der benötigte Stempel.

Der Zentralvorstand hat an seiner letzten Sitzung beschlossen, dass dieses Problem behoben werden kann, wenn die betroffenen Mitglieder den Abschnitt zusammen mit dem Zahlungsbeleg der Bank an den Mitglieder-Service einsenden. Simone Hurter wird den Abschnitt danach visieren, abstempeln und an das Mitglied zurücksenden.

Andere Lösungen für dieses Problem wurden besprochen und werden den Mitgliedern, sobald spruchreif, unterbreitet.

Andreas Stadelmann

«dampf an der furka» braucht Inserate!

furkabergstrecke@eadruck.ch
Telefon 055 418 82 21

Oberwald:

Teilweise renovationsbedürftige

3-Zimmer-Ferienwohnung

im UG eines Chalets, Baujahr 1984 **zu verkaufen oder zu vermieten**. Ruhige Lage, grosser Umschwung, günstiger Preis. Ideal für handwerklich tätige Person. Kauf des ganzen Chalets, 2 Wohnungen, ebenfalls möglich.

Telefon 01-710 33 46

Betriebsstatistik Reisedienst

Jahr	Anzahl Züge	Fahrgäste	davon Gruppen	in %	Fahrgäste/Zug	Einnahmen Fr.	pro Fahrgast Fr.
1999	443	31'862	13'514	42%	72	359'077	11.25
2000	280	25'905	10'361	40%	92	905'279	34.95
2001	361	27'151	14'118	52%	75	929'130	34.22
2002	240	22'752	15'926	70%	95	784'993	34.50

Neues vom Betrieb Saison 2003

Bei Brandgefahr Löschzug

Endlich ist er da, der von vielen sehnsüchtig erwartete erste Betriebstag der neuen Saison 2003. Die Personenwagen haben in Brig-Glis beim Depot der ehemaligen FO – zwar im Freien, aber doch besser vor den Witterungseinflüssen geschützt als in Realp oder gar in Tunnels der DFB – überwintert. Kaum sind die Wagen da, beginnt das grosse Reinemachen.

Einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Betrieb beginnen schon gut eine Woche vor Betriebsaufnahme an drei Tagen mit der Hauptreinigung. Dank einem Sponsor aus dem Sektor Reinigungsgeräte und -mittel stehen uns erstmals professionelle Gerätschaften und Reinigungsmittel zur Verfügung. Die sponso-rende Firma hat vorgängig in Realp abgeklärt, welche Produkte für unser Rollmaterial am besten geeignet sind. Am Donnerstag und Freitag vor der Betriebsaufnahme laufen nochmals die Putzfäden heiss. Unsere Freiwilligen sind mit Feuereifer am Werk! Das neu zur Verfügung stehende Material und das Resultat wirken offensichtlich motivierend.

Neue Schaltergeräte

Bevor wir fahren können, müssen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch geschult werden. Einmal haben wir auf diese Saison hin die neuen Schaltergeräte eingeführt. Recht kurzfristig konnten die entsprechenden Schulungen stattfinden, aber die Feuertaufe kam dann erst am Schalter in Realp oder Gletsch. Nebst den üblichen Kinderkrankheiten ist die Einführung dieser Geräte recht gut über die Bühne gegangen. Die mit fahrdienstlichen Aufgaben betrauten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Abteilungen haben an einem Weekend eine Woche vor Betriebsbeginn in Realp und bis zum und in den Scheiteltunnel in der Theorie und Praxis eigenen Kursstoff verarbeiten müssen. Dies

liegt alles in unserem obersten Ziel, und das heisst: Unfallfreier und sicherer Zugsbetrieb!

Nach der Streckenbegehung und Abnahme des Rollmaterials (Dampfloks und Wagen) durch Spezialisten des Bundesamtes für Verkehr ist die jährlich einzuholende Betriebsbewilligung vom BAV (Bundesamt für Verkehr) in Bern einmal mehr sozusagen in letzter Minute eingetroffen; vorerst telefonisch und per E-Mail am Freitagnachmittag, 20. Juni 2003. So kann es also losgehen.

Schlussendlich ist der Samstag, 21. Juni 2003, da! Auch Petrus steuert zur Betriebsöffnung der neuen Saison seinen Teil bei; bei prachtvollerem Wetter geht der erste Dampfzug mit 164 Reisenden an Bord auf die Reise nach Gletsch. Erfreulicherweise haben wir auch für diese Saison wieder einen Wirt/Wirtin im Restaurant Furka. Eine Abwechslung, die vor allem bei schönem Wetter von unseren Fahrgästen sehr geschätzt wird.

Einige Sachen müssen sich jetzt wieder einlaufen. Der Zugführer muss vielleicht nach der langen Winterpause etwas überlegen, wie läuft das jetzt schon wieder mit dem Signal auf der Station Furka? Oder der eine Gästebetreuer murmelt vor sich hin, hätte ich wohl bei diesem schönen Wetter etwas mehr Bier mitnehmen müssen? Hauptsache aber, dass alle unsere Fahrgäste sicher und zufrieden, ja begeistert ihr Ziel erreichen. Und bei der DFB gilt noch immer: Der Kunde ist König! Und nur ein zufriedener Kunde wird wiederkommen und unsere Bahn im Freundes- und Bekanntenkreis weiterempfehlen.

Die diesjährige Saison steht bis jetzt (Mitte August 2003) dank des schönen Sommerwetters recht gut da. Viele Einzelreisende, die eben nur bei schönem Wetter kommen, hat dies zu einem Ausflug zur DFB bewogen. Jeden Tag dürfen wir rund 20 bis 40 Kurzentschlossene begrüßen.

Das tägliche Zugspaar ist denn auch im Durchschnitt recht gut besetzt. Einige Doppelführungen des fahrplanmässigen Zugpaares konnten aufgrund grosser Nachfrage bereits geführt werden. Ab Mitte August bis etwa Mitte September 03 waren noch einige zusätzliche Züge, vor allem an den Wochenenden, nötig. Die Schulferien sind vorbei, jetzt kommen Vereine und Firmen. Die Zunahme von Einzelreisenden gleicht den Rückgang der Reigruppen aus dem Ausland etwas aus.

Grösserer Flächenbrand

Alles hat seine Kehrseite! Die anhaltend schöne und trockene Witterung hat die Brandgefahr durch Funkenwurf erheblich ansteigen lassen. Vor allem der Abschnitt vom Depot in Realp bis zur Wilerbrücke ist besonders gefährdet. Als Sofortmassnahme fährt während der trockenen Periode jedem Dampfzug sofort ein Löschzug bis zur Zahnstangeneinfahrt nach; ein Auto-transporter der DFB ist ebenfalls einsatzbereit mit Motorspritze und Wassertank auf der Ladebühne. Einige kleinere Brandherde sowie ein etwas grösserer Flächenbrand am 19. Juli gerade nach dem Bahnübergang Schweigstrasse konnten so durch unsere Leute rasch und sicher gelöscht werden.

Am Mittwoch, 13. August, genügten dann aber die Löschmittel der DFB nicht mehr! Ein grösserer Flächenbrand entwickelte sich nach der Zahnstangeneinfahrt in die Höhe Richtung Furka-Passstrasse und erforderte einen Grosseinsatz der Feuerwehren und von Löschhelikoptern. Lobend zu erwähnen ist besonders der schnelle, ausdauernde und effiziente Einsatz von fünfzehn Mitarbeitern der DFB bei der Unterstützung der Feuerwehrkräfte. Auch die Feuerwehren mussten sich mit für sie neuen Herausforderungen auseinandersetzen. Wobei schlussendlich wohl nie eruiert werden kann, ob das Feuer schlussendlich doch nur durch eine fahrlässig weggeworfene Zigarettenkippe entfacht worden ist!

Schon bald geht die Saison 2003 zu Ende. Hoffen wir, dass uns der Spätsommer noch schöne Tage beschert und viele Fahrgäste zu unserer Dampfbahn in dieser prächtigen Gegend lockt. *Erich Ulrich*

Aktuelles aus der Werkstatt Aarau

Wagentaufe am 24. Oktober

Schon im Frühjahr 2003 zeichnete sich ab, dass der von uns gewählte Fertigstellungstermin (Juni 2003) knapp würde. In regelmässigen Abständen verglichen wir den geschätzten Arbeitsaufwand mit der noch verbleibenden Zeit. Ende Juni / Anfang Juli leisteten viele Werkstattmitarbeiter zusätzliche Schichten und am 5. und 12. Juli zwei Samstagseinsätze im Sinne der «letzten Chance», den Wagen mindestens zu den reservierten Sponsorenfahrten im August bereit zu haben.

Am 15. Juli entschieden wir uns jedoch endgültig, den Wagen im gewohnten Arbeitstempo fertig zu stellen. Damit wollen wir die Freude und Begeisterung aller Mitarbeiter an deren Arbeiten erhalten, denn gerade die Endmontage des Wagens ist der Lohn der langen Arbeit und die soll so sorgfältig wie möglich gemacht werden. Im Weiteren bleiben auch die Kosten tief, da alle Arbeiten ohne Fremdvergaben in der eigenen Werkstatt ausgeführt werden können.

Dank genügend Platz in der Halle werden wir den fertigen Wagen nicht nach Realp überführen, sondern bis zur Fahrsaison 2004 in Aarau behalten. Er dient uns da als Vorzeigeobjekt für alle Besucher und Sponsoren für unser fünftes Wagenprojekt. Die DFB ist nicht unglücklich über diesen Entscheid, müsste sie den Wagen ohnehin gleich ins Winterquartier stellen. Wir stecken mitten in den Schlussmontagearbeiten, die bekanntlich noch viel Aufwand verlangen. Speziell ist die Montage des ganzen Fensterbereiches zu erwähnen, die Storen mit den Führungsleisten und Spannseilen, die Fenstertische und deren Randleisten. Anschliessend werden die Bänke mit den Gepäckablagen montiert. Die Bänke werden dann noch ein drittes Mal lackiert, was ihnen eine besondere Abnutzungsfestigkeit verleiht. Die 5 Türen wollen auch sorgfältig montiert werden mit all ihren Deckleisten und den kunstledernen Fingereinklemmschutzbälgen, die wir neu herstellen mussten.

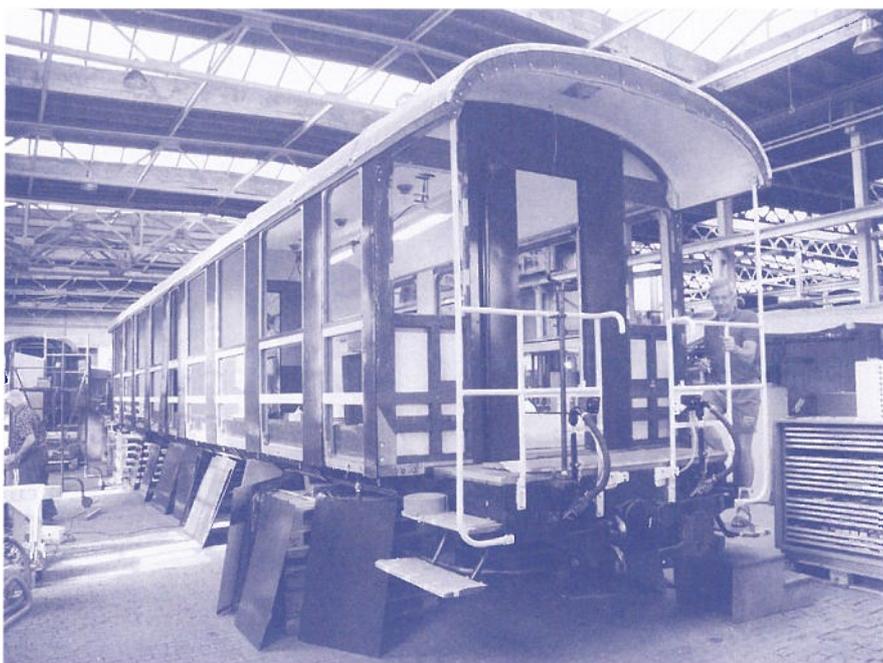
Die Bleche sind weitgehend montiert, doch auch hier sind noch viele Abschlussprofile anzupassen und zu platzieren. Anstelle der Blechschürze beim B40 wird der untere Blechrand mit einem Horizontalprofil sauber abgeschlossen. Es folgt die aufwändige Vermessung und Einteilung der Wagenbeschriftung teilweise in dreifarbigiger Schattenschrift samt ca. 50 m (!) Filet, die von Hand abgedeckt und aufgemalt werden müssen. Plattformseitig sind die Türli noch einzupassen und zu montieren und die Dampfheizungsanschlüsse anzuschreiben. Zu guter Letzt dürfen vor allem die Sponsorentafeln nicht fehlen, die sauber bereinigt werden müssen. Es soll kein Name falsch sein oder gar fehlen!

Wagentaufe / Einweihung

Wir werden am 24. Oktober nach der kompletten Fertigstellung des B40, jetzt definitiv B 4229 genannt, eine gebührende Wagentaufe durchzuführen. Dazu laden wir alle Sponsoren, Gäste und alle, die mitgearbeitet haben, nach Aarau ein, um das Schmuckstück zu taufen und darauf anzustossen. Siehe auch die Agenda in dieser Ausgabe.

Speisewagen WR 3813 in Landquart

Am 22. August 03 wurde unser langjähriger treuer Gast (seit Mai 1999), der ehemalige Mitropa Speisewagen WR 3813 auf einen Strassentiefgänger unseres Mitgliedes Ruedi Baumann, Transporte, Lenzburg, verladen und nach Landquart gebracht. Dort wurde er feierlich empfangen und eine kleine Delegation unserer Sektion überbrachte gute Wünsche für diesen Wagen. Die RhB will, finanziell un-



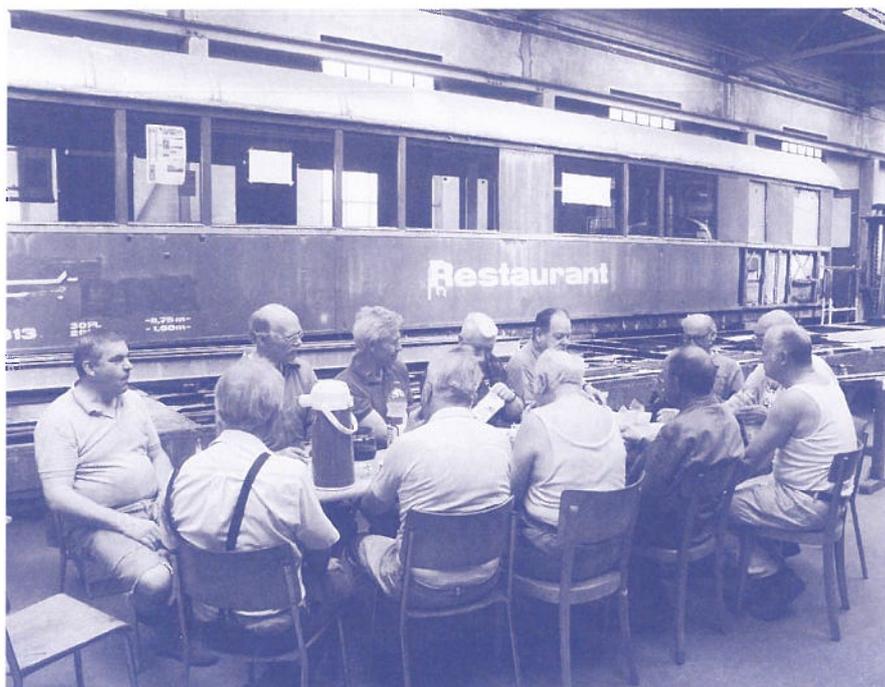
Die Aussenverkleidung des künftigen B 4229 ist schon zum Teil montiert

Sektion Innerschweiz

Arbeitseinsatz

Die letzten Arbeitseinsätze im Jahr 2003: Samstag, 25. Oktober, 15. November. Für diese Einsätze zählen wir auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion. Auskunft: Jakob Hartmann, Tel. 041 917 45 46, wenn möglich Mittwoch ab 19 Uhr.

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



Für den nach Landquart zurückgekehrten Speisewagen WR 3813 braucht es für die kältere Jahreszeit Ersatz.
Fotos: Heinz Unterweger

terstützt vom «Verein pro Salonwagen», einen gediegenen Piano-Barwagen als Ergänzung zu den vier bereits revidierten Salonwagen aufbauen. Wir wünschen dazu gutes Gelingen.

Neue Kantine

Ohne Ersatz des nun verkauften Speisewagens WR 3813, als «Kantine» genutzt und geschätzt, müssten wir im Winter jämmerlich frieren und den Kaffee stehend hinunterwürgen. Aber der FO Post-Gepäckwagen DZ 4351 hilft uns da weiter, er wird in diesen Tagen von Aoldorf nach Aarau geholt und den Standplatz des WR 3813 übernehmen. Ohne grossen Aufwand werden wir den Wagen mit Sitzgelegenheiten ausrüsten und eine Kaffee-Ecke / Kochnische einrichten. Dieser Wagen selbst könnte später einmal Basis eines gediegenen Gesellschaftswagens (Aargauer Wagens?) sein.

Bruno Rüttis tausendster Teilnehmer

Am Wochenendausflug vom 9. und 10. August 2003 zur Grimsel, nach Oberwald und Furka Dampfbahn war es soweit, dass ich den 1000. Teilnehmer zur Furka begleiten konnte. Am Mittwoch, 6. August war Vreni Petersen aus Wittenbach die 999. Teilnehmerin, am Sonntag, 10. August konnte Margrit Tschaggelar aus St. Gallen als 1000. Gast gefeiert werden. Der 1001. Teilnehmer ist Werner Scheiwiller aus Gossau.

Es freut mich besonders, Frau Tschaggelar als Gewinnerin dabei zu haben, denn sie ist schon sehr lange eine treue Reiset Teilnehmerin. Als besonderes Geschenk konnte sie einen Furkakristall mit Widmung und das neue Furka-Buch von Johannes von Arx in Empfang nehmen. Die anderen beiden Gewinner erhielten je ein gerahmtes Bild unserer Vietnam-Lok Dornröschen.

Auf der Station Furka, wo wir auf unserer Dampffahrt einen halbstündigen Halt einlegten, gab's dann auch noch einen besonders guten Tropfen Weisswein zum

einzigartigen Anlass. Mit der Hoffnung, noch viele Teilnehmer künftig zur Furka zu begleiten, danke ich allen bisherigen für

ihre Teilnahme. – Unser Bild zeigt links Bruno Rütli mit der 1000. Teilnehmerin Margrit Tschaggelar. *Bruno Rütli*



Erinnerung an die Rückführungsaktion von 1990 (3. Teil)

Die 18-Tonnen-Brücke

Donnerstag, 16. August 2000: Wir erwarten am Nachmittag den Loktransport an der Abladestelle vor der Eisenbahnbrücke. Er wurde aber aufgehalten, und zwar einige Kilometer zuvor an einer Brücke, welche mit einer Höchstgewicht-Tafel von 18 Tonnen versehen war. Weil nach der Aussage des Dorfverwalters für unser Totalgewicht von 50 Tonnen die Überfahrt verweigert wurde, haben wir kurzerhand die Lok auf die Strasse vor der Brücke abgeladen. Hätten wir für die Überfahrt sehr viel Geld bezahlt, so wären wir vermutlich weitergekommen. Dies hätte sich natürlich bei den Vietnamesen sofort weitergesprochen.

So viel Geld hatten wir auch nicht zur Verfügung, um bei jeder Brücke einen «Brückenzoll» zu bezahlen. Es brauchte auch so noch viel «Schmiergeld», um unsere Loks nach Tap Cham zu bringen. Wir entschlossen uns zu einer ersten Nachtaktion. Die erste Vierkuppler-Lok wird aufgeladen. Dieser Transport kann aber nicht sofort losfahren, weil die Vietnamesen uns massiv daran hindern.

Freitag, 17. August: Weiterhin warten, kleinere Arbeiten erledigen, jassen und sich erholen war unser Tagesprogramm. Ralph Schorno und Hanggi Bühler sind den ganzen Tag unterwegs, um diese missliche Situation zu klären. Um 19 Uhr kommen sie total demoralisiert zurück und orientieren uns.

Samstag, 18. August: Abfahrt mit der 4-Kuppler-Lok um 6 Uhr. Wir Begleiter (Belader) fahren erst um 9 Uhr weg. Bereits um 10 Uhr holen wir sie ein. Jetzt habe ich auch einmal Gelegenheit, auf dem Transport mitzufahren. Das benutze ich auch, um zu fotografieren und zu filmen. Auch dieser Transport endet vor der Brücke in Song Pha mit Lokablad auf vorbereitetes Geleise auf der Strasse. Jetzt haben wir aber genug von Schikanen. Eine besondere Nachtaktion beginnt. Die Fahrer gehen früh schlafen, während wir die zweite Vierkuppler aufladen.

Sonntag, 19. August: Um Mitternacht fährt der besondere Nachttransport weg und erreicht um 4 Uhr die besagte

Brücke in Song Pha. Diese wird ungehindert überquert, somit ist die Lok ebenfalls vor der Eisenbahnbrücke eingetroffen. Wir fahren um halb sieben weg, um beim Ablad mitzuhelfen. Bei unserer Ankunft war schon fast alles erledigt. Die nächste Lok stand in Song Pha. Diese war unser neuer Auftrag.

Die «Strasse» dorthin war ein besserer Feldweg mit vielen «Buckeln». Das war für unseren sehr niederen Tiefgänger einmal der Grund, um richtig aufzulaufen. Nach zwei Stunden Hebe- und Unterlegearbeit kamen wir wieder weiter. Der Ablad zur Überführung über die Eisenbahnbrücke war bereits Routinearbeit geworden. Anschliessend wird der Tiefgänger auf der anderen Seite der Brücke parkiert.

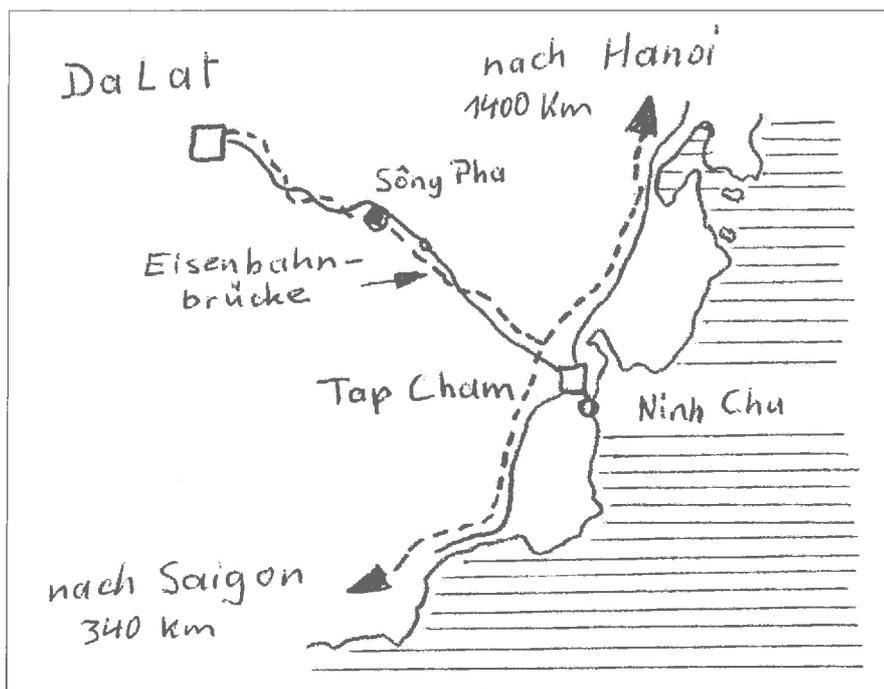
Montag, 20. August: Heute durften wir ausschlafen bis halb neun Uhr. Eine Journalistin des «SonntagsBlick» ist bei uns eingetroffen und begleitet uns fortan bei unseren Arbeiten. Nach dem Frühstück gibts Lagebesprechung, denn die Transportsituation ist noch nicht gelöst. Am Nachmittag besuchen wir den Markt in Da Lat und erneut wird unser Geld in Dong gewechselt, damit wir wieder «Sackgeld» haben, um einzukaufen. Die Logistik-Crew fährt nach Tap Cham, um für uns eine neue Unterkunft zu erkunden. Diese finden sie direkt am Meer in Ninh Chu in Form von vier Bungalows. Für uns gilt es zu packen, weil wir morgen auch zügeln werden.

Dienstag, 21. August: Ralph Schorno fliegt heute in die Schweiz zurück, um nach seiner Meinung dringende Arbeiten zu erledigen. Die Führung übernimmt jetzt Hanggi Bühler. Weil wir nicht zum vereinbarten Termin mit unserem Material am Hafen in Saigon eintreffen werden, muss besprochen werden, welche Personen noch länger als vorgesehen in Vietnam bleiben können.

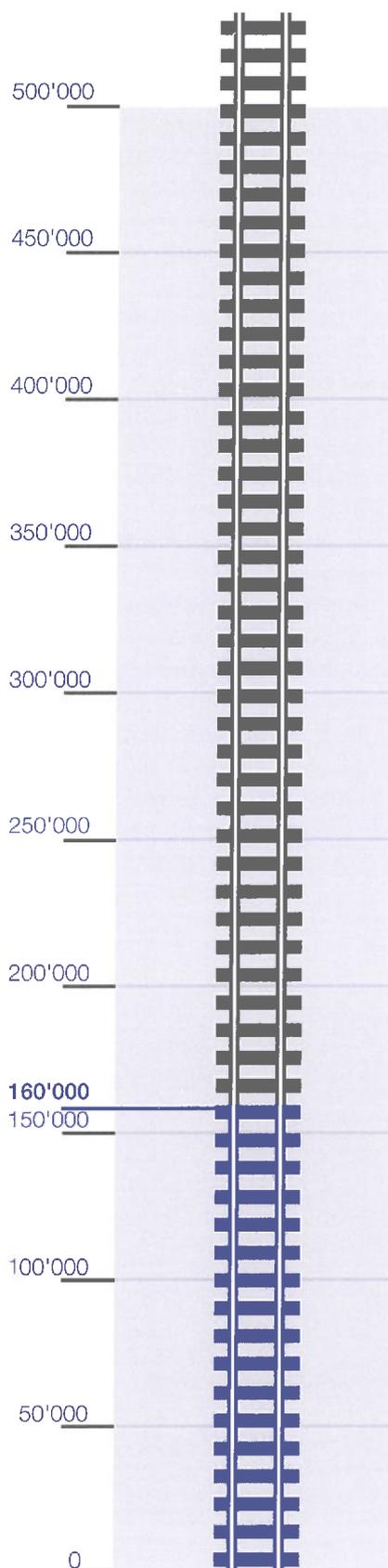
Um 9.30 Uhr ist für sechs Helfer Abfahrt zur Eisenbahnbrücke, um die erste Vierkuppler auf den Tiefgänger zu verladen. Gegen Abend werden wir von unserem Bus abgeholt und in unser neues Domizil am Meer gebracht. Ab jetzt ist es auch tropisch heiss, das gibt für uns mehr Pro-



Auch diese ehemalige Furka-Lok HG 3/4 mussten wir vor der mit 18 Tonnen Maximallast angeschriebenen Brücke auf die Strasse abladen. Foto: Bruno Rütli



Barometer der aktuellen Aktienzeichnung 2003



bleme als im doch eher kühlen Da Lat. Dort war es klimatisch sehr angenehm. Mittwoch, 22. August: Wir geniessen einen freien Tag mit baden, jassen und faulenzen. Einige Kameraden erkunden und besprechen unseren nächsten Arbeitsort in Tap Cham.

Donnerstag, 23. August: Der neue Arbeitsplatz ist die Eisenbahnwerkstätte in Tap Cham. Das bedeutet 30 Minuten Busfahrt. Dort steht ja auch noch unsere 6. Lok auf dem Abstellgeleise. Heute gilt es, diese zu zerlegen. Bis zum Abend ist bereits der Dampfkessel ausgebaut.

Freitag, 24. August: Willi, Martin und ich lösen bei den abgestellten Loks bei der Eisenbahnbrücke so viele Schrauben, damit beim Abheben derselben ab dem Tiefgänger jeweils der Zahnradantrieb demontiert werden kann. Am Nachmittag werden an der Lok in Tap Cham noch die letzten Demontagen durchgeführt.

Samstag, 25. August: Die Fahrer-Crew hatte sehr früh Tagwache. Sie holte den beladenen Tiefgänger ab und brachte ihn nach Tam Cham. Mit dem grössten Eisenbahnkran in Vietnam wurde die Lok vom Tiefgänger abgeladen und aufgegleist. Anschliessend holten wir eine auf der Strasse abgeladene Lok und transportierten diese zur Eisenbahnbrücke. Dies wurde uns endlich erlaubt von den

Behörden, es galt aber, einige neue Weisungen und speziell das Fahrverhalten zu akzeptieren. Für die Be- und Entladearbeit der Loks auf den Tiefgänger waren wir bestens eingespielt, die grösseren Pannen hatten wir durch diverse «Platte» zu beheben. An diesem Tag wurde auch die zweite abgestellte Lok vor der 18-Tonnen-Brücke aufgeladen und vor der Eisenbahnbrücke parkiert.

Sonntag, 26. August: Wieder einmal mehr merkte ich beim Schreiben meiner Erlebnisse, dass heute eigentlich Sonntag ist. Der heutige Tagesbericht: Busfahrt vor die Eisenbahnbrücke, wo noch die Lok abgeladen werden muss. Auf der anderen Seite der Brücke luden wir «Dornröschen» auf den Tiefgänger (in Rekordzeit). Auf der Talfahrt nach Tap Cham erlebten wir erneut diverse Pannen, was unsere Ankunft um Stunden verzögerte. Doch ein kühles Bad im Meer kann man auch nachts geniessen.

Montag, 27. August: Heute ist vor 5 Uhr Tagwache. Wir wollen zwei Loks bei der Brücke abholen. Weil wir die Beladerei schon perfekt beherrschen, geht es schnell. Jetzt steht nur noch die letzte Vierkuppler bei der Brücke. Diese wird jedoch mit einem besonderen Transport abgeholt. Einzelheiten dazu dann im nächsten Bericht.

Bruno Rütli

Churer Werkstatt Echo

Spende von 10'000 Franken

Bis zur Inbetriebnahme der FO 4 verbleiben noch einige Arbeiten in Eigenleistung. Ebenso sind Fremdaufträge unumgänglich. Am Kessel ist in Fremdarbeit die Rauchkammer und der Aschenkasten neu herzustellen.

Das nachfolgend aufgeführte Material wird für den Zusammenbau der Dampflokomotive benötigt.

- Isolationsmaterial und Blechverschalung für den Kessel
- Rohre für Brems-, Speise- und Ölleitungen
- Bleche für ein neues Führerhaus
- Kolbenringe
- Farbe für den Schlussanstrich

Bei den Wagen BD 2502, B 2206 und B 2210 ist die anstehende Arbeit weit umfassender. Der künftige B 2210 ist immer noch als Rottenwagen an der Furka im Einsatz. Am B 2206 ist der Rahmen für den Aufbau bereit und am BD 2502 sind viele Detailarbeiten auszuführen.

- Elektroteil fertig installieren
- Einbau der Dampfheizung, Dachlüfter und Lampen

- Sitzbänke, Hutablagen und Fensterrahmen zusammen bauen und montieren
- Fenster einsetzen
- Abteil für den Zugführer im Gepäckraum einbauen

In weiser Voraussicht hat Bruno das Holz für alle drei Wagen zugeschnitten bereitstellen lassen. Der Zusammenbau und die Fertigstellung der drei Wagen wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Glücklicher Höhepunkt

Am 4. Juli überbrachte Bruno Rütli einen Check über 10'000 Franken für die Werkstätte Chur. Glückliche Umstände führten ihn zu einem grosszügigen Spender, der sich über die freiwilligen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen sowie deren Leistungen tief beeindruckt zeigte. Aus Freude und Dankbarkeit übergab der ungenannte Spender einen freiwilligen Beitrag zu Gunsten des Werkstattkontos Chur. Herzlichen Dank dem Spender und dem Überbringer.

Dem Aufruf in der Ausgabe 1/03 zu weiteren freiwilligen Beiträgen für die Werk-

stätte Chur wurde in grosszügiger Weise entsprochen. Innerhalb von knapp vier Monaten erreichten die gespendeten Gelder rund 30'000 Franken. Sogar aus den USA gelangte ein Betrag auf das Werkstattkonto. Allen Spendern und Spenderinnen ein herzliches Dankeschön.

Jürg Zahnd

**Nachruf****BrunoENZler**

Wir, die Churer Werkstatt, trauern um unseren Kameraden und Gruppenchef Wagenbau. Ungläubig lesen wir die Nachricht und können es kaum fassen: BrunoENZler ist tot.

Bruno hat für die DFB viel geleistet. Anfänglich im Bau, später als Leiter der Bauwochen der Sektion Ostschweiz und in den letzten Jahren als Gruppenchef Wagenbau und Stellvertreter von Armin Brüngger in der Werkstätte Chur.

In Realp war er massgeblich an der Verlegung der Kabelrohre zwischen Dorf und Remise beteiligt. Die Grundmauern des Wassersilos erstellen und den Silo selbst aufrichten gehören ebenfalls zu seinen Erfolgen.

In Tiefenbach wurde unter seiner Leitung die Mauer der Wasserfassung neu errichtet. Nachdem die Äpler die Station



Bruno Rütli (rechts) mit seinem Enkel Nico bei der Checkübergabe an Jürg Zahnd (links) in der Werkstätte Chur

Foto: Werkstätte Chur

Wie sah die Geburtsstunde des Vereines aus?

Die Männer der ersten Stunde

Unglaublich, und doch wahr! Für viele von uns ist es noch gut in Erinnerung, wie uns damals unsere Kritiker bezeichnet haben: «Dilettanten», «Phantasten» oder die Zeitungsartikel mit Überschriften «Jenseits von Gut und Böse» und so weiter. Gegen Erwartungen unserer Kritiker ist heute die Furka Bergstrecke dank des grossartigen Engagements der Mitglieder des Vereines bereits im Betrieb und mehr als die Hälfte fachmännisch saniert. Das, was uns fast als Traum in Visier stand, ist heute eine Realität.

Als Vorspiel waren Presseartikel in diversen Zeitungen und Zeitschriften (EA) im März und im April 1983 erschienen. Das Komitee «Rettet die Furkabergstrecke» unter der Mithilfe des aargauischen Nationalrates Silvio Bircher hat am 6. August 1983 eine Protestaktion gegen den Abbruch der Furka Bergstrecke durchgeführt, an welcher ich auch teilgenommen habe. Viele Zeitungen haben davon be-

Tiefenbach als Viehunterstand benutzt hatten, sorgte er für die Reinigung des Gebäudes und einen neuen Verputz. Auch die betonierete Ölwanne auf Gleis 1 beim Wasserkran ist ein Werk Brunos und in Gletsch verlegte er Wasser- und Kabelrohre zwischen den Gleisen zur Remise.

Im Winter 1998 begann Bruno mit der Arbeit in der Werkstätte Chur und fand hier seine eigentliche Berufung für die DFB. Die Revision und der Aufbau von drei Wagen aus dem Jahre 1914 im ursprünglichen roten Anstrich der ersten Züge war sein Bestreben. Leider ist es ihm nicht mehr vergönnt mit diesen Wagen über die Furka zu fahren.

Bruno hat als Planer und Leiter der Revisionsarbeiten für diese drei Wagen viel geleistet. Mit seiner Zielstrebigkeit und seiner

richtet. Als ich anschliessend fragte, was wir weitermachen, hat mir der damalige Sekretär des Komitees Dieter Stumpf (WWF Schweiz), ablehnende Haltung gezeigt. Ich habe bereits bei der Protestaktion die Gründung eines Vereines vorgeschlagen und auf die Möglichkeit während der Luzerner Modellbautage im Verkehrshaus der Schweiz (vom 8. bis 16. Oktober 1983) hingewiesen.

Unzählige Telefonate mit dem Sekretär des damaligen Komitees in Basel über die Durchführung dieser Aktion im Verkehrshaus haben kein positives Ergebnis gebracht. Ich sagte mir damals «jetzt oder nie»! Die Chance darf nicht verpasst werden! Schmieden wir lieber das Eisen, solange es noch heiss ist!

Die Woche vor dieser Ausstellung war recht hektisch. Der damalige Manager des Verkehrshauses hat mir am Mittwoch vor der Ausstellung die Bewilligung zur Aufstellung der Infotafel erteilt, und ich habe bis Freitag noch «einiges» organisieren müssen:

praktischen Veranlagung hat er dem Wagenbau in Chur entscheidende Impulse vermittelt. Seine beruflichen Beziehungen zu verschiedenen Lieferanten haben uns sehr geholfen Fremdmaterialien und Bearbeitungen zu äusserst annehmbaren Konditionen zu beschaffen.

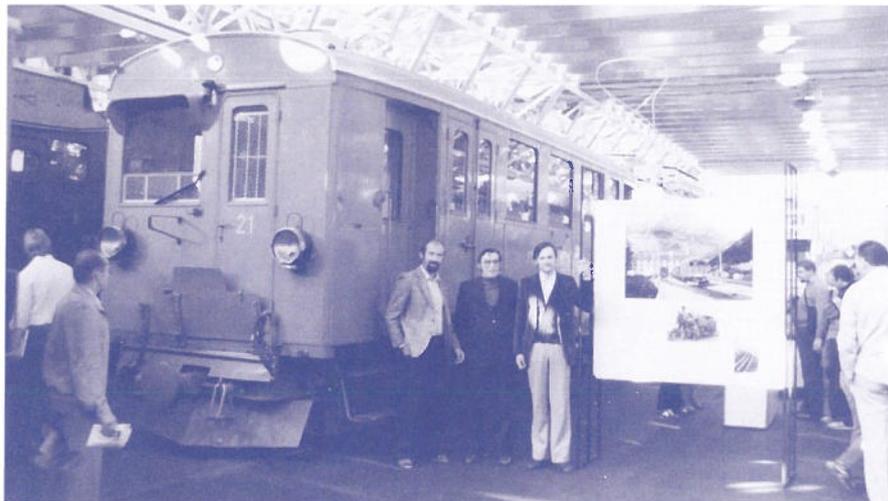
Bruno war immer mit Herz und Seele bei «seinen Wagen». Wir haben Bruno als kompetenten Fachmann und loyalen Kameraden sehr geschätzt. Für den weiteren Aufbau und Arbeitsfortschritt werden wir ihn sehr vermissen. In Gedanken werden wir aber oft mit ihm sein und versuchen die Arbeit in seinem Sinne zu einem guten Ende zu führen. Der Verlust von Bruno berührt uns tief. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und trauern mit seinen Angehörigen.

Jürg Zahnd

- Eröffnung eines Postscheckkontos und eines Bankkontos, diese beiden hat Bernhard Voillamoz auf meinen Wunsch im Kanton Wallis eingerichtet
- Einrichten einer Postfachadresse in Luzern
- Herstellen des Ausstellungstableaus (alles mit Schablonen in Tusche von Hand) und Besorgung dazupassender «Stimmungsbilder», welche uns freundlicherweise gratis von Ernst Leutwiler aus Zürich und Georg Studer aus Brig zur Verfügung gestellt wurden
- Druckauftrag für Infoblätter (Adressliste der Informanten) und Anmeldetalons
- Einladungen an Personen, die als Vorstandsmitglieder in Frage kamen, und an Gäste der ersten Vorstandssitzung des neuen Vereines, welche für Samstagnachmittag, 8. Oktober 1983 vorgesehen war
- Suche nach Personen, die am Infostand im Verkehrshaus mitzuhelfen bereit wären.

Zum grossen Glück gelang es mir, alles bis Freitag zu organisieren. Viele hilfsbereite Eisenbahnkollegen haben mir sehr gute Tipps gegeben, wie z.B. Eugen Dahinden, der mir die Empfehlung an Walliser Kollegen Studer und Voillamoz gegeben hat, Verleger Leutwiler und Leute im Verkehrshaus, die er kannte, die mich auch mit verschiedenen Requisiten schnell beliefert haben. Auch einen tatkräftigen Helfer fand ich im bernischen Hinterkappelen: Rudolf Schenk hat sich bereit erklärt, während der ganzen Ausstellung am Stand zu sein. So kam er auch. Ich löste ihn zur Mittagszeit und nach 16 Uhr ab. Die bescheidene Informationstafel mit der Vorstellung eines neuen Vereines und unseres Zieles durfte ich symbolisch neben dem FO-Triebwagen CFhm 21 aufstellen, welcher sich im Gang zwischen den grossen Ausstellungshallen befand. So musste jeder vorbeigehen!

Schon am ersten Tag kamen viele Interessenten vorbei. Viele meldeten sich spontan an. Dort begegnete ich ein erstes Mal den Gebrüder Willi. Schon am Samstag Morgen kam Herr Voillamoz, so dass wir es gemeinsam weiterbesprechen konnten. Er hat sich auch bereiterklärt, für die



Die Informationstafel an den Modellbahntagen 1983 im Verkehrshaus neben dem Fo-CFhm 21.

Fotos: Stanislav Holecek

Anfangszeit als Präsident des neuen Vereines zu wirken. Dies erfreute mich sehr, da ich mir an der Spitze des Vereines einen Walliser gewünscht hatte.

Am Samstagnachmittag, am 8. Oktober 1983, fand die erste Sitzung des neuen Vereines Furka Bergstrecke im Salon des Restaurants des DS Wilhelm Tell in Luzern statt. Einige Kollegen vom früheren Komitee sind gekommen: Dr. Hans-Bernhard Schönborn, B. Voillamoz, Dieter Stumpf, Bruno Albisser, Rudolf Schenk und ich, Stanislav Holecek. Als Gäste waren Jakob Aebli, Alfred Gysin, Anton von Hornstein, Werner Küng, Robert Moser, Benno und Fernando Stecher, Marcel Wyss und Ernst Zanolla anwesend.

Nach einer Woche der Modellbautage konnten wir 350 Anmeldungen von Neumitgliedern verzeichnet. Überaus ein sehr erfreuliches Resultat! Und weitere Anmeldungen trafen täglich ein. Die ganz offizielle Gründungsversammlung des Vereines fand im Dezember 1983 im Casino Bern statt. Die Anzahl der Teilnehmer übertraf alle Erwartungen. Die Sektionen wurden erst später eingerichtet.

Das Vereinssignet

Und noch etwas stammt von unserer Luzerner Sektion, womit sich der Verein schmückt: das Vereinssignet. Weil nie etwas über seine Herkunft publiziert wurde, tue ich es jetzt: Von Anfang an waren wir auf der Suche nach guten Motiven für ein

Vereinssignet. Das ganz erste Signet hat Rudolf Schenk ohne Rücksprache mit dem Vorstand einfach selber gemacht. Es folgten mehr oder weniger gelungene Vorschläge. Meistens waren sie eher als Aufklebervorlagen geeignet. Da ich einen graphisch sehr begabten Bürokollegen hatte, fragte ich ihn, ob er uns so ein Signet machen könnte. Er stimmte zu. Mein Wunsch, was auf dem Signet sein sollte, war eine Loki, Furka-Berge, Blumen, Zahnstangengleis. Kurt Holler hat das Werk wirklich sehr gekonnt gemacht. Das Signet ist wirklich ein Schmuckstück geworden! Liebe Kolleginnen und Kollegen, Ihnen allen gehört mein aufrichtiger Dank für langjährige Treue und Unterstützung unseres gemeinsamen Vorhabens! Möge Gott unsere weiteren Anstrengungen und Mitarbeit segnen!

*Stanislav Holecek, Vizepräsident
Sektion Innerschweiz*

Sofort beginnen

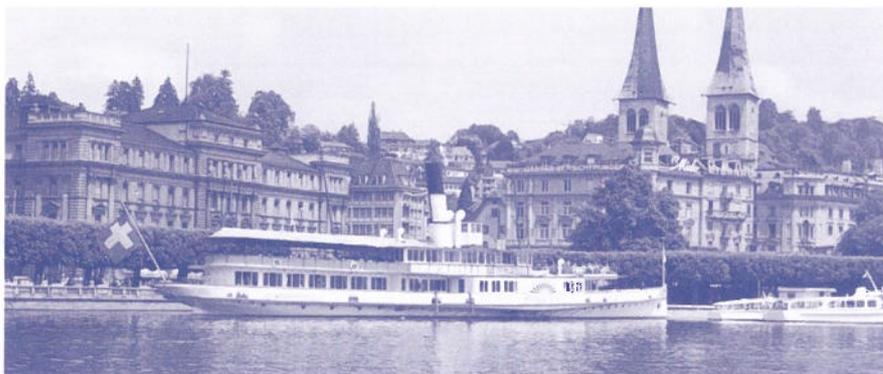
Als «Aussenseiter» der DFB erhalte ich via Mitglieder regelmässig Einblick in die Zeitschrift «dampf an der furka». Den Leserbrief in der Aprilausgabe 2003, unter dem Titel «Sofort beginnen», nehme ich zum Anlass, um zu zeigen, dass mit sogenannt «einfachsten Arbeiten» bereits begonnen wurde.

Vor drei Jahren haben einige wenige Freiwillige des Modelleisenbahnclubs der «Thuner Eisenbahnamateure» im Stillen begonnen, tageweise und in Gruppenstärke von zwei bis fünf Mann, unterhalb Gletsch, in der Steinschlag gefährdeten Zone, Wasserläufe freizulegen und das Trassee vom kniehohen Unkraut zu befreien. Mit Pikelschlag um Pikelschlag von Schwelle zu Schwelle in Richtung Kehrtunnel kämpfend haben klagende und gebeugte Rücken bis jetzt zirka 135 Meter Trassee und Schäden freigelegt.

Jeden Frühling müssen Wasserrinnen erneut ausgeräumt werden, um zu verhindern, dass nachstossendes Unkraut zusätzlich bewässert wird. Durch möglichstes Trockenhalten beabsichtigen wir, den Wuchs zu hindern. Das Nachjäten bleibt uns jedoch nicht erspart, wenn die einfachen Arbeiten sichtbar bleiben sollen. Soweit es unsere Muskelkräfte erlauben, entfernen wir mit selbst mitgebrachten und einfachen Werkzeugen auch die wiederkehrend auf Trassee und in Wasserläufen liegende Steinbrocken.

Wir hoffen, mit diesen Zeilen zum Vorschlag von Herrn oder Frau KK beizutragen.

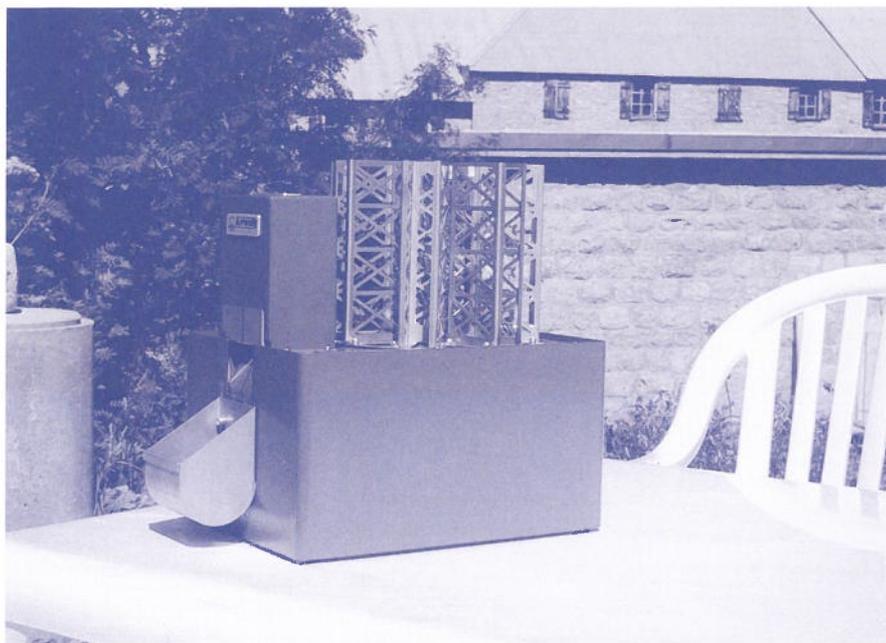
B. Bangerter, Wichtrach



Am 8. Oktober 1983 fand auf dem DS Wilhelm Tell die erste Sitzung statt.

Die neuen Kassen in Realp und Gletsch

Das System bewährt sich



Mit diesem Drucker können auch Billette im edmonson'schen Format gedruckt werden.

Foto: zvg

Dieses Jahr wurden in den beiden Stationen Gletsch und Realp neue Kassensysteme installiert. Die Einführung dieser Systeme wurde bereits vor einem Jahr geplant und begann mit der Einführung aller Mitarbeiter in die Benutzung dieser Computer. Die Schulung wurde an sechs Wochenenden im Frühling 2003 in Schlieren durchgeführt. Die Einführung war ein grosser Erfolg, weil bis auf wenige Ausnahmen alle erschienen sind und sich die Zeit genommen haben, das neue System kennen zu lernen. Erst nach erfolgter Einführung wurden die Systeme in Realp und Gletsch installiert.

Diese Kassensysteme können, sobald diese mit dem zentralen System vernetzt sind, direkt mit neuen Preislisten, Wechselkursen und anderem versorgt werden. Die Abrechnungen werden dann automatisch an den Finanzdienst, die Artikelverkäufe an den Souvenirhandel und die restlichen Daten an die Geschäftsleitung

weitergeleitet. Diese Verteilung ermöglicht es, die Geschäftsleitung jederzeit mit den wesentlichen Informationen zu versorgen, dem Finanzdienst jederzeit seine liquiden

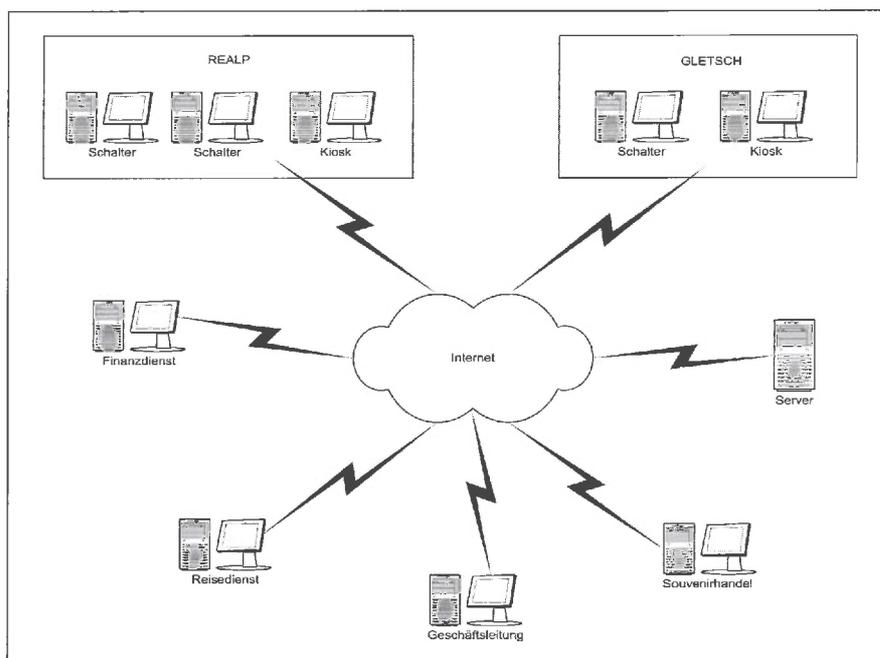
Mittel aufzuzeigen und dem Souvenirhandel den Einkauf und den Verkauf zu organisieren.

An den Schaltern wurden in den letzten Wochen Drucker installiert, welche es erlauben, edmonson'sche Billette auszudrucken. Diese Fahrkarten haben das gleiche Format und Aussehen wie die alten SBB-Billette, die wir in unserer Jugend kannten.

Der Einsatz dieser neuen Schaltersysteme wurde von den Betroffenen durchwegs als eine grosse Erleichterung ihrer Arbeit empfunden, auch wenn es nicht immer einfach war, die Kassen am Abend auszugleichen.

Leider wurden die Systeme noch nicht, wie geplant, miteinander vernetzt. Sobald auch dieser Schritt vollzogen ist, wird der Finanzabteilung, dem Reisedienst und dem Souvenirhandel in Echtzeit der Zugriff auf ihre Daten möglich sein. Die installierten Systeme arbeiteten die ganze Saison einwandfrei, obschon die erhobenen Daten manuell auf den Server kopiert werden mussten.

Der Einsatz der neuen Systeme hat gezeigt, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine sehr hohe Qualität an Daten erzeugen. Die durchwegs hohe Motivation aller Beteiligten war eine sehr positive Erfahrung. *Andreas Stadelmann*



Diese Grafik zeigt die Vernetzung des neuen Systems.



Bundesrat Joseph Deiss mit Gemahlin vor dem DFB Infowagen in Altdorf.

Sektion Gotthard am Dorffest Altdorf

Am verkehrsfreien Dorffest vom 1. August 2003 in Altdorf hat sich die Sektion Gotthard erstmals mit einem Infostand beteiligt. Unmittelbar unterhalb des Zeughauses – zwischen den zwei Kanonen – wurde der Infowagen der Sektion Aargau gestellt. Mit Hilfe der Aargauer Kollegen konnte der Wagen zwischen die Marktstände platziert werden. Neben Hanspeter Walker, Raphael und Tobias Briker haben uns in verdankenswerter Weise auch Oliver Stephat mit seinem Kollegen von der Sektion Norddeutschland unterstützt. Noch nicht einmal ganz eingerichtet, wurden wir vom Besuch von Bundesrat Joseph Deiss mit seiner Gattin überrascht. Somit war der Bann gebrochen und es konnte uns an diesem Tag nichts mehr überraschen. Mit grossem Einsatz haben wir die Leute an den Stand gelockt und konnten Hunderte von Personen ansprechen. Ziel war vor allem, den Besuchern die DFB näher zu bringen sowie die Angebote und die Unterstützungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Auf grosses Interesse sind die Geschenkgutscheine gestossen. Wir durften nicht erwarten, dass wir grosse Einnahmen durch Verkauf von Bahnfahrten oder Souvenirs hätten verbuchen, oder eine grosse Zahl von Aktionären oder Mitgliedern hätten werben können. Dennoch glauben wir, dass vor allem das Familienangebot, wo Kinder am Mo, Di, Mi und Do gratis mitfahren können, bei einigen Eltern

den Entscheid für eine Dampfbahnfahrt positiv beeinflusst hat. Die Frage bleibt, ob dieser Versuch wiederholt werden soll? Verkaufen kann man nur was den Leuten bekannt ist, darum ist eine hohe Präsenz der DFB von grosser Bedeutung.

Anton Stadelmann

Agenda der Sektion Aargau Wagenwerkstätte

Renovationsarbeiten am Personenwagen B 4229 (ex LSE B40). Jeden Dienstagabend ab 16.00 Uhr. Jeden Donnerstagabend ab 18.00 Uhr.

Samstageinsätze

Samstag, 8. November 2003, ab 8 Uhr. An den Samstageinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Wagentaufe B 4229

24. Oktober 2003, 19 Uhr, in der Wagenwerkstätte Aarau, Industriestrasse 20. Die Sponsoren des B 4229 erhalten eine persönliche Einladung.

Werbewagen

Gewerbeschau Däniken

Betrieb des Wagens als «Furka-Beizli» durch die Sektion Aargau mit Werbung und Souvenirverkauf.

Unser Werbewagen steht auch Ihnen für Werbung, Gewerbeschauen, Bahnhofanlässe, Dorf-Feste, Umzüge usw. zu günstigen Bedingungen zur Verfügung (Tel. 056 245 29 03).

Bauwoche der Sektion Zürich in Realp

Den Schraubstock gespendet

Wir besammelten uns zur Einsatzbesprechung am Sonntagabend, 1. Juni, in der Kantine mit Walter Willi. In seiner Einführung wurden wir orientiert über die Situation der DFB. Anschliessend übergab er uns das sehr informative Arbeitsprogramm. Im ersten Moment war ich schockiert über die vielen Aufgaben, die uns übergeben wurden.

Von den 13 Teilnehmern waren doch schon zwei als Küchenhilfen reserviert. Wir teilten uns in zwei Gruppen. Start am Montagmorgen 7.30 Uhr mit vollem Elan. Gruppe 1: Deckenschalung, Armierung am Kantinenneubau. Instruktion und Führung durch unsere beiden Spezialisten Hans Fehr und Traugott Näf, die bereits seit Tagen und Wochen ihr professionelles Können markierten. Alles konnte vorbereitet werden bis zur Deckenbetonierung. (Dank unermüdlichem Einsatz, bücken, bücken siehe Bild).

Das Programm der Gruppe 2: Priorität 1 war Gak-v gemäss Arbeitsprogramm, das heisst den von der ehemaligen Visp-Zermatt-Bahn übernommenen 4-Achsgüterwagen als Bauwerkzeugwagen einzurichten. Am ehemaligen grünen 2-Achsbahnpostwagen die Einrichtung demontieren, und nach Möglichkeit für den Gak-v wieder verwenden. Einiges konnte wieder gebraucht werden, vieles jedoch musste neu gebaut werden. Mit dem Farbcode rot / grün bezeichneten wir Wagen, alle Werkzeuge und Vorrichtungen. Die von unserer Sektion gesponserte Werkbank mit Schraubstock von der SBB, haben wir praktisch in letzter Minute montiert. Manfred

Willi erkundigte sich am Samstagvormittag: «Wie geht's? Ihr habt noch Zeit bis 13 Uhr. Danach wird angehängt. Der Wagen muss nach Gletsch.»

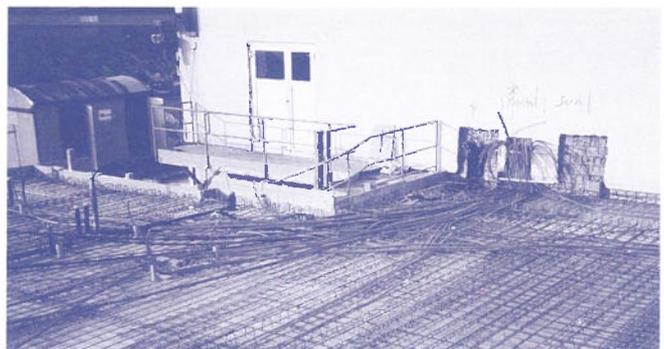
Weitere Arbeiten waren: Acht Bankettsicherungen für Tiefenbach zuschneiden und Aushub. Aufbau des Kantholzlaggers (winterfest). Das Kabeltrasse im Bereich Kantinenneubau reinigen, defekte Deckel entfernen und durch Kunststoffdeckel ergänzen.

Räumungsarbeiten auf der Strecke und im Lager Bieler, alles konnte erledigt werden. Am Samstag haben wir ausser Programm uns des Graswuchs' im Bereich des Einsteigebahnhofes Realp angenommen. Es war eine Bauwoche, wie sie nicht hätte besser sein können. Alle Teilnehmer waren begeistert, der Petrus zeigte sich auch von der besten Seite.

Das Lob durch die Herren Willis hat uns bereits für das nächste Jahr von Neuem motiviert! (BW im Jahr 2004 ist prov. KW 22). Vielen Dank an alle und auf Wiedersehen auf der Furka. *Edi Schlumpf*

Gesucht eine Sektionsmusik

Anlässlich eines unserer Stämme kam die Idee auf, eine «Sektionsmusik» auf die Beine zu stellen. Wir rufen also hier alle Hobby- und Profimusiker, natürlich auch Dirigenten, unter unseren Mitgliedern auf, sich per Fax bei unserem Präsidenten K. Brügger zu melden, unter Angabe von Instrument, Spielstufe, Adresse. Ob sich



Eine ordentliche Fläche, die von der Gruppe 1 zum Betonieren vorbereitet wurde. Foto: Fritz Schmutz

schlussendlich eine «Zürich-Furka Big Band» oder ein Handorgel-Trio aufstellen lässt, hängt vom Erfolg dieser Ausschreibung ab!

Finanzen/Spenden

Unter diesem Titel haben wir im letzten Heft einen Spendenauftrag zugunsten unserer Kasse publiziert, da diese wegen eines Sonderbeitrages an die DFB ziemlich strapaziert worden war. In den Monaten, die seit dem Erscheinen des Heftes vergangen sind ist aber keine einzige Spende eingegangen! Ist es wirklich so, wie Pessimisten vermuten, dass niemand sich die Mühe macht, einen blanken Einzahlungsschein auszufüllen? Dann ist zu hoffen, dass unsere Mitglieder wenigstens den im Heft beigelegten EZ der DFB rege benützt haben. Und wir hoffen weiterhin auf ein Wunder und werden versuchen, uns nach der Decke zu strecken!

Sektionsreise

Am Wochenende vom 23./24. August begab sich ein kleines Grüppchen von 23 Teilnehmern zum ersten Mal auf eine zweitägige Reise, die uns mit der DFB ins Wallis, mit Stationen in Brig, Salgesch und Siders, führte. Im nächsten Heft und auf unserer Homepage schon kurz nach der Reise wird der Bericht über diesen hoffentlich gelungenen Anlass zu lesen sein.

Werbung

Leider sind wir von der ZOM (Züri-Oberland Messe) als nicht ganz regelmässige und auch nicht die volle Standmiete zahlende «Kunden» wegen Überbuchung auf die Warteliste gesetzt worden. Wir werden aber versuchen, mit unserem attraktiven kleinen Fotostand doch noch einen Platz zu bekommen. Als Ersatz bietet sich die 4-tägige «Expo Stäfa» vom 6. bis 9. Nov. an, wo wir im Rahmen der Gastregion Obergoms etwas Präsenz werden markieren können.

Besichtigung HB Zürich, Montag, 27. Oktober 2003

Da der erste Anlass vom 7. April wegen des verspäteten Erscheinens des Heftes 1/03, wo seine Ausschreibung erfolgt wäre, nur von wenigen Mitgliedern besucht werden konnte, wiederholen wir ihn, wie versprochen. Ab 15 Uhr werden wir gruppenweise das zentrale Stellwerk und die technischen Infrastrukturen des HB besichtigen, dies natürlich unter Führung von Fachleuten. Kosten-

Bauwoche der Sektion Ostschweiz

Drehscheibe jetzt wintersicher

Wiederum reiste eine grosse Schar von Fronis zu unserer Bauwoche. Am Sonntag Abend deckte uns Walter Willi, nebst unserem Projekt Abdeckung für die Drehscheibe Furka, mit weiteren Arbeiten ein. Da unsere Baugruppe genügend gross war, konnten wir diese Arbeiten mehrheitlich ohne Probleme lösen. Lediglich der Personaltransport kam ins Stocken, als uns am Freitag der Bus abgezogen wurde.

Unter der Leitung von Traugott Naef war unsere Mithilfe beim Neubau der Kantine Realp gefragt. An Fassade, Zwischenwänden und Dach wurde weitergearbeitet. Max, beschäftigte sich mit der Wasserfassungen für die Tunnelanierung des Scheiteltunnels. Er musste diese so hoch oben erstellen, dass beim Tunnelmeter 600–700 noch genügend Wasserdruck für die Betonspritzanlage vorhanden ist. Zu beachten war, dass der Tunnel auf der Seite Muttbach um 35 Promille ansteigt und das Fass entsprechend hoch oben eingebaut wurde. Die zweite Fassung war einfacher zu erstellen, wurde sie doch nur für Brauchwasser vor dem Tunnel benötigt. Max mit seinen Leuten, hat diese Aufgabe nach der Überprüfung des Wasserdruckes mit dem Manometer erfolgreich abgeschlossen. Neben diesen Arbeiten hat er sich dem Unterhalt der Haustechnik in Gletsch ange-

beitrag: Fr. 10.– (wird am Anlass eingezogen) Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Anmeldung bis 15. Okt. mit E-Mail, Fax oder Brief an den Unterzeichneten (alle Adressangaben findet ihr im Juni-Heft) Bitte Anzahl Teilnehmer angeben, auch falls 15 Uhr nicht möglich, wegen Gruppen-Einteilung. Details werden die Angemeldeten ca. eine Woche vorher erhalten.

Stamm

Hier nochmals zur Erinnerung die Daten unseres monatlichen Treffs: Jeden 2. Dienstag des Monats, ab 19 Uhr, abwechslungsweise: Ungerader Monat Restaurant Neubühl, Zürich-Irchel, Gerader Monat Restaurant Quellenhof, Rapperswil. *Fritz Schmutz*

nommen. Marcel war mit seinen Leuten wieder am Gleis aktiv. So haben sie an der neuen Zahnrad-einfahrt Tiefenbach-Ost Abschlussarbeiten durchgeführt. Das zu kurze Geleise zur Drehscheibe Furka wurde entfernt. Oberhalb Steinstaffel mussten sie Zahnstangen ersetzen. Beim neuen Durchlass Sidelen füllten sie Erdmaterial ein und verdichteten es. Der Kleinunterhalt am Geleise oberhalb Sidelen wurde weitergeführt.

Am Ende der Woche musste das Geleise zur Drehscheibe wieder angeschlossen und gerichtet werden. Das Geleise unter dem Lettawagen konnte nicht definitiv verlascht werden, da der Lettawagen nicht auf die Drehscheibe geschoben werden konnte. Ansonsten hätten die Sanierungsarbeiten an dieser nicht weitergeführt werden können.

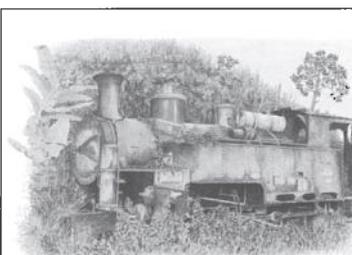
Eine Gruppe befasste sich mit der Zufahrtsstrasse Muttbach. Diese hatte einige Schäden, welche ausgebessert werden mussten. Wasserdurchlässe waren offenzulegen, und Schlaglöcher auszubessern.

Für die Drehscheibe auf der Station Furka galt es, eine neue wintersichere Abdeckung zu erstellen. Der alte Steg wurde entfernt und eine

neue Stahlkonstruktion erstellt, welche später mit einem Holzrost abgedeckt wird. Da einige Überraschungen zum Vorschein kamen, mussten wir noch Nachtschichten einlegen, um bis am Samstag fertig zu werden. Trotzdem ist es uns nicht gelungen, alles fertig zu schweissen, was wir einige Wochen später an einem Samstag nachholten. Am Samstag Abend war der alte Steg wieder angebaut und die neue Stahlkonstruktion verladen. Nach dem Verzinken wird die Stahlkonstruktion von unserer Sektion angebaut und durch Traugott mit dem Rost gedeckt.

Die wohl schwierigste Aufgabe hatte unser Federico, musste er doch alle Baustellen mit Personal, Baumaterial und Mahlzeiten versorgen. Dies zum Teil unter schwierigen Umständen, da wir «Nichteisenbahner» es immer wieder schafften, ihm die Durchfahrt zu verhindern. Am Ende war aber alles am richtigen Ort und alle waren zufrieden. Besten Dank auch an die Dieselcrew für die Transporte zum Einrichten und Abräumen der Baustellen und den Betontransport zur Drehscheibe. Zum wunderschönen Wetter gesellte sich wie jedes Jahr das hervorragende Essen unseres Küchenteams. Hans, Walter und Erwin besten Dank. Wir möchten uns bei allen Fronis unserer Baugruppe für die Teilnahme und die Mitarbeit bedanken.

Markus Staubli / Pilipp Geisser



Dampflok «Dornröschen» in Vietnam

*Originalbild gezeichnet von
Paul Huber, Oberbüren*

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

Verkaufspreise:	Doppelkarte mit Couvert C5	Fr. 7.–
	kleines Bild gerahmt (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

Sektion Stuttgart

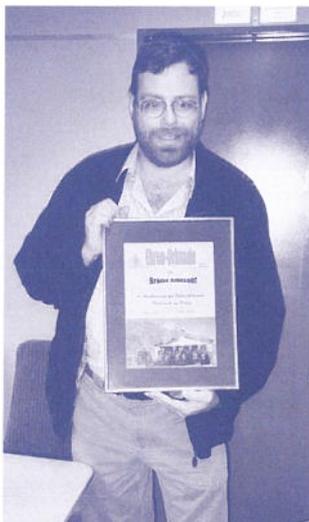
Bruno Albisser
Ehrenmitglied

Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums des VFB hat die Sektion Stuttgart ihr Mitglied Bruno Albisser für seine besonderen Verdienste um unseren Verein zum Ehrenmitglied ernannt. Die Feier fand im kleinen Kreis im Barwagen in Realp statt. Die Ehrenurkunde wurde von dem Vorstandsmitglied Eberhard Kühnle überreicht. Die Laudatio hielt ZV-Präsident Jörg Schäfer, der sich vor allem für die Verdienste von Bruno Albisser im VFB sowie für alle seine Tätigkeiten und Aktivitäten in der Sektion bedankte.

Der Aufruf von Peter Schwaller zu einer Spendenaktion fand bei uns offene Ohren und so haben wir beschlossen, 3000 Euro für die Kücheneinrichtung in Realp zu spenden.

Medienecho

Auch in Bezug auf das Marketing konnten wir einen gewünschten Beitrag leisten! Nach langem Bemühen ist es uns gelungen, einen Reisedirektor zu unserer Ausfahrt an die Furka zu gewinnen. Unter der Überschrift «Zahn um Zahn» wurde am 27. Juli in «Sonntag Aktuell» (Auflage rund 700'000 Exemplare) ein dreiviertel-seitiger Bericht veröffentlicht. Die Resonanz an die deutsche Adresse war erfreulich und wir hoffen, dass dies auch in der Schweiz der Fall war. *Dieter Warkus*



Ein sichtlich gerührter Bruno Albisser mit der Stuttgarter Ehrenurkunde.

Foto: Dieter Warkus

NRW-Bauwoche in Realp vom Juli 2003

Von Eternit und Felsbrocken

Am 19. und 20. Juli trafen die diesjährigen Teilnehmer der NRW-Bauwoche nach und nach in Realp ein. Nach den ersten Rundgängen in Richtung DFB-Bahnhof und Installationsplatz stand am Sonntag natürlich unsere Bergstrecke per Dampfzug Realp-Gletsch-Realp auf dem Programm. So konnten wir schon einmal unsere möglichen Baustellen besichtigen und natürlich in Realp einen ersten Blick in den Remisenanbau werfen.

Nach einer wie immer lohnenswerten Dampfzugfahrt, Einkehr im Hotel Glacier du Rhône und Eintreffen der letzten Fronis stand anschliessend die traditionelle Baubesprechung in Realp auf dem Plan. Wenn die Baufortschritte wie geplant weitergehen, so war es eine fast schon historische Baubesprechung in der alten Container-Kantine. Im nächsten Jahr wird das gewohnte Container-Camp wohl nicht mehr stehen...

Die vermuteten Einsatzorte Remisenanbau und Stützmauer oberhalb der Wilerbrücke wurden hier schnell zur Gewissheit.

Die Fassadengruppe

Am Montag morgen fanden sich neun motivierte NRW-Fronis im Camp ein, um unserer DFB wieder ein Stück über den Berg zu helfen. Ein Teil der Gruppe konnte gleich im Camp bleiben, um am Anbau der Remise weiter zu arbeiten. Das Erdreich hinter dem Gebäude musste noch ein Stück abgetragen werden, um den Gang von der heutigen Bekohlungsanlage zum Eingang in den neuen Sanitärtrakt zu verbreitern. Im neuen Kantenraum wurde eine provisorische Beleuchtungsanlage installiert.

An den Aussenfassaden stand die Isolierung und Vorbereitung für die Eternit-Verkleidung auf dem arbeitsreichen Programm.

Diese in einem kurzen Satz zusammengefasste Arbeit beinhaltete die Montage einer Konterlatung, den Einbau der Fassadenisolierung, den Einbau von mehreren Fensterrahmen-Elementen, die Verkleidung der isolierten Flächen mit einer speziellen Folie und die Montage der Dachlatten für die Befestigung der Eternit-

Platten. Dieser Aufgabenbereich war sicher nicht besonders spektakulär, dafür aber sehr wichtig. Schliesslich muss das neue Gebäude möglichst schnell wetter- und winterfest werden.

Die Arbeiten wurden in Absprache und unter Anleitung von Heinz und Josef Bissig ausgeführt. Im Laufe der Woche spielten sich die Arbeitsabläufe in der «Fassadengruppe» hervorragend ein und am Ende der Bauwoche waren die Arbeiten an der Aussenfassade weiter als geplant.

Organisation optimiert

Die Stützmauer oberhalb der Wilerbrücke war Einsatzort für den Rest unserer Gruppe. Die Trockenmauer war bereits abgetragen worden und wir haben uns dem dahinter liegenden Erdreich mit Hilfe des grossen Baggers angenommen. Der ausgesprochen instabile Berghang musste ebenfalls auf einer Länge von rund 20 Meter abgetragen werden um Platz für eine neue betonierte und mit Naturstein verblendete Stützmauer zu schaffen.

Zunächst wurde das mit entsprechenden Felsbrocken versehene Erdreich, wie geplant, von Marcel Gwerder mit dem Bagger abgetragen und – nach Aussortierung der grossen Felsbrocken – mittels Förderband in den Dreiseitenkipper verladen. Das Aushubmaterial wurde dann ein kurzes Stück talwärts gefahren und direkt oberhalb der Wilerbrücke auf der Hangseite zur späteren Wiederverwendung abgekippt und deponiert. Soweit zumindest die Theorie.

In der Praxis dauerte das Aussortieren der Felsstücke und die Verladung mit dem Förderband jedoch einfach zu lange. Weiterhin fiel an der Kippstelle ungefähr die Hälfte des Aushubmaterials in das Gleis bzw. das Lichtraumprofil zurück und musste – teilweise unter Zeitdruck – von Hand noch einmal mühsam bewegt werden.

Die für die Arbeiten notwendige Diesellok musste nach dem Mittagessen jeweils zum Schiebendienst für den Dampfzug nach Muttbach und stand erst am späten Nachmittag wieder für uns zur Verfügung.

In Absprache mit Manfred Willi und Roman Moser (Lokführer) haben wir dann ab Mittwoch auf das Förderband verzichtet und den Kippwagen direkt mit dem Bagger nur zur Hälfte beladen. Dadurch blieb der Gleisbereich an der Kippstelle weitgehend frei. Zur Deponierung stand uns nun auch der zweite, kleinere Bagger unter Bennos gekonnter Bedienung zur Verfügung. Durch eine kleine Umstellung im Ablauf der Schubhilfe der Diesellok war die Lok etwa eine Stunde mehr pro Tag für uns im Einsatz. Am Montag und Dienstag hatten wir nur zwei bzw. drei volle Wagenladungen mit dem Kippwagen und viel Muskelkraft geschafft. Von Mittwoch bis Freitag waren es dann jeweils 6,5 volle Wagenladungen bei bedeutend weniger Schaufeleinsatz. Unser Pensum im «Steinbruch» konnten wir somit bis Samstag erledigen.

Auch hier hatte sich schnell ein eingespieltes Team gefunden. Es war schon interessant zu sehen, dass jeder Beteiligte zur rechten Zeit am rechten Ort stand und die richtige Handbewegung ausführte. Wenn wir weiter gemacht hätten, wäre wohl nicht mehr viel von den Urner Alpen stehen geblieben.

In den Pausen nach dem Mittagessen haben wir im Depot jeweils verschiedene Kleinarbeiten ausgeführt. Die neuen Spinde im Umkleideraum haben z.B. Ösen für Vorhängeschlösser erhalten. Eine Kabeltrommel mit zwei verschiedenen Kabelsorten wurde abgetrommelt und die Kabel auf neuen Trommeln aufgewickelt.

Am Donnerstag stand noch ein Einsatz mit dem «Stopf-Express» auf der Adhäsionsstrecke bis zur Zahnstangeneinfahrt auf dem Arbeitsprogramm. Hier konnten wir bei strömendem Regen Manfred Willi und Bruno Gwerder beim Anheben von Schienenstössen zur Hand gehen.

Bei idealem Arbeitswetter (sonnig mit Wolkenfeldern aber auch Regen und Gewitter) ging die Bauwoche wieder einmal viel zu schnell vorbei. Es hat allen Beteiligten viel Spass gemacht und wir freuen uns schon auf das nächste Jahr.

Abschliessend bedanken wir uns noch einmal bei unseren Schweizer Kollegen für die hervorragende Zusammenarbeit und natürlich bei dem Küchenteam für die gute Verpflegung. *Frank Waffel*

Bauwoche der Sektion Norddeutschland

Von Schindeln und Schaufeln...

Ein kleines, schlagkräftiges Team von zehn Mann hat die Sektion dieses Mal an die Furka gebracht – und es wurde eine sehr erfolgreiche und professionell geführte Woche...

Der traditionelle Sonntagsausflug führte die Gruppe nach Spiez in das Depot der BLS mit einer sehr sachkundigen Führung durch Jürg. Anschliessend ging es weiter mit dem BLS-Dampfschiff über den Thuner See – vielleicht eröffnet die DFB auch mal einen Ableger auf der Reuss? Die Unterkunft in diesem Jahr war geradezu luxuriös – das Gemeindehaus in Realp liegt nicht nur sehr günstig, es ist auch hervorragend ausgestattet – ausgeschlafene Fronis waren die Folge.

Bei der Baubesprechung am Sonntagabend orientierten uns die «Willi-Brothers» über den Fortschritt der Bauarbeiten und die diversen Aufgaben für die kommende Woche. Der Neubau der Kantine hat schon enorme Fortschritte gemacht. Uns fiel die Aufgabe zu, den Bau von aussen zu isolieren und mit Eternit-Schindeln zu verkleiden – dank der professionellen Anleitung von Traugott und Vik gingen diese Arbeiten rasch voran.

Der zweite Arbeitsschwerpunkt war das Fundament für die neue Stützmauer bei km 57,5 kurz hinter der Wilerbrücke. Der Hang ist an dieser Stelle recht instabil und muss aufwendig gesichert werden, wie uns die allmorgentlichen Muren zeigten, die sich in der Baugrube fanden. Als dann die Schalung stand, wurden ca. 12 Kubikmeter Beton von Hand geschaufelt und zu einem Fundament verdichtet. Am Freitag konnten dann die vorbereiteten Betonfertigteile für die Wasserführung gesetzt werden – mit Dampfbauzug ein schöner Abschluss dieser Baustelle.

Daneben gab es wie immer viele kleinere und «unsichtbare» Arbeiten – ein sichtbares Ergebnis liess aber das «Kranteam» zurück, das mit Diesellok und Kranwagen die Strecke von Muttbach bis Realp von jeglichem Schrott befreite – insgesamt macht die Bergstrecke von Jahr zu Jahr einen aufge-

räumteren und weniger «baustelligen» Eindruck.

Die Arbeiten in diesem Jahr liefen dank professioneller Führung an jeder Baustelle sehr effektiv und planvoll ab – so macht die Arbeit doppelt Spass und die knappen Ressourcen der DFB werden sinnvoll eingesetzt – Dank an unser «Führungsteam» für die geleistete Arbeit! Die Sektion Norddeutschland hält es mit Paulchen Panther – «keine Frage, wir komm' wieder!».

Oliver Racine

Die nächsten Aktivitäten:

- Stammtisch jeden dritten Freitag ab 18 Uhr im «Liermann's Eck» in Hamburg
- 8.–9. Nov. Modellbahnausstellung Bergedorf mit Infostand
- 14.–16. Nov. Euromodell Bremen / Stadthalle mit Modulanlage
- 28.–30. Nov. Modellbauwelt Hamburg / Messe mit Modulanlage

Sektion Rhein-Main e. V.

Endlich...

Am 12. Juli 2003 hat die Mitgliederversammlung der Sektion Rhein-Main einstimmig beschlossen, den Vorgaben der neuen VFB-Statuten zu entsprechen und sich als eigenen Verein zu gründen. Damit einher ging die Wahl eines neuen Vorstands, der sich aus den Herren Walter Knobloch (Kassenführung), Gerd Kroh (Schriftführung), Bernd Schwämmlein (Beisitz), Stefan Wagner (Beisitz) und Joachim Ziegler (Vorsitz) zusammensetzt.

Inzwischen sind wir beim Amtsgericht in das Vereinsregister eingetragen worden und tragen damit den Namen «VFB Verein Furka-Bergstrecke Sektion Rhein-Main e. V.». Das zuständige Finanzamt hat uns als gemeinnützig anerkannt.

...ist es soweit

Die VFB Sektion Rhein-Main e. V. ist damit berechtigt, steuerbegünstigte Zuwendungen entgegenzunehmen. Das bedeutet, dass deutsche Steuerbürger ihre Spenden für den Erhalt der Furka-Bergstrecke und deren historische Fahrzeuge künftig in ihrer Einkommensteuererklärung als Sonderausgaben steuermindernd geltend machen können. Damit ist

Partie en français

Première assemblée des délégués

Depuis sa fondation et jusqu'en 2002, l'Association Ligne sommitale de la Furka (ALSF) convoitait tous ses membres à des assemblées annuelles. Au cours de celle de 2002 à Andelfingen, la décision avait été prise d'abandonner le principe de l'assemblée générale au profit de l'assemblée de délégués élus par les différentes sections de l'Association. La première assemblée des délégués des sections au Comité central de l'ALSF a eu lieu le 5.4.2003 à Realp. Plus de 50 représentants des sections suisses et étrangères ont participé à cette réunion. La section romande était représentée par Claude Wenger et Jacques Fornachon.

En guise d'introduction à la session, le protocole de la 18e assemblée générale a été admis. Dans son rapport annuel, le président a relevé la bonne collaboration entre le Comité central et les sections.

Le Comité central, dont une des tâches consiste à gérer la liste des membres, a dû radier environ 500 adresses de ses registres. Il s'agissait essentiellement «d'anciennes charges» (doublons, décès, etc.). La diminution du nombre de retours de magazines «dampf an der furka» non-adressables indique que cette liste est maintenant à jour. Le bouclage des comptes annuels

la plus efficace possibilité de créer, la Furka-Bergstrecke von Deutschland aus mit Spenden zu unterstützen.

Unsere Bankverbindung lautet: Konto-Nr. 104 393 02 bei der Volksbank Lauterbach-Schlitz eG, BLZ 519 900 00

Geben Sie bitte unter Verwendungszweck Ihre vollständige Adresse an, wenn Sie eine Zuwendungsbestätigung wünschen. Die Gemeinnützigkeit beinhaltet weitere steuerliche Vorteile, die wir im nächsten Heft sowie vorab allen deutschen Sektionen mitteilen.

Für Informationen stehen zur Verfügung: Walter Knobloch, Pestalozzistr. 11, D-36110 Schlitz und Joachim Ziegler, Kreuzweg 7, D-65719 Hofheim a. Ts., Telefon 06192-8825

de l'Association s'est soldé par un petit bénéfice. CHF 200'000 ont pas ailleurs été remis au DFB.

Bien qu'incomplets et remis en toute urgence lors de l'assemblée, les comptes 2002 de l'ALSF ont été admis par les délégués qui ont donné décharge aux membres du Comité central. Les délégués ont aussi admis le budget 2003 et ont pris la décision de laisser le montant de la cotisation inchangé en 2004.

Les membres du Comité central (Georg, Schäfer, Isoldé Hoenigk, Simone Hurter, Bernd Hillemeier, Albert Fröhlich, Andreas Stadelmann) et les réviseurs ont été réélus unanimement par les délégués pour une nouvelle année. Un article a été ajouté aux statuts, qui précise qu'en cas de liquidation de l'Association, sa fortune serait utilisée exclusivement pour l'entretien de la Ligne sommitale et de son matériel roulant. Cet avenant devrait permettre à l'Association d'obtenir l'exonération d'impôts.

L'invité du jour, Walter Willi, membre de la direction du DFB, a relevé que le train à vapeur vit des temps difficiles en raison du manque de réservations, de souscriptions d'actions et de sponsors. Le train souffre toujours d'un bouclage des comptes déficitaire. Pour ces raisons, la direction du DFB a réduit le budget original pour l'année 2003 d'environ 20 % et a décrété une diminution des investissements d'environ 50 %. Par ailleurs, la direction du DFB a fait part de ses désirs d'améliorer la coordination des activités entre l'Association et le DFB afin de concentrer le flux des moyens sur les besoins vitaux.

Urs Hasler, Claude Solioz

Nouveau directeur nommé

Lors de la session du 6 juin 2003, soit tout juste trois semaines après la démission de Josef Albisser, le Conseil d'administration (CA) du DFB a désigné le nouveau chef d'entreprise qui entre en fonction avec effet immédiat. Trois candidats étaient en lice pour ce poste à responsabilités. Le choix du CA s'est porté sur une personne qui répond parfaitement au profil requis.

Peter Bernhard, le nouveau responsable de l'exploitation DFB, est un jeune retraité né en 1942. Durant 30 ans, il était au service de la Swissair et de Swissport. Il dispose de très larges connaissances professionnelles et de l'expérience dans la conduite des hommes à des niveaux divers. Peter Bernhard a débuté sa rapide carrière professionnelle par un apprentissage commercial dans la quincaillerie/commerce de fers et le commerce d'articles de sports, par la suite, il a occupé des postes à responsabilités dans différents secteurs, parfois à l'étranger, tout en gravissant les échelons hiérarchiques, avant d'atteindre la fonction de «General Manager développement du Management».

Claude Solioz

Nouvelles brèves

Travaux dans le tunnel de faite

Les travaux d'assainissement du tunnel sommital de la Furka ont repris dans le courant juillet 2003. A divers endroits, la voûte du tunnel a été équipée de filets d'armature. A la fin de l'horaire quotidien (fin août), il sera procédé au gunitage des secteurs en question.

Révision Tm 506

La saison a bien démarré le 23.6.2003 pour le DFB. Etant donné que les travaux de révision du locotracteur Tm 506 ne sont pas terminés, le service de pousse à travers le tunnel de faite de la Furka est assuré par la HGm 51.

Assainissement de la voie

Avec soulagement, on a constaté que, contrairement aux années précédentes, ni les rigueurs de l'hiver, ni les avalanches de ce printemps n'ont créé de gros dégâts à la voie et aux installations. Les équipes de construction ont dès lors pu immédiatement s'atteler à des tâches plus gratifiantes. Dans le courant juin 2003, plusieurs centaines de mètres de voies, de rail-crémaillère et l'entrée dans la crémaillère ont été remplacés en aval de la halte de Tiefenbach.

Claude Solioz

Chauffage des voitures voyageurs

Les voitures voyageurs révisées dans les ateliers d'Aarau ont été équipées d'un chauffage à vapeur, afin d'offrir le meilleur confort aux passagers de notre train de montagne. Bien qu'il ne circule que du-

rant la belle saison, les passagers apprécient le confort de véhicules tempérés en cas de mauvais temps.

Malheureusement, les chauffages installés n'ont pas encore pu être utilisés. En effet, les locomotives qui doivent fournir la vapeur nécessaire à leur fonctionnement, n'ont pas encore été équipées en conséquence. Le DFB a toutefois décidé d'apporter les modifications nécessaires et a contacté la section d'Argovie pour obtenir une contribution d'environ CHF 60'000. La présidence de la section Argovie a décidé le versement d'un montant de CHF 13'000 en deux tranches pour le paiement des armatures de chauffage à vapeur qui sont à installer sur les locomotives. Le versement de la deuxième tranche aura lieu quand les raccords pour le chauffage seront prêts à fonctionner sur la locomotive no. 1.

Lors de l'installation du chauffage à vapeur dans les voitures, il faut impérativement tenir compte de la différence de température, parfois considérable, entre la vapeur surchauffée (env. 150° C) et l'air l'extérieur (jusqu'à -20° C). Dans un wagon de 12 mètres, les tubes à vapeur en acier peuvent se dilater de 25 mm. Afin d'éviter que ce phénomène ne détruise la construction en bois des wagons, des boucles de dilatation sont installées. La vapeur parvient de la locomotive au travers d'un boyau d'accouplement rouge, entre dans des tubes à ailettes installés le long des parois à l'intérieur de l'habitacle, passe par les boucles de dilatation, arrive à une vanne d'évacuation d'eau de condensation, avant de rejoindre le prochain wagon par un autre boyau d'accouplement. Les tubes à ailettes sont fixés au sol au moyen de brides spéciales et de fixations coulissantes afin d'autoriser la dilatation thermique. Une isolation et une grille de recouvrement protègent les passagers. Pour éviter l'apparition d'eau de condensation à l'intérieur du wagon, un espace de 5 mm sépare la plaque de protection en Fermacell du sol et de la paroi extérieure. Une feuille d'isolation est posée contre le sol et les fers cornière qui fixent la grille de protection au sol sont jointoyés avec une masse de silicone, ceci empêche les liquides d'atteindre les parois du wagon et d'y créer des zones d'humidité.

Hans Suter – trad.: Claude Solioz

A lire dans le «Construire!»

Dans les journaux à grands tirages, les reportages sur la Ligne sommitale de la Furka à la fois intéressants et plaisants à lire sont rares. La parution dans le Construire no. 33 du 12 août 2003 de l'excellent article «La Furka à toute vapeur», singé par Jean-Jacques Zuber, doit dès lors être relevé et salué.

Etalé sur deux pages, ce papier, publié dans la rubrique voyages du journal de la Migros, parvient assurément à attirer l'attention du lecteur sur «notre» train à vapeur et à donner au voyageur intéressé les informations nécessaires pour se rendre en excursion dans la région de Realp et de Gletsch. Mais surtout, et c'est là qu'il nous semble que le journaliste a particulièrement réussi son travail, dans les quelques lignes qu'il avait à disposition, J.-J. Zuber a réussi à résumer de manière intelligible et avec un minimum d'imprécisions ce qui distingue le Train à vapeur de la Furka: son histoire particulière jusqu'à la mise hors service de la ligne sommitale, la résistance à la désaffectation, puis la reconstruction et l'exploitation du chemin de fer à vapeur, grâce notamment à l'engagement désintéressé de nombreux amateurs et à l'action des bénévoles, ces deux derniers sujets étant à juste titre très bien mis en évidence dans le papier de J.-J. Zuber. Espérons que, grâce au reportage en question, quelques lecteurs du Construire s'intéressent à participer activement à la reconstruction de la Ligne sommitale de la Furka et rejoignent notre Association. Si vous n'avez pas eu l'occasion de consulter le Construire no. 33, vous pouvez encore lire l'article intégral sur le site du journal: www.construire.ch.

Nouveau livre

L'histoire des 10 locos du BFD

Jusqu'à cette date, aucun ouvrage ne relatait en langue française l'histoire extraordinaire des 10 locomotives à vapeur du Chemin de fer Brigue-Furka-Disentis et du Furka-Oberalp, qui ont chacune eu une destinée différente, parfois heureuse, parfois tragique. Cette lacune est maintenant comblée. Dans quelques jours paraîtra un

nouveau livre en langue française qui retrace en détails l'histoire de chacune de ces 10 locomotives à vapeur à crémaillère de la Furka. Un chapitre entier est dédié à chacune des 10 machines qui arpentaient dès 1913 la ligne métrique de la Furka et de l'Oberalp. Près de 100 belles photos anciennes et actuelles, souvent inédites, nous montrent ces machines à différents endroits du parcours entre Brigue et Disentis et sur certaines lignes qu'elles ont desservi, après leur vente par le FO à d'autres compagnies de chemin de fer. Des photos de l'ancienne ligne à crémaillère Tháp Châm – Đà Lat au Vietnam, dont certaines présentant des locomotives à vapeur HG 4/4 en service, ne manqueront pas de surprendre le lecteur intéressé. Les textes éclairent les étapes de la carrière de chacune des 10 locomotives HG 3/4 et décrivent de manière concise mais complète l'histoire et la physionomie des lignes desservies par ces locomotives après qu'elles aient quitté le FO. D'autres chapitres décrivent avec force détails la mécanique particulière et le fonctionnement des locomotives HG 3/4 compound de type Abt et l'histoire de la ligne du BFD.

Vous pouvez déjà commander le livre «L'histoire des locomotives à vapeur 1-10 du BFD/FO», 96 pages, environ 100 photos et plans, au prix de CHF 29.- (port et emballage en plus) au moyen du bulletin de commande ci-dessous.

Je commande le livre «Histoire des 10 locomotives à vapeur du BFD/FO»:

Nombre d'exemplaires: _____

Nom: _____

Prénom: _____

Rue et numéro: _____

Lieu+Np: _____

Pays: _____

Signature: _____

(bulletin de commande à découper ou à photocopier et à envoyer sous enveloppe affranchie à: Association Ligne sommitale de la Furka, Section Romande, Au Curson, CH-1142 Pampigny)

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Peter Schwaller
Lägerweg 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

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

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

VR

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

VR

Karlheinz Orth
Leithenstrasse 10
D-01080 Marloffstein
Telefon +49 913 15 26 04
KhOrth@t-online.de

VR

Hans Tribolet
Terbingerstrasse 12
CH-3990 Visp
Telefon +41 27 946 12 11
h.tribolet@bvz.ch

Aktienregister

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

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

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

Stv. Geschäftsleiter

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

Stabstelle Personal

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

Finanzen

vakant

Betriebsbuchhaltung

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

Betrieb

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

Reisedienst

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

Zugförderung und Werkstätten

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

Bau und Infrastruktur

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

DFB 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 31 51
i.hoe@freenet.de

Sekretariat CH Mitglieder-Service

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

Info D/NL

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

Finanzen

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

Spezialaufgaben

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

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

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

Zürich

Kurt Brügger
Industriestrasse 16
Postfach
CH-8627 Grüningen
Telefon/Fax +41 1 935 45 03
Natel +41 79 727 12 28

Bern

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

Aargau

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

Romande

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

Gotthard

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

Edelweiss

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

Wallis

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

Graubünden

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

Ostschweiz

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

Solothurn

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

Berlin-Brandenburg

Axel Schiele
Thälmannstrasse 2
D-16556 Borgsdorf
Telefon +49 3303 40 4769
schiele@prz.tu-berlin.de

Norddeutschland

Ralf Hamann
Tratziger Strasse 20
D-22043 Hamburg
Telefon/Fax +49 40 656 2173

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

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

Rhein-Neckar

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

Stuttgart

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

Schwaben

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

München/Oberbayern

Helmut Mack
Dachauer Strasse 35
D-80335 München
Telefon/Fax +49 8912 16 3259
Helmut.F.Mack@t-online.de

Nürnberg

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

Niederlande

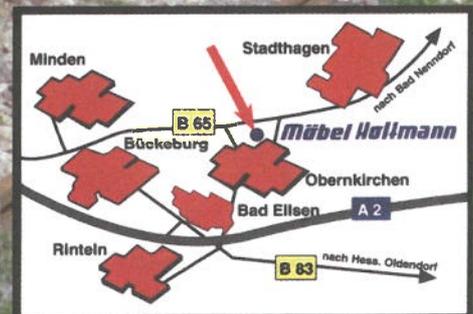
Rob Janzen
in de west 20
NL-3958 CG Amerongen
Telefon +31 343 45 7221
Fax +31 343 460 995
rjanzen@euronet.nl

Erleben Sie die Faszination des
Eisenbahn-Modellbaues
in unseren Ausstellungsräumen



**Möbel
Holtmann**

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



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen