




April 2003

dampf an der furka



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

Wir setzen Dampf auf



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

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

Hier ein paar Beispiele aus unserem «Fahrplan»:

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



ea

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

Verlag
Electronic Publishing
Offsetdruck



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,
 «Lieber Klasse statt Masse» lesen Sie auf der nächsten Seite als Titel. Als ich die Liste der Beiträge später wieder konsultierte, bemerkte ich einen vielsagenden Fehler, der mir beim Hinschreiben passiert war: «Kasse statt Masse». Wir wollen nicht darüber fantasieren, was ein einziger Buchstabe alles anrichten kann. Aber den Inhalt des Beitrags sollten Sie sich zu Gemüte führen. Julian Witschi hat ihn aufgrund eines Ge-

sprächs mit Bauchef Walter Willi verfasst. Was da gesagt wird, will niemanden verletzen, aber manche zum Nachdenken veranlassen.

Ins gleiche Kapitel gehört der Bericht aus dem Zentralvorstand des VFB mit der Überschrift «Erstmals ein Wanderpreis». Die Sektion Berlin-Brandenburg hat ihn gewonnen. Beide Beiträge bestreichen einen der allerwichtigsten Bereiche der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Fronarbeit noch und noch hat Gletsch erreichen lassen, hat fahrfähiges Rollmaterial zustande gebracht und garantiert einen einwandfreien Betrieb. Und doch sind eben im Wissen um diese Leistung(en) ernsthafte Gedanken für die Zukunft angebracht. Eine «heilige» Kuh wird deswegen nicht geschlachtet.

Es gibt Leute, die behaupten, eine gute Zeitschrift oder Zeitung komme ohne Leserbriefe aus. Zu dieser Sorte gehört der Redaktor nicht. Im Gegenteil ist er der Meinung, Leserzuschriften seien Zeugnis für eine abwechslungsreiche und zu eigener Meinungsäusserung anregenden Zeitschrift. Je nach Gesichtspunkt werden Sie der ersten Ausgabe von 2003 eine negative oder positive Etikette verabreichen. Wenn mich nicht alles täuscht, ist dieses «dampf an der furka» das Heft mit den meisten Leserbriefen. Vier davon äussern sich zu Beiträgen, die in früheren Ausgaben erschienen sind. Da soll noch jemand sagen, «wir» würden nicht gelesen. Es sollte dies noch vermehrt Brauch sein oder werden, dass man sich sachlich und offen äussern kann. Es müsste dies ja auch unsere normale «interne» Verhaltensweise sein: Offen und in gegenseitiger Achtung einander zu begegnen. Betroffen gemacht hat mich jene Zuschrift, in welcher ein Mitglied darlegt, wie es reichlich knapp ohne eigene Schuld dem Vereinsausschluss entgangen ist. Von dieser Aktion kann man im Bericht des Zentralvorstands auch in dieser Ausgabe lesen.

Sie, liebe Leserinnen und Leser, erhalten diese Ausgabe, wie eingangs erwähnt, um gut einen Monat zu spät. Dem Redaktor waren fünf «offizielle» Beiträge angekündigt. Redaktionsschluss war am 15. Februar! Zwei davon, jene von Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller, trafen zum abgesprochenen Zeitpunkt ein. Auf die übrigen wartete der Redaktor sozusagen grenzenlos. Zwei Beiträge trudelten Anfang April ein, der dritte am 10. April. Im letztem Fall gab es einen Entschuldigungsgrund. Zum Glück liess der Redaktor ziemlich bockig die Zügel schleifen, denn es befand sich darunter auch das Programm für das VFB-Jubiläum. Der Redaktor bedauert, dass aus diesem Grund wichtige Termine verschiedener Sektionen nicht bekannt gegeben werden konnten. Eine Sektion musste deswegen sogar den GV-Termin neu ansetzen.

Und noch etwas: Zur Delegiertenversammlung des VFB erhielt der Redaktor keine Einladung. Das sind halt so die Umgangsformen hiezulande. Sonst hätte es nämlich noch zur Berichterstattung in dieser Ausgabe gereicht.

Trotzdem herzlich,
 Ihr Gerhard Oswald

Die nächsten Ausgaben von «dampf an der furka» erscheinen an folgenden
 Daten: 17. Juni, 16. September und 27. November 2003

Redaktionsschluss Ausgabe 2/2003: 16. Mai

aktuelles

Lieber Klasse statt Masse	2
Wir suchen Mitarbeiter	3
Helfen Sie mit	3
Organigramm ZfW	4
Erstmals ein Wanderpreis	5
Projekt «Image DFB 2003»	6
Verein «San Gottardo» gegründet	6
Platz für ersten Vierkupper	8
Aktuelles aus der Geschäftsleitung	10
Alle sind herzlich nach Realp eingeladen	11
Vor 15 Jahren in Realp	11
Arbeit im stillen Kämmerlein	15

magazin

Das Abnenteuer Vietnam	12
Barometer der aktuellen Aktienzeichnung	12

leserbriefe

7/16/17/18

nachruf

16

vereine

Sektion Zürich	18
Sektion Edelweiss	18
Sektion Aargau	19
Sektion Gotthard	19
Sektion Berlin-Brandenburg	20
Sektion Graubünden	20
Sektion Nürnberg	20
Sektion Oberbayern	21
Sektion Nürnberg	21
Sektion Nordrhein-Westfalen	21
Partie en français	22

Titelbild

Besuch in der Revisionswerkstätte Chur wo der zweite Zweiachser auf seine Fertigstellung wartet.

Foto: G. Oswald

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.

Baugruppen an der Furka-Bergstrecke

Lieber Klasse statt Masse

Das Baujahr 2002 der DFB darf als Erfolg gewertet werden. Der Um- und Neubau des Stützpunktes Realp läuft, die Station Realp verfügt über ein drittes Gleis und in Gletsch ist die Drehscheibe in Betrieb; um einige Höhepunkte zu nennen. Die Verantwortlichen der DFB danken allen für ihren grossen Einsatz. Bezüglich der Frondienstleistungen sehen sie aber dennoch Handlungsbedarf.

Masse heisst nicht unbedingt Klasse: Dieses Fazit zieht auch DFB-Bauchef Walter Willi gegenüber «Dampf an der Furka». An mehreren Tagen im vergangenen Jahr zählte er gegen 80 Fronis, die zeitgleich an der Furka-Bergstrecke krampfen wollten. Dies ist nicht nur für die Küchenchefs auf die Dauer zu viel. Wegen Platzmangels in der Kantine, die voraussichtlich 2004 durch einen Neubau ersetzt wird, musste gestaffelt gegessen werden. Die Logistikkosten sind entsprechend stark gestiegen, was auf den knappen Finanzmitteln lastet. Auch die Effizienz der Arbeiten leidet, wenn so viele Fronis auf einmal anwesend sind. Denn

nicht mehr alle können ausreichend eingewiesen und betreut werden. Auch Baugeräte, -materialien und Transportmittel sind nur begrenzt vorhanden. Zudem muss während der Fahrsaison auf die Züge der DFB Rücksicht genommen werden.

Keine Doppelbesetzungen mehr

Für das laufende Jahr hat die DFB-Bauabteilung folgendes Grundsatzziel gefasst: «Mit wenig Finanzeinsatz, optimalem Personaleinsatz und guter Arbeitsvorbereitung die anstehenden Unterhalts-, Erneuerungs- und Investitionsarbeiten durchführen.» Umgesetzt werden soll dieser Vorsatz mit mehreren Richtlinien: Nicht mehr toleriert werden Doppelbesetzungen der Bauwochen, damit die Einsätze ausgeglichener auf die Saison (Woche 20 bis 45) verteilt werden können. Insbesondere vor Beginn und gegen Ende der Fahrsaison gibt es Lücken. Die Zahl der Mitarbeiter pro Baugruppe soll bei maximal acht bis zehn liegen. Dabei ist jede Woche mindestens eine Person freizustellen für die Pflege der Unterkunft



und Gemeinschaftsräume sowie Mithilfe in Küche und Service der Kantine.

Die Bauwochen beginnen jeweils Montagfrüh und enden am Samstagabend. Damit wäre das grosse Problem der fehlenden Gruppen an den Samstagen gelöst, wie Willi festhält. Um die Bauwochen vorzubereiten, findet weiterhin jeweils am Sonntagabend um 19 Uhr eine Instruktion in der Kantine Realp statt. Die DFB verzichtet heuer weitgehend auf Lehrlingslager, lediglich die angehenden Verkehrswegebauer LOGIN werden einen Geleiseumbau ausführen. Weiterhin zählt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke auf die vielen erfahrenen und motivierten Fronis, die angewiesene Arbeiten unter Beachtung der Sicherheitsvorschriften mit guter Kameradschaft ausführen. Als Ansporn für die Baugruppen hat der Zentralvorstand des VFB einen Wanderpreis für die beste Fronisektion ins Leben gerufen, der im vergangenen Jahr an die Sektion Berlin-Brandenburg ging (siehe Artikel auf Seite 5).

Das Bauprogramm 2003

Wie sieht nun aber das Bauprogramm 2003 aus? Schwerpunkt sind der Innenausbau des neuen Sanitärtraktes auf dem Stützpunkt Realp, der noch im Frühling in Betrieb genommen werden soll, und der Weiterbau des neuen Kantinentraktes. Ziel ist, den Kantinentrakt noch im Herbst zum Teil in Betrieb neh-



men zu können. An der Strecke geht es in der zweiten Juni-Woche nach der Schneeräumung richtig los. Wie erwähnt, sollen noch vor der Betriebseröffnung am 21. Juni rund 300 Meter Gleis im Bereich der Zahnstangeneinfahrt Tiefenbach Seite Realp (km 55.400 bis 55.700) erneuert werden. Dabei wird auch die Gleisgeometrie bei der Weiche 43 verbessert.

Weitergeführt wird die Trassesanierung oberhalb der Wilerbrücke (km 57.500). Als erste Massnahme muss dazu die labile Felsformation gesprengt werden. Die Fertigstellung der Mauern und die endgültige Trasseverlegung Richtung Hang kann aber erst 2004 erfolgen. Fortgesetzt werden müssen auch die vor zwei Jahren unterbrochenen Sanierungsarbeiten im Scheiteltunnel bei Widerlager und Gewölbe, wie Willi sagt. Für den August ist vorgesehen, die im Jahr 2000 eingebrochene Stützmauer zwischen Gletsch und dem Strassenübergang Muttbach zu rekonstruieren. In kleineren Gruppen sollen von Juni bis September Gleise, Weichen und Zahnstangen auf der ganzen Strecke unterhalten werden, das heisst Befestigungen nachziehen, Einzelauswechslungen vornehmen aber auch die Vegetation im Trassebereich kontrollieren und nötigenfalls entfernen. Natürlich müssen auch Wassergräben unterhalten und Mauern sowie Durchlässe ausgefugt werden.

Es gibt weitere etwas weniger spektakuläre aber dennoch unerlässliche Arbeiten, die zum Teil das ganze Jahr über ausgeführt werden: So werden in der Werkstatt Altdorf Baumaschinen und Geräte aller Art revidiert und unterhalten und in der Werkstatt Goldau diverse Ar-



beiten im Bereich Elektrotechnik und Schlosserarbeiten vorgenommen. Auch in Realp selbst fallen zahlreiche Werkstattarbeiten für den Unterhalt von Baugeräten und Werkzeugen an.

Sehr arbeits- und zeitintensiv sind auch Planungsarbeiten, von denen für das laufende Jahr einige vorgesehen sind: So soll neben den laufenden Objektarbeiten im Rahmen des Bauprogrammes 2003 der weitere Ausbau des Stützpunktes Realp geplant und ein Detailplan für das Stationsgebäude Realp erstellt werden. Für Gletsch wird die Planung weiterer

Infrastrukturen wie Vorheizanlage und Lokdepot-Ausbau an die Hand genommen und ein Plangenehmigungsverfahren für Lichtsignalanlagen eingegeben. Schliesslich nimmt die DFB ein Betriebs- und Sanierungskonzept für den noch stillgelegten Abschnitt Oberwilt Gletsch in Angriff, wobei sie auch ein Variantenentscheid für die Einfahrt in Oberwald vorbereitet will. Aber eben, für all die Planungen gilt: «Ohne Kohle keinen Dampf», oder vielleicht etwas besser an die Bauabteilung angepasst: «Ohne Kies kein Beton.»
Julian Witschi

Abteilung Zugförderung und Werkstätten (ZfW)

Wir suchen Mitarbeiter

Auf der folgenden Seite ist das «Organigramm ZfW» Stand 1. Februar 2003 dargestellt. Der Lesende kann dieser Darstellung folgendes entnehmen: Wo sind die Werkstätten der DFB? Wer ist für welche Fahrzeuge verantwortlich? Wer ist für die Ausbildung und Prüfungen zuständig?

Auf diesem Organigramm ist wohl die Personalwerbung für Lokpersonal vorhanden, nicht aber: Wie komme ich zu solchem Personal? Was für Leute suche ich überhaupt?

Wir vom ZfW suchen:

Technisch und handwerklich Begabte, die Interesse haben die Fahrzeuge während den Unterhaltsarbeiten in einer unserer Werkstätten Chur oder Realp kennen zu lernen. Bei Eignung sich als Heizer ausbilden lassen und später bei Eignung und Interesse gar zum Dampflokführer. Wir suchen aber auch technisch/handwerklich Begabte, die nur Interesse bekunden an der Restaurierung von Kulturgut.

Für die Werkstätte in Chur melden Sie sich bitte bei: Jakob Knöpfel, Hofenstrasse 2, 9303 Wittenbach, Telefon/Fax 071/298'34'25.

Für die Werkstätte in Realp melden Sie sich bitte bei: Martin Horath, Steinerbergstrasse

59, 6419 Goldau, Telefon 041/855'59'18, Mail: dampfhorat@bluewin.ch

Anton Westreicher, Chef ZfW

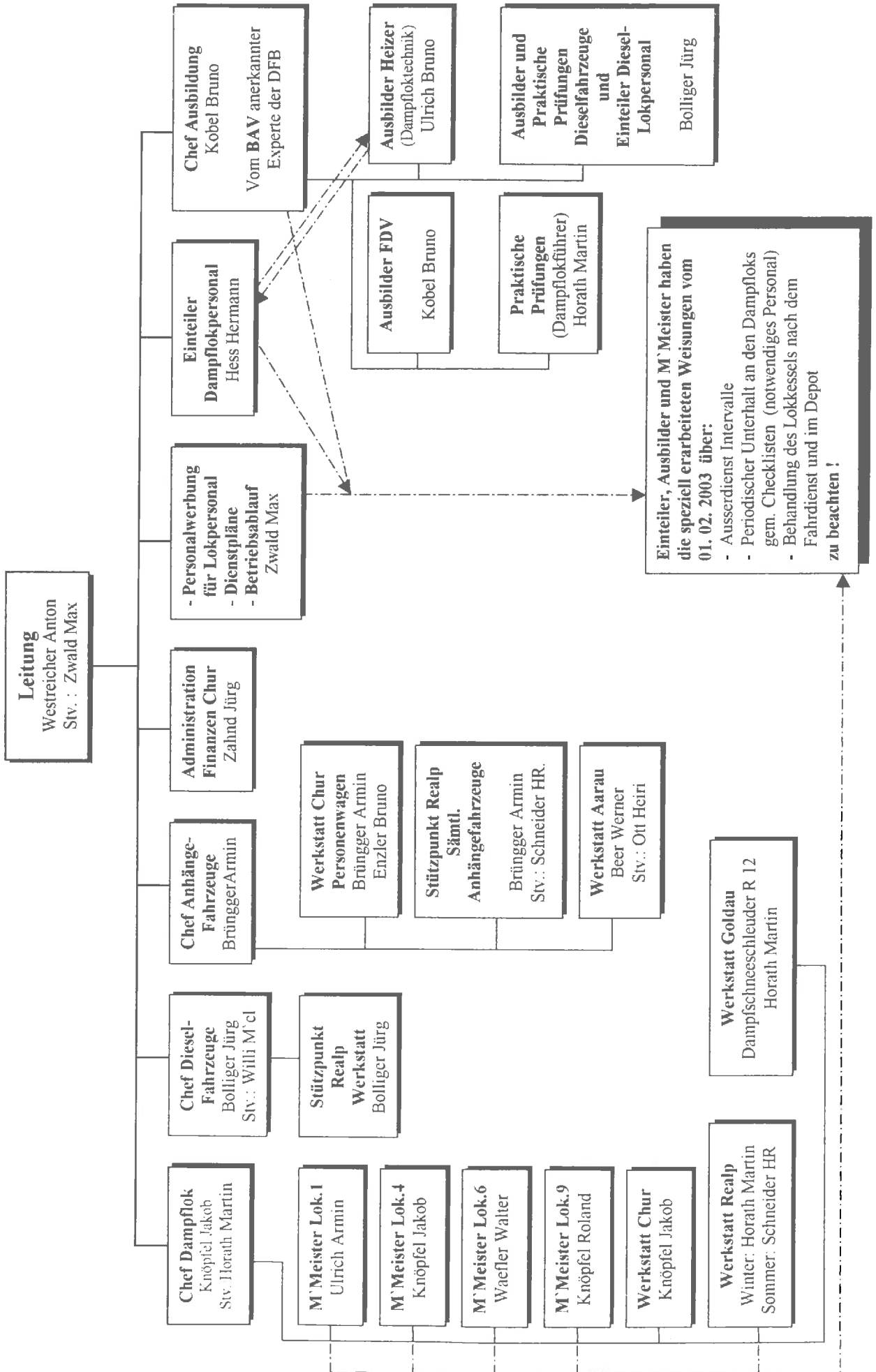
Helfen Sie mit

Im Mai 1998 wurde die erste Liste für Fronarbeiter der Werkstätte Chur erstellt. Erfreulich, es meldeten sich 26 Mitglieder zur Mithilfe an. Fleissig wurde gearbeitet, vorab am alten Wagen, speditiv wurde alles zerlegt. Dann begann das grosse Reinigen der vielen grossen und kleinen Teile. Doch mit der Zeit liess der Einsatz nach. Leider waren immer die gleichen «Fronis» an der Arbeit, was natürlich Verzögerungen im Zusammenbau ergab. Darum mein Aufruf an alle Mitglieder. Meldet Euch zur Mithilfe in der Werkstätte Chur. Neu in der Halle, ein zweiter Unterbau eines weiteren Wagens, sandgestrahlt, grundiert. Arbeit ist also genügend vorhanden. Besonders gefragt sind Elektriker, Schreiner, Zimmerleute, Maler oder einfach alle, die Freude daran haben, dass der Wagen 2004 auf der Strecke fährt. Das ist nämlich unser Ziel.

Die meisten Einsätze sind am zweiten Samstag im Monat, von etwa 9 bis 17.30 Uhr an der Pulvermühlestrasse 20 in Chur. Weitere Fragen an Bruno Galli, Telefon/Fax 081/332'13'28.

ORGANIGRAMM ZfW

Stand: 01. 02. 2003



Aus dem Zentralvorstand: 20 Jahre VFB

Erstmals ein Wanderpreis

An der diesjährigen Präsidentenkonferenz, welche in Holzgerlingen (D) abgehalten wurde, haben wie jedes Jahr fast alle Sektionen teilgenommen. Dabei wurde zum ersten Mal der Preis für die beste Fronarbeiter-Sektion vergeben.

Die Kriterien umfassen global die Motivation und die Leistung der Gruppe sowie der Gruppenbetreuung. Der Wille der Leute, gemeinsam etwas zu schaffen, ihre Zuverlässigkeit, die Behandlung des Materials, Werkzeuge und Maschinen, sowie das Verhalten bei Fehlern werden ebenfalls beurteilt. Die Kameradschaft ist ein wichtiger Punkt, der auch bewertet wird. Es soll nicht vorkommen, dass aufgrund der Gruppendynamik, einzelne Leute ausgeschlossen werden. Die Kriterien wurden so gewählt, dass nicht nur das Ergebnis,

sondern auch der Weg, wie das Ergebnis erreicht wird, in die Bewertung mit einbezogen werden kann.

Die Sektion Berlin-Brandenburg wurde als diesjährige Gewinnerin gewählt. Ihr wurde an der Präsidentenkonferenz der Wanderpreis überreicht, wozu wir herzlich gratulieren.

Weniger Mitglieder

Als die neuen Rechnungen für den Mitgliederbeitrag versandt wurden, hatten die Sektionen des VFB gesamthaft 6823 Mitglieder. Die grosse Abnahme des Mitgliederbestandes ist als direktes Resultat aus den schon lange fälligen Bereinigungen entstanden. Mitglieder, welche nach der dritten Mahnung ihren Mitgliederbeitrag nicht überwiesen hatten, wurden den entsprechenden Präsidenten gemeldet. Diese hatten die Aufgabe, zu ent-

scheiden, wie mit den säumigen Zahlern zu verfahren ist. Die Präsidenten und die Vorstände der einzelnen Sektionen haben daraufhin in akribischer Kleinarbeit jeden einzelnen bewertet und gegebenenfalls streichen lassen.

Die immer wieder aufflackernden Gerüchte, dass der Zentralvorstand die Entsorgung der Dampfschneesleuder finanziert habe, muss hier einmal mehr zurückgewiesen werden. Martin Horath hat zusammen mit einer anderen Privatperson, die nicht genannt sein will, dies in verdankenswerter Weise finanziert.

Jubiläum Ende Juni

Das Jubiläum «20 Jahre VFB» findet wie angekündigt am Wochenende des 28./29. Juni 2003 in Realp statt. Für dieses Fest sind verschiedene Attraktionen geplant. Dies sind unter anderem eine Nachtfahrt mit der Dampfbahn, diverse Führungen und ein Festzelt, in welchem für mehr als nur Speis und Trank gesorgt wird. Weitere Attraktionen sind geplant, müssen aber noch mit verschiedenen Organisationen abgestimmt oder bewilligt werden. *Zentralvorstand*



Namens des Zentralvorstands überreichte Andreas Stadelmann (rechts) dem Präsidenten der Sektion Berlin-Brandenburg, Axel Schiele, den Wanderpreis.

Bericht aus dem Verwaltungsrat

Projekt «Image DFB 2003»

Im Heft 4/2002 hat unser Redaktor, Gerhard Oswald, unter dem Titel «Die Sache mit der Motivation» ausführlich gezeigt, dass mit dem Erreichen von Gletsch im 2000 eine wichtige neue Phase unseres Unternehmens DFB eingeleitet wurde. Die Dampfbahn ist zu einem bedeutenden touristischen Leistungsträger im Gebiet Goms und Ursern geworden. Sie beeinflusst und fördert durch ihre Exklusivität die Entwicklung dieser wirtschaftlich schwierigen Randregion zunehmend sichtbar und erfährt damit eine wachsende Akzeptanz in Politik und Tourismus rund um den Gotthard.

In diesem Lichte betreiben wir unsere Dampfbahn nicht nur zum Selbstzweck und zur eigenen Freude, sondern gehen Verpflichtungen ein, die weit über die ur-

sprüngliche Motivation zum Erhalt der Bergstrecke hinaus von Bedeutung sind. Unser Unternehmen ist gefordert, allen Ansprüche eines modern geführten Tourismusangebotes gerecht zu werden, wenn es auf lange Sicht erfolgreich sein will.

Aus diesem Grunde ist von einem neuen Gleichgewicht die Rede. Einerseits sind die Motivation und die Emotionen vieler Freiwilliger zu erhalten, die nicht nur ihre persönliche Zeit gratis zur Verfügung stellen, sondern darüber hinaus sich finanziell uneigennützig beteiligen, andererseits wird die Oekonomie, dh die betriebs- und marktwirtschaftliche Führung des Unternehmens nach privatwirtschaftlichen Massstäben zunehmend wichtig. Die Wiederinbetriebnahme der Dampfbahn

Furka-Bergstrecke ist aus dem uneigennütigen und beherzten Handeln einer Gruppe von Enthusiasten entstanden, die, oft belächelt, Unmögliches erreicht haben. Wir sind uns bewusst, dass ohne diese Schlüsselmitarbeiter und ohne deren Einsatz keine DFB möglich wäre. Sie bleiben die tragende Säule des Unternehmens. Allerdings werden wir für einzelne Aufgaben ohne bezahlte und damit ständig verfügbare Mitarbeiter in der Zukunft nicht mehr auskommen.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke braucht beide Seiten

- Frondienstmitarbeiter, die immer wieder neu motiviert werden können und die Freude haben, in einem einzigartigen Werk ihren Beitrag zu leisten, und
- Mitarbeiter, die ihre beruflichen Fähigkeiten der DFB AG vertraglich gesichert in Voll- oder in Teilzeit zur Verfügung stellen.

Das Projekt «Image DFB 2003» setzt sich zum Ziel, diesen Wandel systematisch und für alle Beteiligten nachvollziehbar

Projekt einer gemeinsamen Tourismus-Destination

Verein «San Gottardo» gegründet

15 Einzelpersonen und Organisationen aus vier Kantonen haben am 20. Januar 2003 in Airolo den Verein «San Gottardo» gegründet. Der Vorstand setzt sich zusammen aus Persönlichkeiten aller vier beteiligten Kantone. Das Amt des Präsidenten ist noch vakant; in einer Übergangsphase haben J. Odermatt (Projekt Claustra auf dem Gotthard) und P. Schwaller (VRP DFB AG) das Co-Präsidium übernommen. Der Verein ist die Trägerorganisation des Projektes Tourismus-Destination «San Gottardo».

Die Dachmarke San Gottardo soll das Gebiet Surselva (GR), Leventina (TI), Goms (VS) und Urseren-Reusstal (UR) als touristisch attraktives Berggebiet gemeinsam und über die Landesgrenze hinaus erfolgreich vermarkten und für alle beteiligten Partner wirtschaftlich attraktiv

werden. Die Betreiberorganisation wird zu gegebener Zeit als privatwirtschaftliches Unternehmen gegründet. Die Vereinsmitgliedschaft steht allen Einzelpersonen sowie privaten und öffentlichen Organisationen offen, die interessiert sind in diesem anspruchsvollen Projekt mitzumachen. Der Jahresbeitrag beträgt 100 Franken (Anmeldungen nimmt Peter Schwaller gerne entgegen).

Für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke wird die Dachmarke San Gottardo ein wichtiger Marketingkanal, andererseits ist die DFB ein bedeutender Pfeiler im touristischen Angebot der Gotthardregion. Wir erwarten für die DFB eine erhöhte Publizität und langfristige Akzeptanz durch exklusive Leistungen und vernetzte Angebote gemeinsam mit anderen touristischen Leistungsträgern; dies wiederum ist

die notwendige Voraussetzung für ein wirtschaftlich erfolgreich zu führendes Unternehmen.

Im März wurde in enger Zusammenarbeit mit der Hochschule St. Gallen das Projekt «Kickoff Meeting» durchgeführt. Es geht um die Erstellung eines Masterplans und den Aufbau einer Projektorganisation. Das Projekt wird von den vier Kantonen (70'000.-), dem Bund über den Fonds Innotour (100'000.-) und Eigenleistung des Vorstands finanziert. Der Standort und die Führung der Geschäftsstelle ist noch offen. Die Umsetzung der Geschäftsidee verlangt eine breit abgestützte Kommunikation und viel Überzeugungsarbeit in den bestehenden lokalen Tourismus-Organisationen und -Strukturen. Ein auszuarbeitender Businessplan auf der Basis eines Parkkonzepts und eines Geschäftsmodells San Gottardo muss zeigen, dass das später zu gründende Unternehmen wirtschaftlich erfolgreich wird.

Peter Schwaller

aufzuzeigen. Der Verwaltungsrat hat im Herbst 2002 auf der Grundlage der Werte unseres Unternehmens – die Natur, die Dampfloknostalgie und die Freiwilligkeit – in einem ersten Schritt eine Vision in vier Punkten entwickelt, die zeigt, wohin die Reise «Furka-Bergstrecke» in den kommenden 10 Jahren führen soll. Dazu gehört ein Leitbild, wie wir uns auf dieser Reise verhalten und wie wir das Ziel gemeinsam erreichen wollen.

An seiner Klausurtagung vom 7. März 2003 hat der Verwaltungsrat einen ersten Schritt in Richtung Strategieentwicklung eingeleitet. Die Strategie ist das Bild der Grundstruktur eines für einen bestimmten Zweck (Vision) zu bauenden «Gebäudes», in dem sich dann alle operativen Tätigkeiten abspielen. Diese wiederum erhalten über die Strategie und ihre Ziele klare Randbedingungen und Leitplanken. «Image DFB 2003» will dieses «Haus» bauen und dafür sorgen, dass sich alle Beteiligten – Mitarbeiter und Gäste – damit identifizieren können und das Leben in diesem «Haus» zu einem nachhaltigen Erlebnis wird.

Das «Gebäude DFB» hat vier tragende strategische Pfeiler:

1. Motivation der Frondienstmitarbeiter, mit den folgenden inhaltlichen Schwerpunkten:

- Schaffung nachhaltiger Anreize für Frondienstleistungen
- Professionelle Führung der Freiwilligenarbeit
- Stete Verbesserung der Infrastruktur (Unterkünfte, Kantine, etc.)
- Verantwortungsbereiche für einzelne VFB-Sektionen festlegen und «sichtbar» machen

2. Oekonomie des Unternehmens DFB mit den folgenden inhaltlichen Schwerpunkten:

- ausgeglichene Rechnung und Finanzierung sicherstellen
- Rückstellungen schaffen und Altlasten beseitigen
- Investitionsplan nächste fünf Jahre
- Führung nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen
- Betriebsgesamtkonzept (Realp – Gletsch und später bis Oberwald)

- Controlling (steuern und kontrollieren aller organisatorischen und finanziellen Abläufe)

- Sicherheit und Sicherheitsbewusstsein auf allen Ebenen verbessern

3. Partner und Geldgeber

mit den folgenden inhaltlichen Schwerpunkten:

- Aktionäre (Kapitalerhöhungen, Werbung, Information)

- Sponsoring in Verbindung mit Marketing auf allen Stufen

- Banken und andere Kreditgeber

- Zusammenarbeit mit dem Verein Furka-Bergstrecke VFB, dem 1000er Club und der Stiftung Furka-Bergstrecke

4. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

mit den folgenden inhaltlichen Schwerpunkten:

- Produktegestaltung im Zusammenhang mit der Dampfbahn, vernetzte Angebote

- Marketing (Schweiz Tourismus, Verkehrsvereine, Touroperatoren, andere Destinationen)

- Internetauftritt

- Messen, Publikationen, öffentliche Auftritte

- Mitgestaltung der neu zu gestaltenden Destination San Gottardo

Für eine gesicherte Zukunft braucht die DFB alle vier Pfeiler. Die ersten beiden bestimmen sozusagen die «innere Ambiance des Gebäudes», Punkt drei zeigt, wie das Unternehmen durch externe Partner finanziert werden soll und Punkt 4 positioniert unser Produkt im Markt.

In einem weiteren Schritt werden nun die strategischen Ziele für jeden Pfeiler detailliert festgelegt. Anschliessend wird das Ganze allen Beteiligten zur Diskussion und Stellungnahme unterbreitet. Der Verwaltungsrat glaubt, dass dieser Prozess bis im Sommer 2003 abgeschlossen werden kann. Danach ist es Sache der Geschäftsleitung, das Unternehmen strategiekonform operativ in die Zukunft zu führen. Dies ist ein längerfristiger Prozess, der viel Sachkompetenz und Einfühlungsvermögen verlangt.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist ein ausserordentlich spannendes Unterneh-

men und in vielen Bereichen nicht vergleichbar mit rein kommerziell arbeitenden Betrieben. Die Freiwilligkeit als Strategiegrundsatz setzt hohe Massstäbe und Anforderungen an die Führung und die Sozialkompetenz der Verantwortlichen. Zudem ist damit ein hohes Mass an Selbstorganisationsvermögen im täglichen Geschäft verbunden, das jedem Einzelnen grössere Freiräume gewährt, wie sie normalerweise in straff organisierten Betrieben nicht anzutreffen sind. Das Ganze funktioniert aber nur, wenn die Strategie von allen getragen wird, Spielregeln eingehalten werden und eine notwendige, minimale hierarchische Entscheidungsstruktur akzeptiert wird.

Peter Schwaller, Präsident Verwaltungsrat

Leserbrief

Stau schuld?

Im «dampf an der furka» vom Dezember 2002 wird auf Seite 2 beklagt, dass in der Betriebssaison 2002 im Einzelreiseverkehr bedeutende Ertragsausfälle zu verzeichnen waren, unter anderem wegen zunehmend schlechter Erreichbarkeit zufolge Stau (Gotthard). Dies dürfte kaum zutreffen. Die DFB ist eine Bahn, und der Stau findet auf der Strasse statt. Mit dem Zug ist die DFB stets gut erreichbar. Allerdings sind die Anschluss-Verhältnisse SBB/MGB (vormals FO) – wie dies im erwähnten Beitrag ebenfalls bemerkt wird – zu verbessern.

Die Leute, welche mit dem Auto nach Realp gelangen wollen, werden sicher bei Stau auf der Autobahn, diese verlassen, auf der Kantonsstrasse weiterfahren und so den DFB-Zug rechtzeitig erreichen. Es ist nun zu hoffen, dass bei der DFB sich niemand für den Bau der zweiten Röhre, beim Gotthard-Strassentunnel (ohne Tunnel-Durchfahrgebühr!) stark macht. Dies tut die Erdöl-Lobby schon. Eine Unterstützung durch die DFB ist überflüssig. Es wäre auch nicht fair gegenüber jenen Kräften, die sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und somit für eine intakte Umwelt einsetzen.

Otto Metzger, Zollikofen

Revisionswerkstätte Chur um die Hälfte vergrössert

Platz für ersten Vierkuppler

Die Werkstätte Chur ist am 1. Februar um 313,5 auf 938,5 Quadratmeter gewachsen. Für Anton Westreicher, den Chef ZfW ist der Fall klar: Für mehr Leute, die mitarbeiten, brauchen wir mehr Platz. Der hinzu gewonnene Platz ermöglicht aber auch eine klare Gliederung der Werkstätte. Zudem wird voraussichtlich noch vor dem Sommer der erste Vierkuppler HG 4/4 in Chur eintreffen.

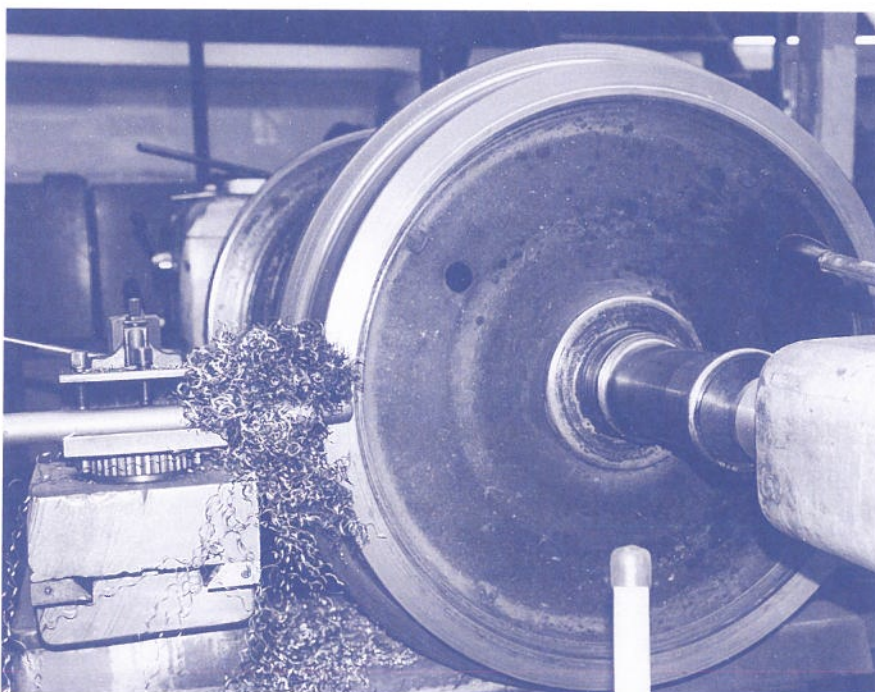
Die Halle ist gleich geblieben. Aber der Anteil, den die DFB einnimmt ist auf der linken Seite bis an die Hinterwand gewachsen. Dort ist jetzt der Werkzeugmaschinenpark so angeordnet, dass bei allen Maschinen die nötige «Ellbogenfreiheit» vorhanden ist. Davor ist linkerhand der Lokbau platziert. Die wesentlichen Teile der Lok 4 sind erkennbar. Dazwischen ist der Komponentenbau angesiedelt. Büro- und Besprechungsräume sind weiterhin im «ersten» Stock zu finden.

Auf der andern Seite des Ganges ist ebenfalls klar gegliedert das «Revier» des Wagenbaus mit den Lagergestellen. Anschliessend finden wir – logisch – die Holzbearbeitung. Recht viel Platz beanspruchen weitere Lagergestelle. Die hintere «Ecke» auf dieser Seite nimmt eine private Werkstatt ein.

Falls Sie sich von dieser rudimentären Darstellung kein allzu konkretes Bild machen können, ist das verständlich. Sie wird deshalb durch eine Grafik erläutert. Eines aber dürfte doch bewusst werden: Die einzelnen Werkstattteile sind nun klar gegliedert. Die Lokabteilung von Jakob Knöpfel auf der einen, der Wagenbau mit Armin Brüngger auf der andern Seite. Reserven bestehen allerdings kaum.

Einige Zahlen

Das allein erklärt die rasante Vergrösserung der DFB-Werkstätte Chur noch nicht. Der Chef ZfW, Anton Westreicher, zeigt «dampf an der furka» gegenüber



Auf einer gewöhnlich Drehbank wird in Chur eine Radachse der Dampfschneeschleuder reprofiliert.



Ein ernster Blick, aber bald ist Mittag.

ihre Entwicklung auf. Im Jahr 2000 beanspruchte die Werkstätte 425 m². 2001 wurde sie um 200 m² erweitert, und nun, am 1. Februar 2003, ist sie um weitere 313,5 auf 938,5 m² gewachsen. Das bedeutet innerhalb von drei Jahren eine Verdoppelung der zur Verfügung stehenden Fläche. Die Monatsmiete hat sich dadurch von 4850 auf 7200 Franken erhöht. Sie wird durch die DFB AG getragen. Dass ihr das nicht leicht fällt, bekennt Anton Westreicher offen.

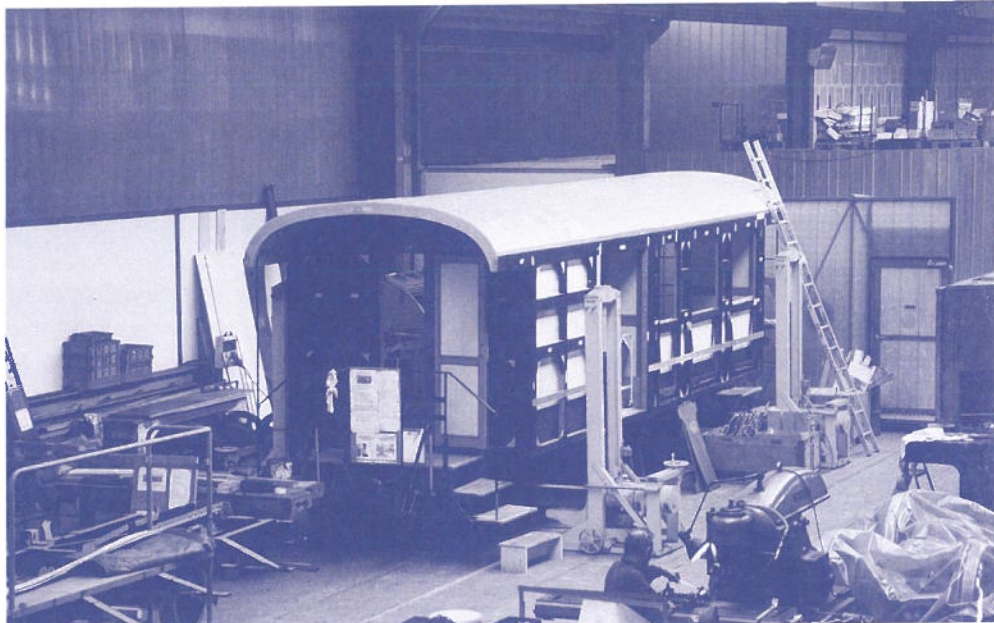
Der Gegenwert aber ist beachtlich. Der Chef ZfW nennt zwei Zahlen. Am Freitag, 7. März, waren 26 Mitarbeiter in der Werkstatt tätig. Und: Vom 1. Januar bis 8. März 2003 wurden bereits 1400 Arbeitsstunden geleistet. Die Berechnungen für die erweiterte Werkstatt gehen von monatlich 540 Arbeitsstunden aus. Auf dieser Basis beträgt die Miete, so Anton Westreicher, Franken 13.30 je Arbeitsstunde. Man muss kein besonders guter Mathematiker sein, um festzustellen, dass die monatlich vorgesehenen Arbeitsstunden in diesem Jahr deutlich übertroffen wurde und entsprechend die Mietkosten je Arbeitsstunde tiefer liegen, als berechnet. Anton Westreicher hofft, dass dieser positive Trend anhalten wird. Übrigens: Seit der Eröffnung der Werkstätte Chur wurden dort bis am 8. März 16'191 Arbeitsstunden geleistet.

Vor einem historischen Moment

Zu tun gibt es weiterhin genug. Die Arbeiten an der Lok 4 sind weit gediehen. Rahmen und Fahrwerk sind fertig. Der Zylinderblock wirkt imposant. Anton Westreicher rechnet damit, dass die Arbeiten an der Lok 4 «bis Ende 2004 dauern». Nebenan liegt der Reservekessel. Er wird hergerichtet für den Austausch mit dem Kessel der Lok 9. Die Lok kann auf diese Weise rascher wieder dem Betrieb zugeführt werden.

Ein für die DFB sicher historischer Moment steht der erweiterten Werkstätte voraussichtlich in wenigen Monaten bevor. Dann nämlich, wenn der erste Vierkupppler HG 4/4 von Altdorf in die Churer Werkstatt gebracht wird. Seine Restaurierung ist mit ein Grund für die Erweiterung der Werkstattkapazitäten. Mit der Restaurierung des ersten aus Vietnam zurückgebrachten HG 4/4 beginnt eine neue Ära. Es ist dies die erste Lok, die für den Betrieb auf der Dampfbahn Furka Bergstrecke aufgerichtet wird, die ursprünglich nicht im Bereich der heutigen Matterhorn-Gotthard-Bahn verkehrte.

Anton Westreicher verschweigt nicht, dass sich – wie auf dem Titelbild unserer Juni-Ausgabe 2002 gut zu erkennen war – die Loks sich in einem nicht eben beneidenswerten Zustand befinden. Die Wiederherstellung wird deshalb einige Jahre in Anspruch nehmen. Das sei nicht



Als nächster Zweiachser wird der BD 2502 in Betrieb genommen. Noch fehlen Fenster, Aussenwände und Inneneinrichtung.

nur eine Frage der Arbeitskapazitäten, sondern – vor allem – eine der zur Verfügung stehenden Finanzen. Vorgesehen ist auch die Restaurierung des zweiten Vierkuppplers.

Drei rote Zweiachser

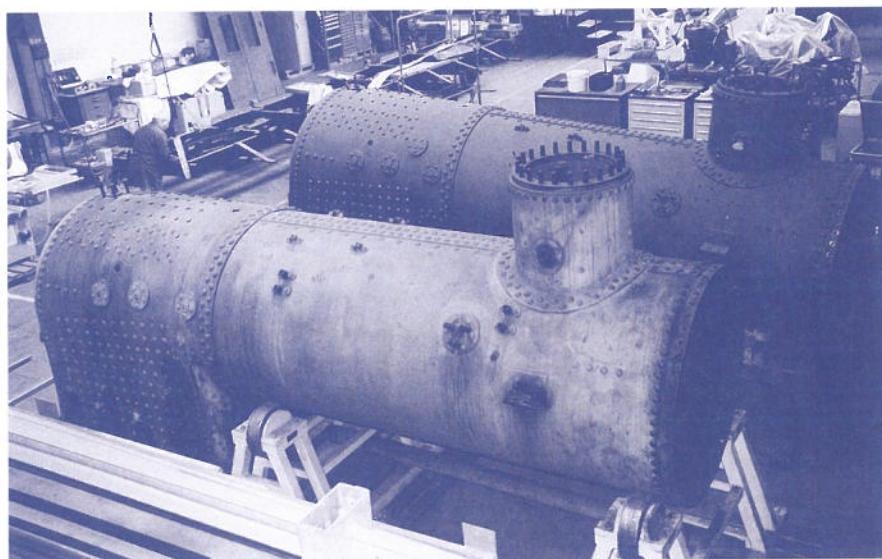
Es wäre falsch, im Zusammenhang mit der erweiterten Werkstätte Chur nur von Lokomotiven zu sprechen. Gegenüber der Lok 4 ist der Wagenkasten eines Personen-/Gepäckwagens aufgebockt. Einem ersten Zweiachser sind wir im

Rahmen einer früheren Reportage über die Aarauer Werkstätte begegnet. Zusammen mit Lok 4 sollen vier Zweiachser im traditionellen FO-Rot eine einheitliche Komposition bilden. Für die Rückführung des BD 2502 in den ursprünglichen Zustand wurden in Chur bisher 2300 Stunden aufgewendet. Die Arbeiten sind recht weit fortgeschritten.

Gearbeitet werde bereits auch am Untergestell des nächsten Zweiachser, stellt Anton Westreicher fest. Für den B 2206 wurden seit 2001 444 Arbeitsstunden eingesetzt. Darnach ist die Reihe am dritten Zweiachser. Anschliessend ist ein erster Vierachser an der Reihe.

«An Arbeit fehlt es uns nicht», stellt der Chef ZfW nüchtern fest. Diese Bemerkung bezieht sich auch auf Realp. Dort können, wie sicher alle Leserinnen und Leser wissen, drei Dampflok und die Dieselfahrzeuge untergestellt werden. Anton Westreicher: «Wenn die Nummer 4 in Betrieb kommt, müssen wir sie (ebenfalls) geschützt abstellen können.» Die Erweiterung in Realp hat für ihn (deshalb) erste Priorität. Mehr darüber erfahren Sie im nächsten Heft. *Gerhard Oswald*

Auch wenn die Platz-Erweiterung vollzogen ist, ist mangels Finanzierbarkeit die Beibehaltung derzeit offen (siehe Seite 10).



Der Blick über die beiden Kessel für die Loks HG 3/4 4 und 9 hinweg vermittelt einen Eindruck von der geräumiger gewordenen Werkstatt. Fotos: Gerhard Oswald

DFB: Finanzielle Lage gibt zu Sorgen Anlass

Aktuelles aus der Geschäftsleitung

Nach Beendigung der Betriebssaison 2002 bestätigt sich die Ertragsminderung von ca 12%, was im Vergleich zum Vorjahr rund CHF 110'000.- bedeutet. Im Gruppengeschäft konnte dank dem Grossgruppengeschäft das Ergebnis gehalten werden. Im Einzelreiseverkehr sind ebenfalls bedeutende Ertragsausfälle vorhanden, dies aus vielfältigen Gründen, von zunehmend schlechter Erreichbarkeit zufolge Stau (Gotthard, Beeinträchtigung des Reiseziels vom Individualtourismus) bzw. Fahrplanangebot (Anschluss SBB/FO), vermehrt unpassendem Wetter oder Bevorzugung der Expo.02. Die vorliegenden Reservationen lassen keine Hochstimmung für dieses Jahr aufkommen (~ -40%), somit ist die Entscheidung zur Anpassung des Fahrplans an das Nachfragebedürfnis richtig, grundsätzlich wird noch ein Zugpaar im Fahrplan angeboten, eine Doppelführung wird bei genügender Nachfrage (Gruppen) angeboten. Bei den Dampflokomotiven sind die jährlich wiederkehrenden Unterhaltsarbeiten in Umsetzung, bei Lok 1 wird zudem der Zahnradwagen ausgebaut und einer Revision unterzogen, bei Lok 9 sind noch etliche Stehbolzen zu ersetzen. Bei den Dieselfahrzeugen sind nebst jährlichen Unterhaltsarbeiten der Einbau von Sicherheitsüberwachungen bei HGm 51 und Tm 506 in Ausführung, hiermit wird die Betriebssicherheit nachhaltig verbessert. Bei Diesellok HGm ist zusätzlich eine Getriebewelle im Zahnradgetriebe nochmals zu überarbeiten. Damit unsere engen Platzverhältnisse im bestehenden Depot ausreichen, wurden die vorzunehmenden Arbeiten bei Dampflok bzw. bei Dieselfahrzeugen nach Dringlichkeitsablauf auf die vorhandenen Arbeitswochenenden aufgeteilt, somit sind jeweils die Dampfgruppe bzw. die Dieselcrew in Realp. Somit kann unser winterliches reduziertes Arbeitsplatzangebot im Depot-

gebäude optimiert werden. Eine wirksame Verbesserung der Einstell- und Arbeitsplatzverhältnisse wird erst mit Inbetriebnahme einer Werkstatterweiterung ermöglicht, entsprechende Planstudien sind in Bearbeitung. Unsere Personenwagen werden Anfang Juni nach Realp rückgeführt und alsdann die jährlichen Kontrollarbeiten vorgenommen. Die bisherige Möglichkeit von Arbeitsausführungen in Brig war diesen Winter infolge anderweitiger Verwendung der benutzten Halle nicht mehr möglich.

Im Baudienst konnten die vorgesehenen Unterhaltsarbeiten von Baumaschinen und andern Geräten / Werkzeugen in unserer angemieteten Halle in Altdorf vorgenommen werden. Die erlittenen Schadenereignisse aus Lawinnenniedergang 2002 bzw. noch von Unwetter im Oktober 2000 konnten vergangenes Jahr nicht gänzlich behoben werden. Zudem sind Mitte November bei einem erneuten Unwetter wiederum Hangrutsche vorgekommen, das Ausmass von allfälligen Schäden konnte mangels Zugänglichkeit (Wegunterbrüche, Schneefall/Winterbeginn) nicht mehr ermittelt werden. Hoffen wir, dass im Frühjahr keine allzu grossen Schäden zum Vorschein kommen. Bei den Investitionen ist der neue Sanitärneubau am Depot Realp im Rohbau bereits Wirklichkeit, die Innenarbeiten sind wintersüber weit fortgeschritten, die Inbetriebnahme sollte somit auf Betriebsbeginn möglich sein. Beim Ersatz des bestehenden Kantinenprovisoriums konnten wintersüber keine Aussenarbeiten erstellt werden.

Im personellen Bereich ist immer noch ein Mangel an ausgewiesenen Fachkräften in allen Bereichen vorhanden. In einigen Personalbereichen sind noch Verbesserungen mittels verbesserter Koordinierung möglich. Bei der Kantine ist eine personelle Umbesetzung vonnöten. Im Bereich der

Aktienregisterbetreuung zeigt die Einsetzung einer Stabstellenfunktion als Koordinationsstelle weitere Ergebnisse, konnten doch bereits zwei Drittel von bekannten Ausständen abgebaut werden. Zudem ist die Reorganisation unserer dezentralen Sekretariatsarbeiten vorgesehen.

Der finanzielle Bereich des Unternehmens kämpft auch weiterhin mit knappem Liquiditätsbestand. Die zusätzlichen unvorhergesehenen Instandstellungsarbeiten von Lawinen-/Unweterschäden wie auch die anstehenden Unterhaltsarbeiten / Verbesserungen an all unsern Fahrzeugen, Baumaschinen und Anlagen benötigen erhebliche Mittel von rund CHF 200'000.-, dem gegenüber sind Einnahmehausfälle von ca. CHF 150'000.- anzurechnen. Der Rechnungsabschluss des vergangenen Jahres wird einen grösseren Verlust ausweisen. Das Budget 2003 wurde massiv gekürzt, trotzdem kann kein ausgeglichenes Ergebnis erwartet werden, die vorgenommenen Kürzungen (Baustopp) betreffen auch bereits begonnene Investitionen, vorallem im Bau- (Kantine) bzw. Werkstattbereich (Chur/Realp). Investitionen ohne gesicherte Finanzierung sind erzeit zur Schonung unserer knappen Liquidität mehr als unangebracht. Von VFB-Beiträgen sind die zugesagten jährlichen Mittel von CHF 200'00.- erst im Anrollen, hier ist die Beitragsrechnungstellung an die Mitglieder von erheblicher Bedeutung. Die letztjährige Aktienzeichnung erreichte ein Zeichnungsergebnis von CHF 270'000.-; die Auslieferung der entsprechenden Zertifikate erfolgt nach Behebung technischer Probleme demnächst.

Mit dem ZV des VFB ist die positive Zusammenarbeit der Lösung gemeinsamer Probleme wirksam, und die Erarbeitung weiterer Ziele werden angegangen. Die verschiedenen Finanzierungsinstrumente, welche teils gutgesinnt ins Leben gerufen wurden, zeigen auch negative Auswirkungen, vorallem wenn jeweils dieselben Geldgeber wie bei DFB und VFB angegangen werden; dies bindet alsdann längerfristig Mittel für zweckgebundene Projekte, deren Ausführung derzeit unangemessen wirkt.

Josef Albisser

Jubiläum «20 Jahre Verein Furka-Bergstrecke»

Alle sind herzlich nach Realp eingeladen

Am Wochenende vom 28. und 29. Juni 2003 sind im Urserntal zwei grosse Veranstaltungen angesagt. Einmal findet am Samstagnachmittag die Aktionärsversammlung in Andermatt statt, umrahmt von der Otmarmusik. Am Samstagabend und am Sonntag feiert der Verein Furka-Bergstrecke in Realp sein 20-jähriges Bestehen. Den Aktionären und Vereinsmitgliedern soll während diesen zwei Tagen ein tiefer Einblick in das Geschehen der Bahn geboten werden. Wir wollen aber auch Freundschaft und Kameradschaft pflegen. Vielleicht gibt es Sektionen oder Gruppen, die diese Gelegenheit als Ausflug organisieren möchten?

Die Organisatoren möchten allen Teilnehmern ein nachhaltiges Erlebnis im Urserntal und an der Furka zusichern. Darum rufen wir die Sektionen auf, einen Unterhaltungsbeitrag für diese Jubiläumsfeier vorzubereiten und vorzutragen. So erleben Sie im Festzelt Unterhaltung, Verpflegungsmöglichkeiten und verschiedene Attraktionen.

Am Samstag planen wir einen Dampfzug von Realp nach Andermatt und zurück. Grillverpflegung im Zelt. Für die Unterhaltung im Festzelt sorgt das Duo Bärty & Bärty aus dem Kanton Uri. In der Nacht wird Sie der «Moonlight-Steam-Train» auf die Furka bringen. Nebst einem feinen Heizer-Kafi wird Ihnen der Astrologe Karl Oechle die Sterne näher bringen.

Aktionen am Sonntag

Frühstückbuffet im Zelt, Souvenirverkauf im Souvenirladen Bahnhof, Beratung über DFB-Angebote und Verkauf, Kinderhütendienst (Kindergarten), Gottesdienst, Tombola, Kaffee und Barbetrieb Bahnhof und Zelt, Manöver der Dampflokotiven (Fototermine), Abfahrt des Dampfzuges, Führungen durch die Anlagen der

DFB in Realp, Begrüssung im Zelt, Mittagessen ab Buffet im Zelt, Speakercorner/Darbietungen der Sektionen, Tombola Preisverlosung, Manöver der Dampf- und Diesellok. (Fototermin), Ankunft des Dampfzuges von Gletsch. Das genaue Detailprogramm finden Sie im Internet unter www.dampferfest.ch oder kann per Telefon oder Fax unter der Nummer 01/761'47'01 bestellt werden.

Sie können Ihre Schlafmöglichkeit sowie Plätze in den Dampfzügen vorreservieren. Benützen Sie bitte das Anmeldeformular (Rückseite vom Deckblatt).

Wir freuen uns, Sie geschätzte Aktionäre und Aktionärinnen sowie Sie liebe Vereinsmitglieder am Samstag und/oder Sonntag in Realp zu begrüßen.

Zentralvorstand



Vor 15 Jahren in Realp



Fotos: Eckhard K. Scholz

Erinnerung an die Rückführungsaktion von 1990

Das Abenteuer Vietnam

Ein gekürzter Reisebericht in vier Teilen will an die einmalige Rückführungsaktion der sechs alten Dampflokomotiven aus Vietnam erinnern. Dies ist ein Auszug aus meinen Tagebuchnotizen. 13 Jahre nach unserm einmaligen Abenteuer habe ich das Bedürfnis, meine Erlebnisse besonders auch den neuen Mitgliedern zu erzählen.

Für das Abenteuer der Rückführung durfte ich als Maschinenschlosser ebenfalls mit nach Vietnam, um zusammen mit weiteren elf «Spinnern», wie wir damals genannt wurden, die alten Dampfloks in die Schweiz zurückzuholen. Das war unser Auftrag.

Flug und erste Tage

Die Vorbereitung verlangte, dass wir einige Wochen vorher unsere Werkzeuge und unser Material in zwei Containern zu verladen hatten. Ebenso wurde ein «Scheuerle»-Tiefgangswagen speziell ab-

geändert, um darauf die Loks zu transportieren. Dieses Material wurde auf dem Seeweg nach Saigon (Vietnam) transportiert. Wir alle wurden ärztlich untersucht und mussten uns alle nötigen Impfungen verpassen lassen.

Nach zwei verschobenen Abreiseterminen geht's am 25. Juli 1990 endlich los. Über Paris–Kopenhagen erreichen wir nach 14 Stunden Nonstopflug am 20. Juli Bangkok. Ein kurzer Aufenthalt von einigen Stunden (erster Hitzeschock) am Flughafen, und weiter geht's mit einer Tupolev in knapp zwei Stunden nach Saigon.

Das fremde Land erwartet uns mit sehr viel Sonne und für uns ungewohnt hoher Luftfeuchtigkeit. Durch den Zoll gelangten wir erst, nachdem ein sehr grosser Papierkram ausgefüllt war. Ab jetzt waren wir alle «Ingenieure», damit kamen wir überall durch. Nach dem Zoll begrüsst uns Herr Li. Er ist Vietnameser und war einige Jahre in Ostdeutschland zur Ausbildung. Er ist

nun unser ständiger Begleiter und Dolmetscher. Die ersten Tage wohnen wir im Hotel Rex in Saigon. Weil unser Material (per Schiffstransport) noch Verspätung hat, besuchen wir einige Tage diverse Orte in der Umgebung. Es reicht auch für zwei Tage Badeurlaub in Vung-Tau, rund zwei Autostunden von Saigon entfernt am südchinesischen Meer. Das war auch der Badeort der amerikanischen Soldaten im Vietnamkrieg.

Das Material ist da

Das Material kommt endlich am 1. August im Hafen von Saigon an und wird umgehend ausgeladen. Sofort verladen wir es auf die Bahn und fahren am 2. August abends 18 Uhr mit unserm Extrazug über 340 Kilometer nordwärts nach Tap-Cham. In unserm Terminkalender mussten wir eine ganze Woche untätig sein, diese wird uns noch fehlen.

Im Zug richten wir uns sehr nobel ein. Wir haben einen Speisewagen und einen Schlafwagen. Nach etwa zwei Stunden Fahrt in der warmen Abendluft erhalten wir ein einfaches Nachtessen und genügend Getränke offeriert. Weil in Vietnam die Züge keine Fenster haben, sondern nur Rolläden zur Sicherheit, geniessen wir die gemütliche Bahnfahrt in gemächlichem Tempo durch die Nacht. Mit genügend Müdigkeit verschwinden wir nach und nach in die Kojen des Schlafwagens. Nach zwölf Stunden Fahrt erreichen wir morgens gegen 7 Uhr unser Ziel Tap-Cham. Noch etwas müde und nicht unbedingt ausgeruht erwartet uns der erste Arbeitstag.

Drei Zöllner reisten nach

3. August: Abladen und umladen auf zwei Lastwagen sind die folgenden Arbeiten. Doch zuerst führt uns der Weg ins «Bahnhöfchen». Zum Frühstück gibt's Nudelsuppe mit Brötchen, was nicht jedermanns Sache ist. Ich selber griff zu und füllte meinen leeren Magen, was mich später gar nicht reute. Schliesslich gab's bis 22 Uhr nichts mehr zu essen.

Die Arbeit begann bereits mit diversen Problemen. Weil wir in Saigon am Hafen keine Zeit für die Zollkontrolle hatten, rei-

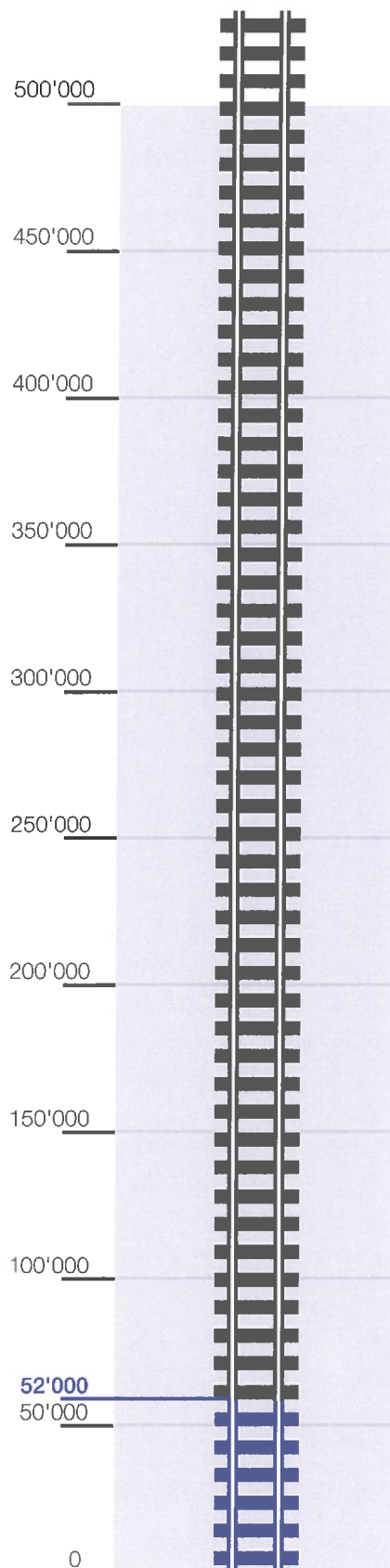


Lokremise von Da-Lat mit vollständig überwachten Gleisanlagen. Vorn die Lok, die während 16 Jahren im Freien gestanden hatte.



Die vier Loks stehen zum Abtransport bereit. Im Vordergrund rechts die HG 4/4 40304, das Titelbild der Juni-
ausgabe 2002. Fotos: Bruno Rütli

Barometer der aktuellen Aktienzeichnung 2003



sten die drei Zöllner kurzerhand mit uns nach Tap-Cham. Hier bestehen sie darauf, jede Materialkiste aus dem Container zu öffnen, um feststellen zu können, ob der Inhalt auch richtig deklariert sei. Schliesslich wird dann alles vereinfacht, weil die Zöllner unsere Werkzeuge sowie nicht kennen.

Auf einer halsbrecherischen Fahrt mit einem alten, frischwassergekühlten Omnibus fuhren wir in vier Stunden hinauf nach Da-Lat, unserem ersten Einsatzort. Wie bei einer Dampflok üblich, musste auch unser Bus dreimal Wasser fassen. Von einem auf dem Autodach montierten Wasserfass läuft während der Fahrt das Wasser langsam durch das Kühlsystem des Motors, um denselben zu kühlen. So etwas habe ich vorher noch nie gesehen. Das erste Nachtessen unseres Kochs, der ab jetzt für uns die Küche führt, gibt es um 22 Uhr. Er kann erst kochen, nachdem wir auch seine Utensilien in der Küche abgeladen hatten. Das erste Nachtessen: Bündner Gerstensuppe und Ravioli. Alles aus der Dose.

Arbeitsbeginn am 4. August

Wir begeben uns zum ehemaligen Bahnhof Da-Lat, wo die Loks stehen. Drei davon stehen im Lokdepot und die vierte unser «Dornröschen» steht etwa 100 Me-

ter ausserhalb im Freien. Seit 16 Jahren rostet sie hier still vor sich hin. Genau diese Lok hatte die Ehre, unser erster Werbeträger zu sein. Kompletzt überwachsen mit diversen Pflanzen und Ranken macht sie den Dornröschenschlaf. Nun sind wir gekommen, um sie aufzuwecken.

5. August: Den Sonntag als Ruhetag kennt man in Vietnam nicht. Unsere Arbeit der Lok-Crew: Demontage aller Schubstangen an allen Loks, damit wir sie bewegen können. Dann ziehen wir mit einem Lastwagen die drei Dampfloks aus der Halle ins Freie. Vorher mussten wir aber die total eingewachsenen Bahngleise freilegen. Die Lastwagenfahrer-Crew bastelt heute aus mitgebrachten Eisenplatten eine Halterung, um daran unsere mitgebrachte Anhängervorrichtung zu montieren.

6. August: Heute holen die Fahrer erneut Material aus unsern Containern in Tap-Cham ab. Auch der Tiefgänger wird mitgenommen und als Anhängerkomposition getestet. Wie eigentlich erwartet wurde, hat der Lastwagen zu wenig Bremsluft, um auch noch den Tiefgänger zu bremsen. Der mitgebrachte Diesel-Kompressor hilft uns dabei, auch dieses Problem zu lösen. Wie das gemacht wird, erzähle ich in der nächsten Fortsetzung.

Bruno Rütli

Anmeldung als Mitarbeiter-/in bei der DFB AG

Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mitzuarbeiten und nehme zur Kenntnis, dass meine Mitarbeit nicht entschädigt, jedoch Unterkunft und Verpflegung gewährleistet wird.

Meine Personalien:

Name _____ Tel. Privat _____

Vorname _____ Tel. Geschäft _____

Adresse _____ Tel. Mobile _____

_____ E-Mail _____

PLZ / Ort _____ Geburtsdatum _____

Beruf _____ Staatsangehörigkeit _____

Zusätzliche Ausbildung/Spezialkenntnisse _____

(insbesondere auch Berufserfahrungen im Bereich Eisenbahn) _____

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

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> GästebetreuerIn / ZugverkäuferIn | <input type="checkbox"/> Fahrkartenverkauf am Schalter |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Unterhalt und Revision von Lokomotiven und Wagen | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Baudienst |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Bereich Logistik | <input type="checkbox"/> StreckenwärterIn |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Betriebskantine | <input type="checkbox"/> Service im Barwagen |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Administration | <input type="checkbox"/> Koch / Köchin |
- Fahrdienstleiter (eine fahrdienstliche Grundausbildung bei einem Bahnunternehmen wird vorausgesetzt)
- Dampflokom-Heizer (eine mehrjährige Mitarbeit in den DFB-Unterhalts- und Revisionswerkstätten wird vorausgesetzt)
- Dampflokom-Führer (nur bei Eignung und Bewährung als DFB-Dampflokom-Heizer)
- Kondukteur / Manöverist (eine fahrdienstliche Grundausbildung bei einem Bahnunternehmen – für Laien auch beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland – wird vorausgesetzt)
- Zugführer / Zugchef (eine fahrdienstliche Grundausbildung oder die Bewährung als Kondukteur / Manöverist wird vorausgesetzt)
- Ich möchte meine Einsatzmöglichkeiten bei der DFB genauer besprechen

Ich kann mich zur Zeit nicht entscheiden, aktiv bei der DFB mitzuarbeiten. Dennoch möchte ich die DFB wie folgt unterstützen:

Mit einer Spende von CHF/EUR _____ (Sie erhalten einen Einzahlungsschein)

Mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke VFB *)

Als Aktionär der DFB AG *)

*) sie erhalten von uns weitere Informationen und Unterlagen

Datum: _____ Unterschrift: _____

Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an folgende Adresse:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG • Personaldienst DFB • Peter Schwarzenbach • Raad • CH-8498 Gibswil

Telefon/Fax: +41 (0) 55 246 36 15 • E-Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch

Neue Vorschriften überprüft und festgelegt

Arbeit im stillen Kämmerlein

Noch bevor der letzte Zug der laufenden Fahrsaison Realp verlassen hat, haben die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten für das folgende Jahr längst begonnen. Im Depot muss festgelegt werden, wie viele Loks zur Verfügung stehen, wer sie fährt und wer sie betreut. In der Bauabteilung hofft man im Stillen, dass die Schäden des bevorstehenden Winters nicht allzu gross sind und auch die Schneeräumung rechtzeitig abgeschlossen werden kann. In verschiedenen Sektionen des DFB ist man an den Renovations- und Wiederaufbauarbeiten des Wagenmaterials.

In einer aus Leuten des ZfW und des Betriebes neu zusammengesetzten Arbeitsgruppe befasst man sich mit gesetzlichen Neuerungen, die dem Bahnunternehmen von der Oberbehörde, dem Bundesamt für Verkehr (BAV), auferlegt worden sind. Die Vorschriften gelten nicht nur für die bekannten grossen Transportunternehmen. Auch Saisonbetriebe, wie dies die DFB ist, haben sich immer wieder damit zu befassen.

Ein altes Sprichwort sagt, dass der Schweizer nicht ohne Vorschriften und Formulare leben könne. So ganz unrecht hat es nicht. Doch, solange sich keine Unregelmässigkeiten ereignen, könnte man ganz gut ohne all die Einschränkungen leben. Doch im Ereignisfall muss sich die Justiz darauf abstützen können. Sie dienen der Sicherheit in allen Gebieten. So muss ein Druckzylinder ab einem bestimmten Volumen und Druck von der Oberbehörde periodisch geprüft werden. Auch die Kunstbauten und die Strecke müssen jedes Jahr neu abgenommen werden. Sie ist der Garant, dass die Fahrgäste sicher befördert werden können.

Wissen wird überprüft

Das Lok-, Zugs- und Stationspersonal wird überprüft, ob es die vorhandenen

Vorschriften kennt und auch einhält. Meist geschieht dies ohne Voranmeldung durch Fachleute des verantwortlichen Bundesamtes. Die DFB hat im Bereich der Vorschriften Auflagen zu erfüllen, die von den allgemein üblichen, vom BAV erlassenen Rechtsgrundlagen erheblich abweichen. Diese müssen vor der ersten Fahrt mit Passagieren erlassen sein, das Personal muss sie kennen und auch handhaben können. Eine mitunter nicht immer ganz leichte Aufgabe. Bekanntlich arbeiten bei der DFB zu 99,9 Prozent Freiwillige. Frauen und Männer, die ihre Freizeit zu Gunsten des Unternehmens Dampfbahn Furka-Bergstrecke einsetzen. Eisenbahnbegeisterte die Freude haben am fauchenden Dampfross, an der Fahrt durch blühende Bergwiesen und die voller Begeisterung den Fahrgästen aus allen Herren Ländern unsere schöne Alpenwelt näher bringen.

All diese DFB-ler haben ein Anrecht auf juristischen und gesundheitlichen Schutz, auf eine fundierte sachbezogene Ausbildung, auf Einkleidung und auf Anerkennung. Nicht die schmucke Uniform macht den Eisenbahner aus; ohne Herz ginge überhaupt nichts. Dieses Herz im besonderen haben all jene, welche sich zum Ziel gesetzt haben, ihre Kolleginnen und Kollegen in den unterschiedlichsten Bereichen auszubilden und ihnen die Basisvorschriften zu vermitteln.

Der DFB anpassen

Dies haben sich unter Leitung von Bruno Kobel, Lokführer und Ausbilder bei der BLS, die Kollegen Hanspeter Bretz, Erwin Gyr und Fritz Tschanz zum Ziel gemacht. Unterstützt von Erich Ulrich, dem Betriebsleiter, haben sie im vergangenen Herbst begonnen, die neu erlassenen Vorschriften zu überprüfen und festzulegen, was wo und in welchem Bereiche für die DFB angepasst werden muss. An-

dersherum muss bestimmt werden, welcher Paragraph neu ist und auch vermittelt werden muss. Auf der Fahrt sind in sicherheitstechnischen Belangen professionelle Kollegen und Kolleginnen einzusetzen. In anderen Bereichen können Laien eingesetzt werden, die aber vom Unternehmen in ihrer Aufgabe geschult werden müssen.

Dass im Ereignisfall auch Laien sicherheitstechnische Aufgaben übernehmen müssen bedingt somit ein bestimmtes Grundwissen. Dieses Grundwissen wird im laufenden Jahr an einem zweitägigen Kurs vermittelt. In diesen zwei Tagen lernt Jede und Jeder, wie man einen Feuerlöscher in die Hand nimmt und richtig einsetzt. Er und Sie lernen, wie man die Passagiere aus einem im Tunnel steckengebliebenen Zug inmitten von Rauch und Dampf evakuiert und am Tunnelportal Erste Hilfe leistet. Wie man den Rettungshubschrauber alarmiert und einweist. Sie lernen aber auch die Neuerungen in den Grundreglementen kennen. Kurz gesagt, der bevorstehende Ausbildungskurs ist reich befrachtet, verlangt von allen vollen Einsatz und Aufmerksamkeit.

Wir alle hoffen, dass wir nie in die Situation kommen, dieses Wissen anwenden zu müssen. Wie sagt aber auch hier ein passendes Sprichwort: Besser ist es das Wissen zu haben und nicht anwenden als es anwenden müssen und nicht zu haben.

Fritz Tschanz

Nachbezug von Einzelnummern oder Werbeexemplaren

für Veranstaltungen können beim Souvenirhandel DFB angefordert werden.

Tel./Fax 032 665 11 24
E-Mail: souvenir@fu-be.ch

Ulrich Felber



Wir trauern um Ulrich Felber, der am 2. Januar 2003 im Alter von 73 Jahren verstarb. Ulrich Felber hat sich von Anfang an mit Begeisterung für die Furka-Bergstrecke eingesetzt. Besonders am Herzen lag ihm «sein» Bahnhof Gletsch, wo er über viele Jahre seinen Dienst im dortigen Kiosk versah. Auch im Kiosk in Realp sowie bei den Ausstellungen im Verkehrshaus Luzern (1991), im Hotel Glacier du Rhône (1991) und im Hotel Belvédère (1999) war er viele Wochen lang erfolgreich tätig. Ulrich Felber war 1990 Gründungsmitglied der seinerzeitigen Regionalgruppe Rhein-Main. Von Anfang an engagierte er sich in allen Bereichen, in denen es um die Präsentation der Furka-Bergstrecke bei Messen, Ausstellungen und anderen Veranstaltungen ging: von der Gestaltung unserer Bildwände bis zur Verwaltung des gesamten Materials. Im Wesentlichen setzte er sich bei unseren Informations- und Werbeveranstaltungen ein, so dass es viele Jahre lang keinen Infostand ohne sein freundliches Gesicht gab. Diesen Einsatz, oft über lange Tage, ganze Wochenenden oder über grosse Entfernungen hinweg erbrachte er, bis ihm seine Gesundheit Grenzen setzte. Bis ins Jahr 2000 verantwortete er «nebenher» als Vorstandsmitglied die Sektionskasse. Schliesslich war er Teilnehmer und Mitgestalter der meisten unserer Treffen, Exkursionen und Reisen in diesen Jahren. Mit Ulrich Felber verlieren wir alle ein ausserordentlich aktives und engagiertes Mitglied. Die mit ihm Aktiven verlieren einen hilfsbereiten Kameraden, einige einen guten Freund. Die Sektion Rhein-Main verliert mit Ulrich Felber ein Vorbild an

Einsatzfreude und Beständigkeit. Sein vielfältiges und dauerhaftes Engagement für die Furka-Bahnstrecke hat unsere Sektion nachhaltig geprägt und ist – mehr denn je – beispielgebend. Wir behalten ihn in dankbarer Erinnerung.

Joachim Ziegler

Leserbriefe

An wen soll ich zahlen?

Zu Ihren Artikel «Mitglieder, die nicht zahlen», in Dampf an der Furka Heft 4/2002 möchte ich einige Anmerkungen machen. Ich halte es für merkwürdig, dass ein Verein, der ständig in Geldnöten ist, es sich leisten kann, so mal eben 400 Mitglieder auszuschliessen weil angeblich die Beiträge nicht bezahlt seien. Da ich fast auch dazugehört hätte, sind mir da einige Zweifel gekommen.

Seit 1987 bin ich Mitglied im Verein Furka Bergstrecke und gehöre zu den fünf Gründern der Sektion Nordrhein-Westfalen. Von Anfang an wurde mein Beitrag per Lastschrift eingezogen, und alles lief bestens. Nun hat sich aber doch einiges in der Vereinsstruktur geändert. Der Verein Furka Bergstrecke ist nur noch Dachverband. Er hat keine Einzelmittglieder mehr, sondern setzt sich von den Sektionen zusammen, die ihre Delegierten schicken. Die «Mitglieder» des Vereins Furka Bergstrecke sind jetzt bei den Sektionen zu Hause.

Die Sektionen müssten also die Beiträge kassieren, einige tun das, andere wie zum Beispiel die Sektion NRW, die sich bisher Regionalgruppe nannte, tun es nicht. Die Sektion NRW hat es bis heute noch nicht einmal für notwendig gehalten, eine konstituierende Versammlung einzuberufen, um der neuen Situation gerecht zu werden. «Es bleibt alles beim Alten», war die Meinung beim selbsternannten Vorstand. Mit dem «Alten» ist nicht etwa die alte Vereinsstruktur gemeint, sondern die lose Ordnung eines Freundeskreises, der zwei Mal im Jahr zu einem Kaffeeklatsch einlädt und alle Freunde der Furka über den Stand der Dinge unterrichtet. Mitglieder des VfB und Freunde der Furka sind hier gleichgeschaltet. Eine ordentliche Mitgliederversammlung gibt es nicht. Eine Vereinssatzung gibt es

nicht. Einen Kassenbericht gibt es nicht, und Wahlen für Vorstand und Delegierte gibt es auch nicht. An wen – bitte sehr – soll ich dann meinen Beitrag zahlen, wenn kein Bankeinzug mehr erfolgt? Ein rüder Brief, mit der Drohung ausgeschlossen zu werden, brachte mich dazu, schnell eine neue Einzugsermächtigung zu unterschreiben, sonst wäre ich vielleicht schon draussen. Ist das die Art mit Mitgliedern umzugehen? Möglicherweise ist es den andern 100 nichtzahlenden Mitgliedern genauso ergangen. Denken Sie mal nach.

Helmuth Küppers (Neuss)

Anmerkung der Redaktion: Der Redaktor versteht die Entrüstung von Helmuth Küppers sehr gut. Er hat den kritisierten Beitrag nicht selber verfasst. Es handelte sich um eine offizielle Meldung aus dem Zentralvorstand, wie das auch aus der Unterschrift erkennbar war.

«dampf an der furka»

Vor zwei Tagen habe ich die obige Zeitschrift erhalten, wie schon so oft im Laufe vieler Jahre. Ich bin schon beinahe seit der Gründung der DFB Mitglied im Verein und Aktionär. Heute studiere ich unsere Zeitschrift, und einmal mehr ist mir bewusst geworden, dass zwar sehr viel Arbeit geleistet wurde in den vergangenen Jahren und noch geleistet werden muss in der Zukunft. Die Zeitschrift ist sehr schön gemacht und gefällt mit gut. Trotzdem möchte ich Ihnen einige Anregungen vorschlagen, wie sie noch informativer und interessanter sein könnte.

In unserer Zeitschrift vermisse ich immer noch, dass die noch auszuführenden Projekte im Detail beschrieben werden. Es wird immer nur global aufgelistet, was alles gemacht wurde oder gemacht werden sollte. Wie schwierig es ist, Geld aufzutreiben, und dass Sponsoren gesucht werden und so weiter. Ich würde es jedoch sehr begrüssen, wenn zum Beispiel einmal das Projekt für den Anschluss in Oberwald mit Strassenquerung und Gleisplan im Bahnhof, beide mit Zeichnungen vorgestellt würden. Am Scheiteltunnel und an der Strecke wird eifrig gebaut, aber sehr selten wird genauer beschrieben, was

wo gemacht wurde oder noch zu machen ist. Die neusten Beispiele sind die Fotos über das Legen der Gleise Richtung Oberwald, oder werden diese entfernt für einen Neubau? Aus den Bildern ist das leider nicht ersichtlich.

Es wäre auch interessant zu wissen, was genau an der Dampf-schleuder zu restaurieren ist, was noch in gutem Zustand ist und welche Teile neu gemacht werden müssen. Wie weit ist die Restauration am FO4? Zurzeit wird der Sanitärtrakt beim Depo Realp neu gebaut, auch hier wäre zum Beispiel ein Grundriss und eine Ansicht informativ. Ich bin der Meinung, je mehr Informationen wir an bestehende und vor allem an neu anzuwerbende Mitglieder weitergeben, desto besser. Ein künftiger Aktionär will wissen, wie sein Geld verwendet wird. Je mehr ein Sponsor oder Aktionär Kenntnis über die DFB hat, desto eher ist er bereit, Geld auszugeben für eine gute Sache.

Sehr geehrter Herr Oswald, verstehen Sie mich richtig, ich möchte nicht zu denen gehören, welche dauernd reklamieren und kritisieren und alles besser wissen, sondern Ihnen ganz einfach einmal mitteilen, was ich in unserer Zeitschrift seit Jahren vermisse. Es kann sein, dass Ihnen meine Argumente schon bekannt sind, aber der Platz nicht vorhanden ist, noch ausführlichere Berichte zu bringen oder niemand bereit ist, für Sie die nötigen Infos aufzuarbeiten.

Es würde mich sehr freuen, wenn Sie meine Anregungen verwenden könnten und ich bei Gelegenheit einmal etwas in dieser Richtung lesen könnte. Für Ihre Bemühungen um unsere Zeitschrift möchte ich Ihnen jedoch recht herzlich danken und verbleiben, gerne mit freundlichen Grüßen.

Werner Kaufmann

Ohne Kohle kein Dampf

Hallo lieber Geri Oswald, gestatte einem alten, leider aus gesundheitlichen Gründen und altershalber nicht mehr aktiven Froni (80) Dich mit Du anzusprechen. Ich warte ja immer gespannt auf «dampf an der furka» und lese sie von vorn nach hinten, und immer kommt Dein Editorial zuerst dran. Darum muss ich Dir einmal – be-



Jakob Graf, Hinwil, der vor Jakobs Loki in Gletsch steht am 31. August 2002

sonders wegen Deiner Frage in der Dezemberausgabe – von Herzen gratulieren, das machst Du immer «superguet» und Dir sagen, dass der DFB und dem VFB etwas fehlen würde, wenn es dieses Heft und Dein Editorial und alle anderen Beiträge nicht gäbe. Lass Dich nicht verdriesen ob den ewigen Meckerern, Besserwisser gibt es überall, nur wissen tun sie meistens nichts, aber das weisst Du ja besser als ich.

War 2001 das letzte Mal 18 Tage in Realp mit den Zürchern und würde noch so gerne wieder etwas «Chrampfen». Manfred Willi und Emil Halter würde es freuen, aber äbe! Dafür geniesse ich die alljährliche Generalversammlung der DFB, die für mich ein Erlebnis ist. Ich wünsche Dir weiterhin frohen Mut und einen «spitzen Griffel».

Jakob Graf

Sofort beginnen

Ich bin jetzt zwei Jahre als Fronarbeiter bei der Furka Bergstrecke tätig, kenne die Gegend seit vielen Jahren und habe die Bahn seit 1950 im Auf- und Abbau verfolgt. Ich kann nur sehr viel Respekt haben vor dem Resultat von etwa 10 Jahren Denk- und Fronarbeit mit eigentlich immer unzureichenden Finanzen.

Was bis jetzt mit diesen knappen Mitteln geschaffen wurde, wie die Strecke von Realp bis Gletsch heutzutage in Stand gehalten und betrieben wird, das haben viele bis vor kurzem für unmöglich gehalten. Ich auch, bis ich erkannt habe, dass zum Teil die ungeheure Begeisterung aller Mitglieder dies erreicht hat, und alles nur möglich war mit viel Geld von Sponsoren und kantonalen Behörden.

Die Behörden haben natürlich eingeschränkte Möglichkeiten. Aber sie wissen auch, dass die Furka Bergstrecke schon einen weltweiten Ruf hat und in vielen Prospekten genannt wird. Schon jetzt kommen viele nach Realp, um mitzufahren. Dass die Endstation jetzt Gletsch ist, macht die Verbindung der Dampfbahn mit einer Busreise schon einfacher. Gletsch ist aber keine ideale Endstation für Fahrgäste mit privatem Auto: Die Postauto-Verbindung ist dafür viel zu eingeschränkt.

Würde die Endstation aber Oberwald sein, dann gäbe es mehrere Möglichkeiten, um eine Fahrt mit der Dampfbahn für Touristen einfacher zu gestalten.

Ich bin mir bewusst, mit dieser Stellungnahme eine offene Tür einzurennen. Trotzdem möchte ich die zuständigen Bauleiter dringend auffordern, schon 2003 mit der Sanierung des letzten Stückes zu beginnen. Sei es nur, um der Aussenwelt – und damit meine ich nicht nur die örtlichen Zeitungen sondern auch die Informationen der Touristikbüros – zu zeigen, dass es uns ernst damit ist, das Endziel zu erreichen.

Mein Vorschlag braucht keine Menge Geld zu kosten: Wir können mit den einfachsten Arbeiten anfangen. Wir sollten im Moment die Finger lassen vom Kehrtunnel, von Brücken und dem Anschluss in Oberwald. Das alles kann später kommen, wenn die Finanzen es erlauben.

Es ist mehr kosmetisch gemeint. Es ist von grosser Bedeutung, dass die Aussenwelt sieht: es wird schon gearbeitet am letzten Streckenabschnitt, auch wenn es nur bedeuten würde, die Strecke frei zu machen von Pflanzen, Steinen und anderen Resten. Nächster Schritt könnte dann die Sanierung von Zahnstangen und Gleisstücken sein.

Wenn das geschieht, muss gleichzeitig die Öffentlichkeit intensiv darüber informiert werden – mit Nachdruck erinnernd an unser früher geplantes Ziel: Im Jahr 2006 fahren wir bis Oberwald!

Wir müssen daran festhalten, denn wenn nur einige Wenige anfangen, öffentlich daran zu zweifeln, befinden wir uns schon auf einer schiefen Ebene und der Glaube an das Projekt insgesamt könnte verloren gehen.

Ich bin überzeugt, dass die Publizität die in Frage kommenden Geldgeber dazu veranlassen

könnte, noch etwas tiefer in ihre Geldbeutel zu greifen, weil auch sie verstehen werden, dass die Eröffnung der vollständigen Linie Voraussetzung dafür ist, den Dampfbetrieb eines Tages finanziell selbsttragend zu machen. K.K.

Schlüsselerlebnis

Seit einigen Jahren stöbern meine Frau und ich öfters in Antiquitätentläden und -ausstellungen herum, teils aus purem Gwunder, teils in der Hoffnung, ein Juwel, oder moderner ausgedrückt, eine Trouville zu finden. So besuchten wir im Dezember 2000 auch die Antiquitätenausstellung in den Messehallen in Zürich. Plötzlich entdeckte ich eine ähnliche Dampflokomotive mit vier Wagen, wie ich sie vor 60 Jahren besass und viel mit ihr gespielt hatte. Ein Schienenoval, zwei Weichen mit einem etwas grösseren Halbkreis; und immer wieder den Federmotor mit dem Schlüssel aufziehen, der kleine Jakobli auf der Bank kniend und mit glänzenden Augen dem immer langsamer fahrenden Zug nachschauend. Der Preis war moderat und doch konnte ich mich nicht zum Kauf entschliessen. Aber als an einem andern Stand noch Schienen zu kaufen waren, kehrten wir doch wieder zurück und nach einer Weile erstand ich das Ding meiner Träume noch günstiger, eben, weil die Schienen und der Schlüssel zum Aufziehen fehlten.

Als angefressener Freizeitbähnler arbeite ich natürlich in der Wagenwerkstatt der Furka Dampfbahn in Aarau mit. Was lag näher, als meine Kollegen zu fragen, ob jemand einen solchen Schlüssel besässe, damit ich ihn nachmachen könne, denn mit einem billigen, blechigen wollte ich meine Lokomotive natürlich nicht belästigen. Niemand konnte mir helfen, doch einer machte den Vorschlag, ich solle doch mit nach Göppingen kommen. Der Verein Eurovapor fahre mit der Dampflokomotive 01 und dem historischen Rheinlandexpress dorthin, um das Märklin-Museum zu besuchen, dort gäbe es einen Verkaufsladen, vielleicht würde ich dort einen Schlüssel kaufen können. Also buchte ich die Reise.

Als angefressener Tänzer und Freizeitbähnler erzählte ich an einem Seniorentanznachmittag meiner Tänzerin von der schwieri-

gen Beschaffung eines Vierkant-schlüssels, um meine Lokomotive in Bewegung zu setzen und von der bevorstehenden Reise nach Göppingen. Nach kurzem Nachdenken sagte sie mir: «Du, ich glaube ich habe noch eine solche Bahn mit Schlüssel zu Hause. Ein Bekannter von mir wollte das Zeugs wegwerfen, und weil ich das schade fand, übergab er mir die ganze Anlage. Ich will einmal schauen, ob der Schlüssel auch dabei ist.»

In Göppingen im Verkaufsladen schaute man mich doch etwas komisch an als ich nach einem Schlüssel zum Aufziehen einer alten Dampflokomotive fragte. Der Gesichtsausdruck der Verkäuferin war im ersten Moment so, als ob ich von hinter dem Mond her käme. Sie war sich ja auch nichts anderes gewohnt, als modernste Technik in elektrisch, oder Delta oder Digital zu verkaufen. Allerdings entschädigte mich der Besuch des Museums für den Misserfolg der Schlüsselsuche. Auch ein nachfolgender Brief und ein Telefongespräch mit einem der Verantwortlichen der Firma Märklin zeigte keinen schnellen Erfolg. Der freundliche Mann am Telefon versprach mir aber zu suchen, es könne aber schon etwas dauern.

Am 2. Februar 2001 war eine Spielzeug- und Modelleisenbahn-börse in Suhr angesagt. Natürlich suchte ich auch dort in den zehntausenden Ausstellungsstücken nach einem geeigneten Schlüssel und, oh Wunder, ich fand einen wunderschön glänzenden aus Messing. Da auch noch Swiss Made draufstand, und er nicht allzu billig aussah, wechselte er für einen Fünfliber die Hand. Voller Freude und glücklich fuhr ich nach Hause, um meiner Lokomotive endlich Leben einzuhauchen. Kaum hatte ich die Lokomotive etwas aufgezo-gen, gab es einen Knall, ach nein! Ich hielt den Flügelteil des Schlüssels in meiner Hand. Mit dem defekten Schlüssel in der Hand stellte ich die Lokomotive auf das Gleisoval und löste die Bremse. Stolz erlebte ich aber doch, wie sich der ganze Zug in Bewegung setzte und einige Runden drehte. Den kaputten Schlüssel wollte ich in einer Werkstatt löten, doch meine zittrige Hand und der alte Brenner liessen den Schlüssel ait und krumm aus-

sehen, aber er glänzt noch und der Flügel hält jetzt der Beanspruchung stand.

Natürlich will ich meiner Dampflokomotive nicht einen alten krummen, wenn auch noch glänzenden Schlüssel zumuten, wenn doch noch eine Möglichkeit besteht, zu einem Originalschlüssel zu kommen. So besuchte ich also die Frau, der ich mein Leid der Beschaffung eines Vierkant-schlüssels zum Aufziehen meiner Lokomotive geklagt hatte. Sie holte einen Plastiksack und – meine Augen begannen wieder zu strahlen. Eine Dampflokomotive, vielleicht etwas kleiner als diejenige, die ich in meiner Jugend besessen hatte, und dunkelgrün; fünf Wagen und etwas weiter unten das Objekt meiner Begierde – der Schlüssel mit dem Originalzeichen der Firma Märklin darauf. Noch gehörte diese Anlage aber nicht mir. Noch musste der Preis stimmen, noch musste ich meine Frau von der Wichtigkeit dieses Kaufes überzeugen, dass meine andere Anlage an Wert gewinnen würde, und dass dieser Schlüssel schon bald den Wert von Perlen übersteigen würde. Gut, sie kam mit mir und weil ich ihre Gegenargumente natürlich mit der Wichtigkeit dieses Kaufes mit der Wertsteigerung und so weiter abschwächen konnte, willigte sie ein. Mag sein, dass sie das kleine Gedicht von Wilhelm Busch in ihrem Kopf hat:

*Bekanntlich kommt das Kind
beim Weib*

*Durch das Gebären aus dem
Leib.*

*Da es sich jedoch beim Mann
Nicht solcherart entfernen kann
Ist es begreiflich wenn es bleibt
Und ewig in ihm lebt und liebt.*

Jetzt konnte ich also nach Herzenslust mit dem gleichen Schlüssel die beiden Dampflokomotiven aufziehen und ihre Runden drehen lassen. Aber für zwei Lokomotiven nur einen Schlüssel; etwas fehlt halt einfach.

Im Frühling 2002 besuchte ich einen alten Männerchorfreund und im Laufe der Zeit zeigte er mir seine Modelleisenbahn. Jetzt erzählte ich ihm meine Schlüsselgeschichte. Er hörte aufmerksam zu und stellte noch einige Zwischenfragen. Dann holte er eine alte Zigarrenschachtel randvoll mit allen möglichen und unmöglichen Schlüsseln. Nach einigem

Sektion Zürich

Viele Familien-Mitglieder

Erstmals seit 1998 hatten wir dort wieder einen Stand an der Messe Winterthur. Seit 2001 haben wir, um Standkosten zu sparen, den Stand auf 4 m² verkleinert und führen keine Souvenirs mehr (der Umsatz war in den letzten Jahren drastisch zurückgegangen!). Der Erfolg bei der Mitgliederwerbung war gut. Erfreulich ist, dass der Anteil Familien-Mitgliedschaften an der Gesamtzahl von den bisherigen rund 25 auf fast 50 Prozent angestiegen ist! Ein weiterer Glücksfall ist: Ein Mitglied auf Lebenszeit: In Klammern die Zahlen von 1998. Neumitglieder: 54 (31); Dauer (Tage): 9 (10); Stand (m²): 4 (9); Kosten: 1500.– (2200.–).

Sektionsreise 23./24. August 2003

Wie schon im Heft 4/02 geschrieben, werden wir diesmal einen Zweitäger durchführen: Fahrt mit unserer Bahn plus Besichtigungsprogramm im Kanton Wallis. Im Moment ist das Programm noch offen; trotzdem würde es der Reiseleiter begrüßen, wenn sich die Interessenten provisorisch und unverbindlich für die Reise anmelden. So könnte man eventuell dann bei der Wahl des Programms noch mitbestimmen! Ideen für das Programm des 2. Tages sind übrigens willkommen! Fritz Schmutz, Lindenstrasse 37, 8307 Effretikon, Tel./Fax 052/343'40'31, E-Mail: fritzschmutz@bluewin.ch

Bau-Einsätze

Zusätzlich zur schon vollbesetzten Bauwoche KW 23 sind zwei Samstags-Einsätze in Realp vorgesehen, und zwar: 5. April und 17. Mai. Vorgesehen ist ein Transport mit dem Vereinsbus; allenfalls

Wühlen kam das Unmögliche zum Vorschein. Ein alter original Temperegusschlüssel mit dem Märklinzeichen darauf. «Wenn er dir dient, dann nimm ihn mit, ich habe keine solche Lokomotive, also brauche ich ihn nicht», sagte er beiläufig. Welche Freude! Ja, manchmal macht Unmögliches riesige Umwege und dauert etwas länger.

Jakob Schrämmli

werden wir, in Absprache mit den Teilnehmern, schon am Vorabend anreisen. Anmeldungen an Edi Schlumpf, Grossacherstrasse 61, 8041 Zürich. Fax/Tel.: 01/482'64'37, E-Mail: edischlumpf@freesurf.ch.

Stamm

Wir haben einen Ersatz für unser Stammlokal in Rapperswil gefunden: Restaurant Quellenhof, Halsgasse 34 (zwischen Hauptplatz und Zentrum Sonnenhof, ca. 5 Min. zu Fuss vom Bahnhof). Wir treffen uns dort in den geraden Monaten, am zweiten Dienstag, ab 19 Uhr, also am 15. April und so weiter. Dazwischen bleibt unser Lokal das Restaurant Neubühl in ZH-Irchel wie bis anhin.

Mitgliederwerbung

Es sei an dieser Stelle wieder einmal daran erinnert, dass es für unsere Mitglieder eine permanente Aufgabe ist, neue Mitglieder zu werben! Es zeigt sich, dass nicht jede/r von euch in dieser Hinsicht aktiv ist, sonst würde ja unsere Mitgliederzahl nicht weiterhin bei knapp 2000 stagnieren. Also, es ist nie zu spät für einen guten Vorsatz!

Internet

Unsere neue, etwas vereinfachte Internet-Adresse ist: www.vfb-zh.ch. Dort können nicht nur Artikel von unserem Verkaufsshop bestellt werden oder neue Mitglieder angemeldet werden, sondern man kann unsere Sektions-Mitteilungen wie diese hier, einen Monat vor deren Erscheinen im Vereinsheft lesen und sich so z.B. einen Platz für die HB-Besichtigung sichern!

Sektion Edelweiss

Warum gibt es diese Sektion?

Die Sektion Edelweiss des VFB wurde am 13. Oktober 2000 als gebietsunabhängige Sektion im Restaurant Lärch in Obergesteln (Kanton Wallis) gegründet. Sie ist die jüngste der 22 VFB-Sektionen. Die Mitgliedschaft bei der Sektion Edelweiss ist nicht an ein eigentliches Sektionsgebiet gebunden – zum Beispiel bedingt durch den Wohnort des Mitgliedes. Der Sinn also dieser einzigen gebietsunabhängigen Sektion des VFB ist, dass für alle Leute,

welche die Ziele der Dampfbahn Furka-Bergstrecke unterstützen wollen, aber keiner bestehenden regionalen Sektion als Mitglied zugeteilt werden möchten, die Sektion Edelweiss eine sehr gute Lösung ist. Es gibt 12 Sektionen in der Schweiz, 9 in Deutschland und 1 in Holland. Übrigens ist die Blume Edelweiss als «Markenzeichen» im Signet des VFB und der DFB vorhanden.

Für ausländische Mitglieder

Edelweiss ist die ideale Sektion für Mitglieder aus dem übrigen Ausland, besonders dem englisch-amerikanischen Raum. Eine Österreich-Gruppe ist zurzeit im Aufbau. Die Verbindung zu den Mitgliedern wird nach Möglichkeit auf elektronischem Weg gepflegt, um Portokosten und Zeit zu sparen. Korrespondenzsprachen sind Deutsch oder Englisch.

Kurt Baasch, Präsident

Section Edelweiss

Why a Section Edelweiss?

Section Edelweiss of VFB was formed on October 13, 2000, in Obergesteln, Canton of Valais, in the Lärch restaurant, as a section independent from any territory. It is the youngest of the 22 VFB sections. Membership in Section Edelweiss is not bound to a specific territory of the section – e.g. conditioned upon the residency of the member. It is the only section of VFB which is independent from any territory and that means that it is an ideal solution for all persons who want to support the goals of the Furka Cogwheel Steam Railway but who do not want to be assigned as member to one of the existing regional sections. There are 12 sections in Switzerland, 9 in Germany, 1 in the Netherlands. Incidentally, the flower Edelweiss forms part of the logo of VFB. Edelweiss is the ideal section for members from abroad, in particular from the Anglo-American part of the world. Today, a further section is being established in Austria. Whenever possible, communication with members takes place electronically, to save time and expenses. Correspondence is in German or English.

Kurt Baasch, president

Einmaliges Angebot



Bodywarmer

Gilet in elegantem Hellgrau mit DFB-Signet in weiss

- leichte Wattierung (ideal für die Furka im Sommer)
- Material 65% Polyester, 35% Baumwolle
- 2 Pattentaschen
- Kordelzug mit Stopper am Bund
- Reissverschluss und Druckknöpfe

- Grössen S, M, L, XL, XXL (eher gross geschnitten, im Zweifelsfall empfehlen wir, eine Grösse kleiner zu bestellen)

Nur Fr. 65.-

(plus Porto und Verpackung)

Bestelldatum: spätestens Ende April 2003. (Lieferung Ende Mai, vorbehaltlich genügend hohem Auftragseingang)

Bitte schriftlich bestellen bei:

Souvenirhandel DFB, Postfach 49, CH-3428 Wiler

Tel./Fax: 032 665 11 24 E-Mail: souvenir@fu-be.ch

Dampf – Reisen Ostschweiz

Reiseorganisator und Reiseleiter:

Bruno Rüttli – Wilerstrasse 192 – 9230 Flawil

Tel. 071 393 68 68 – Fax 071 390 08 14

www.dampf-reisen.ch

BAHNREISEN IM JAHR 2003

Mit Halb-Abo

11. Mai	Muttertags – Dampfbahnfahrt Chur – Disentis	Fr. 100.-
24. Mai	Neat – Baustelle Sedrun, Oberalp – Andermatt	Fr. 90.-
21.+22. Juni	St. Moritz – Lugano, Monte San Salvatore	Fr. 240.-
5.+ 6. Juli	Furka Dampfbahn – Locarno – Centovalli – Brig	Fr. 270.-
12. Juli	Realp – Furka Dampfbahn – Gletsch	Fr. 155.-
13. Juli	Dampfschiff Hohentwiel, Bodensee	Fr. 80.-
26. Juli	Luzern – Bürgenstock – Brunnen	Fr. 90.-
3. Aug.	Luzern – Rigi – Arth Goldau	Fr. 110.-
9.+10. Aug.	Grimsel – Oberwald – Furka Dampfbahn	Fr. 230.-
24. Aug.	Brünig – Niesen – Dampfschiff Thunersee	Fr. 120.-
6. Sept.	Realp – Furka Dampfbahn – Gletsch, Rückfahrt mit Glacier Express Oberwald – Chur	Fr. 155.-
13.+14. Sept.	Chur – St.Moritz – Bernina – Tirano – Poschiavo Livigno – Zernez – Vereinatunnel – Chur	Fr. 200.-

Anmeldung und Reiseunterlagen: Bruno Rüttli, Reiseleiter

Agenda 2003 der Sektion Aargau

Nachstehend das reichhaltige Jahresprogramm der Sektion Aargau, ergänzt mit den aktuellen Daten. Teilnehmer sind an allen Veranstaltungen herzlich willkommen.

Wagenwerkstätte

Renovationsarbeiten am Personenwagen B 4229 (ex LSE B40): Jeden Dienstagabend ab 16 Uhr; Jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr.

Samstageinsätze

Samstag 26. April 2003, ab 8 Uhr. An den Samstageinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

1. Arbeitstag: Samstag, 24. Mai 2003; 2. Arbeitstag: Samstag, 14. Juni 2003; 3. Arbeitstag: Samstag, 19. Juli 2003; 4. Arbeitstag: Samstag, 16. Aug. 2003; 5. Arbeitstag: Samstag, 13. Sept.

2003; 6. Arbeitstag: Samstag, 4. Okt. 2003; Arbeitswoche: 14. bis 19. Juli 2003. Interessierte sind gebeten, sich bei Ernst Brunschweiler, Tannenweg 3, 5605 Dottikon anzumelden.

Werkstattapéro

Freitag 25. April 2003, ab 19 Uhr.

Rollout-Apéro B4229

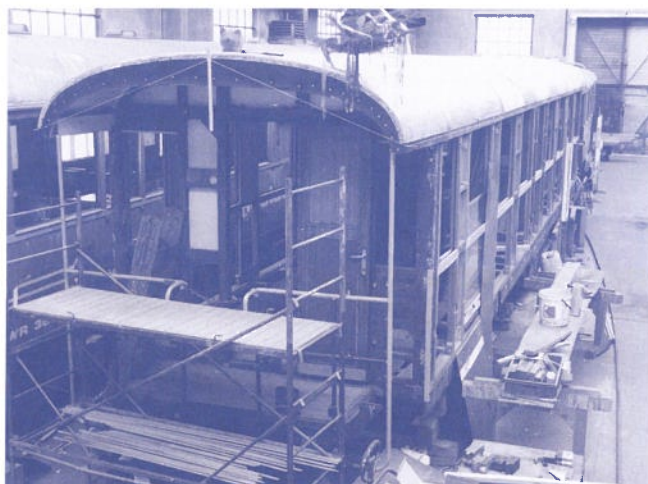
Anfang Juni 2003 vorbehaltlich Arbeitsfortschritt. Einladung erfolgt rechtzeitig.

Reisen

Besichtigung Stadler Rail AG: 5. Mai 2003. Sponsorenfahrt B 4229 1: 17. August 2003. Sponsorenfahrt B 4229 2: 31. August 2003. Sektionsreise 2003: 14. September 2003.

Werbewagen

Gewerbeausstellung Würenlingen: 1. bis 4. Mai 2003. Jodlerumzug Carouge: 15. Juni 2003. Dorffest Steinhausen: 21. und 22. Juni 2003.



Wie im Dezemberheft des «dampf an der furka» berichtet werden konnte, schreien die Renovationsarbeiten am Personenwagen B 4229 (ex LSE B40) zügig voran. Im November wurde das Dach auf die erneuerte Trägerkonstruktion des Kastens aufgesetzt und Dachgleiche gefeiert.

Foto: Heinz Unterwegger

Sektion Gotthard

3000 Fr. für Realp

Am Samstag, 14. Dezember, trafen sich die Mitglieder der VFB Sektion Gotthard zum traditionellen Fondueplausch auf dem Gurschen ob Andermatt. Vorgängig traf man sich zur fünften Generalversammlung. Der Jahresbericht gab Rechenschaft über die Aktivitäten des vergangenen Jahres. Die statutarischen Geschäfte

wurden in Kürze behandelt, sogar die neuen Statuten wurden genehmigt. Für den aus dem Vorstand zurücktretenden Marcel Willi wurde Kollege Thomas Isenschmid gewählt.

Unser Mitglied Walter Willi, Bauchef in der GL der DFB AG, orientierte über die sich im Bau befindenden und im Jahr 2003 geplanten Infrastrukturanlagen. Er erwähnte unter anderem die neuen Kücheneinrichtungen. Alle, die schon einmal an Arbeitseinsätzen in Realp beteiligt waren, kennen

die beinahe unhaltbaren Zustände. Deshalb beschloss der Vorstand, dass unsere Sektion, im Rahmen ihrer Möglichkeiten, einen Beitrag von 3000 Franken an dieses Vorhaben leistet. Immerhin sind viele freiwillige Helfer von unserer Sektion, die diese neuen Einrichtungen wärmstens begrüßen.

Für die Aktionärsversammlung 2003 am Samstag, 28. Juni, in Andermatt wird unsere Sektion die Rahmenorganisation übernehmen. Unsere Sektionsreise wird uns dieses Jahr in die Region des Mont Blanc führen.

In der Mitgliederwerbung gedenken wir neue Wege zu gehen, indem wir dorthin gehen, wo die Leute sind. Am 1. August und am Kilbiwochenende vom 15. und 16. November wird unsere Sektion im Kantonshauptort von Uri präsent sein. Geplant ist das mit dem Infowagen der Sektion Aarau. Auch am Christkindmarkt vom 12. Dezember hoffen wir einen eigenen Marktstand zu führen. Dabei soll die Dampfbahn mit Videofilmbotebot als lebendes Museum besser bekannt gemacht werden. Natürlich mit dem Ziel, neue Freunde, Fahrgäste, Sympathisanten und Mitglieder zu gewinnen.

Für diese Aufgaben braucht der Vorstand freiwillige Helfer. Mit der Sektionspost erhalten Sie die Möglichkeit, sich für die verschiedenen Aufgaben zu melden. Dafür danken wir Ihnen ganz besonders, denn nur gemeinsam mit Ihrer Unterstützung gelingt es uns, einen angemessenen Beitrag an das lebende Museum der Furka Dampfbahn zu leisten.

Anton Stadelmann

Sektion Berlin-Brandenburg

Neuigkeiten

Mit einem Informationsstand haben wir uns dieses Jahr wieder an der Modellbahnausstellung des MEC Weinbergweg am S-Bahnhof Landsberger Allee in Berlin beteiligt. Die Ausstellung besuchten 7828 zahlende Zuschauer, und unser Stand war eigentlich immer gut umlagert. Als Ausstellungsstück und Anziehungspunkt zeigten wir ein Modell der Steffenbachbrücke von L. Müller aus Potsdam, dazu gab es Schautafeln, Informationen und das Neueste von der Furka.

Unsere nächsten Aktivitäten

Unsere Treffen in Hellersdorf finden jeweils freitags in der Pustebume-Grundschule (Kastanienallee 118, 12627 Berlin-Hellersdorf) um 19.00 Uhr statt. Hier die Daten: 9. Mai 2003; 12. September 2003; 14. November 2003, 9. Januar 2004, 12. März 2004, 14. Mai 2004. – Wie man sieht, denken wir langfristig...

Zur Generalversammlung werden satzungsgemäss schriftliche Einladungen mit der Tagesordnung verschickt.

Unsere Bauwoche 28 an der Furka (7. bis 12. Juli 2003) ist bestätigt worden und findet bei hoffentlich gutem Wetter, bestimmt bei Arbeitswut und guter Laune statt. Weitere Informationen zu gegebener Zeit. *Axel Schiele*

Sektion Graubünden

Einladung zur GV

Datum: Freitag, 30. Mai 2003; Ort: Sportcenter Fünf Dörfer, Untervaz (Autobahnanschluss Zizers-Untervaz); Zeit: 19.30 Uhr. Traktanden: Statuarische, inklusive Wahlen. Die Traktandenliste wird an der GV aufliegen.

Der Vorstand hofft auf zahlreiches Erscheinen. Am Schluss wird ein kleiner Imbiss offeriert.

Sektion Berlin-Brandenburg

Spende für Lok 4

Ende November 2002 haben wir der Lokomotiv-Werkstatt in Chur 2500 Euro gespendet. Dieser Betrag soll dazu dienen, um die Lok FO4 etwas schneller fertigzustellen und ausreichend Ersatzteile für die anderen Lokomotiven zu produzieren. Bei der Entscheidung (auf den Plätzen: Wagenwerkstatt Aarau und die Sanitärreinrichtungen in Realp) liessen wir uns davon leiten, dass mit einer Lokomotive Reisende befördert werden können und dies der Furka Geld in die Kasse bringt. Jedenfalls bekamen wir als Verdankung aus Chur einige wirklich schöne Bilder aus der Werkstatt übergeben, die schon auf der Ausstellung zu sehen waren. Die Besucher, die Leute, die uns das Geld nämlich bringen, sollen auch sehen, wo es bleibt.

Unsere neunte Modellbahn-Ausstellung in Hellersdorf fand dann am 25. und 26. Januar 2003 in der Pustebume-Grundschule statt. Es gab Anlagen aus Jena (HO), Waren (HO), Oranienburg und Berlin (Z, TT, Oe, II, Ilm) zu sehen. Dazu einen Furka-Stand, einen Tauschmarkt und Info-Stände von drei anderen Bahnen: Eisenbahnmuseum Gramzow, Pressnitzalbahn und Weisseritzalbahn. Der Sonnabend war, was die Besucherzahlen anging, eher flau; aber am Sonntag wurde alles herausgeholt. 1930 Besucher hatten den Weg nach Hellersdorf gefunden und unsere Ausstellung besichtigt. Das ist ein neuer Rekord. Zweieinhalb Stunden nach deren Ende war alles abgeräumt und die zehnte Ausstellung rückt nun langsam näher.

37. Bauwoche der Sektion Nürnberg

Baustelle als Steinbruch

Wie in den vergangenen Jahren, hat auch die Sektion Nürnberg wieder eine Bauwoche an der Furka-Bergstrecke organisiert. Vom 9.–14. September 2002 war unsere zehnköpfige Baugruppe aktiv, die in diesem Jahr durch zwei tschechische Freunde und einen Franzosen zum ersten Mal international besetzt war. Uns stand ein anspruchreiches Bauprogramm bevor. Es galt, das Fundament für den neuen Sanitärtrakt am Depot Realp zu fertigen und die notwendigen Abwasserrohre mit einzufügen. Des weiteren musste der Fels auf der Nordseite des Lokschruppens beseitigt werden um auch dort in der nächsten Zeit das Fundament anlegen zu können. Unter der Führung von Traugott wurde mit Hilfe von Pressluftschlämmern und zwei Sprengungen der Fels abgetragen. Als Steinbruch wurde bald dieser Teil der Baustelle bezeichnet und in der Tat war die körperlich schwere Arbeit der in einem Steinbruch nicht unähnlich. Aber auch beim Fertigen des Fundaments und der Magerbeton-



**«dampf an
der furka»
braucht
Inserate!
Helfen Sie
uns?**

E-Mail:
furkabergstrecke@
eadruck.ch

Telefon 055 418 82 21

decke an der Ostseite des Lokschruppens war ganzer Einsatz gefragt. Unter der hervorragenden fachlichen Führung von Leonhart wurden diese Arbeiten ausgeführt. Leonhart, der in seinem aktiven Berufsleben beim Bau der Nürnberger U-Bahn in leitender Verantwortung war, konnte seine ganze Erfahrung als Bauingenieur einbringen. Insgesamt waren 16 Kubikmeter Beton einzubringen und zu Verarbeiten. Das heisst pausenloses Schubkarren fahren. Aber Fronis sind ja kreative Leute und so hatten wir bald die effektivste Technologie entwickelt. Zwei Freunde laden, zwei fahren Schubkarre und zwei bringen Beton ein, verdichten und ziehen die Fläche ab.

So war unser Bauprogramm Freitag Nachmittag erfolgreich abgeschlossen.

Wie es nun schon langjährige Tradition ist, wurde die Bauwoche mit einem Fondueessen abgeschlossen.

Bei schönstem Bergwetter nutzen wir den Samstag noch zu einer Fahrt mit dem Dampfzug über die Furka und zurück.

Ich möchte mich bei allen Teilnehmern der Bauwoche als Gruppenführer für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn sie im nächsten Jahr wieder dem Ruf an die Furka folgen.

Volker Kabisch

Sektion Oberbayern

GV in München

Der Vorstand möchte alle Sektionsmitglieder und Gäste zur Generalversammlung unserer Sektion am 4. Juni 2003 einladen. Der ursprüngliche abgedruckte Zeitpunkt vom 7. Mai kann leider aus terminlichen Gründen nicht eingehalten werden. Die Generalversammlung findet wie die Stammische im Löwenbräukeller, Jägerstüberl, Stiglmaierplatz, München, statt. Beginn ist um 19.30 Uhr.

Folgende Programmpunkte sind vorgesehen: Bericht des bisherigen Vorstands für das Jahr 2002; Bericht des Kassiers für das Jahr 2002; Entlastung des bisherigen Vorstands; Wahl des neuen Vorstands; Umstellung auf eine zweijährige Wahlperiode; Bauwoche der Sektion; Spendenprojekt der Sektion.

Falls ein Mitglied noch einen Programmpunkt anmelden möchte, möge er diesen beim Vorstand schriftlich einreichen.

Stammtischtermine

2. April 2003 «Museumslokomotiven» Vortrag: Herr Knorr; 7. Mai 2003 «Mit der kanadischen Bahn durch die Rocky Mountains» Vortrag: Herr Kropp; 4. Juni 2003 **Generalversammlung** und Aktuelles; 2. Juli 2003 «Kreuz und quer auf der Schiene» Vortrag: Herr Hübner; 6. August 2003 «Bilder von der Rhätischen Bahn 2002» Vortrag: Herr Luckmann; 3. September 2003 «Mit der Strassenbahn nach Rumänien» Vortrag: Herr Kabisch, Nürnberg; 8. Oktober 2003 «Dampftram Bern und Schinzacher Baumschulbahn» Vortrag: Herr Mack.

Ferner finden Sektionsstammische am 5. November und 3. Dezember 2003 statt. Das Programm wird noch bekanntgegeben. Der aktuelle Stand unseres Programms kann über obengenannte Adresse oder für Internetbenutzer unter unserer Sektionsseite abgerufen werden: www.schmalspurbahn.ch/VFB/muc.html

Treffpunkt ist wie immer ab 18.30 Uhr im Löwenbräukeller, Jägerstüberl, Stiglmaierplatz, München. Den Stiglmaierplatz erreichen Sie mit der U-Bahnlinie U1 oder den Strassenbahnlinien 20 und 21. Gäste sind jederzeit willkommen.
Helmut Mack

Sektion Nürnberg ehrte Wolfgang Schmidt

Zum Ehrenmitglied ernannt

Am Freitag den 15. November 2002 konnte die Sektion Nürnberg, zu Gast bei der Schlaraffia Norinberga, einer Vereinigung zur Pflege von Geselligkeit, Kunst und Humor, unseren Wolfgang Schmidt in seiner umtriebigen Art bei einem interessanten und lebendigen Dia-Vortrag über die Furka-Bergstrecke und anschliessendem Videofilm «Dampfbahn Furka Bergstrecke» in Nürnberg erleben. In seiner unnachahmlich begeisterten Art kommentierte Wolfgang seine Bilder über Fronarbeit und Wiederaufbau der Bergstrecke. Der Vorsitzende der Schlaraffia, Professor Opel, verglich die Fronarbeiter mit Abenteurern des Wilden Westens. Zu der Veranstaltung waren auch Mitglieder der Nürnberger VDE-, VDI- und der beiden Alpenvereins-Sektionen, sowie auch unsere Sektion eingeladen, so dass ein

breit gefächertes Publikum von rund 40 Personen anwesend war. Besonders begrüßen konnten wir die Herren Andreas Stadelmann und Josef Albisser aus der Schweiz, die verkehrsbedingt leider etwas später ankamen.

Im Anschluss an den Vortrag überreichte Sektionspräsident Norbert Baumann Wolfgang die Ernennungsurkunde zum Ehrenmitglied der Sektion Nürnberg.

Hier soll das unermüdliche Wirken von Wolfgang im Interesse des Vereins Furka-Bergstrecke und der Dampfbahn Furka Bergstrecke gewürdigt werden. Seine Aussage an diesem Abend als er sich bedankte: «Ich bin ein Mensch der gern mit anderen zusammenkommt. Früher bin ich gesegelt, aber bei den Eisenbahnern ist die Kameradschaft grösser.»
Rolf Jordan



Der Präsident der Sektion Nürnberg ernannt Wolfgang Schmidt (links) zum Ehrenmitglied.
Foto: Sektion Nürnberg

Sektion Nordrhein-Westfalen

Regionaltreffen

Am 17. November 2002 fand unser Herbsttreffen im Thomas Morus-Haus in Neuss statt. Bei Kaffee und Kuchen konnten wir über 70 Anwesenden über Neuigkeiten von der Furka-Bergstrecke berichten. Dazu gab es einen Film über das vergangene Jahr sowie einen ausführlichen Bildbericht über die Bauwoche unserer Sek-

tion zu sehen. Schwerpunkt waren Elektro- und Kabelbauarbeiten sowie Unterhalt an Baumaschinen (zum Beispiel Säuberung der Transportmischtonne von innen) unter schwierigen Bedingungen. Als Gäste durften wir von Verein und AG Andreas Stadelmann und Josef Albisser begrüßen, die sich aus anderem Anlass in Deutschland aufhielten und einen Abstecher zu uns ermöglichen konnten. Josef Albisser konnte aktuell über die leider wie-

der über unsere Bahn hereingebrochenen Unwetter und deren Folgen berichten. Es wird im Frühjahr wieder eine Menge ungeplanter Arbeiten auf uns warten. Unser Dank gilt bei dieser Gelegenheit allen Furka-Freunden, die uns finanziell oder auf andere Art unterstützten. Erwähnt seien auch die Kuchenspender, mit deren Hilfe die Unkosten unseres Treffens bestritten werden konnten.

Termine 2003

- Informationstreffen Frühjahr, Pfarrheim St. Peter und Paul, 45225 Hattingen am 1. Juni
- Bauwoche KW 30, 19. bis 26. Juli
- Informationstreffen Herbst, Thomas Morus-Haus, 41462 Neuss am 16. November

Stammtische 2003

Regulär jeder erste Freitag im Monat ab 19 Uhr (ausser Feiertage): 1. August, 5. September, 10. Oktober, 7. November, 5. Dezember
Dortmund: Gaststätte Keglerklause in Dortmund-Oespel, Oespeler Dorfstrasse 6 (Nähe Einkaufszentrum und Uni, S-Bahn S1 und S21 in Sichtweite). Kontakt VFB: Martin Fränsing, Telefon/Fax 0231/73'40'61.

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

Siegen: regulär jeder erste Freitag im Monat ab 19 Uhr, Gasthof Reuter, Geisweiderstrasse 144, 57078 Dillnhütten (Siegen), Telefon 0271/85'566. Kontakt VFB: Bernd Opper, 57223 Kreuztal, Telefon/Fax 02732/55'28'38

Martin Fränsing

**Wissen Sie mehr
als in dieser
Ausgabe steht?**

**Wir freuen uns,
wenn wir auch
mehr wissen.**

E-Mail:
furkabergstrecke@eadruck.ch
Fax/Tel. 055-412 19 22

Partie en français

Expométrieque 2002

Les 15, 16, 17 novembre, quelques membres se retrouvèrent à Paris pour le traditionnel Expométrieque qui se déroule chaque année. Ce fut un grand succès, plus de 5600 visiteurs, nombre qui augmente chaque année. Nous avons eu beaucoup de contacts de personnes qui projettent d'aller faire un tour sur notre magnifique ligne de montagne. Ainsi que quelques groupes. Nous avons distribué beaucoup de prospectus.

La vente de notre dernière cassette fut un grand succès. Nous pouvons que donner des louanges aux organisateurs, qui nous accueillent aimablement, et qui nous demande aucun frais de location pour l'emplacement. Une petite fausse note, la cuisine française n'y est pas très bien représentée dans la cantine de cette magnifique halle polyvalente. Heureusement que nous étions assez de membres pour pouvoir faire un tournus, pendant que deux membres restaient sur le stand, les deux autres membres pouvaient aller manger dans un vrai petit restaurant français, qui fait une cuisine de rêve avec des vins de rêve, dans une ambiance très sympathique, où nous sommes reçus par madame la patronne. Tout se déroula pour le mieux, les trois jours passèrent rapidement, l'ambiance fut excellente. Pour l'année prochaine nous cherchons quelques candidats, pour tenir le stand, et passer un excellent moment de détente, et découvrir les magnifiques maquettes qui y sont exposées, et ainsi que le nombreux petit matériel de construction pour les maquettes de train. Nous avons eu le plaisir de faire deux nouveaux membres. Alors à l'année prochaine, c'est avec toujours un grand plaisir que nous répondrons à l'invitation.

J. Fornachon

Modélisme Gruyère

Pour la première fois depuis son existence, la section romande participait à une manifestation de modélisme dans le canton de Fri-

bourg. Seul manifestation connue à ce jour dans le canton de Fribourg. Elle eut lieu les 29, 30 novembre et 1er décembre. Ce fut une magnifique exposition, on pouvait y voir, une magnifique collection de modèles Ferrari, je dois dire que personnellement je n'ai jamais vu autant de modèles de cette marque exposée en un même endroit. Nous pouvions y voir de magnifiques bateaux de l'époque de Christophe Colomb. Le responsable qui exposait ses magnifiques bateaux, faisait la démonstration de la fabrication des accessoires qui viennent monté sur ces magnifiques frégates.

Nous pouvions y voir une magnifique collection de motos en modèle réduit, la compagnie du train Aigle-Sépey-Diablerets était présent avec un stand pour promouvoir cette magnifique ligne, et avait une excellente idée en vendant une carte journalière des 4 compagnies, AL, AOMC, ASD, BVB, à un prix défiant toute concurrence. On pouvait y voir une partie de la ligne sommitale en modèle HOM, et représentant la gare de la Furka, et bien d'autres choses intéressantes. Le vendredi soir il n'y eut pas foule. Le samedi fut une journée calme, le beau temps étant de la partie après plusieurs semaines de mauvais temps, les gens profitèrent de faire des balades au soleil. Ce qui n'arrangeait pas les affaires de l'organisateur, qui doit couvrir les frais de location de la salle. Le dimanche fut meilleur nous avons eu beaucoup de visiteurs, ce qui mit un peu de baume pour l'organisateur et les exposants. Pour une première la section romande fut satisfaite de cette expérience. Nous avons fait une bonne caisse, et un nouveau membre. Résultat satisfaisant pour une première. Surtout pour nous faire connaître dans cette région de la Suisse romande. Cette exposition était la dernière de l'année 2002 pour la section romande, qui participa à plus de 10 manifestations dans le courant de l'année.

Si l'organisateur le veut bien c'est avec plaisir que nous reviendrons en 2003. J.Fornachon

Bourse de Pesieux

Première bourse et manifestation de l'année 2003. L'installation du stand ce fit comme d'habitude rapidement, pour recevoir les premiers visiteurs, qui dès 9 heures précises, ce ruèrent dans la salle dans l'espoir de trouver le modèle unique qui lui manque, et pour un bon prix. Dans les deux premières heures les visiteurs n'accordèrent pas tellement d'intérêt au stand de la Furka. Une fois la première vague de visiteur passée, les autres curieux arrivèrent, et prirent le temps de s'arrêter à notre stand, de fouiner dans les cartes postales, les quelques personnes qui prirent le temps de chercher des cartes postales, eurent le bonheur de trouver quelques nouvelles cartes postales que le président avait trouvé et mis dans les caissettes. Il y eut 400 visiteurs de moins que l'année précédente. Mais lorsqu'il fait beau et qu'il y a de la neige, le gens ne vont pas s'en priver. Le chiffre de vente fut un peu meilleur que l'année passée. Ce qui nous a un peu surpris François et moi, c'est que les visiteurs ne se sont pas trop servi de prospectus et d'horaires. Serait-il trop tôt pour penser aux vacances ?

J. Fornachon

Nouvelles du DFB

Comme vous avez pu le voir, lors de l'envoi des cotisations 03 de la section romande, nous avons joint la nouvelle souscription 03 du DFB, et ainsi que les rapports d'exploitations de l'année 2002, qui ne fut pas brillante. Mauvaise conjoncture aidant. Donc nous nous étendrons pas sur ce sujet.

Le B 40 devient B 4229

Les wagons de chemin de fer sont marqués d'un code composé d'une ou de plusieurs lettres et de chiffres afin de pouvoir les identifier clairement. Chacun des signes utilisés a une signification précise.

La lettre

La désignation du genre de wagon est faite selon une norme au moyen de la lettre qui précède le numéro d'immatriculation dont est marqué le véhicule, par exemple le B de B 40 ou de B 4229. Ainsi, si le DFB reprend un wagon d'une autre compagnie de che-

min de fer, la lettre qui indique le type de wagon reste la même, tant que le wagon reste du même type. Voici les signification des lettres que l'on rencontre le souvent dans les codes d'immatriculation des wagons:

- A – voiture de première classe
- B – voiture de deuxième classe
- C – voiture de troisième classe (plate-forme ouverte)
- D – fourgon à bagages
- E – wagon-tombereau
- F – wagon pour marchandises en vrac
- G – wagon marchandises couvert
- K – wagon plat ordinaire
- L – wagon plat à 2 essieux de type spécial
- S – wagon plat à 4 essieux de type spécial
- X – wagon de service
- Y – wagon de service, ne peut pas être inséré dans les trains.

La première lettre du code d'immatriculation peut être suivie par d'autres qui précisent alors les caractéristiques du wagon.

Le chiffre

La systématique de la numérotation qui suit les lettres du code d'immatriculation est de la compétence de la compagnie de chemin de fer propriétaire et lui permet d'attribuer une identification univoque à chacun des wagons qui font partie de son parc de matériel roulant. Le DFB utilise la clé de numérotation suivante:

- premier chiffre – nombre d'essieux
- deuxième chiffre – genre de wagon
- troisième et quatrième chiffres – en principe répétition des deux derniers chiffres du numéro d'immatriculation lors de la sortie d'usine ou, parfois, plus tard.

Au DFB le deuxième chiffre du numéro signifie

- 0 – voiture-salon
- 1 – voiture 1^{ère} classe
- 2 – voiture 2^{ème} classe
- 3 – voiture 3^{ème} classe
- 4 – voiture de 1^{ère} et de 2^{ème} classe
- 5 – voiture de 1^{ère} et de 2^{ème} classe avec fourgon à bagages
- 6 – wagon marchandises
- 7 – fourgon à bagages
- 8 – voiture-restaurant et voiture-bar
- 9 – wagon de service

La voiture voyageurs B 4229, actuellement en cours de restauration dans les ateliers d'Aarau est

donc une voiture de 2ème classe (B) à quatre essieux (4), de 2ème classe (2) qui était immatriculée C 829 quand elle était en service au chemin de fer du Brünig.

Heinz Unterweger –
traduction: C. Solioz

Le dernier train : réservé aux militaires.

Le service s'acheva donc dans la soirée du 11 octobre 1981. Mais le véritable dernier train était réservé aux militaires. Pour cet adieu, un journaliste neuchâtelois, Pascal Moeschler, fut autorisé à y prendre place.

Il fait nuit. En gare de Brigue, tout est étonnamment normal, malgré ce dernier jour. Le train, composé de vieilles voitures remorquées par la locomotive HGe 4/4 n°33, est chargée de militaires qui viennent de quitter leurs familles. Ils regagnent leurs détachements à Andermatt. On m'offre à boire. C'est un peu la grande vie, sans doute pour noyer le spleen du retour en caserne.

Cette nuit, c'est le train que l'on écoute, car c'est lui qui parle, qui siffle dans les courbes. Une courbe plus sèche et il gémit – ici, il n'y a pas de demi-teintes, c'est la loi de la jungle – et il connaît la nature, depuis plus de soixante ans qu'il la traverse par tous les temps.

Son sifflement est comme celui des marmottes. Il fait partie de la montagne.

Le glacier est suspendu, à droite juste en haut, près de nous. La lune est immobile, cristalline, elle ne souffle mot : comme les granits polis qui scintillent sous les rayons, comme la glace et l'herbe courte des pelouses, un peu humide.

Je reste crispé par le froid sur la plate-forme du dernier wagon. Le poète Ramuz aurait été fier de ce dernier voyage dans le haut pays, de la dernière poésie du train, lui qui parle aux hommes et aux choses avec les mots d'ici.

Puis c'est la montée, la dernière. Le train ralentit, prend la crémaillère, accélère à nouveau. Dans les tunnels, le souffle de la terre est très doux par rapport au froid mordant du dehors. On longe un torrent, on traverse de petites stations sans s'arrêter. Après Gletsch, c'est terriblement beau. Le glacier et la première neige scintillent sous les rayons de la lune.

Chemin de fer à crémaillère Song Pha - Đà Lat (Vietnam)

La fin tragique de la locomotive 40-302

(deuxième partie) Dans le numéro précédent, nous avez pu faire connaissance de la ligne de chemin de fer Song Pha – Đà Lat, où nos locomotives HG 3/4 étaient en service, souvent dans des conditions très difficiles. Le récit suivant désire vous faire comprendre la vie du personnel méritant qui avait la responsabilité des machines HG 3/4 et HG 4/4 qui circulaient sur cette très belle ligne ferroviaire.

La fin tragique de la locomotive 40-302 à quatre essieux couplés

Durant la «guerre américaine» (ainsi l'appelaient les peuples du Vietnam), le tronçon Song Pha (Krongpha)-Đà Lat fut à plusieurs reprises la cible d'attaques du front de libération vietnamien. Huit fois, des mines qui avaient explosé automatiquement au passage d'un train avaient mis en péril les locomotives, les wagons et leurs occupants.

Afin de soustraire les convois à ce danger, un à deux wagons plats chargés de ballast étaient mis en tête de train, devant les locomotives à vapeur. Grâce à ce stratagème, on parvint à atténuer les effets de plusieurs attaques. En raison de la charge supplémentaire due à ces wagons, il était impossible d'appliquer le

Le contrôleur ouvre la porte mon billet et me glisse (en langue allemande) : « Soyez prudent ». Un militaire vient me rejoindre. Je crois que c'est moi qui lui ait appris qu'il s'agissait du dernier train. Nous avons passé une dernière fois le col. Le train descend maintenant le versant « Uri ».

Arrivée à Andermatt ; juste minuit ! La troupe quitte le train très vite. Le contrôleur met un peu d'ordre dans les voitures. Le conducteur discute avec le chef de gare : « Demain, il s'coupent le courant ! ». La locomotive ne pourra plus regagner le Valais avant l'été prochain.

Le lendemain, avant de quitter Andermatt en direction de Göschenen, il neige à gros flocons. Bientôt, la route du col sera fermée elle aussi.

Extrait de la « Vie du Rail »

P. Moeschler.

même genre de prévention sur les tronçons à crémaillère. On se bornait alors à l'engagement de troupes armées sur la locomotive.

Dans un cas de sabotage, une locomotive dérailla, dans un autre, une mine explosa juste avant le passage du train et creusa un cratère suffisamment grand pour que la locomotive s'y immobilise. En 1967, les membres d'un commando armé arrêtaient un train marchandises tracté par la locomotive no 40-302 dans la descente entre les stations Da Tho (Le Bosquet) et Cáu Dât (Ent-rerays), à deux kilomètres du tunnel numéro 5. Les quatre hommes d'équipage de la locomotive furent enlevés et menés dans une forêt distante. Lors de cette attaque, les cheminots furent interrogés et exhortés à passer dans les rangs de la résistance. Après quelques heures, l'équipage de la locomotive fut libéré et put reprendre la course en direction de Song Pha (Krongpha).

Deux semaines plus tard, la même équipe de cheminots en service sur la même locomotive tractant un convoi marchandises entre K'Beu (Kabeu) et Eo Gió (Bellevue) fut victime d'une nou-

velle attaque perpétrée par le même commando, cette fois au cours d'une montée. La situation était grave, mais c'était sans compter avec la vivacité d'esprit du conducteur de locomotive qui permit d'y mettre fin de façon réjouissante. En effet, le conducteur plaisantin, actuellement à la retraite, parvint à duper le commando qui avait érigé une barricade faite de bois et de pierres sur la voie, forçant ainsi le train à s'arrêter. Le personnel de la locomotive dut quitter la machine sous la menace des armes et fut invité à informer les combattants de la résistance sur la meilleure façon de détruire la locomotive. Au début, les attaquants avaient l'intention de mettre une charge explosive dans le foyer de la chaudière pour la faire éclater. Notre conducteur de locomotive attira l'attention des combattants de la résistance sur le risque mortel que représenterait une telle explosion pour le personnel et les rebelles, notamment en raison du manque de temps pour se mettre à l'abri de la déflagration. Il leur proposa dès lors de saboter plutôt un des réservoirs latéraux de la locomotive qui, toujours selon les dires du conducteur, contenait de l'huile lourde.

Durant la guerre, après quelques essais infructueux de les chauffer au bois, certaines locomotives à



Foto: VFB

vapeur avaient été transformées en locomotives à chauffe à l'huile lourde, car les réserves de charbon se trouvaient au Nord-Vietnam. Or, le Vietnam du Sud ne pouvait pas compter sur des livraisons de charbon de la part de son ennemi du nord et le charbon étranger était trop cher. Le carburant liquide était donc emporté dans les réservoirs à eau latéraux qui, au préalable avaient été subdivisés pour emporter séparément les deux liquides.

Prenant de gros risques, le chauffeur rusé conseilla aux saboteurs de faire exploser la réserve de fuel, tout en leur indiquant l'emplacement du compartiment d'eau. L'explosion qui suivit détruisit celui-ci et occasionna encore quelques autres dommages, sans grande conséquence. Après l'explosion et la fuite du commando, le chauffeur parvint à appeler des renforts de l'armée sud-vietnamienne et une locomotive de secours au moyen de son poste de radio afin d'amener le train jusqu'à Đà Lạt. Cet épisode démontre qu'à l'époque un cheminot astucieux (qui vit d'ailleurs toujours et se sent très attaché à son

ancien train à crémaillère) pouvait encore facilement berner des saboteurs aux connaissances techniques lacunaires. Les travaux de réparation de la locomotive faits à Đà Lạt durèrent six mois.

Finalement, cette locomotive fut quand même victime d'un attentat à l'issue fatale. Une autre équipe conduisit un train de Đà Lạt vers Song Pha (Krongpha) en direction de la plaine. Une mine, placée sous la voie à l'endroit même où s'était déroulée la dernière attaque, explosa au passage du train. La déflagration fut suffisamment puissante pour faire éclater la chaudière. Le conducteur nommé An fut projeté hors de la machine et se retrouva accroché à un arbre avec un bras cassé. Les trois autres occupants ne survécurent pas. Huu, Bich, et Ngoc furent ébouillantés et décédèrent sur place.

La locomotive 40-302, totalement détruite, fut entreposée à Cầu Đất et le service ferroviaire interrompu sur toute la ligne jusqu'au 6 juin 1975.

Texte et illustration: Manfred Willi / Traduction: Claude Solioz

Remarques: les noms des lieux

cités sont ceux qui ont actuellement cours. Les noms français, datant de l'époque coloniale française, figurent entre parenthèses. Faites un tour sur le site «dieselcrew.ch», puis choisissez «Archiv», puis «Zahnradbahn. Song Pha-Đà Lạt» pour voir d'autres photos en relation avec le présent article.

Désignation de la compagnie de chemin de fer sud-vietnamienne jusqu'en 1975: HOA XA VIỆT NAM.

Depuis la réunification du Vietnam du Nord et du Vietnam du Sud (Juillet 1976): DUONG SAT VIỆT NAM.

Un peu d'histoire

Extrait du :

« Bulletin technique de la Suisse romande 25 décembre 1910 »

Les Chemins de fer de la Furka.

Depuis longtemps déjà trois concessions de chemins de fer ont été accordées par les chambres fédérales, savoir :

Brigue-Gletsch, Gletsch-Disentis, Gletsch-Meiringen.

Les concessionnaires n'ont considéré, les uns et les autres, que la réalisation de leur ligne. Cependant, dès l'année 1908, le groupe

promoteur qui a constitué la Compagnie de la Furka a pris en mains le problème avec une toute autre envergure. Ces initiateurs ont entrevu l'importance qu'il y avait au point de vue de la réalisation et au point de vue de l'exploitation, à considérer ces lignes comme ne devant faire qu'un seul réseau.

En effet, bien que Gletsch et le glacier du Rhône constituent un centre d'attraction très important, ils ne sauraient être en eux-mêmes un but suffisant pour justifier l'existence d'un chemin de fer long et coûteux. Les lignes dont nous parlons plus haut tirent leur principal caractère économique des liaisons qu'elles procurent entre les plus grands centres de tourisme en Suisse. Elles relient l'Engadine, le Valais, l'Oberland bernois entre eux par une voie de montagne pittoresque et rapide. Ce sera le mérite de ceux qui ont pris l'initiative de la création de ce réseau, que d'avoir mis en évidence cet important facteur, le seul sur la base duquel on puisse compter pour un rendement économique des lignes. (Suite dans le prochain cahier.)

Können Sie sich vorstellen, unsere MitarbeiterInnen in unserer Betriebskantine zu verpflegen?
Wenn ja, nachfolgend einige Informationen:

Wir sind

Die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG als Tourismusunternehmen. Unsere Dampfzüge fahren in den Monaten Juni – Oktober auf alpiner einzigartiger Gebirgsstrecke Realp UR – Gletsch VS. Wir beschäftigen gut ausgebildetes Personal in deren Freizeit

Wir suchen einen Koch / Köchin

der/die den Tatendrang von Freizeitbähnler kulinarisch mitunterstützt, unsere Kantine ist ab Mai bis Ende Oktober jeweils ganztätig während 7 Tagen geöffnet. Die Verpflegung unserer Fronis ist ebenfalls eine starke Motivation für die Erbringung der notwendigen Leistungen in rauher alpiner Umgebung, damit unser Produkt von Dampfzügen in einmalig alpiner Gebirgsstrecke erfolgen kann. Hierzu gehört die Bereitschaft der selbständigen Organisation innerhalb Küche und Kantine, Koordination mit den verschiedenen Abteilungen innerhalb des Bahnbetriebs. Ebenfalls sind zugehörige administrative und kommerzielle Aufgaben zu erledigen.

Wir erwarten

Teamfähige, stark belastbare Persönlichkeit, mit Durchsetzungsvermögen, Fachliches Wissen als Koch/Köchin und Vorkenntnisse der betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge für Betriebskantine mit teils unregelmässigem Schichtbetrieb; Zusammenarbeit mit andern Abteilungen; Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeit

Wir bieten

eine Vollzeitstellung mit geregelten Freitagen und entsprechend individuellen Anstellungsbedingungen

Wichtig

ob Sie jung oder älter an Jahren sind, ist nicht allein entscheidend, sondern ihre Persönlichkeit und Lebenserfahrung wird unsererseits als bedeutende mitbestimmende Eignung bewertet. Wir sind am Neuerstellen einer Betriebskantine, welche im Verlauf dieses Jahres in Betrieb genommen wird.

Haben Sie Interesse

für eine Herausforderung in einem einzigartigen Bahnbetrieb mit ungewöhnlicher Vielfältigkeit, erwarten wir gerne Ihre Bewerbung mit den üblichen Unterlagen an:

DFB Furka-Bergstrecke AG, Peter Schwarzenbach, Personaldienst DFB, Raad, 8498 Gibswil
Für weitere Fragen wählen Sie 055 246 36 15

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung oder Ihren Anruf zur Findung einer gemeinsamen Lösung.

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/Geschäftsführer

Josef Albisser
Arisdörferstrasse 12
CH-4410 Liestal
Telefon +41 61 923 80 53
Fax +41 61 921 53 34

VR

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

VR

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

VR

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

VR

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

Aktienregister

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

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsführer

Josef Albisser
Arisdörferstrasse 12
CH-4410 Liestal
Telefon +41 61 923 80 53
Fax +41 61 921 53 34

Stv. Geschäftsführer

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

Stabstelle Personal

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

Finanzen

Josef Albisser
Arisdörferstrasse 12
CH-4410 Liestal
Telefon +41 61 923 80 53
Fax +41 61 921 53 34

Betrieb

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

Marketing

vakant

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 +41 1 761 47 01
simone.hurter@ksc-ag.com

Info D/NL

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

Finanzen

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

Spezialaufgaben

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

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

Paul Tschudin
Unterm Schellenberg 121
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 Bättelkinden
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
Burgstrasse 71
CH-8750 Glarus
Telefon/Fax +41 55 640 63 53
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 16
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

Gerd Kroh
Uelversheimer Weg 14
D-55278 Eimsheim
Telefon +49 6249 7473

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 Hillemeyr
Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 5668
hillemeyr@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 / Gelldorf
Telefon 05724 / 3960 • Fax 39613
www.moebelholtmann.de



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen