

Sept. 2004

# dampf an der furka



dampfbahn  
bergstrecke furka

## Dampfbahn Furka Bergstrecke

(Geschäftsleitung der DFB AG)

### Freizeitfähigkeit

bei einem aussergewöhnlichen Eisenbahnbetrieb.

Wir suchen

### handwerklich begabte Kollegen

...zur Mitarbeit bei Reparaturen und Revisionen unseres historischen Rollmaterials im Hinblick auf eine Weiterausbildung zum **Heizer** und – bei Eignung – später auch zum **Dampflokomotivführer**.

Es erwartet Sie eine interessante Aufgabe bei der Erhaltung von technischem Kulturgut.

Eine regelmässige Mitarbeit in unseren Werkstätten Chur und Realp während ein bis zwei Jahren ist die Voraussetzung zum anschliessenden Einsatz im Fahrdienst.

Bitte melden Sie sich bei unserem Personalchef, Herrn Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Tel./Fax 055 246 36 15 E-Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch

## Schon jetzt an Weihnachten denken

Freude bereiten und dabei die DFB unterstützen!

z. B. **5 Stück Kalender 2005** (75 Jahre Glacier Express) bestellen und Fr. 10.– sparen!  
5 x Fr. 13.– (statt Fr. 15.–) = Fr. 65.– oder

z. B. **6 Flaschen Furka-Wein** 0.5 Liter bestellen und Fr. 15.– sparen  
(je 2 Fl. Oeil de Perdrix, Féchy, Merlot)  
6 x Fr. 12.50 (statt Fr. 15.–) = Fr. 75.– oder

z. B. **Gutschein für Dampfbahnreisen** schenken

Weitere Geschenkideen finden Sie in unserem Online-Shop unter [www.furka-bergstrecke.ch](http://www.furka-bergstrecke.ch)

Bestellen Sie beim Souvenirhandel DFB,  
Postfach 49 · CH-3428 Wiler  
Fax 032 665 11 24 · E-Mail [souvenir@fu-be.ch](mailto:souvenir@fu-be.ch)

..... x **5 Kalender 2005** Fr. 65.–  
(zuzügl. Porto + Verpackung)  
..... x **6 Flaschen Furka-Wein** Fr. 75.–  
(zuzügl. Porto + Verpackung)  
..... x **Prospekt Dampfbahn Reisen** schenken

## Organigramm Sektionen



Präsidentin: Isolde Hoenig  
Mitgliederwesen: Simone Hurter  
Kasse: Rita Fuchs  
D / NL: Bernd Hillemeyr

# Wo Rauch ist, ist auch Begeisterung

## Verehrte Leserin, geschätzter Leser

Die Betriebssaison ist für die Freundinnen und Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke die schönste Jahreszeit. Eine Fahrt über den Berg entschädigt für Arbeit, Sorgen und Ärger. Ich selber habe die Bergstrecke erst als «Dampf-Redaktor» kennen gelernt. Bei verschiedenen Gelegenheiten habe ich sie nun befahren können. Begeisterung stellte sich stets ein, wenn's dampfte und rauchte und zischte.

Begeisterung ist auch bei den Reisenden im Rollstuhl aufgekommen, die seit der Einweihung des umgebauten Aussichtswagens unterwegs sind. Menschen, deren Mobilität eingeschränkt ist, schätzen es doppelt, wenn ihnen nebst dem Alltäglichen auch das Besondere erschlossen wird.

Der 80-jährige Zermatter Bergführer, der mit seiner Tochter die Fahrt als Geburtstagsgeschenk geniessen durfte, zeigte sich begeistert, die Bergwelt aus einem neuen Blickwinkel erleben zu dürfen.

Begeistert waren die Lehrlinge und Lehrtöchter aus Basel, die an der Furka Arbeitseinsätze geleistet und insbesondere die Strecke unterhalb des Kehrtunnels von Unkraut, Sträuchern, Bäumen und Felsbrocken gesäubert haben. Sie haben bei den Anfängen der wichtigen und dringenden Streckenerweiterung nach Oberwald mitgewirkt. Ich möchte hoffen, dass diese angehenden Berufsleute schon bald mit Angehörigen als Gäste auf die Strecke kommen oder – noch jung an Jahren – die Schar der Froni verstärken werden.

Die Arbeiten an der Strecke Gletsch–Oberwald müssten bei allen Leserinnen und Lesern Begeisterung auslösen, wird doch etwas fassbar, das bisher nur zu erträumen war.

Als Schreiber habe ich die freiwillig Mitarbeitenden auf der Strecke, im Betrieb, in der Kantine, im leitenden, planenden und verwaltenden Einsatz gesehen. So viel Engagement und Kameradschaft sollte auch den Fahrgästen nicht verborgen bleiben.

Nun fertig geschwelgt. Das dritte Heft ist fertig. Die Planung für die Novemberausgabe läuft. Darüber hinaus mache ich mir bereits Gedanken hinsichtlich des Jubiläums «75 Jahre Glacier-Express». Nächstes Jahr wird gefeiert, und die DFB ist mitten drin.

Schon bald wird die Fahrsaison zu Ende sein. Die Strecke und die Maschinen werden eingewintert. Dennoch geht die Arbeit für die DFB an vielen Fronten weiter. Da ist es wichtig, den Rauch und Dampf vor Augen, das Zischen und Stampfen der Lokomotiven im Ohr zu behalten. Dass auch Euch, liebe Leserinnen und Leser, dies hilft, den langen Winter zu überdauern, wünscht

Hansueli Fischer



## aktuelles

Mehr als eine Geste – eine Haltung	2
Mitteilung aus der Geschäftsleitung	4
Vergnügen für Rollstuhlfahrer	4
Anmeldetalon DFB AG	5
Von Gletsch in Richtung Oberwald voran	6
Nein, es braucht die HG 4/4!	7
Vom Dampf der Zug, vom Diesel der Schub	8
Geschoben – aber nicht beim Jassen	10
Zum 80. Geburtstag über die Bergstrecke	10
Generalversammlung der DFB AG	11
Gastreferate an der GV in Oberwald	12
Im Gespräch mit Claude Wenger	13
Jubiläum «Zehn Jahre Wagenwerkstätte Aarau»	14
Anfänge der Furka-Bergstreckenrettung	16
Neue Attraktion in der Jungfrauregion	19
Kniffliger Transport der Vierkuppler	20
Assemblée générale du DFB SA	22
Allocutions des invités à l'assemblée générale	23
Jubilé «Dix ans ateliers Aarau»	24
Communication de la Direction de l'entreprise	25
Mieux qu'un geste – une attitude!	25
Entretien avec M. Claude Wenger	26
Avancée de Gletsch en direction d'Oberwald	27

## leserbrief

Peter und Erika Gilomen	3
-------------------------	---

## vereine

Sektion Ostschweiz	28
Agenda Sektion Aargau	28
Sektion Aargau	29
Sektion Zürich	30
Sektion Nordrhein-Westfalen	31
Sektion Norddeutschland	32
Section romande	32
Modellbahnbörsen EMBL	32

## Titelbild

Rollstuhlgast auf der Station Furka.

Foto: Hansueli Fischer

## Impressum

**Redaktionsadresse:** Hansueli Fischer-Spühler  
Goldenhühlstrasse 130, CH-5463 Wislikofen  
Telefon +41 (0) 56 243 13 13  
E-Mail: furka.fischer@bluewin.ch

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Redaktionsschluss Ausgabe 4/2004: 15. Okt. 04

## Vorstellung des rollstuhlgängigen Wagens

# Mehr als eine Geste – eine Haltung!

*Auf einer Fahrt Realp–Gletsch–Realp ist der für Reisende im Rollstuhl umgebaute Aussichtswagen Gästen aus Politik, Wirtschaft und Tourismus sowie Medienvertretern vorgestellt worden.*

Zur Fahrt auf der Furka-Bergstrecke konnte Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller die Urner Landratspräsidentin, Parlamentarier und Gemeindebehörden, Vertreterinnen und Vertreter der Tourismusorganisationen und der Wirtschaft begrüßen. Sein besonderer Willkomm galt den Fahrgästen im Rollstuhl und der Abordnung der Paraplegiker-Stiftung. Er stellte kurz das Unternehmen DFB vor, das mit vorwiegend Frondienstleistenden perfekte Qualität und Sicherheit bietet. Nach der Einweihung des 115 Jahre alten rollstuhlgängigen Wagens in Aarau könne nun die erste Fahrt über den Berg unternommen werden. Er dankte der Schweizerischen Paraplegiker-Stiftung für die gute Zusammenarbeit und würdigte den Einsatz der Umbau-Equipe von der Werkstatt Aarau. Sein ganz besonderer Dank galt den Initianten Traugott und Ursula Naef und Anton Westreicher, den Sponsoren Kurt und Karin Bär, Männedorf, sowie der Paraplegiker-Stiftung Basel (Dr. Guido Zäch). Sie und weitere Sponsoren aus dem Gotthardgebiet und dem Unterland haben den Präsentationsanlass der DFB unterstützt. Aus den Sponsorgeldern konnte der Umbau des Eisenbahnwagens und die Anschaffung der drei Hebelifte finanziert werden. Nach der vorliegenden Abrechnung über den Anlass vom 29. Juni 2004 (siehe Kasten) kann das Organisationskomitee noch einen Überschuss ausweisen, der zu Gunsten des zweiten Aussichtswagens verwendet wird. Dessen Umbau ist im nächsten Winter nach gleichem Muster geplant. Schliesslich soll die Rollstuhlgängigkeit der DFB – in Absprache mit der Bauabteilung DFB und gemäss deren Pla-

nung – durch ein entsprechendes WC in Realp vervollständigt werden. Die Finanzierung dieser Anschlussprojekte ist in dessen noch nicht gesichert.

### Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft

VR-Präsident Schwaller erläuterte die Geschichte der Bahnverbindung zwischen Brig und Disentis und erwähnte insbesondere den Glacier-Express, der 2005 sein 75-Jahr-Jubiläum feiern kann. Weiter wurde auf die Dampflokomotiven hingewiesen, die nach längerem Exil in Vietnam heimgeholt und aufgearbeitet wurden oder noch werden.

Zu den heutigen drei Loks würde nächstes Jahr eine vierte auf der anspruchsvollen Strecke in Betrieb genommen. Der Redner betonte, wie wichtig die Weiterführung der Strecke nach Oberwald ist, zumal das grösste touristische Potenzial im Goms liegt.

Weitere Ausführungen galten der Organisation mit der DFB AG, dem VFB, dem

1000er Club und der Stiftung Furka-Bergstrecke. Schliesslich wies Schwaller auf «San Gottardo» hin. Dies ist ein Projekt zur Förderung des Tourismus in den wirtschaftlich schwachen Regionen rund um den Gotthard. Der VR-Präsident schloss seine Ausführungen mit einem herzlichen Dank an die Organisatoren Kurt und Helen Baasch und an alle Helferinnen und Helfer.

### San Gottardo

Jean Odermatt, Co-Präsident von «San Gottardo», schwärmte, dass in der Gotthard-Region Einzigartiges dicht beisammen ist. Hier, am Wasserschloss Europas, sei schon manche Pionierleistung vollbracht worden. Heute müssten sich die Talschaften auf ihre Stärken besinnen und ihre Anstrengungen koordinieren. Odermatt berichtete, dass im Raum rund um den Gotthard zu bestehenden neue touristische Produkte entwickelt werden sollen. Man wolle den Gästen Qualität verkaufen. In diesem Sinn sei der Rollstuhlwagen auf der DFB-Strecke keine symbolische Geste. Er spiegle vielmehr die Haltung des Unternehmens.

### Genussreiche Fahrt

Auf den Stationen Realp, Furka und Gletsch können Passagiere im Rollstuhl



Die Rollstuhlgäste haben beobachten können, wie Fronis der Sektion Ostschweiz an der Drehscheibe auf der Station Furka gearbeitet haben.



Ein Fahrgast im Rollstuhl erreicht über das Hebe-  
gerät den Wagen

mit einem fussbetätigten hydraulischen Hebelift in den Wagen und aus dem Wagen gehoben werden. Im Wagen, der sich durch das Herausheben eines Seitenwand-Teils öffnen lässt, können sie im Rollstuhl verbleiben, der sicher verankert wird oder auf einem der Bänke Platz nehmen. Die Fahrt auf der 12,9 Kilometer langen Strecke konnte im offenen Wagen bei Sonnenschein genossen werden. Alpenrosen, Enziane und Trollblumen leuchteten entlang der Strecke. Hirsche,

## Abrechnung über den Event vom 29. Juni 2004

### Einnahmen, Sponsorgelder

Amrein Gerhard, Baasch Helen, Halter Emil und Vreni, Näf Traugott, Sektion Zürich, Tschudin Paul, Tschudin Hanspeter, Topfspende (Fr. 819.–) **total Fr. 7410.—**

### Ausgaben

Apéro-Häppchen von Metzgerei Muheim, Andernatt, gesponsert.	
Gipfeli	90.—
Apéro-Getränke	359.50
Mittagessen im «Glacie du Rhône»	2311.80
Medienarbeit Stephan Dekker	1239.50
Namensschilder	234.—
Spende an DFB	1000.—
Diverses	537.50

**Total Ausgaben** 5772.30

**Total Überschuss** 1637.70

Wird zu Gunsten des zweiten rollstuhlgängigen Wagens C 2354 verwendet.

Männedorf, 10. August 2004

*Helen Baasch*

Murmeltiere und Gämsen wurden erspäht und die einzigartige Sicht auf den Rhonegletscher genossen. Nach einem Begrüssungs-Kaffee am Start und einem Apéro auf der Station Furka gab es im Hotel «Glacier du Rhône» ein feines Mittagessen.

Unterwegs konnten Baugruppen beim Bau einer Stützmauer und bei der Montage der Drehscheibe bei der Station Furka beobachtet werden. Insgesamt waren 24 Leute der Sektion Ostschweiz im Einsatz.

### Leserbrief

## Im Rollstuhl die Einweihungsfahrt erlebt

Die Einladung zur Einweihung des umgebauten Bahnwagens für Rollstuhlfahrer der Furk-Bergstrecke hat uns ausserordentlich gefreut.

Bei herrlichem Sommerwetter wurden wir in Realp mit Kaffee und Gipfeli herzlich empfangen. Nach kurzer Ansprache über die Idee und Geschichte, einen Wagen für Rollstuhlfahrer zu adaptieren, wurden wir mit der Hebebühne in den offenen Wagen eingeladen und mit Gurten gesichert. Die vorbereitete Dampflok wurde dem Zug vorgespannt, dann konnte die Fahrt über die Steffenbachbrücke durch das wild romantische Urserental bis zum Apérohalt vor dem Scheiteltunnel genossen werden. Mit Volldampf im Kessel und heruntergelassenen Rollos gings durch den Tunnel unserem Ziel in Gletsch entgegen. Im Hotel Glacier du Rhône wurden wir mit einem feinen Mittagessen verwöhnt. Mit der vorhandenen Hebevorrichtung konnten die Rollstuhlfahrer wiederum bequem eingeladen werden, um so die Rückfahrt bis Realp auf eindruckliche Art zu erleben. Vielen Dank für die gute Idee und den nostalgisch schönen Tag.



Nach der Rückfahrt über die Bergstrecke wird in Realp Abschied genommen

*Peter und Erika Gilomen*

## Mitteilungen aus der Geschäftsleitung

# Freuden und Sorgen der ersten Halbzeit

*Pünktlich am 26. Juni sind wir in die Fahr-saison 2004 gestartet. Strecke und Roll-material befanden sich dank dem Einsatz der unermüdlichen Fronis der Bauabtei-lung und der verschiedenen Werkstätten in einwandfreiem Zustand.*

Gleich zu Beginn der Saison durften wir einen Höhepunkt erleben, konnten wir doch einen rollstuhlgängigen Wagen anlässlich einer Promotionsfahrt in Betrieb nehmen. Diese Möglichkeit, auch behinderten Men-schen die Fahrt über die Furka zu ermög-lichen, hat viel Freude bereitet und wurde auch schon verschiedentlich genutzt.

Das schlechte Wetter Anfang Juli führte leider zu einer beträchtlichen Anzahl von Annulationen von Reisegruppen und wir befürchteten einen weitem Rückgang der Fahrgastzahlen. Bei Halbzeit können wir aber zufrieden sein, haben doch rund 900 Fahrgäste mehr als im Vorjahr dieses ein-malige Erlebnis über die Furka genossen und damit einen Beitrag an unsere strapa-zierten Finanzen geleistet.

Sorgen bereitet uns zurzeit allerdings die Lok HG 3/4 Nr. 9, da deren Kessel doch einige Alterserscheinungen aufweist. Eine Reparatur konnte wohl vor Ort vollzogen werden, aber längerfristig ist eine totale Überholung des Kessels unumgänglich. Dies allerdings wird erst möglich sein nach Inbetriebnahme der Lok HG 3/4 Nr. 4, die zurzeit in der Werkstätte Chur in der Über-holung ist und frühestens im Herbst 2005 zur Verfügung stehen wird.

Obwohl der Bestand der Lokführer eher kri-tisch ist, dürfen wir stolz darauf sein, dass auch dieses Jahr, wie schon in der Vergan-genheit, keine Fahrten abgelehnt werden mussten wegen Personalmangel und dass immer wieder ein Weg gefunden wurde, kurzfristige Engpässe zu überbrücken.

Nach wie vor geniessen wir «aufgestellte» und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitar-beiter auf der Lok, im Betrieb, auf dem

Bau, im Souvenirladen und Barwagen, die alles daran setzen, unsern Kunden ein un-vergessliches Erlebnis über die Furka zu ermöglichen.

Am 13. August wurde die DFB AG einem Sicherheitsaudit durch das BAV (Bundes-amt für Verkehr) unterzogen. Das erzielte Resultat ist erfreulich und bemerkenswert.

Es wurden keine namhaften Schwachstel-len festgestellt und die angebrachten Hin-weise und Empfehlungen werden wir bei unsern Instruktionen berücksichtigen.

Der Verwaltungsrat in der neuen Zusam-mensetzung und Teile der Geschäftslei-tung haben anlässlich einer Klausur vom 14./15. August die Prioritäten für die Wei-terentwicklung der infrastrukturellen Be-dürfnisse wie Remise und Bahnhof Realp, Anpassungen Bahnhof Gletsch, Instand-stellung der Strecke Gletsch–Oberwald



Der neue Verwaltungsrat bei der Streckenbesichtigung unterhalb des Kehrtunnels

sowie Erschliessung Bahnhof Oberwald diskutiert. Eine Begehung der Strecke Gletsch–Oberwald ermöglichte auch einen persönlichen Augenschein des Zu-standes der Strecke und der vorsorgli-chen Unterhaltsarbeiten, die bereits getä-tigt wurden.

Wir alle hoffen nun auf eine erfolgreiche zweite Hälfte unserer Fahr-saison und freuen uns über jeden Fahrgast, der eine Fahrt mit unserer Dampfbahn geniessen möchte.

*Peter Bernhard*

## In der Werkstatt und auf der Bergstrecke

# Vergnügen für Rollstuhlfahrer

*Eine Abordnung der Paraplegiker-Vereini-gung hat den rollstuhlgängigen Wagen in der Werkstatt besichtigt und später an der Präsentationsfahrt teilgenommen.*

Anlässlich der Jungfernfahrt mit ihrem neuen rollstuhlgängigen Bus besuchte die Schweizer Paraplegiker-Vereinigung am 22. Mai die Werkstatt der Freunde des Ver-eines der Furka Dampfbahn Sektion Aarau. In der festlich herausgeputzten Werkstatt wurde der rollstuhlgängige Wagen mit dem dazugehörigen Lift vorgeführt. Ab der Sai-son 2004 wird dieser Wagen auf der Fur-ka-Strecke eingesetzt.

Am 29. Juni durfte ich auf der Jungfernfahrt auf der Furka-Bergstrecke dabei sein. Die-ser Tag wird mir noch lange in Erinnerung bleiben. Die Rollstuhlfahrer- und Rollstuhl-

fahrerinnen gelangten mit dem Lift in den Spezialwagen. Die Fixierung der Rollstühle auf dem Boden klappte hervorragend. Dann konnte die Dampflok loslegen. Es dampfte und rauchte. Auf der Strecke nach Gletsch wurde mir wieder einmal bewusst, wie schön die Schweiz ist. Dank dem Ein-satz von vielen Angefressenen, die Stun-den ihres Lebens dafür einsetzten, um die-se historische Bahn zu restaurieren. Der rollstuhlgerechte Umbau eines Bahnwa-gens erhöht die Mobilität der Menschen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind. Dank dem Engagement des Vereins der Freunde der Furka-Bergbahn ist es nun auch ihnen möglich, mit Dampf und Getö-se durch diese zauberhafte Landschaft zu fahren. Ein dickes Lob und ein herzliches Dankeschön an alle!

*Urs Styger*

## 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 finanziell nicht entschädigt, jedoch Unterkunft und Verpflegung gewährleistet wird.**

### Meine Personalien

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

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

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Fahrdienstleiter                | <input type="checkbox"/> Unterhalt und Revision Lokomotiven |
| <input type="checkbox"/> Dampflokführer                  | <input type="checkbox"/> Bau, Unterhalt und Revision Wagen  |
| <input type="checkbox"/> Dampflokkeizer                  | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Baudienst             |
| <input type="checkbox"/> Zugführer                       | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Bereich Logistik      |
| <input type="checkbox"/> Kondukteur/Manövrst             | <input type="checkbox"/> Streckenwärter/in                  |
| <input type="checkbox"/> Gästebetreuer/Zugsverkäufer     | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Souvenirshop          |
| <input type="checkbox"/> Fahrkartenverkauf am Schalter   | <input type="checkbox"/> Service im Barwagen                |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Administration | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Betriebskantine   |
- Ich möchte meine Einsatzmöglichkeiten bei der DFB vorerst genauer besprechen. Ich bitte um einen Anruf.
- Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der DFB AG mitzuarbeiten.  
Dennoch möchte ich die DFB wie folgt unterstützen:
- mit einer Spende von CHF \_\_\_\_\_ (Sie erhalten einen Einzahlungsschein)
- mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke VFB (Sie erhalten von uns weitere Informationen und Unterlagen)
- als Aktionär der DFB AG (Sie erhalten von uns weitere Informationen und Unterlagen)

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an folgende Adresse, wir werden uns mit Ihnen in Verbindung setzen:

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

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

## Bauwoche mit mehreren Besonderheiten

# Von Gletsch in Richtung Oberwald voran

Mit der Säuberung und Ausbesserung der Strecke unterhalb des Kehrtunnels sind erstmals Arbeiten im Gelände für die Verbindung der DFB mit der MGB in Oberwald ausgeführt worden.

Gewiss, so markant die Spuren sind, welche die Bauwoche Anfang August hinterlassen hat: Bis zur Einfahrt des ersten DFB-Zuges in den Bahnhof Oberwald müssen noch viele Franken und viele Schweisstropfen fliessen. Dennoch: Ein Anfang ist gemacht, die Flamme «*Hoffnung*» lodert höher. Der Augenschein unterhalb der Passstrasse im Gebiet Eischflüe hat gezeigt, dass am Lauf des jungen Rotten ein attraktiver Abschnitt zu gewinnen ist. Würde die Weiterführung der DFB-Strecke nach Oberwald noch einer weiteren Begründung bedürfen: Von der Furka bis Gletsch ist ein Höhensprung von rund 400 Metern und von Gletsch bis Oberwald ziemlich genau noch mal so viel.

### «Alte Hasen» und Lehrlinge

Die Bauwoche zum August-Anfang ist unter der Sektion Gotthard gelaufen. Tradi-

tionell machen da erfahrene Leute aus Deutschland und der Schweiz mit. Sie hatten unter der Gesamtleitung von Wolfgang Hackl die 31 Lehrlinge aus Basel einzusetzen.

Die Gruppe aus der Städtischen Lehrwerkstätte Basel umfasste 27 Burschen, vier Mädchen und sechs Betreuer. Die jungen Leute stehen im zweiten oder dritten Lehrjahr und können das Lager während der Arbeitszeit absolvieren. Sie waren durch die körperlich strengen Arbeiten unter Gebirgsbedingungen stark gefordert. Wie François Fiechter als Verantwortlicher für das Lager ausführte, wollte man einmal ausserhalb der Werkstätten Arbeiten und auch gruppendynamische Prozesse ermöglichen. Die Gruppe, die im Touristenlager des Hotel «*Furka*» in Oberwald logierte, versorgte sich selber.

### Erste Fahrt seit 1982

Der Bauzug ist erstmals von Gletsch aus talwärts durch den Kehrtunnel gefahren und bot hier der Mannschaft den Stützpunkt für die Räum- und Instandstellungs-

arbeiten an einem Gleis, an dem mehr als «*der Zahn der Zeit*» genagt hat. Das ganze Trasse musste von Unkraut, Sträuchern, Steinen und Bäumen befreit werden. Grössere Felsplatten mussten für die anschliessende Sprengung gebohrt werden. Zu beiden Seiten des Gleises wurde ein Kleinbagger eingesetzt. Zwischen den Schienen war Handarbeit nötig. Zum Vorschein kamen teils mehr oder weniger intakte Gleisstücke. Aber es hatte auch anderes: Schienen und Zahnstangen, die wie Nudeln verbogen worden oder gar gebrochen waren. Schwellen waren geknickt, Zahnstangensättel abgeschlagen, Seitengräben verstopft. Fortlaufend wurde gepickelt, gehackt, gesägt, beiseite gehoben, Schrauben gelöst, Teile ausgebaut, neue beziehungsweise aufgearbeitete eingesetzt, ausgerichtet und verschraubt. Dem Eifer, mit dem zu Werk gegangen wurde, entsprach der grosse Arbeitsfortschritt.

### Von Wasserfassung bis Zahnstange

Von weiteren Gruppen wurden ebenso wichtige Arbeiten geleistet. Auf der Station Furka wurde der Bahnsteig mit feinem Kiesmaterial planiert. So können spitze Absätze weniger hängen bleiben und der allgemeine Eindruck ist «*profimässiger*» geworden. Oberhalb des Tunnelleingangs galt es eine Wasserfassung zu sanieren. Beim Remisen in Gletsch wurden ausgebaut Zahnstangen mit dem Winkelschleifer in die Kur genommen. Die aufstehenden Gräte an den beanspruchten Zahnflanken wurden weggeschmirgelt und die Zähne sauber verputzt. Die Zahnstangen werden neu so eingebaut, dass jene Zahnflanke die Kräfte aufnehmen muss, die bisher «*Ferien*» hatte. Wie Wolfgang Hackl bemerkte, können gebrauchte und nagelneue Zahnstangen schlecht gemischt werden, weil es zufolge der Abnutzung Teilungsprobleme gibt. An der Passstrasse war das ausgebrochene Stück einer Stützmauer so ausgeräumt worden, dass während der nachfolgenden Bauwoche der Maurer ohne lange Vorbereitungen ans Werk gehen konnte.



Trassefreilegung mit Bagger und Schaufel

Hansueli Fischer



Lehrlinge entfernen Sträucher



Gleisreparatur



Von Felsbrocken zerrissene Schiene



Bauzug im Gebiet Eischflüe

### Bedarf der DFB mit Lok 4 gedeckt?

## Nein, es braucht die HG 4/4!

*Der Chef des Zugförderungs- und Werkstättenendienstes erläutert den Bedarf an Lokomotiven für die Furka-Bergstrecke.*

Es sind bereits Äusserungen gemacht worden, dass wir, wenn Lok 4 in Betrieb ist, eigentlich genug Dampfloks hätten. Die 4-Kuppler braucht es überhaupt nicht. Dem ist ganz und gar nicht so. Eine gesunde und zuverlässige dampfbetriebene Bahnunternehmung hat höchstens 70 Prozent ihrer zur Verfügung stehenden Dampflokomotiven im Einsatz.

Dank dem vorbeugenden Unterhalt und der schonenden Handhabung der Loks

durch unser Lokpersonal, stehen seit drei Jahren 100 Prozent unserer Loks zur Verfügung. Vorbeugender Unterhalt und schonende Handhabung haben aber auch ihre Grenzen. Es können Teile wegen Überalterung oder ungeeigneter Konstruktion einen Defekt erleiden und die Lok fällt aus. Fällt heute eine Lok aus, sind wir schon unter 70 Prozent. Bei Lok 9 ist schon längst eine Kesselrevision fällig. Eine Kesselrevision, wie bei Lok 1, können wir nicht mehr zwischen zwei Betriebsseasons durchführen. Bei der damaligen Kesselrevision von Lok 1 im Jahre 2001 (November 2000 bis Juni 2001) haben wir das durchgezogen. Einen sol-

chen Einsatz können wir von unseren Mitarbeitern nicht ein zweites Mal abverlangen. Zudem fehlt uns im Moment noch der dazu nötige Platz, die Lok zu zerlegen. Die damalige SBB-Werkstätte in Chur steht uns nicht mehr zur Verfügung. Der Ausbau des Stützpunktes Realp hat also erste Priorität.

Nehmen wir mal an: Lok 4 ist in Betrieb, Lok 9 in der Kesselrevision, gleichzeitig hätten wir einen grösseren Lokdefekt (aus welchen Gründen auch immer) und fahrplanmässig sind Doppelzüge oder gar Gegenzüge angesagt, so sind wir hoffnungslos verloren. Ein solches Programm können wir mit bestem Willen nicht erfüllen.

Das Aufarbeiten unserer 4-Kuppler ist somit mehr als begründet. Es wird aber seine Zeit dauern.

*Anton Westreicher, Chef ZFW*

## Dieselcrew mit wichtigen Funktionen auf der Furka-Bergstrecke

# Vom Dampf der Zug, vom Diesel der Schub

*Ohne Dieselfahrzeuge läuft auf der Dampfbahn nichts. Die Dieselcrew ermöglicht und sichert die Fahrten der Dampfzüge, an denen sich grosse und kleine Fahrgäste während der kurzen Sommer-Saison so sehr freuen.*

Sie surren und rattern unspektakulär. Sie rauchen, dampfen, zischen und schnauben nicht. Diesellok, Traktoren und Draisine haben zwar zum Teil auch schon ein ehrwürdiges Alter, vermögen aber nicht die nostalgischen Gefühle auszulösen, die sich beim Anblick von Dampflokomotiven einstellen. Diesen unspektakulären Maschinen und den Leuten, die sie fahren, unterhalten, reparieren und mit Verbesserungen auf einen zeitgemässen Stand bringen, ist dieser Beitrag gewidmet.

### Die Mannschaft

«Dieselcrew» nennen sich die Mannen, welche die surrenden Fahrzeuge mit ebenso viel Hingabe pflegen wie die Kollegen ihre Dampfrosse. Sie ist dem Chef ZfW (Zugförderungs- und Werkstätten-dienst) Anton Westreicher unterstellt. Chef der Crew ist Jürg Bolliger, Chef-Stellvertreter Marcel Willi. Sie leisten zusammen mit rund einem Dutzend Leute ihre Arbeit. Die Diesellokführer der DFB haben praktisch alle eine Eisenbahner-Herkunft und sind technisch vorbelastet. Ihre Arbeit auf und an den Maschinen ist jedoch Hobby. Wer fahren will, muss im Werkstätten-dienst beginnen. Hier lernt er die Fahrzeuge kennen. Dabei zeigen sich Eignung und Teamfähigkeit. Schliesslich folgen eine theoretische und eine praktische Ausbildung mit Prüfung.

Die Bedienung eines Dieselfahrzeugs mag in manchen Belangen einfacher sein als jene einer Dampflokomotive. Doch die Dampf-Kollegen sind zu zweit auf der Maschine – Führer und Heizer – und haben ausserdem das Zugpersonal im Rücken.

Der Diesellokführer ist dagegen auf sich allein gestellt. Dampf und Diesel sollen aber nicht gegeneinander ausgespielt werden – beide sind anspruchsvoll und verlangen den ganzen Einsatz.

### Die Maschinen

Die Dieselcrew betreut einen Fahrzeugpark, von dem hier die vier wichtigsten Maschinen stichwortartig vorgestellt werden.

Die HGm 51 ist eine Lokomotive mit aufgeladenem 12 Zylinder-Deutz-Diesel, Leistung 280 PS. Die 21 Tonnen schwere Lok hat zwei angetriebene Achsen sowie ein Trieb- und ein Bremszahnrad. Die Vmax (Höchstgeschwindigkeit) beträgt 25/12 km/h (Adhäsion/Zahnstange). Zur Überwachung des Lokführers hat die HGm 51 eine elektronische Sicherheitsausrüstung der Firma Seratec. Deren wichtigste Funktionen sind Totmann, Wachsamkeit, Rückrollschutz und Übergeschwindigkeitsüberwachung.

Für die jährliche Schneeräumung ist eine vom Führerstand her bedienbare Schnee-

fräse mit 6 Zylinder-Deutz-Turbodiesel vorhanden. Die Höhenverstellung des Aggregats erfolgt hydraulisch. Die Räumbreite beträgt 2,67 und die maximale Räumhöhe 1,3 Meter.

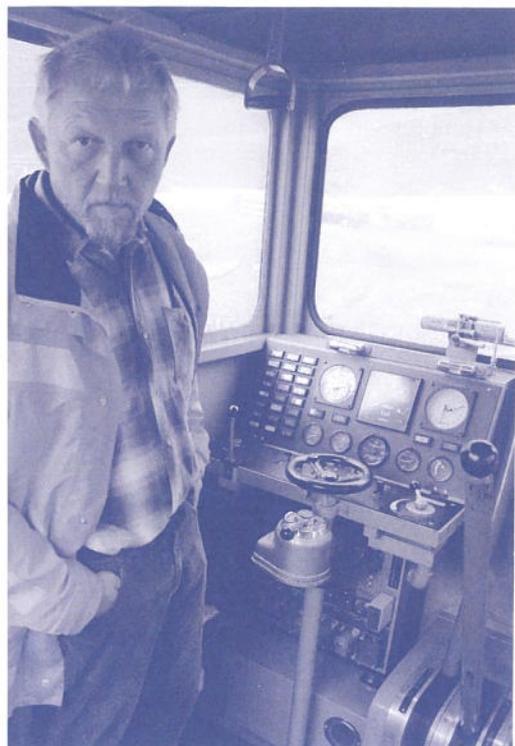
Verantwortlich für die HGm 51, die vornehmlich für Schneeräumung, Bauzüge, Streckenunterhalt und Einwinterungsarbeiten gebraucht wird, ist Roman Moser. Der Tm 506 ist ein Dieseltraktor mit 6 Zylinder-Saurer-Motor von 100 PS Leistung. Beide Achsen des ausschliesslich für Adhäsionsbetrieb gebauten Fahrzeugs sind angetrieben. Die Vmax beträgt 45 km/h. Auch hier ist eine Sicherheitssteuerung der Firma Seratec eingebaut.

Eingesetzt wird der Tm 506 im Furka-Scheiteltunnel zwischen den Stationen Muttbach und Furka. Er leistet im Tunnel den für die von Gletsch in Richtung Realp fahrenden Dampfzüge den erforderlichen Schiebedienst. Verantwortlich für den Tm 506 ist Reto Caprez.

Die Xmh 4961 ist eine Draisine mit VW-Industriemotor von 31 PS Leistung. Die hintere der beiden Achsen ist angetrieben



Diesel Schiebermaschine wartet



Adolf Odermatt

und verfügt über ein Zahnrad. Die Vmax beträgt 30/20 km/h. Die Xmh 4961 ist vorzüglich für Personal- und Versorgungs-transporte sowie für Kontroll- und kleine Bauarbeiten geeignet. Das Fahrzeug war von der damaligen FO übernommen worden; es verkehrte also bereits früher auf der Bergstrecke. Verantwortlich ist Koen De Decker.

Der Tm 68 ist ein Rangiertraktor mit 47 PS-Dieselmotor. Er besorgt in Realp den Rangierdienst. Dank seiner geringen Bau-länge ist er bestens für den Drehscheiben-Betrieb geeignet. Beide Achsen des Ad-häsionsfahrzeugs sind angetrieben. Die Vmax. beträgt 25 km/h. Fahrzeugverant-wortlicher ist Hans-Ruedi Schneider.

#### «Im Sommer fahren»

Für die Dieselcrew beginnt die Sommersaison Mitte Mai mit der Schneeräumung. Auf dem Tiefgänger werden die Rolba- und Peter-Fräsen sowie die Bagger zu den bis zu 14 Meter hohen Lawinenkegeln transportiert. Wenn diese im Trassee den Schneekanal geräumt haben, kann die HGm 51 mit der Anbauschleuder noch den letzten Meter ausputzen.

Die Dieselfahrzeuge sind während der Bau- und Unterhaltsphase für die Transporte im Einsatz.

Die Dieselcrew stellt den Schiebedienst im Scheiteltunnel sicher. Dieser bietet Gewähr, dass die in Richtung Urserental fahrenden Dampfzüge im Tunnel auch bei nassen Schienen die 35 Promille Steigung elegant bewältigen. Das Steckenbleiben im Tunnel, der sich rasch mit Rauch füllt, wäre mehr als ungemütlich. Gegebenenfalls könnte das Schiebedienstfahrzeug (normalerweise der Tm 506, in seltenen Fällen auch die HGm 51) einzelne Wagen oder den ganzen Zug ohne Zeitverlust auf die Walliserseite zurückbringen. Die DFB zeigt mit dieser und vielen weiteren Massnahmen, dass die Sicherheit der Fahrgäste höchste Priorität hat.

Die Dieselcrew ist auch am Saisonschluss dabei, wenn es darum geht, die Tunnel zu schliessen, die Steffenbachbrücke abzubauen und die Strecke insgesamt einzuwintern.

#### Im Winter «schlüsseln»

Einen Winterschlaf halten an der Furka nur die Murmeltiere, nicht aber die Dieselleute. Sie leisten an drei von vier Wochenenden Werkstattdienst. Sie unterhalten, reparieren und modernisieren ihre Fahrzeuge. Ihnen ist es zu danken, dass die teils bejahrten Maschinen während der Betriebs-saison durchhalten und sicherheitstechnisch auf der Höhe sind. Mancher Umbau wurde von den eigenen Spezialisten geplant, ausgeführt und dokumentiert. Nur für die Aufarbeitung von Komponenten kommen Lieferanten zum Zug. Beispiele für solche Umbauten sind die Erneuerung von Bremsen und Elektrik bei der HGm 51 sowie die Modernisierung des Tm 506. Wie von Jürg Bolliger zu erfahren war, sind im Winter 2003/2004 in der Werkstatt Realp rund 1000 Arbeitsstunden geleistet worden.

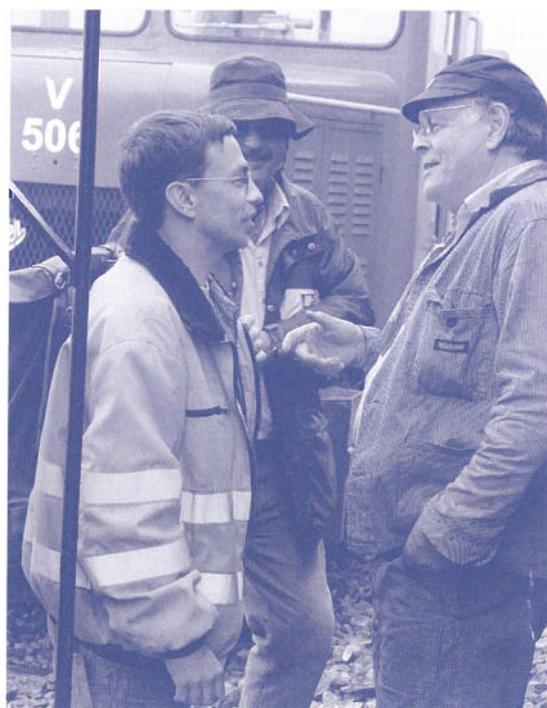
#### Qualitätssicherung

Der Fahrzeugpark der Dieselcrew mag auf den ersten Blick stattlich aussehen, doch ist er zu knapp. Reserven fehlen. Namentlich würde eine stärkere Diesellokomotive gebraucht. Man kann derzeit nur für den

besten Maschinenunterhalt sorgen und hoffen ... Eine Zugförderung mit Diesel-traktion (beispielsweise bei Ausfall einer Dampflokomotive) ist nicht möglich, weil die erforderliche Leistung nicht zur Verfügung steht. Bloss das Abschleppen einzelner Wagen liegt drin.

Vor dem Hintergrund der knappen Mittel hat der Fahrzeugunterhalt – dies sei hier wiederholt – die grösste Bedeutung. Die Dieselcrew leistet diesen Unterhalt nach Checklisten in festgelegten Abständen (je nach Fahrzeug täglich, wöchentlich, monatlich...). Die ausgeführten Arbeiten sind in Kontrollbüchern festgehalten und vom Verantwortlichen visiert. Dadurch ist die Rückverfolgbarkeit der Massnahmen gewährleistet. Dementsprechend gelassen können Jürg Moser und seine Leute dem Sicherheitsaudit durch das BAV (Bundesamt für Verkehr) entgegensehen. Die laufend aktualisierten Handbücher und Unterlagen liegen nicht nur auf Papier vor, sondern können von den Dieselleuten auch im Internet nachgeschlagen werden. In diesem Zusammenhang sei auf die informative und attraktive Seite [www.dieselcrew.ch](http://www.dieselcrew.ch) verwiesen, wo weitere Informationen abgerufen werden können.

*Hansueli Fischer*



Bolliger-Zwald

Auf dem Tm 506 von Muttbach nach Furka

## Geschoben – aber nicht beim Jassen

*Eine der zentralen Aufgaben der Dieselcrew ist die sicherheitstechnisch bedingte Unterstützung der Dampfzüge durch den Dieseltraktor Tm 506 beim Durchfahren des Scheiteltunnels.*

Adolf Odermatt vom Restaurant auf der Station Furka startet den Tm 506 zur Prüfungsfahrt. Jürg Bolliger schaut dem angehenden Diesellokomotivführer über die Schultern. Leer geht es durch den Scheiteltunnel in Richtung Wallis und dann bei der Station Muttbach aufs Nebengleis. Hier wird bei «Furka-Wetter» (grau und nasskalt) auf den von Gletsch heranpusstenden Zug gewartet. Die kürzlich einge-

baute Standheizung wird sehr geschätzt. Der Zug mit Lok 1 kommt heran. Nach den Weichenstellungen von Jürg Bolliger fährt Adolf Odermatt an den Zug. Hier wird angekuppelt. Mit dem Führer der Dampflokomotive wird Funkkontakt aufgenommen. Brems- und Funktionsprüfungen werden systematisch und ohne Hast durchgeführt. Alles ist in Ordnung. Es kann losgehen.

Odermatt gibt Gas. Nach wenigen Augenblicken ist der Zug im Berg. Der «Instrumentenflug» beginnt. Zu sehen ist ja nur die Plattform des letzten Wagens. Odermatt spürt die streckenweise geringe Ad-

häsion. Mit der einen Hand am Gas und mit der anderen am Sander-Hebelchen optimiert er den Schub. Da das durch einen Gleismagneten ausgelöste viermalige Blinken der Streckenpunktlampe: Die 35 Promille-Rampe ist zu Ende, der Zug kann praktisch eben auf die Station Furka zurollen. Odermatt kuppelt den Antrieb aus und lässt sich nun vom Dampfzug ziehen. Die Spannung löst sich. Bald ist die Station erreicht. Der Traktor wird vom Zug getrennt. Odermatt hat gute Arbeit geleistet. Er hat die Prüfung bestanden.

Jürg Bolliger ist froh, dass er da einen weiteren Mann auf dem Berg hat, der die Aufgabe zu bewältigen vermag, die bisweilen doch knifflig sein kann. Max Zwald, der mit einem jüngeren Kollegen die Lok «Furkahorn» gefahren hat, lässt durchblicken, dass bei dieser Fahrt der Diesel-Schub auf Grund der schlechten Adhäsionsverhältnisse besonders geschätzt wurde.

## Zum 80. Geburtstag über die Bergstrecke

Adolf (Stäffa) Aufdenblatten aus Zermatt hat kürzlich in beneidenswerter Frische sein achtens Lebensjahrzehnt vollendet. Der Bergführer und Skilehrer hatte einst seinen Traumberuf «Lokomotivführer» nicht erlernen können. Dennoch ist er zeit seines Lebens ein Eisenbahn-Fan geblieben. So war eine Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in der ersten Klasse ein willkommenes Geschenk. Tochter Sandra Aufdenblatten hat ihren Vater nach Oberwald chauffiert. Von dort reisten sie mit dem Bus weiter. Von Gletsch aus genossen sie die Fahrt über die Bergstrecke nach Realp. Auf dem Pass wurde auf das Ereignis gebührend angestossen. Die Rückfahrt nach Oberwald wurde dann nicht über, sondern durch den Berg bewältigt.

Wenn die DFB so illustre Gäste aus dem Matterhorn-Dorf hat, kann doch wohl das Gerücht nicht stimmen, die Walliser würden zur Bergstrecke vornehme Distanz halten...



Sandra und Adolf Aufdenblatten auf der Geburtstagsfahrt

## Generalversammlung der DFB AG in Oberwald

# Verwaltungsrat bestätigt und erneuert

*Der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG wird in den nächsten drei Jahren von vier bisherigen und vier neuen Verwaltungsräten geleitet.*

Die Verwaltungsräte Peter Heinzer, Hans Hallenbarter, Josef Iten und Urs Wenzel sind an der Versammlung vom 26. Juni nicht mehr zur Wahl angetreten. Ihr Einsatz für die DFB AG wurde gebührend verdankt.

Bei der vom Realper Gemeindeschreiber Karl Cathry souverän geleiteten Wahl wurden Peter Schwaller, Karlheinz Orth, Hans Tribolet und Ruedi Willi in globo bestätigt. Die vorgeschlagenen Andreas Bertet, Winterthur, Paul Güdel, Kriens, Hermann Walser, Uster, und Claude Wenger, Genolier, wurden vorgestellt. Nachdem ein Antrag auf Einzelwahl klar unterlegen war, wurden auch sie gesamthaft erkoren. Peter Schwaller wurde als Präsident bestätigt und Claude Wenger zum neuen Vizepräsidenten berufen. Wenger wandte sich kurz an die Versammlung und versprach seine Kenntnisse und Fähigkeiten im Sinne der DFB-Ziele einzubringen. Vor der Wahl waren auf Anfrage die Kriterien für eine Kandidatur so umschrieben worden: Persönlichkeit und Kompetenz in wichtigen Fachbereichen. Der Nachweis über den statutarisch geforderten Aktienbesitz könne auch nach der Wahl erbracht werden.

### Marketing und Bau

Das neu gewählte Verwaltungsratsmitglied Paul Güdel betonte, dass das Marketing eine Aufgabe ist, die in viele Bereiche hinein greift. Er hat für die Saison 2004 Vorarbeit geleistet, Kontakte geknüpft und dabei viel Verständnis für die DFB gefunden. Zentrale Bedeutung hat die Zusammenarbeit mit Regionen und Partnern. Die Fahrplangestaltung 2005 und das Jubiläum «75 Jahre Glacier-Express» sind

schon jetzt aktuell. Mit einem Andermatter Bäcker ist es gelungen, eine Spezialität zu kreieren, die exklusiv auf der Furka angeboten wird.

Walter Willi bezeichnete den Unterhalt und die Erneuerung der Strecke Realp-Gletsch, den Ausbau der Infrastruktur und die Weiterführung der Bahn bis Oberwald als Prioritäten der Bauabteilung. Gemäss Forderung des Bundesamtes für Verkehr werden jährlich 250 bis 300 Meter Gleis erneuert. In Realp soll der «Container-Bahnhof» durch ein Gebäude ersetzt werden. Wenn für die Weiterführung der Bahn bis Oberwald auch der Terminplan er-

streckt werden muss, laufen doch Planungs- und Vorbereitungsarbeiten.

### Frequenz-Einbruch und regionaler Aufbruch

In der Präsidialansprache würdigte Präsident Peter Schwaller den grossen Einsatz der Frondienstleistenden und aller in der Organisation Engagierter. Letztes Jahr sei zwar die Zahl der Einzelreisenden um 50 Prozent gestiegen, doch hätte es wegen des rückläufigen Gruppentourismus gegenüber dem Vorjahr insgesamt ein Minus von 15 Prozent gegeben.

Schwaller wies auf die massiven Liquiditätsprobleme hin, die mit einer Spendenaktion gemeistert wurden. Er erwähnte positive Anstösse aus der Diplomarbeit Senglet.

Der VR-Präsident ging auf das Projekt «San Gottardo» ein. Es will Talschaften, Sprach- und Kulturräume im Herzen der



Einfahrt des Dampfzuges in Gletsch, der danach einen Teil der GV-Teilnehmer über den Pass nach Realp entführte

Alpen zusammenführen. Es soll eine starke Marke werden, die für eine attraktive Erlebniswelt steht. Die wirtschaftlich schwachen Regionen rund um den Gottthard sollen gestärkt werden.

### Die ordentlichen Geschäfte

An der 18. GV der DFB AG in der Turnhalle Oberwald haben 222 Aktionärinnen und Aktionäre teilgenommen. Unter dem Traktandum «Jahresbericht» zollte Geschäftsleiter Peter Bernhard den Fronis hohes Lob. Er meinte, dass die Energien, die gelegentlich bei Kritik und Besserwissererei draufgehen, klüger in positives Handeln umzuleiten wären. Bernhard erwähnte, dass die Zweckbindung von Spenden den Betrieb erschweren und gar gefährden kann. Oberstes Ziel bleibt die Erhaltung und Nutzung des Kulturgutes DFB. – Der gedruckte und mündlich ergänzte Jahresbericht wurde gutgeheissen.

Vor der Behandlung der Rechnung wurde beanstandet, diese hätte nicht ordnungsgemäss aufgelegt und würde gravierende Mängel aufweisen. Dem wurde widersprochen. Ein Ordnungsantrag gemäss welchem Rechnung, Verwendung des Ergebnisses und Entlastung der Organe nicht hätten behandelt werden können, wurde abgelehnt. Nach der Beantwortung von kritischen Fragen wurde die Rechnung genehmigt. Das Ergebnis wurde vorgetragen und die Organe wurden entlastet.

### Der Rahmen

Eine Schulklasse aus Oberkirch, die im Obergoms einen Zwischenhalt eingelegt hatte, eröffnete die Versammlung mit rassigen Liedern. Odilo Hischier, Gemeindepräsident von Oberwald, überbrachte die Grüsse des Tagungsortes und den Wunsch, die Dampfbahn möchte bald ganz ins Tal geführt werden.

Gegen Schluss der Versammlung präsentierte der heimische Maler Guido Hischier die ausgestellten Bilder zu Dampfbahn und Grimselregion. Bruno Rütli teilte mit, dass Billette neu auch gegen Rechnung bestellt werden können. Er wies auf die nach wie vor erhältlichen

«Dornröschen»-Bilder hin und erliess einen flammenden Appell bezüglich Engagement und Einigkeit.

Nach der Versammlung und dem von der Gemeinde offerierten Apéro wurde nach Gletsch ins «Glacier du Rhône» gewechselt. Das Hotel hatte für den vereinsinternen Raclette-Plausch freundlicherweise

die Lokalitäten zur Verfügung gestellt. Die hungrige Schar strapazierte zwar die Kameradinnen und Kameraden der Käseschmelz- und Service-Mannschaft gehörig, konnte aber doch einige Stunden der Geselligkeit geniessen.

Hansueli Fischer

### Gastreferate an der GV in Oberwald

## Erwünschte Partnerschaft

*Sowohl der Bezirk Goms als auch die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) sind am Gedeihen der DFB interessiert.*

Herbert Volken, Präfekt des Goms, überbrachte die Grüsse der Walliser Regierung. Er berichtete aus der Geschichte und beklagte, dass die Bevölkerung heute bei einem Stand von etwa 5000 stagniert. Die Bevölkerungsdichte verharrt bei etwa 8 Einwohnern pro Quadratkilometer. Nur eine einzige Gommer Gemeinde hätte mehr als 500 Einwohner. Die Jungen würden ausziehen und die Überalterung schreite fort. Selbst im obersten Walliser Bezirk hätte die Landwirtschaft bloss noch einen Anteil von 9 Prozent an der Bevölkerung. Auch das Gewerbe sei rückläufig bei eher bescheidenem Wachstum der Dienstleistungen. Wie Volken ausführte, haben gerade arme Regionen unter der Sparwut der Politiker zu leiden. «Wir brauchen Pioniere und Visionäre – wir müssen die Angstmacherei überwinden!», stellte der Präfekt fest. Er erinnerte an die Anfänge des Bahnzeitalters. Damals seien – beflügelt vom Glauben an die Zukunft – Werk um Werk geschaffen worden.

### MGB – fünftgrösste Bahn der Schweiz

Die MGB, welche die Strecke Disentis-Brig-Visp-Zermatt betreibt und auch die Geschäfte der Gornergratbahn führt, zählt rund 500 Festangestellte und ist damit die fünftgrösste Bahn der Schweiz.

Wie Direktor Hans Rudolf Moser betonte, will die MGB ihre Marktführerschaft im öffentlichen Verkehr weiter ausbauen und in den Alpen die Erlebnisbahn sein. Man wolle im Regionalverkehr optimieren, die Touristik ausbauen und den Glacier-Express wieder auf Erfolgskurs bringen. Der in den letzten Jahren gesteigerte Autoverlad gelange allmählich an die Kapazitätsgrenzen. Moser wies auf die grossen Chancen hin, welche der NEAT-Bahnhof Visp dem Oberwallis bringen wird.

Die Bahnunternehmungen der Schweiz stünden unter grossem Kostendruck, bemerkte der MGB-Direktor. Bestehen kann, wer Synergien nutzt und klug investiert. Er wies darauf hin, dass die DFB das Herzstück des Glacier-Express bildete bis 1982 der Basistunnel eröffnet wurde. Bemerkenswert ist, dass die Gäste auf der 293 Kilometer langen Strecke von St. Moritz nach Zermatt zu 60 Prozent deutscher und zu 23 Prozent asiatischer Herkunft sind. Die Schweizer machen nur gerade 6 Prozent aus. MGB und RhB wollen die Strecke mit dem Einsatz zwei völlig neuer Züge wieder attraktiver machen. Darüber hinaus wird auf ein konsequentes Marketing gesetzt, bei dem MGB und DFB Synergien nutzen können. Zwar werde es aus technischen Gründen keine direkten Glacier-Wagen über die Furka geben, doch bleibe der Streckenzusammenschluss in Oberwald gleichwohl das gemeinsame Ziel.

Hansueli Fischer

Der neue Vizepräsident der DFB AG

## Im Gespräch mit Claude Wenger

*Anlässlich der Generalversammlung der Aktionäre vom 26. Juni 2004 in Oberwald wurde Claude Wenger zum Vizepräsidenten gewählt. Wir haben die Gelegenheit benutzt, um mit ihm ins Gespräch zu kommen.*

*Herr Wenger, können Sie uns bitte Ihre berufliche Laufbahn beschreiben ?*

Nach meinem Studium in Elektrotechnik am neuenburgischen Technikum in Le Locle war ich in der industriellen Entwicklung tätig, insbesondere bei Charmilles-Technologies, Swissair und Sodeco. Als ich 45 Jahre alt war, entschloss ich mich in den wirtschaftlichen Sektor, in den Betrieb Nixdorf Computer zu wechseln, welcher später von Siemens übernommen wurde. Während den 11 letzten Jahren war ich Verantwortlicher für die Geschäftsführung von Siemens in der französischen Schweiz. Dann, als ich das Alter von 62 Jahren erreichte, habe ich mich entschlossen im Dezember 2003 in Pension zu gehen, um besser über meine Zeit verfügen zu können.

*Wie und warum sind Sie zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke gekommen ?*

Ich erinnere mich an die Zeit, als mich mein Vater auf seinem Fahrrad zum Bahnhof in Genf brachte, um dort die Dampflokomotiven zu bewundern. Ab diesem Zeitpunkt wurde meine Leidenschaft für die Eisenbahnen immer grösser, wie übrigens auch meine Liebe zur Bergwelt. Aus diesen Gründen habe ich mich um 1985 für das Projekt «Rettet die Furka-Bergstrecke» interessiert.

Vom Zentralverein habe ich in die Genfer Sektion gewechselt. Später dann in die «Section Romande», die vom dynamischen Jacques Fornachon geleitet wird. Im Lauf der letzten Jahre hat mich Jacques Fornachon zur Teilnahme an Versammlungen und Sitzungen des VFB-Komitees eingeladen. Bescheiden nehme ich

auch an Arbeitseinsätzen teil, welche von Jean-Yves Pièce organisiert werden und jedesmal eine schöne Lebenserfahrung sind.

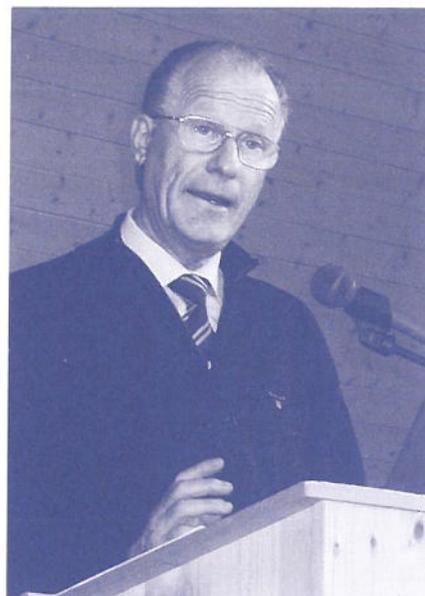
Dies hatte zur Folge, dass mein Interesse an unserem grossen Projekt immer grösser wurde und auch mein Gefühl, dass ich mich nützlich machen könnte, wenn ich mich aktiver für dieses aussergewöhnliche Abenteuer einsetzen würde.

*Welche Ziele haben Sie sich für die Dampfbahn gesetzt und welches wird Ihre erste Aufgabe sein ?*

Seit 22 Jahren arbeiten begeisterte Frauen und Männer freiwillig daran, ein aussergewöhnliches Projekt zu verwirklichen: Den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke. Seht einmal hin und stellt fest, was bisher schon alles geleistet wurde. Erinnert Euch an die vielen Anstrengungen. Denkt aber auch an die wirtschaftlichen Vorteile für die Region und an unsere Pioniere. All diejenigen, die an den Anstrengungen teilgenommen haben, verdienen ausnahmslos, dass unser Projekt nach Oberwald, dem Ausgangspunkt der Furka-Bergstrecke, gelangt.

Dazu müssen wir unsere Ziele in eine etwas weitere Zukunft richten. Schon jetzt müssen wir den Erhalt und die Entwicklung unseres Vorhabens bis zur Ankunft in Oberwald und darüber hinaus planen. Diese Visionen animieren den Verwaltungsrat und sie entsprechen mir sehr gut. Um auf den zweiten Teil Ihrer Frage eine Antwort zu geben, würde ich sagen, dass der Verwaltungsrat ein Organ ist, das im Team arbeitet. Unter der Präsidentschaft von Peter Schwaller werden wir die Prioritäten setzen und meine Aufgaben werden von unseren Entscheidungen abgeleitet. Ich möchte jedoch auf unser grosses Projekt zurückkommen und Ihnen folgende Metapher vorschlagen:

Die Erstellung einer grossen Mauer beansprucht viel Zeit. Besonders dann, wenn



Claude Wenger

man nur auf freiwillige Mitarbeit bauen kann.

Im Laufe der Zeit wird es jedoch immer schwieriger, Bausteine mit genau derselben Farbe zu finden. Wenn auch die meisten grau sein werden, wird es doch einige geben die etwas «eher schwarz» sind. Aber schlussendlich wird man doch nur die Mauer sehen.

Und ausserdem ist es der Zement, der die verschiedenen Steine zusammenhält.

Dies um Ihnen zu sagen, dass ich dem Zement, der alle Akteure unseres gemeinsamen Werkes zusammenhält, eine grosse Wichtigkeit zumesse.

*Herr Wenger, wir danken Ihnen für dieses Gespräch und wünschen Ihnen vollen Erfolg.*  
Claude Solioz

### Korrektur

In der in Heft 2004/2 veröffentlichten Rechnung des Vereins Furka-Bergstrecke war das Total des Ertrages falsch.

Der gesamte Ertrag beläuft sich auf **Fr. 395'159.85** und nicht auf Fr. 359'159.85.

Der Redaktor bittet um Entschuldigung.

## Jubiläum «Zehn Jahre Wagenwerkstätte Aarau»

# Wichtiger Zulieferer für die Bergstrecke

*Mit einem tollen Fest hat die Sektion Aargau des VFB am 11. und 12. Juni das zehnjährige Bestehen der Wagenwerkstätte gefeiert.*

Am 1. April 1994 hatte die Lagerhalle an der Industriestrasse gemietet werden können. Zuerst wurden Arbeiten an Barrierenantrieben, Lampen und Sitzbänken ausgeführt. 1995 wurde ein Schlafcontainer für das Lokpersonal gebaut. 1998 wurde der von der Werkstätte Aarau aufgearbeitete Wagen ABD 4554 in Dienst gestellt. Am Festwochenende war das vierte Fahrzeug ablieferbereit auf dem Tiefgänger verladen und das fünfte bereits in Arbeit.

### Gefeiert mit Gästen

Sektionspräsident Walter Benz hat zum offiziellen Festakt Landammann Roland Brogli, Ständerat Dr. Thomas Pfisterer, Nationalrat Urs Hofmann, den ehemaligen National- und Regierungsrat Silvio Bircher, Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller, die früheren Sektionspräsidenten und weitere Honoratioren willkommen heissen können.

Benz erinnerte daran, dass am 11. Oktober 1981 der letzte Zug über die Bergstrecke gefahren war, und dass am 3. Dezember 1983 der Zentralverein gegründet wurde. Mittlerweile gibt es 22 Sektionen – die aargauische startete am 6. Februar 1987. Am Jubiläumstag ihrer Werkstätte zählte sie 982 Mitglieder.

Für die Restaurierung eines Wagens würden etwa 50 Frondienstleistende rund 10'000 Arbeitsstunden investieren, bemerkte der Präsident. Die Sektion finanziert auch das Material selber. Schliesslich werden die Wagen der DFB AG unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Sie verbleiben aber im Eigentum der Sektion Aargau.

Walter Benz schloss die Eröffnungssprache mit einem herzlichen Dank an das Team. Er würdigte besonders das Wirken

von Werkstattleiter Werner Beer und von OK-Chef Kurt Aeberli.

### Kulturgut erhalten

Der Aargauer Landammann Roland Brogli zitierte Voltaire, der festgestellt hatte, dass Arbeit Langeweile, Laster und Not fernhält. Er schlug den Bogen zur Tätigkeit der jubelnden Sektion welche auf freiwilliger Basis grosse Beiträge zur Erhaltung des Kulturgutes «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» leistet. Sie tue dies nicht nur in der Aarauener Werkstätte, sondern auch auf der Strecke.

Alt Regierungsrat Silvio Bircher konnte als «Mann der ersten Stunde beim VFB» von den Anfängen berichten. Mit Protestaktionen sei es 1983 gelungen, den Abbruch der Bergstrecke zu verhindern. Dank weiterer grosser Anstrengungen sei die Strecke von Realp her in Etappen wieder eröffnet worden. Nach wie vor bestehe das Ziel, nicht nur bis Gletsch zu fahren, sondern in Oberwald den Anschluss an die MGB herzustellen.

Bircher hat eine Spende von Coop Nordwestschweiz von 3000 Franken über-

bracht. Sektionspräsident Benz dankte sie herzlich und berichtete von einem Geburtstagsbatzen der Stadt Baden von 1000 Franken. Er empfahl diese Geste den Vertretern des Aarauener Stadtrates und den anwesenden Bundesparlamentariern sanft zur Nachahmung.

### Bergstrecke im grösseren Zusammenhang

Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller überbrachte die Glückwünsche der DFB AG. Er sei stolz auf die starke Sektion im insgesamt rund 7000 Mitglieder zählenden VFB. Er wies darauf hin, dass die DFB AG die Konzessionsträgerin der Dampfbahn ist. Sie sei bemüht, einen Beitrag zur Entwicklung der Region Wallis–Uri–Surselva zu leisten. Die DFB pflege ein gutes Einvernehmen mit der MGB (Matterhorn-Gotthard-Bahn) und werde zweifellos am Jubiläum «75 Jahre Glacier-Express», das 2005 zu feiern ist, einen wichtigen Beitrag leisten. So sei die Führung eines Jubiläums-Dampfexpress von St. Moritz nach Gletsch zu erwarten.

Schwaller erinnerte an die Rückholung der Dampflokomotiven aus Vietnam und an deren Aufarbeitung bis zur Betriebstüchtigkeit. Was es dafür brauche, lasse sich am Beispiel der auf dem Festgelände aufgestellten HG 4/4 ermassen. Letztlich stehe aber der Mensch im Mittelpunkt. Es brauche die vielen Leute, welche sich mit



Die aus Vietnam zurückgekehrte Lok HG 4/4 ist ein Publikumsmagnet



Die Kollegen von der Gartenbahn haben fachkundige Zuschauer

Ideen, Geld und Arbeitskraft engagieren, und es brauche die Fahrgäste, welche die unvergleichliche Furka-Fahrt geniessen. Die DFB werde aber ihre Möglichkeiten nur ausschöpfen können, wenn sie in eine weitere Tourismus-Region eingebunden ist. In diesem Zusammenhang wies Schwaller auf «San Gottardo» hin. Diese junge Organisation schliesst nicht nur das Goms und das Urserental, sondern auch das Haslital, die Surselva und die Leventina mit ein. In diesem weiter gespannten Rahmen werde es möglich sein, der Bergregion zu einem Entwicklungsschub zu verhelfen. Der Verwaltungsratspräsident schloss seine Ausführungen mit Dank und Glückwunsch an die Mannschaft der Aarauer Wagenwerkstätte.

#### Von der HG 4/4 bis zum Schneeschleuderantrieb

Die Aarauer Sektion hatte nicht nur für eine ausgezeichnete Gastronomie ge-

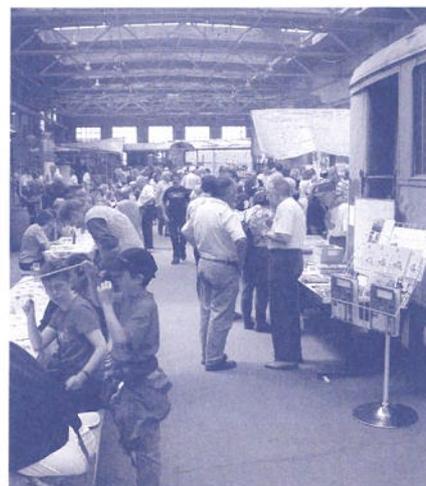
sorgt, sondern auch ein vielfältiges Rahmenprogramm zusammengestellt. Am Zugang zum Festgelände war die HG 4/4 der Blickfang. Sie war auf dem Weg vom «Zwischenlager» in Altdorf zur Wiederaufarbeitung in der Lokwerkstatt Chur zu einer Ehrenrunde gekommen. Bei manchen Leuten dürften Zweifel aufgekommen sein, ob dieses rostige Ding tatsächlich irgendwann schnaubend und zischend über die Furka fahren wird.

Aus dem weiteren Ausstellungsgut seien der ablieferbereite Wagen B 4229, das Winkelgetriebe für die Dampfschneeschleuder XrotR12 oder der Ejector für die

Vakuumbremse erwähnt. Grosse Beachtung fanden auch Fotoausstellung und Videoschauen, Souvenir- und Antiquitätenstand.

Die Gartenbahn Staufien liess ihre teils elektrisch, teils mit Dampf betriebenen Miniaturzüge verkehren – nicht bloss zum Vergnügen der Jüngsten. Ein 1876 bei Escher Wyss und Cie in Zürich gebautes Lokomobil liess Kolben stampfen und Riemenscheiben drehen. Das Aarauer Dampfwalzenteam fuhr mit der 1928 gebauten Zettelmeyer-Walze seine Runden. Dabei bot es nicht nur für Auge und Ohr, sondern auch für die Nase ein Stück Dampfromantik.

*Hansueli Fischer*



Feststimmung in der Wagenwerkstatt



Bei der Ehrung auf der Bühne: Heinz Unterweger, Werner Beer und Walter Benz

#### Generalversammlung 2005

Am Samstag, 2. Juli 2005, wird die Generalversammlung der DFB AG in Andermatt stattfinden. Dieser Termin musste gewählt werden, weil die Räumlichkeiten am 25./26. Juni anderweitig belegt sind.

Alt Nationalrat Silvio Bircher erinnert sich

## Anfänge der Furka-Bergstreckenrettung

*Zur Rettung der Furka-Bergstrecke hat es beherzte Bahnfreunde und Druck auf der politischen Ebene gebraucht.*

Wir leben in einer schnelllebigen Zeit. Wichtig ist das «Hier und Heute», und kaum noch erinnern wir uns jüngst Vergangenen. Gerade jetzt ist es wieder wichtig, dass bei der Furka-Bergbahn der Schwung der Sommersaison ausgenutzt wird und die Initiativen aus den Sektionen voll zum Tragen kommen. Dank ihnen und den beiden tragenden Säulen, dem Verein Furka-Bergstrecke und der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, ist das Zwischenziel der Führung der Bergstrecke bis Gletsch erreicht worden. Und in Gletsch hat 1982 eigentlich alles begonnen. Was war der Anlass, und welche politischen Entscheide ermöglichten den Start der Bauarbeiten und Bahnfahrten?

### Start im Sommer 1982

Man soll sich selbst nie zu wichtig nehmen. Aber es waren wohl meine beiden parlamentarischen Vorstösse von Ende 1981 und Frühling 1982, welche den nötigen emotionalen und politischen Druck erzeugten, um eine kleine Schar von Bahnfreunden am 6. August 1982 in Gletsch eine Protestversammlung zur Rettung der Bergstrecke abhalten zu lassen. «Bahn-Nostalgiker wollen Furka-Bergstrecke retten» titelte etwas zweideutig der «Tages-Anzeiger» danach zuoberst auf der Inlandseite. Und andere Zeitungen schrieben: «Komitee will Furka-Geleiseabbruch bekämpfen.» Denn darum ging es fürs Erste. Es dauerte dann noch bis zum 8. Oktober 1983 bis zur ersten Vorstandssitzung des neuen Vereins, dessen Gründung am 3. Dezember vollzogen werden konnte. Aus taktischen Gründen wählten wir den Walliser Bähnler Bernhard Vouillamoz aus Visp zum ersten Vereinspräsidenten. Mit einem bescheidenen ersten

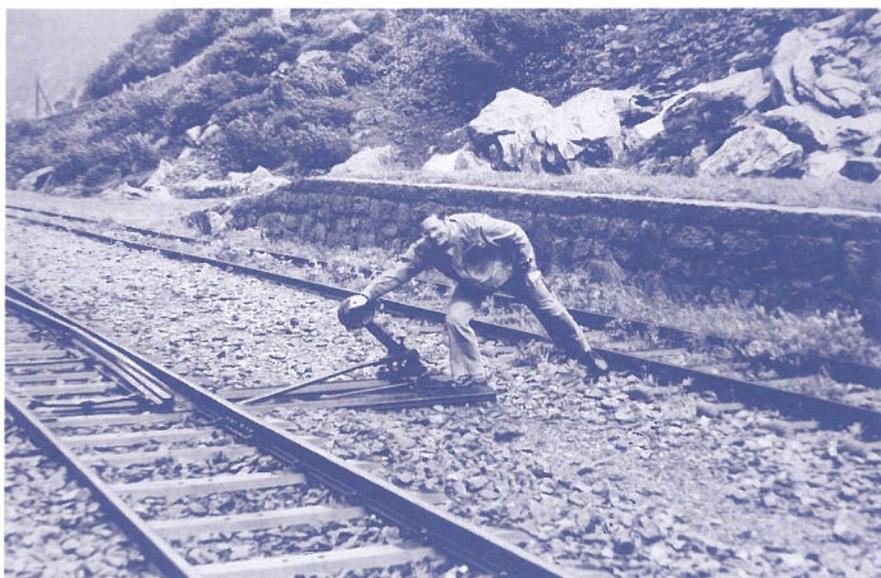
A4-Beitrittstalon, alles auf einer Seite, wurden erste Mitglieder geworben. Und erst Ende 1989 und Anfang 1990 sollten die beiden Parlamentskammern in Bern die entscheidenden Weichen stellen helfen. An diesen wohl wichtigsten Schritt, der erst die Betriebseröffnung der DFB vom 11. Juli 1992 ermöglichte, soll hier erinnert werden.

Manchmal hat auch das eidgenössische Parlament inmitten hektischer Geschäfte, überladener Traktandenlisten und sich überstürzender Ereignisse noch Zeit, sich einem Stück Romantik und Nostalgie zuzuwenden – so geschehen bei der Konzessionserteilung für die Furka-Dampfbahn! Der Nationalrat beschloss sie am zweitletzten Tag seiner Märzsession, am 22. März 1990, der Ständerat bereits am 29. November 1989. Auch ich gehöre zu den Befürwortern einer Modernisierung unseres Schienennetzes. Ich setze mich ein für günstigere, bessere und konkurrenzfähigere Bahnverbindungen, für einen Ausbau des kombinierten Verkehrs. Umso mehr bedauerte ich mit einer Handvoll Bahnfreunde, dass im Sommer 1981, ein

Jahr vor Eröffnung der Furka-Basislinie, die Bergstrecke zum letzten Mal befahren werden sollte. Unterhalb des Rhonegletschers bei Gletsch, wo ein Hotel der Seiler-Dynastie Sommer für Sommer Bergtouristen eine romantische und einfache Absteige bot, befürchteten wir die Erstellung eines Staubeckens. Das spornte noch mehr dazu an, mit der Bahnstrecke auch diese Landschaft bei Gletsch zu retten. Allerdings bedurfte es darauf mehr als nur unserer damaligen Anstrengungen. Sie hätten kaum je zum Ziel geführt. Erst der professionelle Aufbau des heutigen Vereins Furka-Bergstrecke und der Dampfbahn AG mit Zentralpräsident Gysin an der Spitze und den verantwortlichen Ressortleitern, den vielen Hundert engagierten Bahnfreunden aus nah und fern konnte dieses Werk bis vor die eidgenössischen Räte und die Konzessionserteilung bringen. Als ich 1982 im Nationalrat in einem Vorstoss mich um finanzielle Mittel des Bundes bemühte, erhielt ich vom Bundesrat die Antwort, der Abbruch der Bahngeleise sei unwiderruflich, denn die zur Renovation benötigten 30 bis 40 Millionen Franken sei niemand in der Lage aufzubringen, natürlich auch der Bund nicht...

### Bundesrat liess sich umstimmen

Wenn der Bundesrat in seinem Bericht an das Parlament die bisherige Geschichte

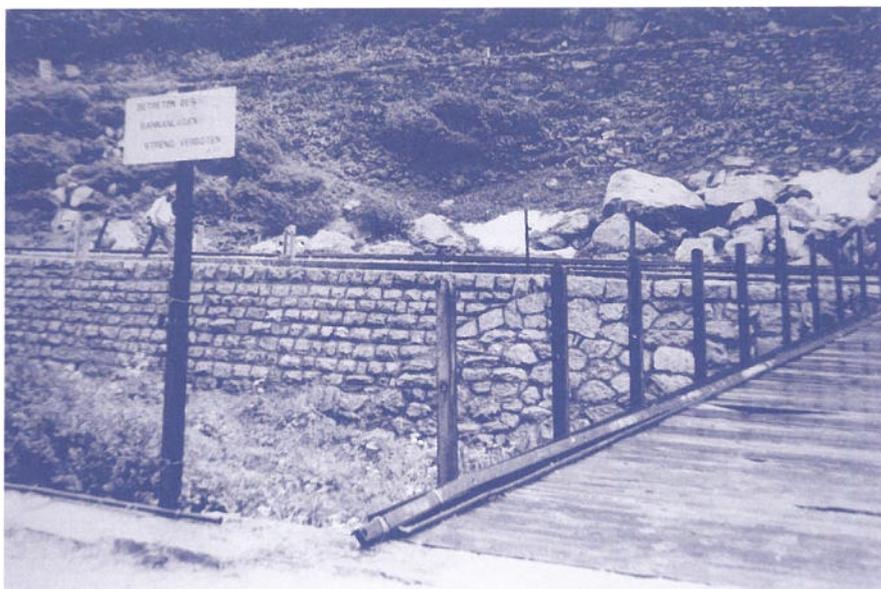


Silvio Bircher, damaliger Nationalrat, stellt symbolisch am 6. August 1982 in Gletsch eine Weiche

aufrollt, so hat er zumindest seine damalige pessimistische Haltung vergessen. Er schreibt: «Als Ersatz für die sanierungsbedürftige, nur im Sommer betriebsbereite Furka-Bergstrecke plante die Furka-Oberalp-Bahn (FO) Ende der Sechzigerjahre eine wintersichere Bahnverbindung zwischen Oberwald und Realp auf Niveau 1500 Meter über Meer in Form einer Tunnelösung. An den Bau des Furka-Basistunnels bewilligten die eidgenössischen Räte am 24. Juni 1971 einen Kredit von 70 Millionen Franken. Probleme beim Bau sowie die Teuerung haben schliesslich dazu geführt, dass die Basislinie nicht 74, sondern 311 Millionen Franken kostete. Nach rund neunjähriger Bauzeit konnte die Basislinie am 25. Juni 1982 dem Betrieb übergeben werden. Seit Herbst 1982 wird der Basistunnel ausserdem erfolgreich für den Autoverlad genutzt.

Nach einem in diesem Ausmass nie erwarteten Ansturm im Sommer 1981, der die FO vor ausserordentliche Probleme stellte, verkehrte am 11. Oktober 1981 der letzte fahrplanmässige Zug über die Bergstrecke. Die Betriebsbewilligung für die Basislinie war mit der Auflage verbunden, die Bergstrecke innert zwei Jahren abzubauen.

Das Bedauern über die Betriebseinstellung auf der eisenbahnhistorisch und eisenbahntechnisch bedeutsamen Furka-Bergstrecke war gerade nach dem überwältigenden Publikumserfolg während der Sommersaison 1981 allgemein gross. Politiker und Eisenbahnfreunde aus der Schweiz und dem Ausland setzten sich in der Folge für die Erhaltung der Furka-Bergstrecke ein. Am 6. August 1983 wurde in Gletsch eine Protestaktion gegen den vorgesehenen Abbruch durchgeführt. Vier Monate später, am 3. Dezember 1983, wurde in Bern der Verein Furka-Bergstrecke gegründet, welcher die integrale Erhaltung der ehemaligen Furka-Bergstrecke bezweckt. Auf Grund des vom Verein ausgearbeiteten Konzepts beschloss der Verwaltungsrat der FO im Juli 1984, auf den Abbruch der Bergstrecke zu verzichten und Verhandlungen über deren Abtretung aufzunehmen. Gleichzeitig wurde dem Verein erlaubt, die zum Erhalt der Strecke er-



Die Holzbrücke zwischen dem Gletscher Bahnhofgebäude und dem Geleise ist im Sommer 1982 bereits gesperrt: «Betreten der Bahnanlagen streng verboten»!

forderlichen Unterhaltsarbeiten aufzunehmen. Der Verein Furka-Bergstrecke zählt heute gegen 4000 Mitglieder.»

#### **Von der Geldbeschaffung zur Streckenführung**

Der Bundesrat schildert darauf in seinem Konzessionsvertrag an den National- und Ständerat fast minuziös den weiteren Werdegang zur Furka Dampfbahn-Wiederherstellung, was wohl mit dazu beitrug, dass beide Räte die Konzession einstimmig erteilten.

Weil der Verein allein nicht in der Lage gewesen wäre, die erforderlichen Mittel zur Finanzierung der Wiederinstandstellungsarbeiten, des Rollmaterials und der Infrastruktur aufzubringen, bereitete der Vereinsvorstand die Gründung einer künftigen Betriebsgesellschaft vor. Am 27. Mai 1985 wurde in Lausanne die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mit Sitz in Oberwald VS gegründet. Das ursprünglich auf 300'000 Franken festgesetzte Aktienkapital wurde seither mit zwei Kapitalerhöhungen auf 3,3 Millionen Franken aufgestockt. Aufgrund der Ende 1987 mit der FO abgeschlossenen Kauf- und Bauverträge ist die DFB nun im Besitz der gesamten Bergstrecke mit ihren festen Anlagen.

Die Linienführung der stillgelegten Furka-Bergstrecke bleibt für die vorgesehene

Wiederinbetriebnahme praktisch unverändert, ebenso die Spurweite und die Zahnstangenabschnitte. Im Moment noch ungewiss ist die Einführung in den Bahnhof Oberwald. Generell wird die gesamte vorhandene Bausubstanz übernommen; für neue Kunstbauten gelten die Normen der FO.

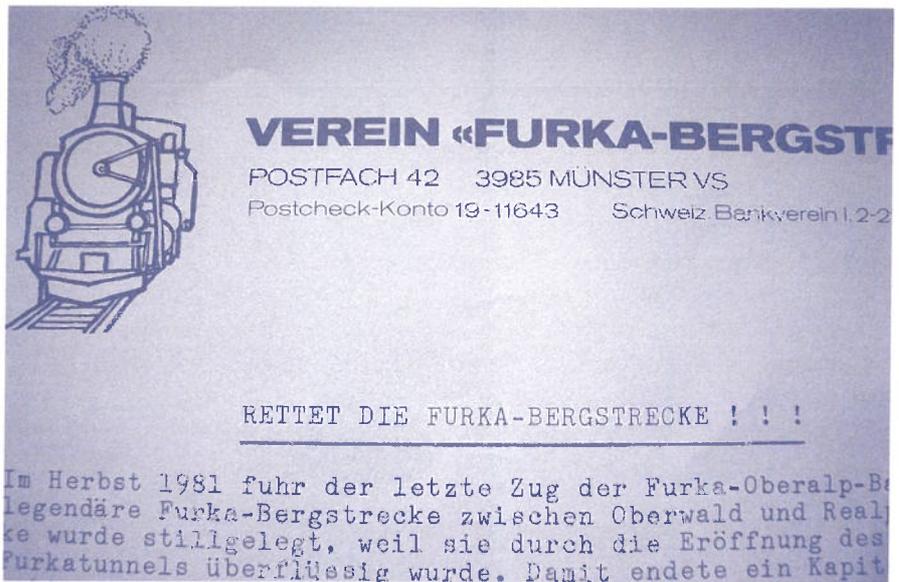
Die Bergstrecke hat eine Betriebslänge von 17,2 Kilometern. Davon sind 12,1 Kilometer Zahnstangenabschnitte System Abt mit Neigungen bis zu 110 Promille und Adhäsionsabschnitte mit Neigungen bis zu 50 Promille. Die Strecke weist neben dem Scheiteltunnel mit einer Länge von 1874 Metern vier weitere Tunnel sowie elf Brücken und Viadukte auf, darunter als Besonderheit die demontierbare Steffenbachbrücke oberhalb Realp. Zur Bahnanlage gehören ferner die Stationen Tiefenbach, Furka, Muttbach-Belvédère und Gletsch.

Der heutige Zustand der Anlagen, die grösstenteils aus der Zeit der durchgehenden Inbetriebnahme der FO im Jahr 1926 stammen, gestattet das reguläre Befahren der Strecke nicht. Sofern die nötigen Instandstellungsarbeiten ausgeführt sind und ein regelmässiger Unterhalt gewährleistet ist, kann gestützt auf eine Begutachtung durch das Bundesamt für Verkehr der Oberbau für den geplanten Weiterbetrieb als Touristenbahn verwenden-

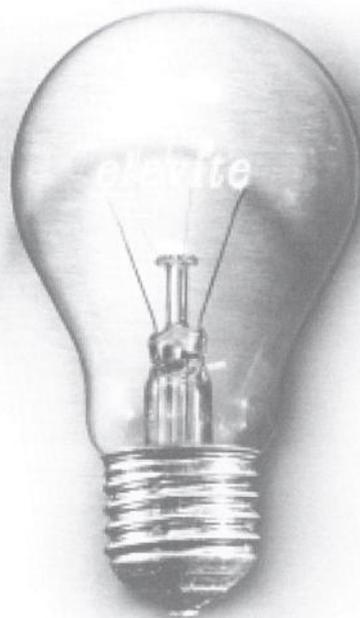
det werden. Dasselbe gilt für die Kunstbauten, die teilweise zu sanieren sind. So lauteten die bundesrätlichen Ausführungen, welche zum Ja der beiden Räte und zur alles entscheidenden Konzessionserteilung für vorerst einmal 50 Jahre führten. *Silvio Bircher, Aarau*

### Aktienzeichnung 2004

Gemäss Mitteilung von Astrid Huber sind bis und mit 4. August 2004 Aktien im Betrag von **149'000 Franken** gezeichnet worden.



Der erste Vereinsprospekt der VFB (Ausschnitt)



## Ihre Licht-Quelle.

Als Schweizer Vertriebspartner führender Hersteller dreht sich bei uns alles um dieses eine Thema: Optimales Licht. Zum Beispiel unser lückenloses Sortiment an Lampen, Vorschaltgeräten und Lichtsteuersystemen. Oder die kompetente Beratung in allen Anwendungsbereichen durch unsere ausgewiesenen Lichtspezialisten. Und nicht zuletzt ein Lieferservice, der die einmalige Qualität unserer Produkte innert kürzester Zeit bei Ihnen zum Leuchten bringt. Elevite AG, Händlistrasse 17, (ab 01.07.04: Fegistrasse 9), 8957 Spreitenbach, Tel. 056 419 70 70, Fax 056 419 70 80, [www.elevite.ch](http://www.elevite.ch), [info@elevite.ch](mailto:info@elevite.ch)

**elevite**

Ihr Partner für innovatives Licht.

Der SBB Historic Bahn-Treff in Interlaken

## Neue Attraktion in der Jungfrauregion

*Bahn-Interessierte haben beim Bahnhof Interlaken West einen neuen Anziehungspunkt: den Historic Bahn-Treff. Die historische Stiftung der Schweizer Bundesbahnen (SBB Historic) hat ein ehemaliges Lagergebäude der Landi erworben und ausgebaut.*

Empfangen wird der Besucher von verschiedenen, liebevoll gestalteten Modellbahnanlagen, die das Herz eines Modellbahners höher schlagen lassen. Attraktive Bergstrecken des Schweizer Schienennetzes wurden hier mit viel Liebe zum Detail nachgebildet. Der Landwasserviadukt, der Solisviadukt, die Albulabahn zwischen Bergün und Preda oder auch die Südrampe der Brünigstrecke sind präzise in Szene gesetzt. Wenn man sich die Zeit nimmt, und die sollte man sich einfach nehmen, und wartet, bis der Zug über die charakteristischen Steinviadukte der Albulabahn rollt und langsam durch die Spiraltunnel an Höhe gewinnt, glaubt man fast, man sässe in dem gerade vorbeifahrenden Zug der Rhätischen Bahn. Mir ist es zumindest so ergangen.

Dann gibt der Bahn-Treff einen Einblick auf die über 150-jährige Geschichte der Schweizer Bahnen. Eine grossartige Plakatsammlung und eine wunderschöne Laternensammlung alter Lokomotiven und Wagen lassen den Besucher über ein Jahrhundert Schweizer Bahngeschichte hautnah fühlen. Und dann sind da noch die liebevoll herausgeputzten, in Vitrinen ausgestellten Musikautomaten. Sie dienten damals in Wartesälen auf Bahnhöfen zur Unterhaltung der Reisenden. Mit ein wenig Phantasie kann man sich in die gute alte Zeit zurückversetzen. Hinzu kommen auch verschiedene Stellwerkanlagen, die funktionstüchtig hergerichtet wurden. Umrahmt wird die historische Atmosphäre durch zeitgenössische Gemälde des Schweizer Malers Loisl, die in je-

dem Raum des Bahn Treffs zu finden sind. So gelingt es ihm, mit jedem seiner Bilder den Betrachter in eine andere Zeit zu versetzen. Wunderschön in Szene gesetzte alte Lokomotiven, Szenen von Bahnhöfen oder auch vergessene Strassenbahnen gehören zu seinen Motiven. Die Gemälde können übrigens im Bahn Treff käuflich erworben werden.

Ein kleines Kino, in dem ständig Bahnfilme gezeigt werden, rundet das unterhaltsame Angebot ab. Und das Kulinarische kommt auch nicht zu kurz. Im sogenannten Rail Café nimmt der Besucher im Eisenbahn-

abteil Platz und lässt sich seinen Kaffee mit der Kaffeebahn an seinen Platz im Abteil servieren. Ein toller Service. An die kleinen Besucher wurde auch gedacht. So hat der Nachwuchs die Möglichkeit, an einzelnen Modellbahnanlagen die Züge, mittels Fahrshaltern aus alten Elektrolokomotiven, selber zu steuern. Das ist aber auch etwas für «grosse» Kinder. Am Ausgang befindet sich der Rail Shop. Hier findet der Interessierte eine Vielzahl an Videos, Büchern, Postkarten und anderen Artikeln rund um das Thema Bahn. SBB Historic ist es hier gelungen, Bahngeschichte lebendig und interessant für jedermann ein Stück näher zu bringen. Auch wenn man sich nicht unbedingt für Eisenbahnen interessiert, so ist ein Besuch des Bahn-Treffs Interlaken unbedingt zu empfehlen.

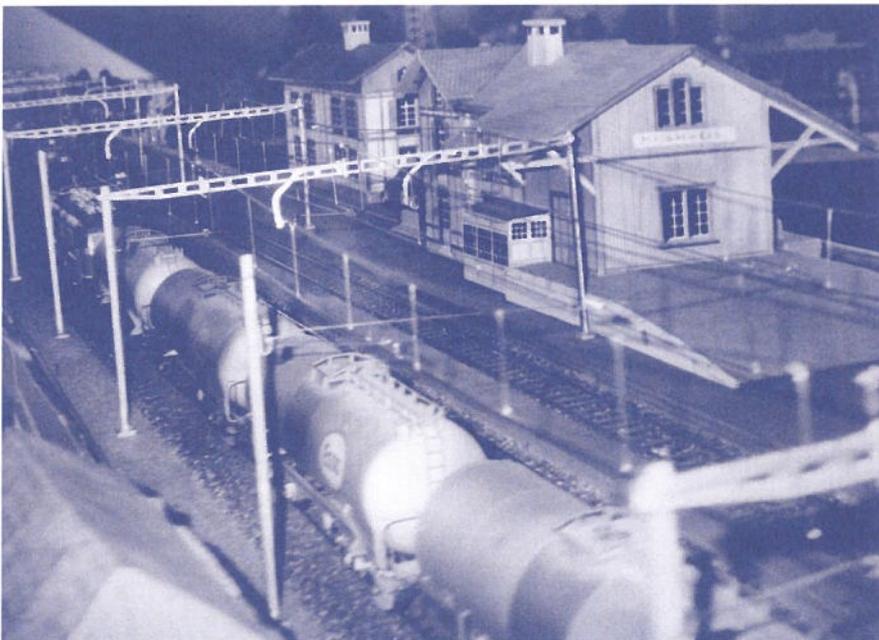
*Jörg Köhnen, Solingen*

## Modell-Anlage des DFB-Personalchefs integriert

Beim SBB Historic Bahn Treff ist eine ehemals mobile Modellanlage, Spur 0, zu sehen.

Was vormals an internationalen Ausstellungen gezeigt worden war, hat nun in In-

terlaken einen festen Platz gefunden. Die Anlage von Peter Schwarzenbach verfügt über eine funktionstüchtige Oberleitung und umfasst historisches Rollmaterial der SBB seit 1930.



Vom Zwischenlager in die Werkstatt

## Kniffliger Transport der Vierkuppler

*Die beiden aus Vietnam zurückgeholten Zahnradampflokomotiven HG 4/4 sind auf der Strasse von Altdorf nach Chur transportiert worden.*

Es begann im Frühling 2003. Toni Westreicher und Jakob Knöpfel waren schon seit einiger Zeit der Auffassung, dass die zwei HG 4/4 in Altdorf einem langsamen Tod durch Verrosten entgegengehen. Pläne, ein Zeltdach über die Lokomotiven zu bauen, wurde wegen der Angst, ein Föhnsturm könnte die ganze Konstruktion wegtragen, nie umgesetzt. So habe ich mich bereit erklärt, Sponsoren zu suchen und die beiden Stahlrösser ins Trockene zu stellen.

In der Werkstatt Chur als geeignetem Ort hätte es infolge Wegzug eines Mieters einen Platz gegeben, der knapp ausgereicht hätte. Die Erweiterung unserer Werkstatt wurde jedoch von der Geschäftsleitung nicht genehmigt. Verständlicherweise wollte unser neuer Geschäftsführer Peter Bernhard zuerst einen Gesamtüberblick gewinnen, um die wenigen Franken am richtigen Ort einzusetzen.

Auch ohne zusätzliche Quadratmeter konnte dann doch der Rahmen einer HG 4/4, der in Altdorf besserer Zeiten harter, platziert werden. Der entsprechende Transport erfolgte im Juni 2003. Bereits kurz danach haben einige Reisegruppen die Werkstatt besucht und einen Einblick erhalten, wie man einen Rosthaufen zu einer Dampflok restaurieren kann. Ein solches Unterfangen ist jedoch weder einfach noch billig.

Die gleich nebenan im Aufbau stehende Furkalok HG 3/4 hat jedoch die meisten Besucher überzeugt, wozu die Churer Gruppe unter der Leitung von Meister Knöpfel fähig ist. Mit der 2004 frei gegebenen Erweiterung der Werkstatt und der beinahe unglaublichen Möglichkeit,

verschiedene Werkzeugmaschinen praktisch ohne Kosten dem Park beizufügen, stand auch dem Transport der zwei kompletten HG 4/4 nichts im Wege.

### Verladen und transportiert

Die erste Lokomotive wurde am 21. April in Altdorf mit einem 100-Tonnen-Pneukran auf einen Tiefgänger der Firma Wipfli in Flüelen verladen. Am gleichen Abend wurde bis zu einem Hotel an der Axenstrasse bei Flüelen gefahren. Die Transportfirma hatte dort zu einem Apéro eingeladen. Die Verlademannschaft, Mitglieder der Sektion Gotthard und des 1000er-Clubs sowie viele andere wussten den netten, aber hitzigen Diskussionsabend zu schätzen.

Anderntags, um 6 Uhr früh, ging es los. Bereits waren die ersten Reporter zur Stelle und knipsten Bilder für ihre Lokalzeitungen. Das eigentliche Medientreffen war für 8.30 Uhr im Restaurant «Distel» in Altmatt (Sattel) angesagt. Auf die Minute genau rollte der von der Polizei angeführte Konvoi auf den abgesperrten Parkplatz. Stephan Dekker hatte diesen und einen zweiten Halt auf der Autobahnraststätte «Glarnerland» perfekt organisiert. Presse und Fernsehen waren zugegen und haben dem Transport zur gewünschten Publizität verholfen. Ende Vormittag traf der Schwertransport in Chur ein und wurde in die Halle manövriert.

### Angehoben und gedreht

Nach dem Mittagessen wurde die Lok mit vier Hebeböcken angehoben. Der Lastwagen wurde weggefahren und verabschiedet. Die HG 4/4 wurde mit der von Toni Westreicher konstruierten Minidrehscheibe um 90 Grad gedreht. Dieses Manöver hatte seine Tücken. Wenn man aber bedenkt, dass eine Spezialfirma für die Arbeit 7000 Franken gefordert

hatte, war dieser «Dreh» gleichwohl ein Kinderspiel. Bei der zweiten Lokomotive, die Mitte Juni eintraf, wurden abermals 7000 Franken gespart. Der Dank geht an die Sektion Zürich, welche die Kosten der Drehscheibe in der Höhe von 3800 Franken übernommen hat.

### Via Aarau von Altdorf nach Chur

Der Transport der zweiten HG 4/4 ist am 11. beziehungsweise 14. Juni vonstatten gegangen. Weil die Sektion Aarau am 12. Juni ihr Fest «Zehn Jahre Wagenwerkstatt» feierte, schien es uns angezeigt, die Lok via Aarau zu transportieren. Die Lokomotive blieb in der Aargauer Kantonshauptstadt bei einem stark befahrenen Verkehrskreisel auf dem Tiefgänger.

Hier warb sie eindrücklich für den Anlass und für die Bergstrecke. Am Morgen des 14. Juni startete dann auch dieser Transport in Richtung Chur. Zürich musste grossräumig umfahren werden. So ging es nach der Nordumfahrung der Stadt bis zur Ausfahrt Effretikon via Fehraltorf, Kempten, Hinwil und Rüti zum Anschluss Reichenbach. Dem Walensee entlang führte die Reise weiter nach Chur. Die Firma Senn AG aus Oftringen, welche den zweiten Transport übernommen hatte, langte kurz vor 12 Uhr und nicht wie vorgesehen erst um 14.30 Uhr am Ziel an. Hier galt es rückwärts in die Werkstatt zu fahren, damit schliesslich das Abdrehen korrekt erfolgen konnte.

Per Funk dirigierte der Beifahrer den Chauffeur millimetergenau. Das Anheben und Abdrehen gelang zur Freude aller. Nun kann der Zustand der beiden HG 4/4 mit der nötigen Gründlichkeit überprüft werden.

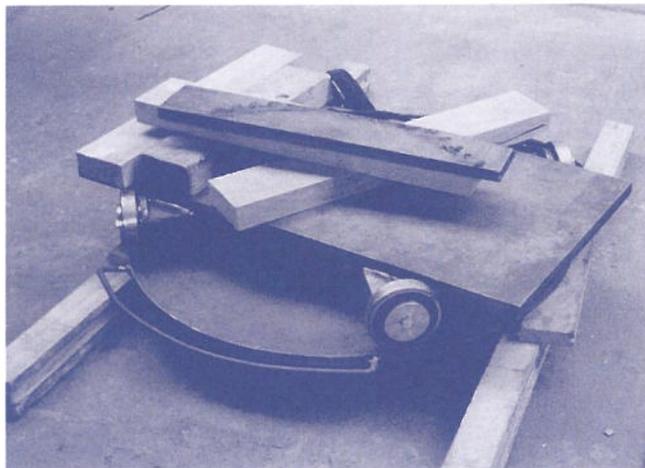
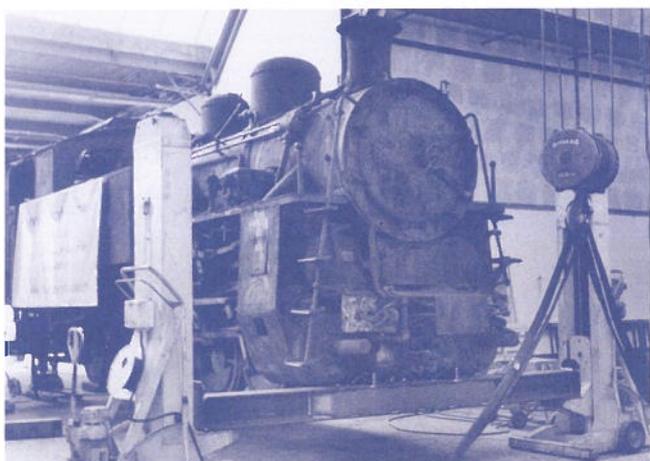
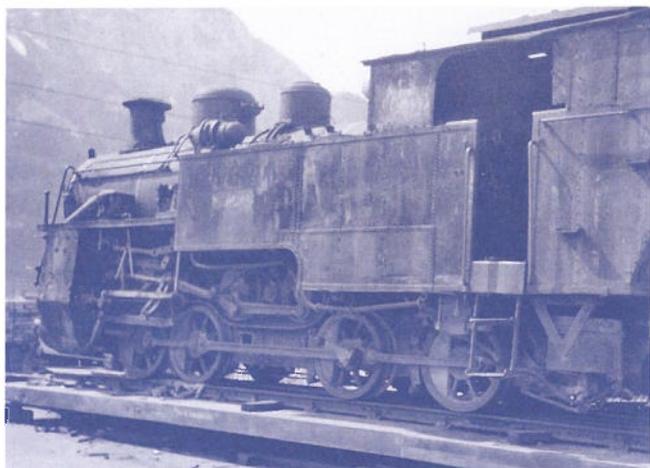
Dank zweier Sponsoren – beide sind Mitglieder des 1000er-Clubs – und zweier Firmen waren die beiden Transporte ohne finanzielle Belastung der DFB möglich. Allen, die mitgeholfen haben, diese Dislokation zu einem Erfolg werden zu lassen, sei herzlich gedankt. Wer sich für den 1000er-Club interessiert, melde sich bei Telefon/Fax 061 601 30 67.

Paul Tschudin

## Der 1000er Club

### Transport der ersten Lok HG 4/4 (Kuppler)

Am 22. April 2004 verladen. Am 23. April Transport von Altdorf nach Chur. Aufarbeitung in der Werkstatt Chur.



**Assemblée générale du DFB SA à Oberwald****Renouvellement et confirmation du Conseil d'administration**

*Durant ces 4 prochaines années 4 anciens et 4 nouveaux conseillers d'administration veilleront sur la destinée du Train à vapeur de la Furka.*

Lors de l'assemblée du 26.6.2004, les conseillers d'administration Peter Heinzer, Hans Hallenbarter, Josef Iten et Urs Wenzel ne se sont plus mis sur les rangs pour un nouveau mandat. Ils ont été félicités comme il se doit pour leur engagement.

Au cours de l'élection, souverainement menée par *Karl Cathry*, secrétaire communal de Realp, Peter Schwaller, Karlheinz Orth, Hans Tribolet et Ruedi Willi ont été réélus in globo. Andreas Bertet, Winterthur, Paul Güdel, Kriens, Hermann Walser, Uster et Claude Wenger, Genolier ont été présentés puis élus en bloc, après qu'une motion particulière, demandant l'élection individuelle, ait été clairement rejetée. Peter Schwaller a été confirmé à son poste de président et Claude Wenger nommé à la vice-présidence. S'adressant à l'assemblée dans une brève allocution, Claude Wenger a promis d'engager ses

connaissances et ses capacités pour atteindre les objectifs du DFB. Suite à une requête provenant d'un participant, le profil type du candidat au CA a été décrit de la manière suivante: il a de la personnalité et d'excellentes compétences dans son domaine professionnel spécifique, la confirmation de disposer du nombre d'actions fixé dans les statuts peut toutefois aussi être apportée après l'élection.

**Marketing et construction**

Paul Güdel, nouveau conseiller d'administration, a souligné les multiples aspects du marketing. Güdel a fait des travaux préparatoires pour la saison 2004, noué de nombreux contacts qui ont prouvé qu'il existait une réelle compréhension pour les besoins du DFB. La collaboration avec les partenaires et les régions est primordiale selon Güdel. La mise en place de l'horaire 2005 et le jubilé des «75 ans du Glacier-Express» sont déjà d'actualité. Une spécialité pâtisnière, vendue exclusivement sur la Ligne sommitale de la Furka, a été créée en collaboration avec un boulanger d'Andermatt.

Selon Walter Willi, l'entretien et le renouvellement du tronçon Realp-Gletsch, l'amélioration des infrastructures et la prolongation de la voie jusqu'à Oberwald sont les priorités de la section Constructions. Environ 250 à 300 mètres de voie sont renouvelés annuellement, conformément aux exigences de l'Office fédéral des transports. La «gare-conteneurs» de Realp sera remplacée par un bâtiment en dur. Bien que l'échéancier des constructions ait dû être ajourné, des travaux préparatoires et la planification du tronçon Gletsch-Oberwald sont en cours.

**Baisse de fréquentation et essor régional**

Dans son allocution présidentielle, Peter Schwaller, a honoré l'exceptionnel engagement des travailleurs bénévoles et tous ceux qui s'impliquent dans l'organisation. L'année passée, le nombre de voyageurs individuels a bien augmenté de 50 %, toutefois, en raison de la régression du tourisme en groupes, on note une baisse de 15 % du chiffre total des voyageurs.

Schwaller a mentionné les problèmes des liquidités financières qui ont finalement été maîtrisés grâce à une action de dons. Il a relevé les impulsions positives émanant du mémoire de diplôme Senglet.

Le président du CA a décrit de manière détaillée le projet «San Gottardo» qui vise



Allocution présidentielle de Peter Schwaller



Apéritif offert aux participants après l'assemblée

à réunir des vallées, des zones culturelles et des régions linguistiques qui se trouvent au cœur des Alpes. «San Gottardo» doit devenir une marque forte qui symbolise un monde de découverte attrayant. Les régions économiquement faibles autour du Gotthard doivent être fortifiées.

### Les affaires ordinaires

222 actionnaires étaient présents à la 18e assemblée générale du DFB SA à Oberwald. Dans son «rapport annuel» le directeur de l'entreprise, Peter Bernhard, a dispensé des louanges aux bénévoles. Il a fait remarquer qu'il serait parfois profitable d'agir dans le bon sens plutôt que de perdre son énergie en vaines critiques et leçons données gratuitement. Bernhard a souligné que les dons liés à certains projets compliquent le fonctionnement des affaires. Le but final de l'entreprise est le maintien et l'exploitation du bien culturel

DFB. - Le rapport annuel disponible sous forme imprimée et affiné verbalement a été approuvé

Une voix s'est élevée, réclamant que les comptes n'étaient pas valablement mis à disposition et qu'ils contenaient de graves lacunes. Cette observation a été réfutée. Un postulat, qui alléguait que les questions de l'approbation des comptes, de l'utilisation de leur résultat et de la décharge à donner aux organes concernés ne pouvaient pas être traités, a été rejeté. Après traitement de questions désavouantes, les comptes ont finalement été approuvés.

### Le cadre

Des élèves d'une classe d'Oberkirch, de passage dans la région, ont marqué l'ouverture de l'assemblée avec des chansons entraînantes. Odilo Hischier, président d'Oberwald a souhaité à l'assemblée les vœux de bienvenue de la commune et a

souhaité que le train à vapeur arrive bientôt dans la vallée. Le peintre natif de la région, Guido Hischier, a présenté ses œuvres montrant le train à vapeur et la région du Grimsel. Bruno Rütli, a annoncé que désormais il était possible d'acheter les titres de transport du DFB contre facturation. Il a fait remarquer que les tableaux de «La belle au bois dormant» étaient toujours disponibles et a exhorté l'assistance à s'unir et à s'engager.

A la fin de l'assemblée, et après l'apéritif offert par la Commune, les participants se sont rendus à l'hôtel Glacier du Rhône à Gletsch qui avait mis gratuitement ses locaux à disposition pour une soirée raclette réservée aux membres de l'Association. La foule affamée a mis à rude épreuve l'équipe de racleurs et ceux qui assuraient le service, mais malgré tout, elle eu l'occasion de savourer quelques heures de convivialité.

*Hansueli Fischer – Trad.: C. Solioz*

## Allocutions des invités à l'assemblée générale à Oberwald

### Partenaires recherchés

Le district de Conches et le Matterhorn Gotthard Bahn veulent voir le DFB réussir dans son entreprise. Herbert Volken, préfet de Conches a transmis à l'assemblée les salutations du Gouvernement valaisan. Il a résumé l'histoire du district et regrette que le nombre de résidents y stagne à environ 5000. La densité ne dépasse pas les 8 habitants au kilomètre carré. Une seule commune de la vallée compte plus de 500 âmes. Les jeunes quittent la région pour tenter leur chance ailleurs, leur départ provoque un vieillissement de la population. Seulement le 9 % de la population du district de Conches vit de l'agriculture. L'artisanat régresse aussi, alors que le secteur tertiaire ne progresse que peu. Volken a fait remarquer que se sont toujours les régions les plus pauvres qui ont à souffrir le plus cruellement de la frénésie d'économies des politiciens. «Il nous faut des pionniers et des visionnaires – nous devons surmon-

ter la tourmente provoquée!» constate le préfet et fait une parallèle avec le début de l'époque ferroviaire, quand de nombreux ouvrages furent créés grâce à la foi de ceux qui rêvaient d'un avenir meilleur.

### MGB – le cinquième train de Suisse

Avec ces 500 employés fixes, le MGB, qui exploite la ligne Disentis-Brigue-Viège-Zermatt et dirige les affaires du Chemin de fer du Gornergrat, se trouve au cinquième rang dans l'ordre d'importance des trains suisses. Comme l'a souligné le directeur Hans Rudolf Moser, le MGB veut continuer à améliorer sa situation dominante dans le marché des transports publics et devenir dans les Alpes suisses le train de la découverte par excellence. Le trafic régional sera optimisé, la circulation touristique améliorée et le Glacier-Express remis sur la voie du succès. Le ferroutage, qui s'est fortement développé au cours de ces dernières années, atteint progressive-

ment ses limites de capacités. Moser a attiré l'attention sur les avantages qu'apportera au Haut-Valais la gare des Transversales alpines de Viège.

Les entreprises ferroviaires doivent réduire leurs coûts, a fait remarquer le directeur du MGB. Survivront celles qui sauront investir et utiliser au mieux les synergies. Moser a fait remarquer que, jusqu'à l'ouverture du tunnel de base de la Furka en 1982, la ligne sommitale, actuellement exploitée par le DFB, était le cœur du Glacier-Express et que la clientèle de la ligne de 293 km qui relie Zermatt à St-Moritz est allemande à 60 % et d'origine asiatique à 23 %. Les Suisses ne représentent que le 6 %. Le RhB et le MGB veulent rendre le Glacier-Express plus attrayant par l'emploi de nouvelles rames. De plus, le MGB mise sur un marketing conséquent qui offre aussi des possibilités d'utilisation de synergies au DFB et au MGB. La jonction de la Ligne sommitale avec le réseau du MGB à Oberwald reste un but commun, même si, pour des raisons techniques, le passage direct de voitures voyageurs du Glacier-Express par la Ligne sommitale reste exclu.

*Hansueli Fischer / trad.: C. Solioz*

**Jubilé «Dix ans ateliers Aarau»**

## Sous-traitant important pour la Ligne sommitale

*Les 11 et 12 juin, la Section Aarau de l'ALSF a dignement fêté ses 10 ans d'existence.*

Le bail de location pour la halle de dépôt à la Industriestrasse a pu être conclu le 1er avril 1994. Au début, des travaux sur les entraînements de barrières, les lampes et les banquettes y furent réalisés. En 1995, un conteneur de repos pour le personnel des locomotives y a été construit. En 1998, la voiture ABD 4554, restaurée dans l'atelier d'Aarau a été mise en service sur la Ligne sommitale.

Lors des festivités à l'occasion des 10 ans d'activités, la quatrième voiture était déjà chargée sur une remorque surbaissée, prête à être livrée, et les premiers travaux de restauration avaient déjà commencé sur le cinquième wagon «argovien».

### La fête avec des invités de marque

Walter Benz, président de la Section argovienne, a pu souhaiter la bienvenue au Landamman Roland Brogli, au conseiller aux états Dr Thomas Pfisterer, au conseiller national Urs Hofmann, à l'ancien conseiller national et député au Conseil d'état Silvio Bircher, au président du conseil d'administration du DFB Peter Schwaller, aux anciens présidents de la section et à d'autres invités de marque. Benz a rappelé que le dernier train a circulé sur la ligne sommitale de la Furka le 11 octobre 1981 et que le 3 décembre 1983, l'Association Ligne sommitale a été fondée. Depuis lors, 22 sections ont vu le jour, la section argovienne a été créée le 6 février 1987. Le jour du jubilé, elle comptait 982 membres.

Le président a souligné que pour restaurer une voiture voyageurs 50 bénévoles investissent environ 10'000 heures de travail. Aussi, le matériel est financé par la Section. Les wagons sont mis gratui-

tement à disposition du DFB, mais restent propriété de la Section Aarau.

Pour terminer, Walter Benz a chaleureusement remercié l'équipe de travail et a relevé les mérites du chef d'atelier, Werner Beer, et du responsable du comité d'organisation Kurt Aeberli.

### Maintien du bien culturel

Roland Brogli, Landamman argovien, a cité Voltaire qui avait constaté que le travail éloigne l'ennui, le vice et la misère. Il a fait la relation avec les activités de la section en fête qui, grâce à son travail bénévole, contribue largement au maintien du bien culturel «Train à vapeur de la Furka». Elle ne le fait pas uniquement à l'atelier, mais également sur la ligne.

L'ancien conseiller d'état, Silvio Bircher, un «homme de la première heure» a relaté les débuts de la reconstruction. En 1983, la démolition de la ligne sommitale a été évitée au moyen d'actions de protestation. D'autres efforts conséquents ont été nécessaires pour remettre en service la ligne par étapes depuis Realp. Evidemment, Gletsch n'est qu'une escale sur le chemin qui mène à Oberwald où la jonction doit être faite avec le MGB.

Bircher a remis un don de Fr. 3000.– de la Coop Nordwestschweiz. Benz, le président de la Section, a exprimé ses remerciements, a renseigné au sujet d'un cadeau d'anniversaire de Fr. 1000.– fait par la ville de Baden puis a doucement recommandé aux représentants du Conseil municipal d'Aarau et aux parlementaires fédéraux présents d'imiter ce geste.

### La Ligne sommitale et son contexte

Peter Schwaller, le président du conseil d'administration, a transmis les vœux du DFB. Il a déclaré être fier de cette section forte dans une association comptant environ 7000 membres. Il a rappelé

que le DFB SA dispose de la concession pour l'exploitation du Train à vapeur de la Furka et collabore au développement de la région Valais-Uri-Surselva. Le DFB soigne ses bonnes relations avec le MGB (Matterhorn Gotthard Bahn) et participera en 2005 aux festivités à l'occasion des 75 ans du Glacier-Express. Pour cette occasion, il est prévu de faire circuler un train du jubilé avec traction à vapeur de St-Moritz à Zermatt.

Schwaller a rappelé l'aventure du rapatriement des locomotives à vapeur depuis le Vietnam et leur restauration. La HG 4/4 exposée sur la place de fête à Aarau donne un aperçu des efforts encore nécessaires pour réparer aussi les machines de ce type. Mais il a souligné que, en définitive, l'être humain est au centre des activités. Il faut beaucoup de personnes motivées qui s'engagent avec des idées, de l'argent et par le travail et il faut des passagers qui désirent savourer l'incomparable voyage sur la Furka.

Le DFB ne pourra toutefois exploiter toutes ses possibilités que s'il peut se fonder et s'intégrer dans une région touristique plus large. A ce sujet, Schwaller a attiré l'attention sur la jeune organisation «San Gottardo» qui inclut non seulement les vallées de Conches et d'Urseren, mais également le Haslital, la Surselva et la Leventine. Dans ce cadre élargi, il sera possible, selon Schwaller, de donner un nouvel élan au développement de cette région de montagne. Le président du CA a conclu son allocution avec des remerciements et ses vœux de bonheur à l'équipe de l'atelier argovien.

### De la HG 4/4 au chasse-neige rotatif

Pour la fête, la section argovienne avait organisé un service gastronomique de qualité et un programme d'activités varié. Une HG 4/4 avait été exposée sur le chemin d'accès au terrain de fête; devant l'atelier était exhibée la voiture B 4229 reconstruite; dans l'atelier, les visiteurs avaient occasion d'étudier le renvoi angulaire du chasse-neige rotatif XrotR12 et l'éjecteur pour le frein à vide. Une galerie de photos, des projections vidéos,

un marché d'articles de souvenir et d'antiquités ont attiré l'attention des nombreux visiteurs. Le «Gartenbahn Staufen» électrique et à vapeur promenait ses passagers à travers l'atelier, les pistons à

vapeur et les galets d'entraînement du locomobile construit par Escher Wyss & Cie à Zurich en 1876 ont été mis en marche et le team argovien du rouleau compresseur à vapeur faisait circuler son en-

gin construit par Zettemeyer en 1928, contribuant à créer une parfaite ambiance vapeur auditive et olfactive.

*Hansueli Fischer  
traduction: Claude Solioz*

**Communication de la Direction de l'entreprise**

## Joies et préoccupations durant la première mi-temps

La saison 2004 a débuté ponctuellement le 26 juin 2004. La ligne et le matériel roulant étaient en parfait état grâce à l'engagement des bénévoles infatigables de la section Construction et des différents ateliers. D'entrée, nous avons pu vivre un moment fort puisque, à l'occasion d'un voyage promotionnel, nous avons mis en service la voiture voyageurs adaptée aux fauteuils roulants. L'occasion pour les personnes handicapées de faire le voyage de la Furka en train à vapeur a suscité beaucoup de joie. Depuis lors, il a été fait usage à plusieurs reprises de cette possibilité. Malheureusement, en raison du mauvais temps qui régnait début juillet, de nombreux voyages de groupes ont été annulés et nous craignons la poursuite de la baisse de fréquentation. Malgré tout, le bilan de la mi-temps est satisfaisant puisque nous avons compté 900 passagers de plus que l'année précédente à la même époque. Ceci devrait soulager quelque peu nos finances mises à rude épreuve.

**La locomotive 9 doit être révisée**

Nous avons quelques soucis avec la locomotive HG 3/4 no. 9 dont la chaudière présente des signes de vieillissement. Une réparation a pu être réalisée sur place mais, à long terme une révision totale de la chaudière est indispensable. Toutefois, elle ne pourra se faire au plus tôt qu'en automne 2005, après la mise en service de la locomotive HG 3/4 no. 4, actuellement en révision à l'atelier de Coire. Malgré le nombre restreint de conducteurs de locomotives, nous sommes

fiers d'avoir pu surmonter les difficultés dues au manque de personnel sans aucune annulation de course.

Comme toujours, nous pouvons compter sur des collaborateurs et des collaboratrices hardis et motivés mettant tout en œuvre pour permettre à nos passagers de vivre une expérience inoubliable avec le Train à vapeur de la Furka.

**Audit de sécurité réjouissant**

Le 13 août, le DFB SA a été soumis à un audit de l'Office fédéral des Transports. Les résultats obtenus sont réjouissants et remarquables. Aucun point faible notable n'a été relevé et nous tiendrons compte, au cours des prochaines instructions, des

observations et suggestion qui nous ont été faites.

**Poursuite du développement de la Ligne sommitale**

Les 14 et 15 août, le nouveau conseil d'administration et une partie de la direction de l'entreprise ont discuté au cours d'une session des priorités à fixer dans le développement ultérieur des infrastructures, telles que la remise et la gare de Realp, l'adaptation de la gare de Gletsch, la mise en état de la ligne Gletsch-Oberwald ainsi que l'aménagement de la gare d'Oberwald. La visite du tronçon Gletsch-Oberwald a permis aux participants de se faire une idée de l'état de la ligne et des travaux d'entretien anticipés déjà réalisés. Nous espérons tous réussir une excellente deuxième partie de saison et nous nous réjouissons d'accueillir chaque passager qui désire faire un voyage avec notre train à vapeur.

*Peter Bernhard, trad. C. Solioz*

**Présentation d'une voiture voyageurs adaptée aux fauteuils roulants**

## Mieux qu'un geste – une attitude!

*Au cours d'un voyage Realp-Gletsch-Realp, la nouvelle voiture DFB, adaptée aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, a été présentée à des invités du monde politique, économique et touristique ainsi qu'aux représentants des médias.*

A l'occasion d'un voyage sur le Ligne sommitale, Peter Schwaller, président du CA a pu souhaiter la bienvenue à la présidente du Landrat d'Uri, à de nombreux parlementaires et membres des administrations cantonales ainsi qu'à des représentants d'organisations touristiques et

du monde économique. Ses souhaits de bienvenue s'adressaient particulièrement aux passagers se déplaçant en fauteuil roulant et aux délégués de la Fondation pour paraplégiques. Il a brièvement présenté l'entreprise DFB qui est en mesure d'offrir un service de qualité et une sécurité parfaite, grâce essentiellement au travail des bénévoles. Par la suite, il a officiellement mis en service la voiture voyageurs, âgée de 115 ans, modifiée afin de pouvoir embarquer des personnes en fauteuil roulant. Il a exprimé ses remerciements à la Fondation suisse pour paraplé-

giques pour la bonne collaboration et a relevé les mérites de l'équipe de l'atelier d'Aarau, responsable des travaux de transformation ainsi qu'aux sponsors et à Heidi et Traugott Naef, initiateurs du projet de voiture voyageurs adaptée aux fauteuils roulants.

### Passé, présent et avenir

Le président du CA a raconté l'histoire de la liaison ferroviaire entre Brigue et Disentis et a mentionné le Glacier-Express qui fêtera ses 75 ans en 2005. Il a attiré l'attention sur les locomotives à vapeur de la Furka qui, après un long exil au Vietnam, ont été rapatriées, puis restaurées ou sont en cours de restauration. Peter Schwaller a renseigné sur la mise en service en 2005 d'une quatrième locomotive à vapeur sur la Ligne sommitale de la Furka, relevé l'importance de la prolongation de cette ligne jusqu'à Oberwald et informé sur l'organisation du DFB, de l'ALSF, de la Fondation Ligne sommitale, du Club des 1000, ainsi que sur «San Gottardo», avant de conclure son allocution avec les remerciements aux organisateurs Hélène et Kurt Baasch et à leurs aides.

### San Gottardo

Jean Odermatt, co-président de «San Gottardo», a parlé avec enthousiasme de la région du Gotthard qui réunit sur un petit territoire des éléments uniques. Maints ouvrages géniaux ont été réalisés dans ce château d'eau d'Europe. Maintenant, les habitants des vallées concernées doivent réfléchir et coordonner leurs efforts. Odermatt a indiqué que de nombreux produits touristiques doivent compléter l'offre déjà existante. Les hôtes sont en droit de compter sur un choix de qualité, la voiture voyageurs, adaptée aux fauteuils roulants n'est dans ce contexte pas un simple geste symbolique mais reflète bien toute l'attitude de l'entreprise DFB.

### Un voyage agréable

Dans les stations Realp, Furka et Gletsch les passagers handicapés peuvent être portés dans les wagons au moyen d'un élévateur hydraulique. Une fois installés dans la voiture voyageurs, dont une par-

tie de la paroi longitudinale est amovible, ils peuvent soit rester dans leur fauteuil, qui est alors solidement amarré, soit prendre place sur une banquette.

Au cours du voyage de 12,9 kilomètres fait par beau temps dans la voiture ouverte, les passagers du Train à vapeur ont pu admirer la flore, la faune, l'exceptionnelle vue sur le glacier du Rhône et des équipes de

travail en train de monter un mur de soutènement et d'installer une plaque tournante à la station Furka. Quelques 24 membres de la Section Suisse orientale étaient à l'œuvre. Après un café de bienvenue servi avant le départ, les invités ont été gâtés avec un apéro à la station Furka et un fin repas à l'hôtel Glacier du Rhône.

*Hansueli Fischer, trad. C. Solioz*

### Le nouveau vice-président du DFB SA

## Entretien avec M. Claude Wenger

*Le 26 juin 2004, lors de l'assemblée générale des actionnaires du DFB SA, Claude Wenger a été élu à la vice-présidence du DFB SA. Nous avons saisi l'occasion pour lui poser quelques questions.*

*M. Wenger, Pourriez-vous décrire brièvement votre carrière professionnelle ?*

Après mes études en électrotechnique au Technicum neuchâtelois au Locle, j'ai été actif dans le développement industriel. Notamment chez Charmilles-Technologies, Swissair et Sodeco. Puis, à 45 ans, j'ai décidé de passer dans le secteur des affaires chez Nixdorf Computer qui, par la suite, a été repris par Siemens. Durant ces 11 dernières années j'ai été responsable des activités pour Siemens en Romandie. Enfin, pour mieux disposer de mon temps, à 62 ans, j'ai décidé de prendre ma retraite en décembre 2003.

*Par quels chemins et pour quelles raisons êtes-vous arrivé au Train à vapeur de la Furka ?*

Je me rappelle du temps où mon père m'emmenait sur son vélo à la gare de Genève pour y admirer des locomotives à vapeur. Depuis lors, cette passion pour les chemins de fer n'a fait que croître. Comme celle pour la montagne, d'ailleurs. Et c'est pour ces raisons, en 1985, que j'ai été intéressé par le projet «Rettet die Furka-Bergstrecke».

De l'association centrale, j'ai passé dans la Section genevoise de l'Association

Ligne sommitale de la Furka. Puis, plus tard, dans la Section Romande, conduite par son dynamique président, Jacques Fornachon. Au cours de ces dernières années, Jacques Fornachon, m'a invité à participer à des assemblées et des réunions du comité du VFB. Modestement, je participe aussi «stages de travail sur la ligne», organisés par Pierre-Yves Pièce. C'est chaque fois une belle expérience humaine. Ce qui a eu pour conséquences de faire grandir mon intérêt pour notre grand projet.

Et le sentiment que je peux me rendre utile en m'impliquant plus activement dans cette aventure exceptionnelle.

*Quels but désirez-vous atteindre pour le train à vapeur et quelle sera la première tâche à laquelle vous allez vous consacrer ?*

Depuis 22 ans, tant de femmes et d'hommes, tous passionnés et volontaires, sont en train de réaliser un projet extraordinaire. La reconstruction de la ligne sommitale de la Furka. Regardez attentivement tout ce qui a déjà été fait. Pensez à tous les efforts accomplis. Pensez encore à l'apport économique pour la région, au souvenir de nos pionniers.

Tous ceux qui ont participé à cet effort, sans exception, méritent que notre projet aboutisse à Oberwald, origine du tracé sommital.

Pour ce faire, il faut orienter nos objectifs vers un avenir plus lointain. Maintenant déjà, il faut agir pour contribuer au main-

tien et au développement de notre projet jusqu'à et au-delà de notre arrivée à Oberwald. Ces visions sont celles qui animent le conseil d'administration du DFB et elles me conviennent bien.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question, je dirai que le conseil d'administration est un organe qui travaille en team. Sous la présidence de Peter Schwaller, nous déciderons des priorités et mes tâches dépendront de nos

décisions. Toutefois, j'aimerais revenir sur notre grand projet et vous proposer l'image suivante: La construction d'un grand mûr peut prendre beaucoup de temps. Surtout s'il faut compter avec des ouvriers volontaires...

Au cours du temps, il sera difficile d'obtenir des briques ayant toutes la même couleur. S'il y en a une grande majorité de grises, il y en aura certainement des «plutôt noires»...

Mais en fin de compte, c'est le mûr qu'on verra. Et, entre-nous, le plus important, c'est le ciment qui lie les briques. Cela pour vous dire que j'attacherai beaucoup d'importance au ciment qui doit lier tous les acteurs de notre projet commun.

*M. Wenger, nous vous remercions pour cet entretien et vous souhaitons plein succès.*

*Claude Solioz*

## Une semaine de travail particulière

# Avancée de Gletsch en direction d'Oberwald

*Pour la première fois, des nettoyages et des réparations de la voie ont été faits dans le terrain en aval du tunnel hélicoïdal, ceci dans le but de concrétiser la jonction de la ligne du DFB avec le réseau du MGB à Oberwald.*

Evidemment, même la semaine de travail qui a eu lieu début août a laissé des traces tangibles dans le paysage, il faudra encore faire couler beaucoup d'argent et de sueur avant de voir arriver le premier train du DFB en gare d'Oberwald. Les débuts sont maintenant faits et l'espoir grandit. Une première vision de la région d'Eischflüe en dessous de la route du col révèle que le parcours le long du jeune Rhône est des plus attrayants. Et s'il vous faut un autre argument qui parle en faveur de la prolongation de la ligne du DFB, sachez que la différence d'altitude entre la Furka et Gletsch est de 400 m, soit à peu près la même qu'entre Gletsch et Oberwald.

## Les vieux de la vieille et les jeunes apprentis

La semaine de travail de début août était placée sous l'égide de la Section Gotthard. Sous la direction générale de Wolfgang Hackl, des personnes expérimentées provenant d'Allemagne et de Suisse ont encadré la jeune relève. Les 31 ap-

prentis de la «Städtische Lehrwerkstätte» de Bâle en deuxième ou troisième année, dont 4 jeunes filles, sont venus avec leurs accompagnants et pouvaient accomplir ce camp de travail comptant comme heures de travail. Les activités physiques éprouvantes en montagne ont mis les participants à l'épreuve. François Fiechter, responsable du camp, a expliqué que le but de l'expérience était de réaliser des travaux à l'extérieur du cadre habituel de l'atelier et de permettre des processus de dynamique de groupe. L'équipe, qui logeait dans le dortoir pour touristes de l'hôtel Furka à Oberwald, a assuré sa propre subsistance.

## Le premier train depuis 1982

Pour la première fois depuis 1982, un train a quitté Gletsch en direction de la vallée en passant par le tunnel hélicoïdal où il a servi de base de travail à l'équipe qui avait à remettre en état une portion de voie dégradée. Le tracé a dû être débarrassé d'herbes folles, de pierres et d'arbres. Les blocs de roche ont été forés en vue de leur dynamitage. Une petite pelle mécanique était engagée pour les travaux en marge de la voie, mais entre les rails il a fallu recourir au travail manuel. Des voies plus ou moins intactes sont alors apparues, mais aussi des rails et des lames de crémaillè-

re tordues comme des nouilles ou même cassées ainsi que des traverses pliées, des supports de rail-crémaillère brisés, des caniveaux obstrués. Il a fallu continuellement piocher, hacher, scier, débarrasser, desserrer des boulons, démonter des éléments, les remplacer par du neuf ou du réparé, régler et visser. L'avancement du travail était proportionnel à l'ardeur avec laquelle on s'attelait à la tâche.

## Captation d'eau et rail crémaillère

D'autres groupes de travail ont fourni un travail tout aussi important à d'autres endroits de la ligne. Le quai de la station Furka a été aplani avec du gravier fin. Ainsi les talons hauts ne s'accrocheront plus et l'aspect général de la station fait plus «propre». En amont du portail du tunnel, une prise d'eau a été assainie.

Près de la remise de Gletsch, les rails-crémaillère démontés ont été retravaillés avec la meule à disque. Les ébarbures qui s'étaient formées sur les flancs des dents de la crémaillère ont été poncées et les dents soigneusement nettoyées. Les rails ainsi réparés seront montés «à l'envers», afin que les flancs des dents qui n'ont pas été éraillés se trouvent du côté soumis aux plus fortes contraintes. Wolfgang Hackl a relevé qu'il n'est pas bien de mélanger vieilles et nouvelles lames de crémaillère, car l'usure inégale crée des problèmes de cercle primitif. Près de la route du col, la partie effondrée d'un mur de soutènement a été démontée, ainsi les maçons pourront se mettre immédiatement à l'ouvrage lors d'une prochaine semaine de travail.

*Hansueli Fischer, trad. Claude Solioz*

## Bauwoche 2004 der VFB Sektion Ostschweiz

### Abbruch der Drehscheibe in Brig

Die Sektion Ostschweiz hat eine von der MGB nicht mehr benötigte Drehscheibe fachmännisch zerlegt, so dass sie nach einer Revision der DFB in Oberwald dienen kann.

Drehscheiben sind gesuchte Objekte, und dies besonders bei historischen Bahnen. Als willkommene Schenkung hat die Matterhorn-Gotthard-Bahn unserer Dampfbahn die nicht mehr benötigte, schon fast hundertjährige Drehscheibe des ausgedienten Depots Brig, vermacht. Bedingung war, dass sie von der DFB ausgebaut und abtransportiert wird. Ihr endgültiger Standort soll dereinst in Oberwald sein. Der Zustand dieser Drehscheibe ist viel besser als jener in Gletsch, welche dort seit längerer Zeit am Ufer der Rotte gelagert ist und ursprünglich aus Preda stammt.

Die Teilaufgabe der Bauwoche lautete, die Drehscheibe auszubauen und nach Gletsch zu führen. Dazu

waren fünf Teilnehmer vorgesehen, die in Realp einquartiert waren und an vier Tagen mit dem Bus nach Brig fuhren. Diese Lösung wurde jener mit Übernachtung in Brig vorgezogen, damit das Gesellschaftliche nicht zu kurz kam.

Zur Lösung der Aufgabe wurde folgendes Vorgehen gewählt: Abbau der Holzteile, Beschriftung der trennbaren Teile mit Schlagzahlen, Ausmessen von Drehscheibe und Baugrube, Demontage der Stahlkonstruktion, Verlad und Transport nach Gletsch, Grobreinigung und Sicherung der Baugrube, Dokumentation.

Dank der guten Vorbereitung und der perfekten Bereitstellung des Werkzeuges gab es bei den Arbeiten keinerlei Probleme und der Transport mit dem Tieflader konnte wie vorgesehen am Donnerstag, 1. Juli, stattfinden. Zwei Laschen des Hauptträgers wurden abgetrennt, damit das Lademass für den Strassentransport nicht überschritten wurde. Somit war keine

Sonderbewilligung erforderlich und auf eine Polizeieskorte konnte verzichtet werden. Auch der Wettergott hat gut mitgespielt – hat es doch nur beim Abladen in Gletsch kurzzeitig geregnet.

Die Drehscheibe mit deren Einzelteilen hat ein Gesamtgewicht von etwa 10 Tonnen und ist nun in Gletsch auf einem Paar Diplory abgestellt. Sie wartet darauf, zu ge-

bener Zeit unter der fachmännischen Obhut der ZFW revidiert und für den Einbau in Oberwald vorbereitet zu werden.

An dieser Stelle sei allen Teilnehmern und dem Zweierteam der Clausen Transporte für die tatkräftige Mitarbeit gedankt. Ein spezieller Dank gebührt der MGB für die Schenkung der Drehscheibe.

Philipp Geisser



Die Drehscheibe, wie sie in Brig auf dem alten Depot-Areal angetroffen wurde



Der Tieflader wird mit dem letzten Teil beladen. Im Hintergrund der Bahnhof Brig



Der Königszapfen als Krönung des erfolgreichen Abbruchs

## Agenda Sektion Aargau

### Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten am Personenwagen  
B 4222 (ex BVZ B 2222)  
Jeden Dienstagabend ab 16.00 Uhr  
Jeden Donnerstagabend ab 18.00 Uhr

### Samstagsseinsätze

Samstag, 6. November 2004 ab 08.00 Uhr  
An den Samstagsseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen  
offert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

### Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

6. Arbeitstag: Samstag, 9. Oktober 2004  
Interessierte sind gebeten, sich bei Ernst Brunschweiler,  
Äussere Mattenstrasse 16, 5036 Oberentfelden, anzumelden  
(siehe Talon Seite 5).

### Werbewagen

3. Oktober 2004  
Winzerumzug Döttingen  
Teilnahme mit den Aarauer Jodlern  
Besuchen Sie diesen sehenswerten Umzug!

15.–17. Oktober 2004

### Gewerbeausstellung Lostorf

November/Dezember 2004  
Weihnachtsmarkt Embrach  
Unser Werbewagen steht auch Ihnen für Werbung,  
Gewerbeshows, Bahnhofanlässe, Dorf-Feste, Umzüge usw.  
zu günstigen Bedingungen zur Verfügung.  
(Tel. 056 245 29 03)

## Im Furkageist, da steht der Tell

Wir wollen sein ein tüchtig Volk von Fronis,  
kein Rückschlag kann uns trennen noch Gefahr.  
Nur dem Gedanken Oberwald verpflichtet,  
bleibt unser Ziel, um das wir uns bemühen.

Gemeinsam stark, in gleicher Richtung ziehend,  
lässt überwinden, was unmöglich scheint.  
Nur jetzt nicht zweifeln, wo das Ziel so nahe.  
Zu Ende führen, was uns einst vereint.

Wenn der Geist des Führens sich dem Schicksal fügt  
Angst aufkommt sich klar zu profilieren,  
dann heisst es frei sein, wie die Gründer waren,  
sich nicht fürchten vor dem Druck der Andern.

Jetzt wo es heisst vernünftig zu entscheiden,  
bringt nur die stärkste Führung den Erfolg.  
Wenn Fleiss wie Einsatz, Einfluss will erzeugen,  
dann standfest sein, sonst wird man überrollt.

Wer richtig führt, muss fair und rasch erkennen,  
dass Kritik aufzeigt, was nicht dürfte sein.  
Wenn harte Meinungen die Klängen kreuzen  
Gebot der Stunde bleibt die Toleranz.

Seid einig, trotz der vielen Hürden.  
Auf Oberarmhydraulik ist Verlass.  
Die Führung kann nur in der Freizeit schaffen,  
falls sich der Mensch auch unterordnen lässt.

(frei nach Schiller von Hellmut Kuhlmann)



Jodlerumzug in Bülach

## Erfolgreiche Umzugsfahrten

### Werbung für Jodler und Furka

Die Aargauer Sektion plant für das im nächsten Jahr stattfindende Eidgenössische Jodlerfest in Aarau einen Auftritt.

Vom 16. bis 19. Juni 2005 wird in Aarau das 26. Eidgenössische Jodlerfest stattfinden. Nebst den Vorträgen der Jodler und Jodlerinnen, die hier alle gut klassiert werden möchten, wird auch für das leibliche Wohl gesorgt werden. Dafür wird in der Altstadt Aarau ein ganzes Beizen-Dorf errichtet werden. Auch die Aargauer Sektion wird an bester Lage beim Soldaten-Denkmal das reizvolle «Furka-Treff» betreiben, in dem wir nicht nur Fleisch-Spiesse und Pommes frites, Getränke und das Kafi Furka verkaufen, sondern auch im mit viel Liebe errichteten «Beizchen» Werbung für die Furka machen werden.

Wir laden unsere Mitglieder schon heute ein, uns einen Besuch abzustatten und vor allem am Sonntag Anfang Nachmittag den grossen Festumzug zu besuchen, der viel Brauchtum zeigen wird und jeweils zu den schönsten schweizerischen Umzügen gehört! Unser Umzugswagen mit den Aarauern Jodlerinnen und Jodler – begleitet von unserem Umzugsteam – wird ebenfalls daran teilnehmen und mit schönen Bildern gute Werbung für die Furka machen! Dabei werden wir auch die beliebten Werbe-Lineale verteilen. An diesem Umzug werden rund 100'000 Zuschauer(innen)

erwartet. Er wird live im Schweizer Fernsehen übertragen und eine Woche später nochmals ausgestrahlt werden.

Unsere gute Zusammenarbeit mit den Aarauern Jodlerinnen und Jodlern, mit denen wir 1997 erstmals am grossen Umzug an der Baden-Fahrt teilnahmen, hat sich fortgesetzt und wird am Eidg. Jodlerfest im Juni 2005 den vorläufigen Höhepunkt finden. Im Vorfeld haben wir bereits am 15. Juni 2003 mit unserem viel bewundernten Wagen den Umzug Carouge (Genf) besucht. 2004 waren es die Umzüge im Juni in Bülach, Grenchen, Münsingen und Hochdorf. Eine strenge Zeit für unser Umzugsteam!

Diese Umzüge wurden jeweils von 40'000 bis 60'000 Zuschauer(innen) besucht und wurden zum Teil im Schweizer Fernsehen gleichentags übertragen! Oft hören wir aus dem Publikum die Rufe «Schau die Furka-Bahn ist auch da» und wenn unser liebevoll geschmückte Wagen begeistert mit Rufen und Händeklatschen empfangen wird, freut uns dies besonders.

Am 3. Oktober 2004 werden wir mit diesem Wagen und den Aarauern Jodlerinnen und Jodler in Begleitung von Regierungsrat Roland Brogli Anfang Nachmittag am Winzerumzug in Döttingen im unteren Aaretal teilnehmen. Ein sehenswerter Umzug, der auch Sie begeistern könnte!

Walter Benz



Werbewagen in Hochdorf

## Sektion Zürich

### Werbung und Mitgliederwesen

Im Rheinpark in St. Margrethen ist eine Standaktion erfolgreich gewesen. Der Mitgliederbestand ist aber nur mit Mühe etwas anzuheben.

#### Rheinpark, St. Margrethen

Dank eines grosszügigen Angebotes des Leiters dieses Einkaufszentrums konnten wir dort gratis einen grossen Fotostand aufstellen und während der ganzen KW 17 Werbung machen. 18 Neumitglieder war die Ausbeute, natürlich alle zu Gunsten der Sektion Ost-CH! Dafür hatten wir natürlich auch bei der Standbesetzung die tatkräftige Unterstützung unserer dortigen Kollegen. Es besteht die Möglichkeit, auch nächstes Jahr, sogar in einem noch grösseren Rahmen, wieder dort präsent zu sein!

#### ZOM in Wetzikon

Vom 1. bis 6. September waren wir wieder dort, und zwar erstmals nur mit unserer Fotowand, die sich schon letztes Jahr bewährt hat an der Winterthurer-Messe. Wir werden auch dieses Jahr wieder dort anwesend sein, und zwar vom

20. bis 28. November. Die Berichte über beide Anlässe werden jeweils anschliessend auf unserer Homepage zu lesen sein und auch in den folgenden Ausgaben dieses Heftes.

#### Mitgliederwesen

Ein Dauerthema! Im Heft 4-03 haben wir einen Aufruf an unsere Mitglieder gestartet unter dem Titel: «Jede/r wirbt in seinem Umfeld ein neues Mitglied». Der damalige Bestand, nach Beseitigung aller «Karteileichen», lag bei 1815 und es schien uns realistisch, als Ziel für 2004 die Zahl von 2000 anzupeilen! Wie sieht nun die Zwischenbilanz nach einem guten halben Jahr aus? Leider mager, sogar sehr mager! Es hat sich herausgestellt, dass die im letzten Heft publizierte Zahl von 1850 nicht der Wirklichkeit entsprach, da die Mutations-Nummern nicht die aktuelle Mitgliederzahl wiedergeben! Die letzte CD mit Stichtag 9. Juli 2004 weist einen Bestand von 1824 aus, also eine Zunahme von 9 (neun)! Natürlich hatten wir in der Zwischenzeit Abgänge, vor allem Kündigungen zu verzeichnen, aber



Stand der Sektion Zürich im Rheinpark

nicht mehr als 25. Immerhin hat also in etwa jede/r 60ste von unseren Mitgliedern ein Neumitglied finden können; es ist zu hoffen, dass wenigstens einige von den andern sich mit einer Spende für den Misserfolg revanchiert haben oder dies noch nachholen werden. (VFB, Sektion ZH, 3999 Oberwald; PC 80-9043-1). Wir danken aber all jenen die erfolgreich waren, für ihren Einsatz; bitte denkt aber daran, dass dies für alle ein Dauerauftrag ist!

Fritz Schmutz

### Bergstrecke am Züri-Fest

Die Sektion Zürich hat sich am Züri-Fest beteiligt, das vom 2. bis 4. Juli stattgefunden hat.

Auf dem Lindenhof stellten wir wieder unser Doppel-Tunnelportal auf; leider war der attraktive Stand an der Peripherie des Platzes und so fand er nicht ganz die Beachtung, die er verdient hätte. Die sehr vorteilhaften Sponsoring-Angebote, wie beispielsweise Kaffee inklusive drei Maschinen von der Firma Solis (gratis)

oder die vier Sorten Cakes von der Firma Buchmann, Zürich (zum Materialpreis, bestimmten unser Verkaufssortiment. Da aber das kulinarische Angebot auf dem Platz wie immer sehr vielfältig war, waren viele Mägen nicht mehr in der Lage, noch ein Stück Kuchen aufzunehmen! Zum Glück hatten wir auch für die Standmiete eine Sponsorin, so dass in der Endabrechnung doch ein beträchtlicher Überschuss von 1873 Franken resultierte.

Dass wir etwas abseits vom grössten Rummel standen, hatte aber den Vorteil, dass wir viele Info-Gespräche führen und unsere Prospekte mit Anmeldekarten unter die Besucher bringen konnten. Also ist sicher, dass unser Stand auch noch etwas Reklame für unsere Bahn gemacht hat!

Leider war die Anzahl Anmeldungen für die Standarbeit etwas mager, so dass wir einige Mühe hatten, eine durchgehende Besetzung zu gewährleisten. Ob wir an einem solchen Grossanlass wieder einmal teilnehmen wollen, wird sich der Vorstand jedenfalls sehr genau überlegen!



Im Einsatz am Züri-Fest

### Die Vorstandsmitglieder der Sektion Zürich

Name	Vorname	Strasse	PLZ	Ort	Telefon Privat	E-Mail	Funktion
Angst	Bruno	Steinstr. 62	8106	Adlikon	+41 44 841 06 61	brunoangst@bluewin.ch	Kassier
Müller	Bettina	Allmeindstr. 26	8645	Jona		lea-bettina@bluewin.ch	Sekretärin
Schlumpf	Edi	Grossackerstr 61	8041	Zürich	+41 44 482 64 37	edischlumpf@freesurf.ch	Bauchef
Stamm	Toni	Ausserdorfstr. 12	8195	Wasterkingen	+41 44 869 48 39	anton.stamm@meteosuisse.ch	Beisitzer
Brügger	Kurt	Postfach 268	8627	Grüningen	+41 44 935 45 03		Präsident, Souvenirs
Schmutz	Fritz	Lindenstr. 37	8307	Effretikon	+41 52 343 40 31	h.f.schmutz@freesurf.ch	Vizepräs., Werbung, Reisen

## Sektion Zürich

### Abwechslungsreiche Bauwoche

Vom 24. bis 29. Mai ist die Sektion Zürich auf der Furka-Bergstrecke im Einsatz gewesen.

Die 13 Teilnehmer besammelten sich am Sonntag um 17 Uhr im Hotel «Des Alpes» in Realp. Den Begrüssungstrunk offerierte Fredi Simmen. Nach allgemeiner Begrüssung und kurzer Orientierung durch Gruppenleiter Edi Gubler ging es zum Nachtessen in den neuen Kantinenbau auf dem Stützpunkt. Unsere beiden Küchen-Officegehilfen übernahmen sofort ihre Tätigkeit, was wir sehr schätzten.

Unsere Aufgaben waren vielseitig. Wir organisierten uns in drei Gruppen:

- Aufräumen, Winterschäden beheben auf dem Stützpunkt, Umbau der Materiallager im Freien, Container entrümpeln.
- Gartensitzplatz planieren, Kabelgraben ausheben, splitten und anschliessend Plattensteine legen.



Gesponsertes Gemüse und Obst

- In den Bauwagen Geräte reparieren, Material ergänzen, überprüfen und reinigen.

Dringend musste oberhalb Tiefenbach ein Bachdurchlass von Eis und Schnee befreit werden. Für die Kantine haben wir eine neue Antennenanlage erstellt. Sie ist ausgelegt für den Empfang von SF1 und FS2 sowie Sat-Astra. Sämtliche Geräte, TV-Apparat,

Receiver, Satellitenschüssel, Video, Kabel und Kleinmaterial waren von einem Teilnehmer der Sektion Zürich gesponsert worden. Die Wege auf dem DFB-Bahnhof Realp waren stark mit Gras überwachsen. Wir haben sie gesäubert, damit die Anlage bei der Betriebseröffnung einen guten Eindruck hinterlässt. Die Verpflegung war reich an Früchten und Gemüse. Simone Hurter hatte dafür einen Sponsor gefunden. Ich danke allen für die schöne Kameradschaft und den tollen Einsatz. Auf Wiedersehen auf der Furka. *Edi Schlumpf*

## Aktivitäten der Sektion Nordrhein-Westfalen

### Werbung, Sponsoring, Geselligkeit

Die Sektion NRW hat sich an der Intermodellbau 2004 beteiligt, die Stühle für die Kantine Realp gesponsert und ein Frühjahrestreffen gehalten, bei dem Fachliches und Geselliges zum Zug kamen.

Vom 21. bis 25. April war unsere Sektion erneut mit einem grossen Stand in der Westfalenhalle 8 (Eisenbahnen) unter dem Dach des MOBA vertreten. Dort präsentierten wir wieder unser «Reisebüro mit Kiosk» und unsere «Furka-Modul-Anlage im Massstab H0m. Über Publikum konnten wir uns nicht beklagen. Zeitweise war unsere Modellbahn regelrecht belagert. Der Bekanntheitsgrad der Furka-Bergstrecke lässt sich eigentlich kaum noch steigern. Obwohl nach Ausstellungsende 97500 Besucher gezählt wurden, verzeichnete Europas grösste Ausstellung für Modellbau und Modellsport nach Jahren erstmals einen Rückgang von 5,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das spiegelte sich auch im Verhalten des Publikums wider. Es zeigte sich äusserst reserviert. An Mitgliederwerbung oder spontane Aktienzeichnungen war gar nicht zu denken. Der Souvenirhandel beschränkte sich auf Artikel im untersten Preissegment, während teurere Schriften und ähnliches wie «Blei im Regal» liegen blieben. Die allgemeine wirtschaftliche Lage in Deutschland schlug hier voll durch. Der Veranstalter will im nächsten Jahr dem Negativtrend mit attraktiven Programmpunkten ent-

gegenwirken. Auch wir hoffen, dass sich die Stimmung im Lande bald einmal bessern wird und wir weiterhin zum Wohle der Furka-Bergstrecke aktiv sein können.

#### Sponsoring

Anfang des Jahres wurden wir von der Bauabteilung angefragt, ob wir unser angekündigtes weiteres Engagement für den Ausbau der neuen Kantine in Realp in konkrete Taten umwandeln könnten. Nach diversen Vorarbeiten konnten wir, nach Vorstandsbeschluss, Mitte Mai grünes Licht für den Kauf von 50 Stühlen für den Speiseraum geben. Es handelt sich um Stapelstühle mit schwarzer Holzschale und Chromgestell, für die die Sektion NRW gerne gut 3000 Franken zur Verfügung stellte. Wir danken allen unseren Mitgliedern und regelmässigen Spendern, die diesen sinnvollen Kauf ermöglichten.

#### Frühjahrestreffen

Am 23. Mai freuten wir uns, zu unserem traditionellen Treffen im Pfarrheim St. Peter und Paul in Hattingen 38 Teilnehmer begrüssen zu dürfen. Wir berichteten über die Präsidentenwahl des Zentralvereins und konnten nach vorherigem Telefoninterview brandaktuell über den Stand der Schneeräumung und den Aufbau der Steffenbachbrücke berichten. Daneben konnten wir der Sektion Aargau zum zehnjährigen Bestehen der Wagenwerkstatt gratulieren und deren vorzügliche Arbeiten in diversen Bildern doku-



Sektion NRW an der Intermodellbau

mentieren. Im Film zeigten wir einen Rückblick über 20 Jahre Vereinsgeschichte inklusive der Entwicklung «von Vietnam bis Gletsch». In abgefilmten Fotos waren Neuigkeiten der Saison 2003 zu sehen.

Wir möchten uns an dieser Stelle nochmals bei allen Aktiven bedanken, die das Treffen in Hattingen durch ihre Mithilfe erst ermöglichten. Dies gilt besonders für die Kuchenbäcker, durch deren Arbeit die Saalkosten bestritten werden konnten. Das Pfarrheim hat übrigens seinen Namen geändert. Im nächsten Frühjahr werden wir daher in das «Pastor-Schoppmeier-Haus» einladen. Unser Herbsttreffen in Neuss ist für den 17. November geplant. Einladungen werden wir wieder rechtzeitig versenden.

#### Aufruf

Wie bereits bei anderer Gelegenheit mitgeteilt, ist unsere Sektion aus verschiedenen Gründen auf der Suche nach einem neuen Raum, in dem unsere Modulanlage und unser Messestand sauber und trocken gelagert werden können. Dieser sollte sich am besten in zentraler Lage im Ruhrgebiet befinden (Transport zur Ausstellungshalle!). Wie Sie wissen, möchten wir unsere Einnahmen möglichst vollumfänglich der Bergstrecke zur Verfügung stellen und nicht für Verwaltungskosten ausgeben. Wer kann also helfen und einen Raum zu einem symbolischen Preis oder vielleicht sogar gratis zur Verfügung stellen? Informationen bitte telefonisch an 0231/73 40 61 (auch Fax) oder 0231/43 00 42 (Familien Fränsing oder Waffel). Vielen Dank für Ihre Mithilfe.

## Modellbau bei der Sektion Norddeutschland

### An Ausstellungen für DFB geworben

Die Sektion war Ende letzten Jahres mit ihrer Modul-Anlage in Hamburg-Bergedorf, Bremen und Hamburg, um den 2000, 30'000 bzw. 50'000 Besuchern die Furka-Bergstrecke näher zu bringen.

Widriger Umstände zufolge kann der Bericht mit grosser Verspätung erscheinen, verdient aber dennoch Beachtung.

Beachtung fanden die Aktionen jedenfalls in der örtlichen Presse. Der «Weser Kurier» hat unter anderem berichtet: «Ganz detailgetreu hat die Sektion Norddeutschland des Vereins Furka-Bergstrecke die Bergbahn am Rhone-Gletscher nachgebaut. Die gibt es übrigens wirklich – der Verein hält die Bahn in Schuss, in freiwilliger Arbeit. Eine Original-Dampflokomotive wurde von einem Geologen völlig verrostet und zugewachsen in Vietnam entdeckt. Dem Verein gelang es, sie in die Schweiz zu holen und zu restaurieren. Mit dabei ist Wolfgang Franken aus Bremen, auch er leistet jedes Jahr «Fronarbeit», wie die Schweizer eine ehrenamtliche Tätigkeit nennen.»

Im Messe-Katalog der «Euro Modell Bremen» wurde zum Stand der Sektion Norddeutschland des VFB ausgeführt: «Der Verein hat es sich zur Aufgabe gemacht, mit einer Modulstrecke im Massstab 1:87, auf einer Länge von bis zu 30 Meter möglichst alle markanten Abschnitte dieser wunderschönen

Hochgebirgsstrecke wiederzugeben.» Weiter werden die Angaben zur Originalstrecke gemacht und darauf hingewiesen, dass Schweizer Modelle aller gängigen Hersteller eingesetzt werden.

Die Modellbauwelt Hamburg hat die Sektion als Dank und Anerkennung für die gezeigten Leistungen

mit einer Urkunde ausgezeichnet. Neben dem Einsatz an den genannten Ausstellungen haben Hans Kukemüller und Obmann Ralf Hamann an der Reismesse in Hamburg rund 30 Veranstalter auf die Furka einzustimmen versucht.

Angesichts der grossen Entfernung und der wirtschaftlichen Situation sei dies aber kein leichtes Unterfangen gewesen. «Wir bleiben am Ball», schliesst der Bericht.



Claude Cornaz und Hermann Pieren am DFB-Stand an der EMBL

### Stand an der EMBL

### Wirkungsvoller Einsatz

Bei Insidern ist die Modelbahnbörse der EMBL (Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern) seit vielen Jahren ein Begriff. Weniger bekannt ist, dass der VFB seit mehreren Jahren jeweils mit einem Stand an dieser Börse vertreten ist.

Zwei Vereinsmitglieder organisierten den Stand aus eigener Initiative (weil keine Sektion Interesse daran zeigte), zusammen mit dem Souvenirverkauf unter Heidi Albisser. Im Frühjahr und im Spätherbst machen sie Werbung für die DFB, verteilen Fahrpläne und verkaufen immer auch Waren für einige Franken. Das letzte Mal mit Rekorderlösen von über 600 Franken! Bei der kurzen Dauer der Börse von 5 Stunden ist dies sicher ein schöner Erfolg.

Wenn dazu noch einige neue Fahrgäste auf unsere Bahn aufmerksam werden oder sich gar zu einer Mitgliedschaft entschliessen können, ist das Ziel mehr als erreicht.

Speziell zu erwähnen ist, dass der Standplatz mit zwei Tischen von den EMBL kostenlos zur Verfügung gestellt wird, der Verein hat also keine Unkosten. In einer Zeit, da die EMBL gegenwärtig ein neues Vereinslokal planen und einrichten müssen, darf diese Geste nicht unterschätzt werden! Wer Gegenrecht halten und die EMBL auch unterstützen möchte, kann sich unter [www.embl.ch](http://www.embl.ch) näher informieren. Die nächste Börse findet übrigens am 30. Oktober. 2004 von 10 bis 15 Uhr in der Halle der Bauhag in Gisikon statt.

## La Section romande

### Belle Bourse – Bonnes affaires

Le traditionnel Festival international de la vapeur du Bouveret, qui réunit chaque année les passionnés de vapeur vive de toute l'Europe, a de nouveau attiré un public record dans la petite cité valaisanne au bord du lac Léman, notamment le week-end du 19 au 20 juin 2004. 72 vaporistes ont emprunté le circuit du Swiss vapeur parc durant cette fin de semaine. Le 19 juin 2004, la 241 A 65, qui est la plus grosse locomotive à vapeur encore en service en Europe, a transporté 250 touristes au Bouveret.

Le 19 juin, la Bourse aux jouets du Bouveret a entraîné un nombreux public dans la halle des fêtes de la cité, à quelques pas du Swiss vapeur parc et de la gare CFF. Plus de 35 exposants ont étalé leurs trésors de modèles réduits de trains et de voitures, que de nombreux visiteurs ont pu examiner et acheter.

Vu la grande affluente à laquelle il fallait s'attendre, la Section romande de l'Association Ligne sommitale de la Furka se devait d'être présente à cette bourse. Jacques Fomachon et François Martin se sont chargés de conseiller les nombreux visiteurs du stand de la Section romande de l'ALSF. Beaucoup de cartes postales, des livres, des brochures et le nouveau DVD du Train à vapeur ont trouvé acquéreur.

Selon le président de la Section romande cette bourse fut remarquable, puisqu'elle a permis de réaliser un excellent chiffre d'affaires et de faire connaître un peu plus le Train à vapeur de la Furka, notamment en terre valaisanne.

Claude Solioz



Teilansicht des Standes in Hamburg



Les bons conseils du président

# Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

## DFB Verwaltungsrat (VR)

### VR-Präsident

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

### VR-Vizepräsident

Claude Wenger  
Chemin du Mont-Blanc 2  
CH-1272 Genolier VD  
Telefon +41 22 366 13 82  
Mobile +41 79 200 23 65  
ccwenger@bluewin.ch

### VR

Andreas Bertet  
Reismühlestrasse 13/11  
CH-8409 Winterthur  
Telefon +41 52 243 36 81  
Fax G +41 52 233 96 91  
Mobile +41 79 606 00 44  
andreas.bertet@bertet.ch

### VR

Paul Güdel  
Zumhofstrasse 51  
CH-6010 Kriens  
Telefon +41 41 320 69 51  
Fax G +41 41 249 97 87  
Mobile +41 79 641 97 28  
paul.guedel@fgluzern.ch

### VR

Karlheinz Orth  
Leithenstrasse 10  
D-91080 Marloffstein  
Telefon +49 913 15 26 04  
Mobile +49 170 850 43 85  
KHOrth@t-online.de

### VR

Hans Tribolet  
Terbingerstrasse 12  
CH-3990 Visp  
Telefon +41 27 946 12 11  
Mobile +41 79 221 00 28  
hans.tribolet@gmx.ch

### VR

Hermann Walser  
Paulstrasse 5  
CH-8610 Uster  
Telefon +41 1 941 14 30  
Fax G +41 1 221 18 73  
Mobile +41 79 351 55 25  
hermannwalser@bluewin.ch

### VR

Ruedi Willi  
Husmatt  
CH-6443 Morschach  
Telefon +41 41 820 12 41  
Mobile +41 79 427 13 51  
willi.tours@mythen.ch

### Aktienregister

p.A. Postfach 141  
CH-6490 Andermatt

## DFB Geschäftsleitung (GL)

### Geschäftsleiter

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

### Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

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

## Personal

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

## Finanzen

Albert Gasser  
Loorstrasse 22  
8401 Winterthur  
Telefon +41 52 202 00 77  
Mobile +41 79 331 49 00  
Fax +41 52 202 77 00  
info@wintreu.ch

## Betriebsbuchhaltung

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

## Betrieb

Erich Ulrich  
Mühlehofstrasse 23  
CH-6038 Gisikon  
Telefon +41 41 450 31 09

## Reisedienst

Karl Reichenbach  
Bahnhof 2  
CH-8718 Schänis  
Telefon +41 (0) 848 000 144  
reisedienst@fu-be.ch

## Zugförderung und Werkstätten

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

## Marketing

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

## Kommunikation

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

## Souvenirhandel DFB

Heidi Albisser  
Postfach 49  
CH-3428 Willer  
Tel./Fax +41 32 665 11 24  
souvenir@fu-be.ch

## VFB Zentralvorstand (ZV)

### Präsidentin

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

### Sekretariat CH

**Mitglieder-Service**  
Simone Hurter  
Steinacherstrasse 6  
CH-8910 Affoltern a.A.  
Telefon/Fax +41 1 761 47 01  
simone\_hurter@bluewin.ch

### Finanzen

Rita Fuchs  
Breitwies 36  
CH-5422 Oberehrendingen  
Telefon +41 (0) 56 441 81 42  
Fax +41 (0) 56 441 81 45  
rita.fuchs@freesurf.ch

## Info D/NL

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

## VFB Sektionen

### Nordwestschweiz

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

### Innerschweiz

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

### Zürich

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

### Bern

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

### Aargau

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

### Romande

Jacques Fornachon  
Imp. du curson 2  
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

vakant

### Graubünden

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

### Ostschweiz

Hans-Walter Beyeler (ad interim)  
Seefeldstrasse 255b  
CH-8008 Zürich  
Telefon/Fax +41 1 422 15 23  
(MAP-AG, Eugen Wintsch)

## Solothurn

Werner Baumgartner  
Hofstatt 8  
4522 Rüttenen  
Telefon/Fax +41 (0) 32 622 99 53  
Mobile +41 (0) 79 354 74 58  
rundfluh@bluewin.ch

## Berlin-Brandenburg

Axel Schiele  
Thälmannstrasse 2  
D-16556 Borgsdorf  
Telefon +49 3303 40 4769  
Axel.Schiele@Furka-Bergstrecke.de

## Norddeutschland

Ralf Hamann  
Tratziger Strasse 20  
D-22043 Hamburg  
Telefon/Fax +49 40 656 2173  
hracine@gmx.de

## Nordrhein-Westfalen

Martin Fränsing  
Gotthelfstrasse 100  
D-44229 Dortmund  
Telefon/Fax +49 231 73 4061  
uwe.bodenstein@sparkasse-hennef.de

## Rhein-Main

Joachim Ziegler  
Kreuzweg 7  
D-65719 Hoheim a.Ts.  
Telefon +49 6192 8825  
furka.rhein-main@gmx.de

## Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf  
Bothestrasse 64  
D-69126 Heidelberg  
Telefon/Fax +49 6221 38 4048  
mrmiller77@aol.com

## Stuttgart

Eberhard Kühnle  
Paul Lincke Strasse 22  
D-70195 Stuttgart  
Telefon/Fax +49 7116 96175  
us.kern@t-online.de

## Schwaben

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

## München/Oberbayern

Helmut Mack  
Ganzenmüllerstrasse 12  
D-85354 Freising  
Telefon/Fax +49 8161 88 3088  
helmut.f.mack@t-online.de

## Nürnberg

Norbert Baumann  
Untersbergstrasse 16  
D-90471 Nürnberg  
Telefon/Fax +49 911 86 8726  
volker.kabisch@arcor.de

## Niederlande

Rob Janzen  
in de west 20  
NL-3958 CG Amerongen  
Telefon +31 343 45 7221  
Fax +31 343 460 995  
cor.leenders@planet.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](http://www.moebelholtmann.de)



An der B 65  
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen