

dampf an der furka

DEZ/2000



***** Hotel Kristall
CH-3984 Fiesch**

Telefon 027-971 17 17 · Telefax 027-971 33 73
www.rhone.ch/hotel-kristall · hotel-kristall@rhone.ch

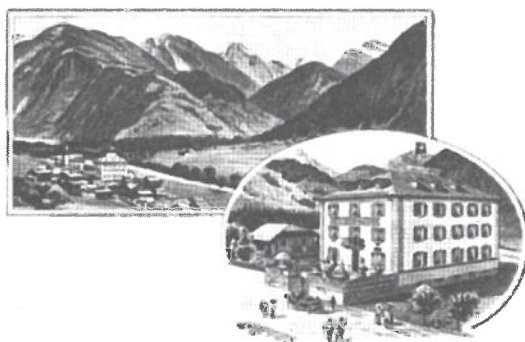
**Gepflegte Gastfreundschaft
seit 1969**

24 Kristall-Schritte neben der Luftseilbahn
Fiesch-Eggishorn zu Füßen
des 24-km langen Aletschglätschers
24 Stunden ein Erlebnis unser Kristall-Hotel
Kristalle & Eis wie k'Eis

**Bei uns sind alle Dampfbahn-Freunde
herzlich willkommen!**

150 Jahre

1848–1998



Hôtel-Pension de la Furka

GASTFREUNDSCHAFT UND TRADITION

Familie Nanzer
3999 Oberwald

Telefon 027-973 11 44 · Telefax 027-973 25 57



HOTEL CROIX D'OR ET POSTE 3985 MÜNSTER vs

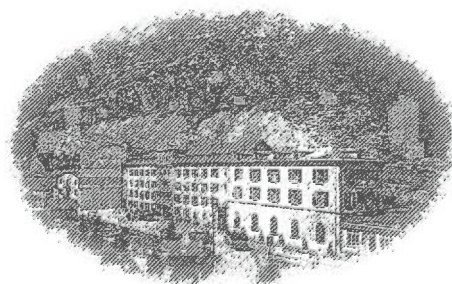
Simon und Ruth Aellig-Bumann
Telefon 027-974 15 15 · Telefax 027-974 15 16

Hotel

GLACIER DU RHÔNE

Gletsch / VA

Telefon 027-973 15 15 · Telefax 027-973 29 13



Das einmalige Hotel aus der Gründerzeit der Berghotellerie

*Wir danken allen Dampfbahn-Freunden
für das Vertrauen, das Sie uns in der
vergangenen Sommersaison geschenkt haben
und wünschen für den kommenden
Jahreswechsel alles Gute.*

Hotel Glacier du Rhône, Gletsch

Herausgeber Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Verein Furka-Bergstrecke
Redaktion Peter Grünig, Peter Spirig, Ruedi Willi, Julian Witschi
Adresse Postfach 35, CH-3999 Oberwald
Gestaltung/Layout Wiebke Springbrunn
Druck ea Druck und Verlag AG, 8840 Einsiedeln
Copyright © Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Oberwald



Hurra, wir haben das Ziel erreicht!

Wir können heute von einem Grosseffort der DFB berichten: Die Strecke nach Gletsch wurde diesen Sommer feierlich eröffnet. Doch bis es soweit war, brauchte es von allen Beteiligten enorme

Anstrengungen – denn: «Ohne Kohle kein Rauch und ohne Rauch auch kein Dampf.» Die freiwillig arbeitenden Fronis haben das Unmögliche mit viel Geschick und unerhörtem Einsatz möglich gemacht, so dass am 14. Juli trotz misslichem Wetter der Betrieb aufgenommen werden konnte. Und mit dem Fernsehbericht in «Schweiz aktuell» ging der Run auf unsere Bahn erst recht los!

Aus der täglich einen im Fahrplan vorgesehenen Fahrt wurden umgehend zwei und die altehrwürdige Dame «Weisshorn» hat in ihrem langen Leben kaum jemals so viele Touristen bergauf und bergab befördert wie in den zweieinhalb Monaten der vergangenen Saison! Sie brachte es immerhin auf etwas über 1300 Kilometer – und hat uns dabei kaum ernsthaft im Stich gelassen! In Ermangelung der in Revision begriffenen Lok «Furkahorn» musste die Schwesterlok «Gletschhorn» ununterbrochen ihre volle Leistung erbringen. Auch sie liess uns praktisch nicht im Stich und wurde auch nie wegen Dampf- oder Wassermangel in der Steigung oder bei «Tiefenbach Ost» parkiert, was der Lok und den jeweiligen Heizern ein ausgezeichnetes Zeugnis ausstellt. So hiess es praktisch Tag für Tag: Zuerst 1,2 Tonnen Kohle laden und etwa 5500 Liter Wasser fassen – und danach schaufeln, schaufeln, schaufeln...

Die Arbeit hat sich gelohnt, die Kameradschaft war grossartig und die Saison ein voller Erfolg! Wir danken für den grossartigen Einsatz, freuen uns auf die nächste Saison und hoffen insgeheim auch auf das Erreichen der letzten Etappe nach Oberwald.

Enfin, nous avons atteint notre but!

Nous pouvons à présent vous relater l'immense succès décroché par le DFB. La réussite de l'ouverture de la ligne jusqu'à Gletsch est due à tous les intéressés qui ont fourni un effort admirable et n'ont pas rechigné à aller au charbon pour... faire fumer la locomotive.

Les volontaires ont réalisé l'impossible avec beaucoup d'adresse et un extraordinaire engagement. Malheureusement, les conditions météorologiques ont quelque peu tempéré la joie des participants à la fête inaugurale. Mais, le succès était désormais garanti et après la diffusion du reportage télévisé «Schweiz aktuell», notre train à été littéralement pris d'assaut par les passagers.

Une course était prévue selon l'indicateur, mais l'horaire a dû être doublé immédiatement. De toute sa longue vie, la vénérable dame «Weisshorn» n'a probablement encore jamais transporté autant de touristes par monts et par vaux que durant les deux mois et demi de cette saison. Elle a effectué 1300 kilomètres sans presque jamais faillir!

La «Furkahorn» était manquante en raison de travaux de révision. Sa locomotive-sœur, la «Gletschhorn», a dès lors dû fournir sans interruption toute sa puissance. Elle non plus ne nous a pratiquement jamais laissés tomber et n'a pas dû être parquée dans une montée ou à «Tiefenbach-Est» en raison d'un manque de pression ou d'eau. Les qualités de la locomotive et des chauffeurs sont ainsi pleinement confirmés. Ainsi, jour après jour, il a fallu charger 1,2 tonnes de charbon et prendre 5500 litres d'eau, puis, il ne restait qu'à pelleter, encore et encore...

Le travail en valait la peine, la camaraderie était franche et la saison un succès total! Recevez tous nos remerciements pour cet admirable engagement. Nous attendons la prochaine saison avec joie et impatience, et – secrètement – nous espérons bientôt atteindre Oberwald, le but de la dernière étape.

Max Zwald, conducteur de locomotives

aktuelles

Unsere nächsten Herausforderungen	2
Unwetterschäden auch an der Furka	3
Der VFB gibt sich neue Strukturen	4
Die Dampfbahn am Rhonegletscher fährt wieder	5
Le train à vapeur circule de nouveau le long du glacier du Rhône	6
Gedanken eines Fronis zur Streckeneröffnung	8
Die Betriebsaison 2000 im Überblick	9

geschäftsleitung/verein

Agenda	11
Sektionsnachrichten	12
Vermischte Meldungen	15
Leserbriefe	17
10 jaar sectie Nederland	18

magazin

«Es war ein erfreulicher Sommer»	20
Jüngste Erfolge in Chur: Ein Bericht aus der Werkstatt	23
Mit Dampf durch die Fränkische Schweiz	24

Unsere nächsten Herausforderungen

Mit der Eröffnung der Furka-Bergstrecke von Realp bis nach Gletsch im Juli dieses Jahres ist ein langersehnter Wunsch vieler begeisterter Furka-Freunde in Erfüllung gegangen. Nach 32 Jahren ist der erste offizielle Dampfzug am Rhonegletscher vorbei wieder bis in die Hotelsiedlung Gletsch gefahren. Entsprechend gross war die Freude aller Fronis und vieler Freunde der Dampfbahnromantik weit über die Region hinaus. Das grosse Echo der Medien war nicht nur der verdiente Dank an alle Helferinnen und Helfer, sondern bescherte uns einen Grossandrang auf die Dampfzüge. Unser Bahnpersonal war aufs Äusserste gefordert; oft konnten aufgeregte Gäste nur noch mit der Erklärung beruhigt werden, dass wir alle dieses Unternehmen freiwillig und unentgeltlich führen. Mit der Dampffahrt über die Furka gab es indessen fast ausnahmslos frohe Gesichter und offene Begeisterung für das Erreichte.

Wir sind uns bewusst, dass Gletsch 2000 nur ein Zwischenziel ist, allerdings ein ausserordentlich wichtiges. So hat der Tourismus in der Urseren und im Goms spürbar Auftrieb erhalten und die anhin gezeigte Zurückhaltung der Region gegenüber den «Spinnern an der Furka» hat sich in eine positive Grundstimmung verwandelt. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat sich zu einem ernst zu nehmenden Tourismuspartner entwickelt.

Noch sind wir nicht am Ziel. Der nächste und letzte Meilenstein heisst Oberwald 2006. Der Verein Furka-Bergstrecke und die DFB AG sind erneut gefordert, mit Beharrlichkeit und Engagement die vielen noch anstehenden Probleme zu lösen. Es ist nicht nur die Strecke, die wiederhergestellt werden muss, sondern auch das Zugsmaterial und insbesondere die Zahl der Lokomotiven ist dem Bedarf entsprechend zu vergrössern. Im personellen Bereich ist sorgfältig zu prüfen, wie weit ein



freiwilliger Einsatz der Fronis mit einem zuverlässigen, professionellen Betrieb in Einklang gebracht werden kann. So sind mindestens die Betriebsleitung und ein gut funktionierender Reisedienst vor Ort durch permanent anwesende Fachleute zu garantieren. Nach wie vor sind wir aber auf den uneigennützigem Einsatz der Fronis aus dem Verein Furka-Bergstrecke angewiesen, sowohl für den Unterhalt der bestehenden Anlagen, wie auch für die Fertigstellung der Strecke bis Oberwald. Das Ganze wird jedoch nur möglich sein, wenn auch die dazu benötigten Finanzen bereitgestellt werden können. Die DFB und der VFB bemühen sich mit aller Kraft, die in den nächsten Jahren benötigten Mittel (mehrere Millionen Franken) durch Vereinsbeiträge, durch Aktienkapitalerhöhungen oder durch Sponsorenbeiträge sicherzustellen. Durch die breite Abstützung des Unternehmens und den inzwischen erreichten Bekanntheitsgrad sind wir zuversichtlich, auch hier das gesteckte Ziel zu erreichen. Das dritte ebenso wichtige Element zur Zukunftssicherung des Unternehmens ist ein professionelles Marketing. Über die eigentliche Dampfbahn hinaus sind alle vorhandenen touristischen Attraktivitäten der Region in gemeinsamer Anstrengung auf die Kunden und ihre Bedürfnisse hin auszurichten. Hier liegt ein grosses, noch brach liegendes Entwicklungspotential. Mit der Attraktivität unserer Bahn haben wir eine echte Chance, die touristische und wirtschaftliche Entwicklung einer weiteren Region positiv und nachhaltig zu fördern.

Wir brauchen Ihre Unterstützung – auch im Jahr 2001!

Die Herbstunwetter vom vergangenen Oktober, welche vor allem im Wallis schreckliche Verwüstung angerichtet haben, hinterliessen auch auf unserer Strecke ihre Spuren. Die Beseitigung der Schäden, welche vor allem auf der Urner Seite ein beträchtliches Ausmass erreichen, wird uns über 250'000 Franken kosten (vergleiche gegenüberliegende Seite). Damit wir im nächsten Jahr den Betrieb wieder wie geplant aufnehmen können, müssen wir die benötigten Mittel bereitstellen – möglichst ohne das ohnehin schon enge Budget zusätzlich zu belasten.

Zudem werden wir nächstes Jahr im Einklang mit den auf dieser Seite skizzierten Ziele die Revision von weiteren Zugmaschinen in Angriff nehmen. Auch da fällt Mittelbedarf an, welcher im ordentlichen Budget kein Platz mehr findet.

Deshalb haben wir uns entschlossen, im kommenden Jahr zwei Schwerpunkte und Ziele für das Sammeln von Spenden zu definieren:

- 250'000 Franken für die Wiederherstellung der Strecke
- 150'000 Franken für die Lokrevision

Helfen Sie uns, dieses Ziel zu erreichen! Wir sind auf Ihre grosszügige Spende dringend angewiesen. Benutzen Sie den dafür vorgesehenen Einzahlungsschein in der Mitte dieses Hefts. In den kommenden Ausgaben des Jahres 2001 orientieren wir Sie laufend über den aktuellen Stand des Spendeneingangs.

Peter Schwaller, Präsident des Verwaltungsrates der DFB AG

Unwetterschäden auch an der Furka-Bergstrecke

Das verheerende Unwetter des vergangenen Herbstes hat auch auf der Furka-Bergstrecke deutliche Spuren hinterlassen. Die Schäden werden insgesamt auf eine Summe von mehr als Fr. 250'000.– geschätzt.

Eine eiligst vorgenommene Bestandsaufnahme ergab folgendes Bild:

- Beim Tunnel II auf der Urner Seite verschüttete ein Murgang das Trasse. Das Schotterbett muss auf einer Länge von zirka 30 Meter ersetzt werden.
- In unmittelbarer Nähe ging ein weiterer Erdrutsch nieder, welcher das Trasse unter einer 1,5 Meter hohen und 30 Meter langen Schuttlawine begrub. Der Wasserlauf über die Mure hat zur Folge, das zirka 150m des Trasse völlig verschlammt ist. Teilweise wurde das Schotterbett weggespült. Die Instandsetzung ist dringend. Die Wasserumleitung muss wegen der Eisbildung noch vor dem Winter fertiggestellt werden.
- Zwischen Tiefenbach und Furka verschüttete ein Murgang bei km 52.500 das Trasse auf einer Länge von zirka 40 Meter und einer Höhe von bis zu 3 Meter. Zur Instandsetzung müssen zirka 600m³ Erdmaterial abgefahren werden, der Hang gesichert und das Schotterbett ersetzt werden. Zudem wurde der Brückenpfeiler 2 der Steinstaffelbrücke unterspült und muss nun vorbetoniert werden.
- Auf der Walliser Seite wurde vor allem die Zufahrtsstrasse nach Muttbach in Mitleidenschaft gezogen. Ansonsten blieb die Bahn in diesem Bereich von grösseren Auswirkungen verschont.

Am Samstag, 21. Oktober konnten in einem schnellstens organisierten Einsatz die Erdrutsche im Bereich des Tunnels II beseitigt werden. Für den Transport des

dafür notwendigen Baggers wurde die Dampflok 1 zusammen mit Kran- und Tiefgangswagen eingesetzt. Bis am Abend konnte der Tunnel sowie die Strecke oberhalb von den Erd- und Schlammmassen befreit und das Gleis wieder fahrbar gemacht werden. Dies ist für die Schneeräumung im Frühling 2001 absolute Voraussetzung, liegen doch an dieser Stelle jeweils bis zu 10 m Schnee! Ab Sonntagmorgen wurde mit dem Bagger ab dem Korporationsweg in Richtung Furka geräumt. Schäden sind insbesondere im Bereich des Steinsäumli, DFB-intern «Bärenvoliere» genannt, sowie unterhalb der Station Furka zu beklagen. Unterhalb Furka verschüttete ein grosser Rutsch das gesamte Trasse. Der Chef Bau, Walter Willi, dankt an dieser Stelle allen Helfern der beteiligten Abteilungen für den spontanen Einsatz!

In eigener Sache

Erstmals diesen Sommer (und nochmals mit dieser Ausgabe) erhielten mit den Vereinsmitglieder des VFB auch alle Aktionäre (d. h. auch diejenigen unter den Aktionären, welche nicht Mitglied im VFB sind) das neue Informationsmagazin des VFB/DFB «Dampf an der Furka» zugestellt. Ab 2001 wollen wir den Schritt von der flächendeckenden Zustellung hin zum Informationsmagazin im Abonnement vollziehen. Wir haben den Betrag für ein Jahresabonnement für 2001 bei 30 Franken angesetzt. Für die VFB-Mitglieder ist das Heft im Jahresbeitrag enthalten.

Sind Sie nicht Mitglied und möchten Sie unser Informationsmagazin weiterhin zugestellt bekommen, benutzen Sie bitte den für die Überweisung des Abobetrags vorgesehenen Einzahlungsschein in der Mitte dieses Hefts. Wir garantieren Ihnen, dass Sie einen guten Gegenwert für Ihr Geld bekommen: Sie erhalten 4 Mal pro Jahr umfassende News und Hintergründe von Ihrer Lieblingsdampfbahn!



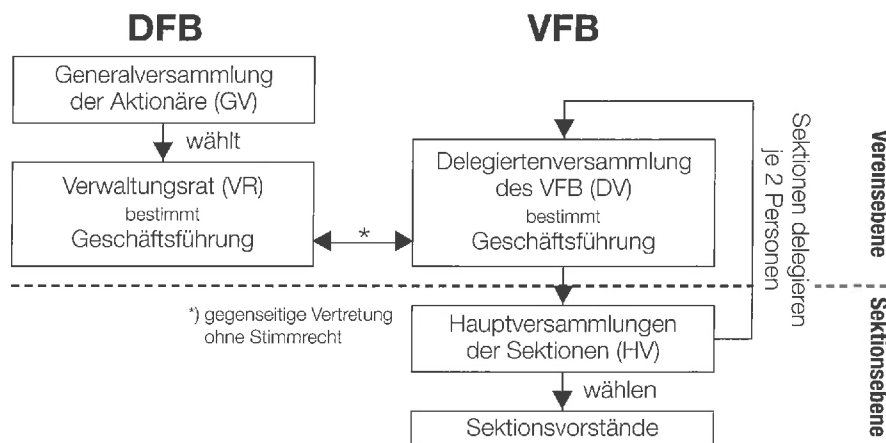
Der VFB gibt sich neue Strukturen

Am 18. März 2000 hat die Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke in Rapperswil dem Grundkonzept einer Neuorganisation des Vereins zugestimmt. Kern dieser Revision ist der Ersatz der bisherigen, einmal jährlich stattfindenden Generalversammlung des Vereins durch eine mindestens zweimal jährlich tagende Delegiertenversammlung. Diese setzt sich aus je 2 Vertretern der Sektionen zusammen und wird wichtigster Entscheidungsträger des Vereins. Der bisherige Zentralvorstand wird durch eine Geschäftsführung ersetzt, welche für die Umsetzung der Beschlüsse der Delegiertenversammlung verantwortlich zeichnet. Ziel der ganzen Aktion ist die stärkere Gewichtung der Vereinsbasis, welche sich in den Sektionen manifestiert, sowie die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen DFB und VFB durch die Schaffung klar definierter Ansprechpartner. Dank dem neuen Konzept werden die Beschlüsse der Zentralvereins breiter und demokratischer abgestützt.

1. Stärkung des Bewusstseins für die Gesamtverantwortung zur Erreichung des gemeinsamen Zieles:
Gletsch 2000 und Oberwald 2006
2. Stärkung der Autonomie und Eigenverantwortung der Sektionen innerhalb klarer Rahmenbedingungen des VFB
3. Stärkung der Akzeptanz transparenter Führungsstrukturen
4. Konzentration der Kräfte
5. Stärkung der Zusammenarbeit zwischen DFB AG-VFB

Nach dem positiven Grundsatzentscheid vom 18. März formierte sich im Auftrag des Zentralvorstands ein Komitee zur Ausarbeitung der neuen Statuten. Dem

Organisation der Zusammenarbeit zwischen der DFB AG und dem VFB



Komitee gehörten die folgenden Mitglieder an: Simone Hurter, Heinz Bissig, Jacques Fornachon, François Martin, Hans Trinler und Hugo Peter. Am 15. Juli 2000 wurde der erste Entwurf den Sektionen, dem Zentralvorstand sowie den Vertretern der DFB vorgestellt. Anschliessend fand das Vernehmlassungsverfahren statt, welches bis 30. September 2000 lief. Das Interesse war erfreulicherweise sehr gross: Rund 20 Stellungnahmen gingen beim Komitee ein. Dieses überarbeitete den Entwurf und präsentierte die neue Fassung an der Präsidentenkonferenz in Stuttgart vom 21. Oktober 2000. Anlässlich der Detailberatung in Stuttgart wurden nochmals etliche Abänderungsanträge gestellt und mehrheitlich angenommen. Diese sind nun in der 3. Fassung der neuen Statuten integriert. Das Komitee wird nochmals zusammentreffen, um die ausserordentliche Versammlung vom 3. Februar 2001 vorzubereiten.

Delegiertenversammlung

- strategische Führung des Verbandes,
- Aufsicht über die Aktivitäten der Geschäftsführung
- Zusammenarbeit mit der DFB AG auf Ebene Verwaltungsrat

Geschäftsführung

- operative Führung des Verbandes,
- Koordination der sektionsübergreifenden Tätigkeiten,
- Elemente sind:
 - Geschäftsleitung
 - Finanzen (Planung, Investitions- und Betriebsrechnung)
 - Sponsoring, Gesamtübersicht
 - Fronarbeit (Organisation Arbeitseinsätze, Patenschaften)
 - Mitgliederwerbung, -betreuung
 - Information/PR/Internet/Redaktion
 - Sekretariat
- Zusammenarbeit mit der Geschäftsleitung der DFB AG

Sektionen

- Strategische und operative Vereinsführung
- Finanzen (Planung, Investitions- und Betriebsrechnung)
- Öffentlichkeitsarbeit, PR, Werbung
- Mitgliederwerbung, -betreuung
- Gästeinformation
- Sponsoring
- Fronarbeit
- Patenschaften für Teilabschnitte

Hugo Peter

Die Dampfbahn am Rhonegletscher fährt wieder!

Unter lautem Pfeifen erreichten am 14. Juli 2000 die ersten beiden Dampf-Reisezüge die Hotelsiedlung Gletsch und den Rhonegletscher. Fast zwanzig Jahre nach der Stilllegung ging damit ein grosser Wunsch der Eisenbahnfreunde in Erfüllung. Rund 12,9 Kilometer der insgesamt 17,7 km langen Furka-Bergstrecke zwischen Realp (Uri) und Oberwald (Wallis) werden nun endlich wieder mit Nostalgiezügen befahren.

Der Endspurt

Die Aufarbeitung des Streckenabschnittes zwischen Furka und Gletsch erforderte nochmals alle Kraftreserven. Glücklicherweise ermöglichten geringe Schneemassen einen ungewöhnlich frühen Arbeitsbeginn an den bis 2160 m hoch gelegenen Baustellen. So erhielt der Furka-Scheiteltunnel auf der Walliser Seite bereits Mitte Mai den notwendigen Strassenanschluss, womit die Spezialfirma ihre Sanierungsarbeiten im Tunnel plangemäss aufnehmen konnte.

Dank idealer Witterung und einigem Improvisationsgeschick beim Transport des Baumaterials gelang das Schottern und Krampen des Streckengleises zwischen Muttbach-Belvédère und Gletsch in geplanter Weise. Auch die neuverlegten Weichen in diesen beiden Bahnhöfen konnten rechtzeitig angeschlossen werden. Die ebenfalls pünktlich fertiggestellte Sicherungsanlage ermöglicht inskünftig den signalmässigen Zugverkehr im Scheiteltunnel.

Eine erste Begehung mit Kontrollbeamten der Aufsichtsbehörde förderte Ende Juni letzte Mängel zu Tage. So mussten bei Muttbach-Belvédère kurzfristig über 200 m Gleis zwischen Haltestelle und Strassenübergang erneuert werden. Die dort verlegten Schienen und Zahnstangen trugen noch die Jahreszahl der Eröffnung (1914). Eine flinke Equipe wechselte sie in zwei Tagen durch neuwertiges Material aus. Die offizielle Kollaudation erfolgte

am 12. Juli 2000. Die Experten des Bundesamtes für Verkehr waren positiv überrascht, in welchem gutem Zustand sich ihnen die mehrheitlich im Frondienst aufgearbeiteten Anlagen und Fahrzeuge präsentierten. Nach ausgedehnten Tests und Kontrollen erhielt die DFB schliesslich die langersehnte Bewilligung zum Betrieb von der Station Furka (2160 m ü.M.) via Scheiteltunnel und Muttbach-Belvédère (2118 m) nach Gletsch (1759 m).

Rollmaterial bereit?

Nach einer umfangreichen Revision konnte die Lok HG 3/4 Nr. 1 am 5. Juli erstmals unter Dampf gesetzt werden. Sie übernahm sofort wichtige Versorgungsfahrten und half bei den Vollendungsarbeiten auf der Walliser Seite. Hingegen gelang die rechtzeitige Fertigstellung der Lok HG 3/4 Nr. 9 nicht mehr. Ihre Aufgaben übernimmt bis zum Abschluss ihrer Totalrevision die HG 2/3 Nr. 6, welche allfällige Zusatzzüge und Sonderfahrten mit verkürzter Komposition bewältigen wird. Weiteren Zuwachs erhielt auch der Wa-

genpark: Pünktlich konnte der von den Aargauer Dampfbahnfreunden restaurierte Reisezugwagen B 4253 (ehemals SBB-Brünigbahn) in Dienst gestellt werden. Damit stehen dem Personenverkehr nun 4 vierachsige und 6 zweiachsige Fahrzeuge zur Verfügung.

Eröffnungswochenende im Dauerregen

Schlechtes Wetter beeinträchtigte die offizielle Wiedereröffnung am 14. Juli. Zwei mit den Loks HG 3/4 Nr. 1 «Furkahorn» und HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» geführte Züge brachten die Ehrengäste und rund 150 zahlende Passagiere von Realp nach Gletsch, wo sie mit Blasmusik empfangen wurden. An zwei Seilen zogen dann die beiden Walliser Staatsräte Wilhelm Schnyder und Jean-Jacques Rey-Bellet sowie der Urner Landammann Martin Furrer den ersten Zug symbolisch in den Bahnhof Gletsch, wo Generalvikar Josef Zimmermann die Einsegnung vornahm. Die frohgelaunte Festgemeinde begab sich anschliessend zum Mittagessen ins Hotel Glacier du Rhône. Die unfreundliche



Witterung konnte der Stimmung der angereisten Gäste nichts anhaben, obschon das Festprogramm in Gletsch aufgrund des heftigen Dauerregens und des kühlen Windes auf die wichtigsten Veranstaltungen reduziert werden musste. In Oberwald fanden sich am Freitag und Samstag die aus ganz Europa angereisten Dampfbahnfreunde mit den Einheimischen zu Speis und Trank sowie zu unterschiedlichen Musikdarbietungen zusammen.

Am Samstag und Sonntag brachten weitere Sonderzüge insgesamt 350 Dampfbahnbegeisterte von Realp nach Gletsch (und/oder zurück). Die Fahrgäste des Eröffnungswochenendes erhielten eine persönliche, nummerierte Erinnerungsurkunde und ein Geschenk.

Generalversammlung, Gottesdienst und Mitarbeitertag

Am Samstagmorgen trafen sich die zahlreich angereisten Aktionäre an der Generalversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in Oberwald. Die Geschäftsleitung informierte ausführlich über die Ausbauarbeiten Realp-Gletsch. Zur Fi-

nanzierung der neuen Ziele sind grosse Anstrengungen nötig. Man hofft auch weiterhin auf die Unterstützung der Dampfbahnfreunde in aller Welt.

Mindestens 300 Personen nahmen am Sonntag am ökumenischen Gottesdienst in Oberwald teil, den das Jagdhornbläserkorps Stuttgart mit der Hubertusmesse musikalisch umrahmte.

Die DFB lud die aktiven Mitglieder des Fördervereins am 17. Juli zu einem Mitarbeiter-Tag ein. Nach einer Dampffahrt von Realp nach Gletsch trafen sich rund 200 Personen zu einer Grillparty vor dem Hotel Glacier du Rhône. Stellvertretend für alle Personen, die bisher mit rund 180'000 Frondienststunden den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke ermöglicht haben, durften die Anwesenden den Dank der Geschäftsleitung entgegennehmen. Prächtiges Wetter honorierte die grosse Arbeit der geladenen Mitarbeiter/innen, die dann auf der Rückfahrt nach Realp die technisch kühnen Gleisanlagen und die Naturschönheiten an der Strecke als Passagier/in bei schönstem Sonnenschein bewundern durften.



Le train à vapeur circule de nouveau le long du glacier du Rhône

Le 14 juillet 2000, les deux premiers trains à vapeur transportant des voyageurs ont atteint la cité de Gletsch et la glacier du Rhône. Près de vingt ans après la mise hors service de la ligne sommitale de la Furka, le rêve de beaucoup d'amateurs de chemins de fer s'est enfin réalisé. Sur les 17,7 kilomètres de voie que compte la ligne sommitale de la Furka entre Realp et Oberwald, un tronçon de 12,9 kilomètres entre Realp et Gletsch est maintenant ouvert au trafic de trains nostalgiques à vapeur.

Le sprint final

La reconstruction du tronçon de voie entre la station Furka et Gletsch a de nouveau exigé l'engagement de toutes les

forces disponibles. Heureusement, les faibles quantités de neige de l'hiver passé ont permis de reprendre le travail très tôt sur les chantiers dont le plus haut est situé à 2160 m. Déjà mi mai, le tunnel sommital de la Furka a été atteint par la route du côté Valaisan, permettant ainsi à une entreprise spécialisée d'y commencer les travaux d'aménagement.

Les conditions météorologiques idéales et des mesures extraordinaires pour transporter le matériel de construction ont permis de poser le ballast et de bourrer la voie entre Muttbach-Belvédère et Gletsch conformément aux plans. Dans ces deux gares, de nouveaux aiguillages ont été raccordés à temps. Les installations de sécurité ont été terminées dans

les délais dans le tunnel de faite, permettant ainsi la circulation au moyen de signaux.

Fin juin, le premier contrôle par les agents de l'organisme de contrôle a révélé quelques défauts. Ainsi, on a dû remplacer en un temps record environ 200 m de voies entre la halte de Muttbach-Belvédère et le passage sur route. Sur ces rails figurait l'année d'ouverture de la ligne (1914). En deux jours, une équipe les a échangés contre du matériel neuf. La collaudation a eu lieu le 12 juillet 2000. Les experts de l'Office fédéral des transports étaient agréablement surpris de l'état des installations et des véhicules qui, rappelons-le, ont été réalisés ou remis en état essentiellement par des volontaires. Après

quantité de tests et de contrôles, le DFB a finalement obtenu l'autorisation d'exploitation de la ligne entre la station Furka (2160 m), via le tunnel sommital, Muttbach-Belvédère (2118 m) et Gletsch (1759 m).

Le matériel roulant est-il prêt ?

Le 5 juillet, la loco HG 3/4 a pu être mise sous pression pour la première fois après avoir subi une révision approfondie. Elle a immédiatement été engagée pour d'importantes courses d'approvisionnement et a contribué aux travaux de finitions du côté valaisan. Il n'a pas été possible de terminer à temps la révision de la locomotive HG 3/4 no. 9. Le parc de wagons a aussi été étoffé. La voiture voyageurs B 4253 (anciennement CFF – chemin de fer du Brünig), restaurée à temps par les amis argoviens du train à vapeur, a été mise en service dans les délais. Ainsi, quatre voitures voyageurs à quatre essieux et six wagons à deux essieux sont à notre disposition.

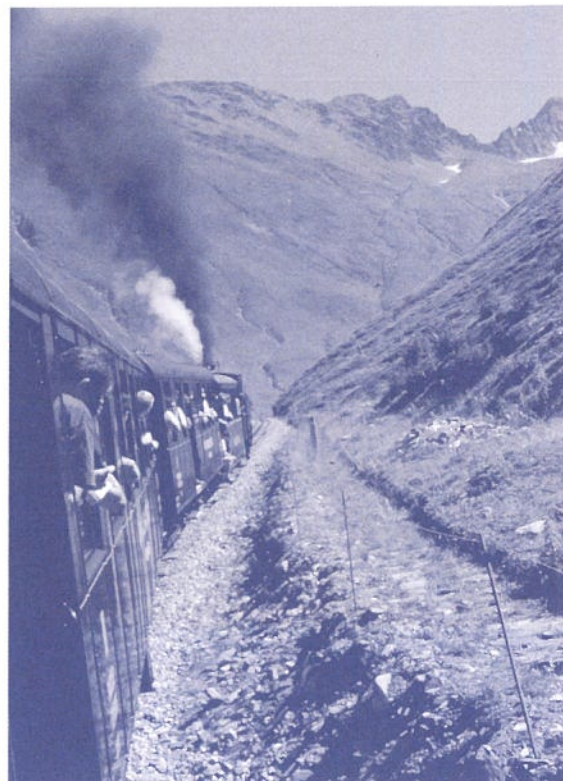
Week-end inaugural sous la pluie

Le mauvais temps a perturbé l'inauguration officielle du 14 juillet 2000: deux trains, tractés par les locomotives à vapeur HG 3/4 no. 1 «Furkahorn» et HG 2/3 no. 6 «Weisshorn» ont amené les invités d'honneur et les 150 premiers voyageurs payants de Realp à Gletsch où ils ont été reçus en musique sur le quai de la gare. Au moyen de deux cordes, les conseillers d'état valaisan Wilhelm Schnyder et Jean-Jacques Rey-Bellet et le landamman uranais Martin Furrer ont alors symboliquement halé le premier train en gare de Gletsch. Puis, le vicaire général Josef Zimmermann a procédé à la bénédiction. Les participants à la fête se sont alors rendus à l'Hôtel Glacier du Rhône pour le repas de midi. Les conditions météorologiques désagréables n'ont pas entamé la bonne humeur des hôtes., même si le programme de fête a dû être réduit aux activités les plus importantes en raison de la pluie et du vent froid. Les vendredi et samedi soir, les amis du chemin de fer

à vapeur venus de toute l'Europe et les habitants de la région ont eu l'occasion de faire connaissance et de partager le repas et le verre de l'amitié au sons de diverses prestations musicales à Oberwald. Samedi et dimanche, d'autres trains spéciaux ont amené au total 350 amateurs de trains à vapeur de Realp à Gletsch (et/ou retour). Les passagers du week-end inaugural ont tous reçu un diplôme personnel numéroté et un cadeau.

Assemblée générale et service religieux

Samedi matin, de nombreux actionnaires du DFB AG se sont réunis en assemblée générale à Oberwald. La direction de l'exploitation a informé de manière détaillée sur les travaux d'extension Realp-Gletsch. Pour le financement des nouveaux buts, de gros efforts sont nécessaires. On espère de nouveau obtenir



Die Streckeneröffnung in den Medien

40 Medienvertreterinnen und -vertreter haben der Einladung, der Eröffnung der Furka-Bergstrecke bis nach Gletsch am 14. Juli 2000 beizuwohnen, trotz misslichen Wetterverhältnissen Folge geleistet. Entsprechend hoch war anschliessend die Anzahl Publikationen vorab in der Schweiz, aber auch in Deutschland, den Niederlanden und England. Einige wenige Berichte sind selbst in Übersee (Japan und USA) erschienen. Das rege Interesse an der neueröffneten Furka-Bergstrecke bis Gletsch, hervorgerufen durch das grosse Medienecho und die guten touristischen Rahmenbedingungen in der Schweiz, wurde bei Betriebseröffnung ab dem 24. Juli mit einem Schlag spürbar: Unser freiwillig arbeitendes Personal konnte sich dem täglichen Ansturm in

Realp und Gletsch kaum erwehren. An vielen Tagen mussten leider auch Passagiere zurückgewiesen werden, weil beide Züge bereits bis zum letzten Stehplatz ausgebucht waren. Es sei aber nicht verschwiegen, dass die Wetterlage einen entscheidenden Einfluss auf den Ansturm auf unsere Bahn hat – bei schlechter Witterung sind solche Szenen eher selten, da meist nur Personen mit vorreserviertem Billet mit der Bahn fahren. – Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass unser Dampfbahn-Angebot inmitten unserer herrlichen Gebirgswelt absolut im Trend liegt. Es ist eine echte Bereicherung jedes Reiseprogramms in den Zentralalpen und wir dürfen zuversichtlich sein, dass die Nachfrage auch in den Folgejahren anhalten wird.

Ruedi Willi, Marketing

le soutien des amis du train à vapeur. – Au moins 300 personnes ont pris part dimanche au service religieux œcuménique agrémenté par les prestations de l'ensemble des sonneurs de cor de chasse de Stuttgart.

Le 17 juillet, le DFB a invité les membres actifs de l'association de soutien à une journée des collaborateurs. Après un voyage en train à vapeur de Realp à Gletsch, environ 200 personnes se sont retrouvés réunis pour une grillade devant l'Hôtel Glacier du Rhône. Au nom de tous les bénévoles, ils ont reçu les remerciements de la direction de l'exploitation pour les 180'000 heures de travail de bénévolat accomplies pour la reconstruction de la ligne sommitale de la Furka. Sur le trajet de retour à Realp, les participants ont eu l'occasion d'admirer les constructions ferroviaires audacieuses et les beautés de la nature depuis le train, alors que le soleil brillait de tous ces feux.

Gedanken eines Fronis zur Streckeneröffnung

Auszüge aus der Rede anlässlich der offiziellen Streckeneröffnung Furka-Gletsch am 14. Juli 2000.

Ich habe mich oft gefragt:

- Warum plagst Du dich in über 2000 m Höhe ab, um zum Beispiel einen Wassertank an der Furka einzugraben, damit die Dampflok eine Notwasserversorgung haben?
- Warum schleppst Du Zementsäcke über Wege, die Du zu Hause nicht einmal als Weg erkennen würdest?

Die Antwort kann ich bis heute nicht geben – oder doch?

Sie müssen einmal erleben, wie es ist, wenn sie mit einem dampflokbespannten

Schotterzug bergwärts fahren, wie dieses Ungetüm, mit jedem Kolbenschlag die tonnenschwere Last nach oben drückt, wie diese durch eine in vielen Augen antike Technik millimetergenau an die Abblende stelle manövriert werden kann.

Sie müssen aber auch das Gefühl erleben, abends hundemüde von der harten und ungewohnten Arbeit auf dem Plattformwagen hinter der Diesellok sitzend ins Tal zurück zu rattern, vorbei an glühenden Hängen aus Alpenrosen, vorbei an pfeifenden Murmeltieren, vorbei an friedlich grassenden Kühen, vorbei an einer grossartigen Bergwelt, wie sie in dieser harten Schönheit nur hier in diesen Tälern zu finden ist.

...

Walter Willi hat in den letzten Jahren, zusammen mit seinen Helfern, eine Grossbaustelle – mit wöchentlich wechselndem Personal – geleitet. Wer die Besonderheiten dieses Personals kennt, der weiss, dass oft das Ei klüger war als die Henne. Obwohl das Ei oftmals nicht wusste, wozu das breite Metallteil an der Schaufel eigentlich dient. Wer diese Diskussionen miterlebt hat, der vermag die Leistung der Gruppe Bau richtig einzuschätzen – leiten Sie einmal eine Gruppe an, bestehend aus einem Richter, einem Sarghändler, einem EDV-Spezialisten und einem Vertreter ...

...

Ich möchte mich heute an dieser Stelle im Namen aller Fronarbeiter auch für die Unterstützung durch die unzähligen Helfer im Hintergrund bedanken, ohne die wir keine warme Suppe auf den Baustellen bekommen hätten, ohne deren Beziehungen und Engagement viele Geräte, Hilfsleistungen, Baustoffe und auch Lebensmittel, nicht hierher an die Furka gelangt wären. Ein Verein, der solche Talente in seinen Reihen hat, ein Verein der auf solche Freunde und Gönner zurückgreifen kann, der schafft es auch – wenn er seine Kräfte bündelt und sich nicht mit Nebensächlichkeiten verzettelt – der schafft es auch bis Oberwald.



Die Betriebssaison 2000 im Überblick

Nach erfolgter Streckeneröffnung durch den Scheiteltunnel nach Gletsch am 14. Juli 2000 wurde der reguläre Fahrplanbetrieb am 24. Juli 2000 aufgenommen. Bis zum 17. August verkehrte der Dampfzug täglich, danach bis zum 8. Oktober jeweils freitags, samstags und sonntags. Dieser Fahrplan erlaubte der DFB, die Fahrten mit einer Zugsgarnitur abzuwickeln, um den Betrieb auf die neue Situation einzuüben.

Das Medienecho über die Wiedereröffnung der ehemaligen Glacier-Express-Strecke über die Furka bewirkte einen gewaltigen Andrang von Reisenden, was die Betriebsleitung veranlasste, die Züge mehrheitlich doppelt zu führen. Trotzdem kam es zu Kapazitätsengpässen und – bedauerlicherweise – zu Rückweisungen von Reisenden.

Von den vorhandenen drei Dampflok konnten nur zwei im Betrieb eingesetzt werden. Die Reparatur der Dampflok Nr. 9, welche im Vorjahr einen Kurbelwellenschaden erlitt, dauerte länger als geplant. Zudem wurde das zur Reparatur eingesetzte Personal durch die Fahrdienstleistungen infolge Doppelführung der Züge absorbiert, so dass die Reparaturarbeiten während der Betriebssaison hintanstehen mussten. Zum Glück mussten mit einer kleinen Ausnahme keine Zugsausfälle wegen eines Lokdefekts hingenommen werden. Trotzdem darf die Betriebsbereitschaft der Lokomotiven nächstes Jahr nicht mehr derart strapaziert werden, so dass die Bereitstellung einer bis zwei weiterer Lokomotiven absolute Priorität hat.

Ebenfalls bedingt durch die unerwartet erfreuliche Entwicklung der Nachfrage ergaben sich Kapazitätsprobleme beim Mandatsausführenden des Reisedienstes / Reservationsstelle, welche erst durch einen Wechsel des Beauftragten behoben werden konnten.

La saison d'exploitation 2000 en sommaire

L'horaire officiel 2000 débute le 24 juillet. Jusqu'au 17 août, le service vapeur sera assuré par une circulation aller-retour journalière Realp – Gletsch – Realp et Gletsch – Muttbach – Gletsch. Par la suite, et jusqu'à la fin de la saison le 8 octobre, la circulation des trains sera limitée aux vendredis, samedis et dimanches. Le DFB a pris la décision d'appliquer un horaire réduit afin de permettre la récolte d'informations importantes durant la première saison d'été et l'instruction approfondie du personnel. Dès l'été 2001, l'horaire sera plus étoffé. Jusqu'à cette échéance, le stock de matériel roulant sera augmenté d'une locomotive à vapeur et de plusieurs voitures voyageurs.

Josef Albisser, *Geschäftsleiter der DFBAG*



Einige Kennwerte zum Betriebsjahr 2000 (in Klammer Werte 1999)

Des figures clés de la saison d'exploitation 2000 (entre parenthèses les figures de l'an 1999)

Betriebstage / jours d'exploitation	59 (71)		
Reisezüge / trains	198 (443)		
Fahrgäste / clients	25'904 (31'862)	Pro Zug / par train	131 (72)
		Pro Betriebstag / par jour d'exploitation	440 (450)
Einnahmen / recettes (Fr.)	780'000 (359'000)	Pro Fahrgast/par client	30.11 (11.27)
		Pro Zug/par train	4'000 (800)
		Pro Betriebstag/ par jour d'exploitation	13'000 (5'000)

Wir suchen eine Betriebsleiterin oder einen Betriebsleiter

Können Sie sich vorstellen, die Betriebsleitung einer erfolgreichen Dampfbahn zu übernehmen?

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Als Tourismusunternehmen betreiben wir eine einzigartige Dampfbahn im Herzen der Schweizer Alpen an der Furka mit restaurierten Zügen aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Unsere Bahn ist regional verankert und besitzt nationale und internationale Ausstrahlung. Unsere Dampfzüge fahren in den Monaten Juni bis Oktober auf alpiner einzigartiger Gebirgsstrecke Realp UR–Gletsch VS. Der Betrieb wird durch gut ausgebildetes Personal ehrenamtlich sichergestellt.

Sie sind unsere Betriebsleiterin oder unser Betriebsleiter,

die/der den Tatendrang von Freizeitbahnern und ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen koordinieren, einen sicheren kundenfreundlichen Bahnbetrieb weiterhin gewährleisten und zugleich die Bereitschaft aufbringen, auch scheinbar nebensächliche Aufgaben (wie Wagen-, Gebäude- und Bahnanlagenreinigung usw.) kompetent und zielstrebig anzupacken. Ebenfalls fallen weitere umfangreiche administrative und kommerzielle Aufgaben in Ihren Zuständigkeitsbereich.

Wir erwarten ...

- eine teamfähige, starke und belastbare Persönlichkeit mit Durchsetzungsvermögen und Führungserfahrung
- fachliches Wissen im Fahrdienst, Reisedienst und Kenntnisse der betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge im Bahnbetrieb
- Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen innerhalb Geschäftsleitung
- Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeit

Wir bieten ...

- eine spannende und abwechslungsreiche Herausforderung in einem einzigartigen Bahnbetrieb mit ungewöhnlicher Vielfältigkeit
- eine flexible Teil- oder Vollzeitstellung mit entsprechend individuellen Anstellungsbedingungen
- Mitgestaltungsmöglichkeiten in der künftigen Entwicklung unserer Bahn

Wichtig:

Ob Sie jung, mittelalterlich oder älter an Jahren sind, ist nicht allein entscheidend, sondern ihre Persönlichkeit und Lebenserfahrung wird unsrerseits als bedeutende mitbestimmende Eignung bewertet.

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Gerne erwarten wir Ihre Bewerbung mit den üblichen Unterlagen bis Ende Dezember 2000 an folgende Adresse:

DFB Furka-Bergstrecke AG, zhv Geschäftsleitung, Postfach 3468, 4002 Basel.

Für weitere Fragen wählen Sie 061/923'80'53 (Hr. Albisser) oder 01/497'14'99 (Hr. Schwaller).

Wir freuen uns auf Sie!

EINLADUNG

zur 2. ausserordentlichen Generalversammlung

Zeit und Ort

Samstag, 3. Februar 2001, 13.30 Uhr
Konzertsaal des Stadttheaters Olten

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Wahl des Protokollführers
4. Statuten neue VFB-Struktur
Beratung
Genehmigung
5. Orientierung
6. Varia

Hauptversammlungen (HV) der VFB-Sektionen und Generalversammlung (GV) des Zentralvereins im Überblick

Die nachfolgende Liste gilt als offizielle Einladung zu den jeweiligen Hauptversammlungen. Die Traktandenliste folgt der nachstehenden Standardtraktandenliste. Es erfolgt kein weiterer Versand von Unterlagen.

Aargau	30.03.01, 19:30 h	Suhr, Restaurant Dietiker
Berlin-Brandenburg	17.03.01, 19:00 h	Berlin-Hellersdorf, Pustebulumengrundschole
Bern	23.03.01, 19:30 h	Worblaufen, Restaurant Tiefenau
Gotthard	10.03.01, 18:30 h	Airolo, Hotel Alpina
Graubünden	30.03.01, 20:00 h	Landquart, Restaurant Flora
Innerschweiz	09.03.01, 19:30 h	Luzern, Restauant Postino (Kantine SBB/Post)
Niederlande	17.03.01, 13:30 h	Bilthoven, Opstandingskerk, 1e Brandenburgerweg 34
Norddeutschland	18.03.01, 11:00 h	Hamburg, Kantine der Betriebswerkstätte der Hamburger Hochbahn AG, Hellbrookstrasse
Nordrhein-Westfalen	November 2001	Informationen folgen später
Nordwestschweiz		Wird in Info AG, BE, NWCH publiziert
Nürnberg-Nordbayern	23.01.01, 20:00 h	Fürth, Bahnhofgaststätte Frankenstube
Oberbayern	07.02.01, 18:30 h	München, Löwenbräukeller Jägerstüberl
Ostschweiz	03.03.01, 14.15 h	Wil, Hotel Freihof
Rhein / Main	09.02.01, 19:00 h	Frankfurt-Unterliederbach, Gaststube zum alten Fritz
Rhein / Neckar	November 2001	Heidelberg, Bahnhofgaststätte Nebenraum
Romandie	09.03.01, 20:00 h	Ouchy / Lausanne, Hôtel de la Navigation
Schwaben	10.03.01, 19:30 h	Ulm, Gasthaus Herrenkeller
Solothurn	10.04.01, 20:00 h	Oensingen, Hotel Rondo
Stuttgart	02.03.01, 19.00 h	Stuttgart, Gaststätte Plugfelder, Ostendstrasse 20
Wallis	November 2001	Informationen folgen später
Zürich	27.03.01, 19:00 h	Zürich, Kunsthaus
Zentralverein, aoGV	03.02.01, 13:30 h	Olten, Konzertsaal Stadttheater
Zentralverein, GV	05.05.01, 13:30 h	Bätterkinden, Saal RAZ

Standard-Traktandenliste für die Hauptversammlungen der VFB-Sektionen

Die nachstehende Standardtraktandenliste erlaubt allen Sektionen, ihre Hauptversammlung darauf basierend durchzuführen. Dadurch können Druck- und Portokosten eingespart werden, die beim separaten Versand von Traktandenlisten anfallen würden. Nicht zutreffende Traktandenpunkte (Tagungspunkte) können übergangen werden. Die Traktandenliste ist verbindlich, Anträge zuhanden der nächsten Sektions-Hauptversammlung sind bis Ende Kalenderjahr 2000 schriftlich an den Sektions-Präsidenten zu richten.

1. Eröffnung

Begrüssung / Grussworte Organisator an die Anwesenden, allenfalls auch an (Ehren-)Gäste, Behörden, Delegation VR/GL DFB, Presse
Entschuldigungen, Gedenken Verstorbener

2. Administration

Anzahl der Anwesenden / Quorum, Beschlussfähigkeit, Wahl der Stimmzähler, Abstimmungsmodus (offen / geheim)
Orientierung über weitere administrative Punkte

3. Traktanden

Mutationen, Genehmigung, Abstimmung

4. Protokoll des Vorjahres

(Vorabdruck / aufliegend)
Diskussion, Genehmigung, Verdankung

5. Jahresberichte

Präsident: Genehmigung und Verdankung allfällige weitere Berichte (Kassier, Sekretariat, Marketing, Werkstatt, Bau): Kenntnisnahme und Verdankung

6. Jahresrechnung

Vorlage, Diskussion

7. Revisorenbericht

Kenntnisnahme und Genehmigung (Entlastung des Kassiers)

8. Entlastung des Vorstandes

9. Beschlussfassung

Anträge, Anschaffungen, Jahresaktivitäten, Events, Objektunterstützung

10. Budget

Diskussion und Genehmigung

11. Mitgliederbeiträge des Folgejahrs

Diskussion und Abstimmung

12. Wahlen des Vorstandes und der Revisoren

13. Statuten-Revision

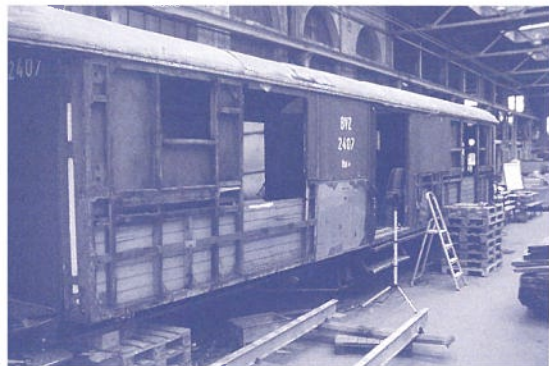
Diskussion und Genehmigung

14. Vergabe GV des Folgejahrs

Termin, Zeit, Ort, Rahmenprogramm (ev. Abstimmung)

15. Varia

Ehrungen, Wortmeldungen, Anregungen, Empfehlungen, Wettbewerb



Sektion Aargau

Bericht aus der Werkstatt

Die Werkstätte der Sektion Aargau hat diesen Herbst zwei weitere Fahrzeuge aufgenommen. Der Benzintriebwagen CFm Nr. 21 hat Gastrecht und Schutz vor der Witterung und vor Vandalismus bekommen. Die Arbeiten werden am Triebwagen erst aufgenommen, wenn ein von der DFB AG verabschiedetes Revisionsprojekt vorliegt.

Der BVZ Güterwagen J 2407 wird zum Chassispendler für den ehemaligen LSE B40 (System SBB Brünig / Riggensbach). Der Wagenkasten wird abgebrochen und brauchbare Teile eingelagert oder weiterverwendet. Das ehemalige BVZ-Chassis vom J 2407 entspricht den Normalien des DFB Rollmaterials. Er wird in Zukunft die DFB-Nummer B 4229 tragen.

Der Kasten und das Chassis des B 2204 (C204) stehen nun nebeneinander. Die Sitzbänke mussten nochmals dem Einbau der Dampfheizung weichen. Die Arbeiten am Chassis wie am Kasten laufen parallel. Er wird nächsten Sommer zum Einsatz gelangen.

Werkstätte-Besucher sind stets willkommen. Arbeitsabende Dienstag ab 18 Uhr, Industriestrasse 20, Aarau.

Auskünfte erteilt Tel. 062 / 827 15 43

Sektion Bern

Das Neuste in Kürze

Am 27. August führte uns die Sektionsreise anlässlich der Streckenerweiterung bis nach Gletsch zur DFB. Die Gruppenfahrt im reservierten DFB-Dampfpzug, zu-

sammen mit unseren Kollegen der Sektion Holland, war ein eindrückliches Erlebnis. Nach dem Mittagessen im «Glacier du Rhône», gingen wir noch «unter Tag», ins Kraftwerk Grimsel II der KWO, wo wir auch eine Kristalkluft bestaunen durften.

Die Sektionsmitglieder Liselotte und Hans Gasser organisierten für die Naturfreunde Biel einen Ausflug zur Furka. 67(!) Personen fuhren mit ihnen zusammen Mitte August zur DFB.

Am Dorffest Ostermundigen 2000 kam erstmals unser neuer sektionseigener Werbeposten zum Einsatz. Uns gelang es, in der Berner Vorortsgemeinde zahlreiche Personen für die Furka-Bergstrecke (Bahn, Aktionär, Verein) zu interessieren. Nach den Unwetterschäden beteiligt sich die Sektion Bern im nächsten Jahr an Baueinsätzen. Basis wird voraussichtlich Realp UR sein.

Für detailliertere Informationen konsultieren Sie bitte unsere Sektionsnachrichten «FurkaBernInfo 4/2000». Sollten Sektionsmitglieder dieses Heft bislang nicht erhalten haben oder ihre Adresse falsch sein bzw. sich geändert haben, melden Sie sich umgehend beim Präsidenten Peter Bollinger
Tel. / Fax: 032/665'23'25
e-mail: fambollinger@bluewin.ch.

Sektion Berlin-Brandenburg

Sektionstreffen

Die Sektion Berlin-Brandenburg trifft sich im Jahr 2001 an folgenden Daten (jeweils um 19:00 Uhr in der Pustebaumgrundschule an der Kastanienallee 118, in 12627 Berlin-Hellersdorf):

- Freitag, 12. Januar
- Samstag, 17. März (HV der Sektion)
- Freitag, 4. Mai
- Freitag, 7. September
- Freitag, 2. November

Am Wochenende vom 20. und 21. Januar veranstalten wir am gleichen Ort unsere 7. Modelleisenbahnausstellung, bei der wir hoffentlich viele interessierte Besucher begrüßen dürfen.

Sektion Gotthard

Arbeitseinsätze

Am 7. Oktober und 4. November fanden die letzten Arbeitseinsätze unserer Sektion in diesem Jahr statt. Nebst Einwinterungsarbeiten am Wanderweg wurden allgemeine Aufräumarbeiten geleistet. Leider ist die Anzahl der helfenden Personen immer noch relativ klein. Wir möchten an Ihr Eisenbahnerherz appellieren: Sie müssen kein Handwerker oder Spezialist sein. Denn jede Hand wird gebraucht! Auch die Gemütlichkeit kommt bei uns nicht zu kurz! Wir freuen uns, bei den nächsten Einsätzen im Jahr 2001 ein paar neue Gesichter begrüßen zu dürfen! Auch Nichtmitglieder sind jederzeit herzlich willkommen!

Für weitere Informationen steht Ihnen Barbara Simmen (Tel. 079/341'71'63, barbara.simmen@vfb-gotthard.ch) gerne zur Verfügung.

Termine

Am Samstag, 16.12.2000 findet unser beliebter Fackel- und Fondueplausch statt. Dazu sind alle herzlich eingeladen! Wir treffen uns um 18.30 Uhr am Bahnhof Andermatt. Eine schriftliche Einladung erfolgte mit der Post, sollte diese nicht eingetroffen sein, melden Sie sich bitte bei Interesse an einer Teilnahme bei Heinz Bissig (Tel. 041/870'89'72).

Sektion Innerschweiz

Vorgängig zur HV am 9. März 2001 findet eine Besichtigung der SBB Zugleitzentrale im Bahnhof Luzern statt (Beginn um 18:15h), Anmeldung bei Stanislav Holecek (Stanislav.sh.Holecek@SBB.ch) erbeten.

Sektion Norddeutschland

Termine unserer Sektion:

- 15.12.200: Weihnachtsessen unserer Sektion in Hamburg
- 20.–21.1.2001: Teilnahme an der Modellbahnausstellung der Sektion Berlin

Bagger, Beton, Buddelblasen – Die Bauwoche 2000 der Sektion Norddeutschland

Auf nach Gletsch! – so hiess es auch im Jahr 2000 wieder in Kalenderwoche 31 für die Nordlichter, welche auf ihrer über 1000 km Anreise durch einige Begeisterte aus ganz Deutschland verstärkt wurden.

Am Sonntag startete unser Rahmenprogramm «Die Schweiz von innen» mit einer Besichtigung der NEAT-Tunnelbaustelle in Sedrun, inklusive Besichtigung des 900m tiefen Zugangsschachts.

Bei strahlendem Wetter am Montag und Dienstag starteten wir unser Hauptprojekt für dieses Jahr, den Bau von 3 Fundamenten für eine neue 15m lange Verladerampe in Gletsch. Die neuen Betonsockel werden das Gewicht der Rampe für die nächsten 100 Jahre mit Bestimmtheit tragen können. Begleitet wurden diese Bauarbeiten von einem regen Zugverkehr in Gletsch, jeden Tag zwei voll besetzte Züge in jede Richtung waren ein echter Ansporn für jeden Froni. Natürlich fielen auch viele andere Arbeiten für unsere erfahrene Crew an, so das Errichten einer «Bordüre» aus Granitblöcken, Einbau der Drainage für die Zufahrt zur Rampe, Abtragen der Drehscheibenfundamente und Auflösen des Zahnstangenlagers. Eine der neuen Aufgaben in diesem Jahr war die Stellung eines «Schrankenwärters» für den Strassenübergang Muttbach. Die Bagger-Crew war mit dem Bau einer neuen Elektroversorgung für den Bahnhof Gletsch beschäftigt.

Der Nationalfeiertag am Dienstag wurde bei einem zünftigen «Grillieren» vor dem Lokschuppen begangen, nur eines der Highlights, die unsere bewährte Küchen-Crew gezaubert hat!

Am Sonntag setzten wir das Rahmenprogramm «Schweiz von innen» fort mit dem Besuch der KWO Grimsel-Kraftwerke, wo wir die unterirdische Kraftwerkzentrale Handegg II besichtigten.

Den Abschluss unserer Reise in die Schweiz bildeten 3 tolle Tage auf der RhB, anlässlich welchen wir beinahe das ganze Netz der Bahn abfuhren.

Oliver Racine und Jörn Fallner,
Koordinatoren Fronarbeit und Reisen

Sektion Nordwestschweiz

Das traditionelle Drei-Königs-Treffen findet am 5. Januar 2001 um 20 Uhr im Restaurant Seegarten (Migros, Grün 80) statt.

Sektion Oberbayern

Anlässlich unserer Hauptversammlung, welche am 7. Februar 2001 um 18.30 Uhr im Löwenbräukeller (Jägerstüberl) am Stiglmaierplatz in München stattfindet, sind alle Teilnehmer herzlich dazu eingeladen, im Rahmen eines Jahresrückblickes Bilder und sonstige Eindrücke vom Geschehen an der Furka mitzubringen.

Sektionstreffen

Wir möchten alle Interessenten zu unseren Sektionstreffen an folgenden Terminen einladen:

6. Dezember 2000

Schienerverkehr in Barcelona, Teil I

3. Januar 2001

Madrid und Andalusien, Teil II

7. Februar 2001

Hauptversammlung 2001 und Jahresrückblick Furka-Bergstrecke

7. März 2001

Eisenbahnen in Thailand und aktuelles Bahngeschehen

Der aktuelle Stand unseres Programmes kann bei Helmut Mack

Tel./Fax: 089/121'63'259

e-mail: helmut.f.mack@t-online.de bezogen oder auf unserer Sektionsseite unter www.schmalspurbahn.ch/VFB/muc.html abgerufen werden.

Section romande

Inauguration Gletsch du 14 au 16 juillet 2000

Comme annoncé «Les premiers à Gletsch» ont bien eu lieu. Cela a été rapporté comme vous l'avez sûrement vu, par des reportages dans les divers journaux de Suisse romande.

Votre président y était. Mais celui qui n'a pas brillé par sa présence, c'était le soleil.

Malheureusement pour les organisateurs qui s'étaient donnés beaucoup de peines, il a plu du 14 au 16 juillet sans discontinuer.

Domage! Car tout y était pour faire une belle fête. Les autorités, la presse, la fanfare pour accueillir les officiels et les premiers passagers.

Mais vu que tout était organisé, les locomotives prêtes à transporter les passagers, il n'était plus possible de renvoyer la manifestation. Pour le retour, le 14 juillet, la presse était invitée à faire le voyage, pour vivre l'ambiance du train vapeur. Du reste un de ces journalistes, M.R. Chésum nous a fait un magnifique reportage dans le journal «Rail Passion» du mois d'octobre que je vous encourage à acheter. Comme prévu chaque jour jusqu'au 16 juillet un train arrivait à Gletsch avec les premiers passagers toujours accompagné par la pluie!

Semaine de travail de la section romande du 17 au 23 juillet 2000

Grande première pour la section romande, qui organisait pour la première fois une semaine de travail à la Furka. Tout n'est pas allé sans quelques soucis pour votre président, qui n'avait pas de cuisinier pour les deux premiers jours. La solution fut qu'il s'improvisa comme cuisinier avec l'aide de Pierre.

Toute l'équipe de travailleurs se trouvèrent le dimanche soir 17 juillet au réfectoire du dépôt de Gletsch. Nous étions 12 membres plus 2 autres membres venus depuis l'Allemagne. M. Walter Willi, nous accueillit, pour nous expliquer les travaux à effectuer, et nous donna quelques explications sur le futur, et l'avancement des travaux. Les explications données, il nous quitta, en nous laissant à nos diverses besognes. Pour commencer en force la semaine, toujours le dimanche soir les premières bouteilles furent ouvertes.

Et le premier repas fut servi. Premier repas gastronomique, qui fut des raviolis. Pas trop mal réussi pour une première. Bien sûr la place m'étant limitée dans cette revue, je ne vais pas vous énumérer tous les repas de la semaine. Ceci étant dit, et après avoir fini de manger, une équipe descendait à Oberwald pour dormir, alors

que l'autre équipe restait pour dormir au dortoir du dépôt de Gletsch. Le matin tout le monde se retrouvait au réfectoire du dépôt de Gletsch pour prendre le petit déjeuner. Un grand merci à nos amis allemands qui se sont proposés pour préparer tous les matins le petit déjeuner qui était toujours prêt à l'heure. Le lundi première distribution du travail, le groupe était divisé en 2 équipes. Une équipe allait finir de démonter les traverses qui avaient été changées, et l'autre allait donner un coup de main dans le tunnel de façade pour rendre étanche la voûte du tunnel. Je ne pourrai pas vous énumérer tous les travaux que nous avons du faire vu le manque de place. Mais sans vouloir être trop prétentieux tous les participants ont eu un très grand plaisir. Et en plus le soleil se mit de la partie dès le lundi 17.

Le samedi 22, 12 autres membres de la section romande nous rejoignaient, soit une participation record de 24 membres pour un samedi. Nous avons eu le plaisir de monter 30 mètres de voies à la gare de Gletsch, tous les membres prirent leur tâche très au sérieux. A la fin de la journée une fois le travail terminé, tout le

groupe se retrouva autour d'un bon verre de vin et sous un soleil magnifique, pour clore la journée de travail pour certains et la semaine de travail pour les autres.

Jacques Fornachon, président
(Tel. 021/800'48'61)

Expansion nach Frankreich

Die Sektion Romande bemüht sich stetig, neue Freunde in unserem grossen Nachbarland Frankreich zu gewinnen. Bei eisenbahntechnischen Anlässen und Werbeaktionen (z. B. bei Börsen), ist Jacques Fornachon mit seinen treuen Helfern immer dabei, dem Publikum die Furka-Bergstrecke und ihre Anliegen in eindrücklicher, lebhafter Weise näher zu bringen. Die Sektion Romande hat, wie jede andere Sektion, noch ein grosses Wachstumspotential, das genutzt werden soll.

Sektion Schwaben

Sektionstreffen

Stammtisch ist jeden 1. Donnerstag im Monat ab ca. 20:00 im Gasthaus Herrenkeller in Ulm.



Alle Muttern in der ganzen Remise eingesammelt, sortiert und angeschrieben.

Sektion Zürich

Anschliessend an die Hauptversammlung vom 27. März 2001 zeigen wir einen Videofilm, welcher anlässlich der Sektionsreise von 3 Halbprofis unserer Sektion gedreht wurde (Kassette kann vor Ort bestellt werden).

Standpräsenzen im Jahr 2001

In Dielsdorf ZH findet die erste Zürich Unterland Messe vom 19. bis 27. Mai 2001 statt. Wir werden an dieser Messe mit unserem Stand vertreten sein. Auch am Züri-Fest vom 6.-8. Juli werden wir mit unserem Stand vertreten sein.

Jahresrückblick des Präsidenten

Mit etwas Hektik haben wir unser Etappenziel «Gletsch» erreicht. Die Bauwoche vor der Eröffnung war vor allem durch schlechtes Wetter geprägt. Leider sind dieses Jahr wegen der Hektik in den Bauwochen einige organisatorische Fehler passiert, dafür möchte ich mich hier bei den Betroffenen entschuldigen.

Für das Jahr 2001 sind wir wieder in jeder Hinsicht gefordert. Auf der finanziellen Seite versuchen wir, Geldmittel für die Lok-Aufarbeitung zusammenzutragen. An der Züri-Oberland-Messe konnten wir 71 Neumitglieder gewinnen.

Zum Jahresabschluss danke ich im Namen des Vorstandes der Sektion Zürich allen recht herzlich für den tollen Einsatz. Kurt Brügger, Präsident
(Tel. / Fax: 01/935'45'03)

Internet

Bitte beachten Sie unseren Verkaufshop im Internet.

Adresse: <http://www.net4u.ch/vfb/zh>
«VFB Sektion Zürich Shop». Hier können Sie unsere schönen Artikel für sich oder als Geschenk auf bequeme Art bestellen. Bitte geben Sie die Interneta-dresse auch an weitere interessierte Personen weiter.

Aktienbörse

Möchten Sie Aktien der DFB kaufen? Fehlen Ihnen in Ihrer Aktiensammlung einige Aktienmotive?

Zurzeit verfügt der DFB-Aktienhandel über einige der nachstehend aufgeführten, zum Teil seltenen Aktien von früheren Besitzern, welche Sie beim DFB Aktienregister, Postfach 3468, CH-4002 Basel, bestellen können. Der auf den Aktien eingetragene bisherige Name kann auch gestrichen und Ihr Name darunter eingetragen werden (falls nicht nötig bitte vermerken: nur neue Aktie). Die Zedierung durch den Verwaltungsrat der DFB und die eingeschriebene Auslieferung erfolgt nach dem Zahlungseingang.

Nr.	Bildmotiv	Jahr	Nominal
1	Bahnübergang unterhalb Gletsch / Rhonegletscher	1987	100.-
2	Dampfzug auf Steffenbach-Brücke	1988	200.-
3	Dampfzug in der Kurve beim Bärentritt	1998	200.-
4	Dampflok Furkahorn solo	1994	250.-
5	Dampfzug oberhalb Gletsch mit Rhonegletscher	1999	250.-
6	Dampfzug auf Viadukt unterhalb Kehrtunnel	1989	300.-
7	Lok-Lampe, Gletsch 2000	2000	300.- (neu)
8	Dampfzug vor Stationsgebäude Gletsch / Rhonegletscher	1993	400.-
9	Dampfzug in Muttbach (Weichenlaterne)	1999	400.-
10	Dampfzug Tunnel Muttbach	1990	500.-
11	Dampfzug in Gletsch 2000	2000	500.- (neu)

Zürcher Frondienst-Einsätze 2000

Bis Mitte Oktober 2000 hat unsere Sektion in den Bauwochen, in der Lok-Werkstatt in Chur, in Realp (der Schwerpunkt bildete hier die Remise) und auf weiteren Plätzen eine beachtliche Leistung von ca. 390 Manntagen erbracht. Damit wurde erstmals in unserer Geschichte die magische Zahl von 1 Mann-jahr überschritten!

Setzt man aber diese Zahl in Relation zur Zahl der Mitglieder (ca. 1800), so besteht wahrlich kein Grund, übermütig zu werden. Diese Leistung wurde erbracht von ca. 40 Aktiv-Mitgliedern, wobei die einzelnen Beiträge dazu recht unterschiedlich sind. Von bescheidenen 2 Tagen reicht die Spanne bis fast 60. Unser Froni-König

möchte nicht namentlich erwähnt werden, deshalb sei hier nur soviel verraten: er hat u. a. in 4 Bauwochen als Leiter gewirkt.

Ich danke allen Aktiven, die mit ihrem Einsatz zum guten Gelingen von «Gletsch 2000» beigetragen haben. Glauben Sie nun aber nicht, dass wir jetzt keine Arbeit mehr haben. Es wäre schön, wenn im nächsten Jahr einige unserer jüngeren Mitglieder sich für einen Einsatz in der schönen Bergwelt zugunsten unserer Dampfbahn entschliessen würden und eine erlebnisreiche Ferienwoche verbringen könnten. Damit würde das heutige Durchschnittsalter in den Bauwochen von über 65 Jahren wieder unter 60 zu liegen kommen.

Fritz Schmutz, Einsatz-Koordinator

Gründung neue Sektion Edelweiss

Die Mitglieder des Zentralvorstandes sowie einige weitere Personen (übrige Welt) sind bislang in keiner Sektion eingebunden. Damit diese Personen nach der Umstrukturierung ebenfalls die statutarischen Rechte wahrnehmen können, wurde am 13. Oktober in Obergesteln die Sektion Edelweiss gegründet, welche als einzige Sektion keine territoriale Ausdehnung besitzt. Die neue Sektion und ihre Stauten müssen noch vom ZV bestätigt werden.

An der Gründungsversammlung wurde Herr Kuhlmann Hellmut von den Anwesenden zum Präsident gewählt. Die Anschrift lautet: Alte Saline 30, CH-3410 Rheinfelden. Tel./Fax 061/831'28'40.

Vermischte Meldungen

Dank von Jagdhornbläsern Stuttgart

Das Jagdhornbläserkorps Stuttgart, das bei den Feierlichkeiten zur Streckenerweiterung in Gletsch und Oberwald für «den richtigen Ton» sorgte, bedankt sich für die Gastfreundschaft bei der DFB, dem VFB und der Sektion Stuttgart. «Auch wir waren überwältigt von der Begeisterung über unsere Hubertusmesse. Noch nie seit nunmehr fast 30 Jahren haben wir eine Zugabe blasen dürfen», schreibt das Korps in einem Brief. Das grossartigste war aber die Fahrt im Dampfzug nach Realp.

Herzlichst bedanken möchte sich die Furkagemeinde für den Scheck über 1000.– DM, den die Bläserkameraden am Juli-Stammtisch der Sektion Stuttgart überreicht haben.

Abschluss Bauarbeiten an der Furkapassstrasse

Am 28. September ist in Gletsch nach vierzig Jahren Ausbau die Walliser Seite der Furkapassstrasse eingeweiht worden. Das 10,3 Kilometer lange Stück von Gletsch auf die Passhöhe schliesst den Ausbau der ganzen Strecke bis Sitten ab. Auf der Passhöhe wurde ein Gedenkstein enthüllt. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten auf der Walliser Seite verbunden ist auch der Abtransport der vor Ort verwendeten Baumaschinen und Geräte. So wurden Mitte September die beiden gelben Zementsilos vor dem «Blauen Haus» abgebaut. Nach langer Zeit ist damit der Blick vom Bahnhof auf die ehemalige Dépendance des Hôtels Glacier du Rhône wieder frei.

Weil der Ausbau der Furkapassstrasse auf Urner Seite noch längere Zeit nicht

abgeschlossen ist, verkehren die neuen Doppelstockbusse der Post ab Gletsch bislang nur Richtung Grimsel-Meiringen bzw. Oberwald. Zahlreiche Dampfbahnfans haben in diesem Sommer ihren Ausflug zur Furka Bergstrecke mit einer Fahrt im «gelben Jumbo» verbunden, da sie im oberen Stockwerk eine ungewohnte, eindrücklich Aussicht bieten.

Bilder von der Furka

Fotos für den Kalender 2002

Auch ihre Bilder rund um die Furka könnten im nächsten Kalender zu bewundern sein. Helfen Sie uns, einen attraktiven Kalender zusammenstellen zu können und senden Sie Ihre Bilder bis Ende Dezember 2000 an folgende Adresse: Souvenirhandel DFB, Postfach 49, CH-3428 Wiler. Selbstverständlich erhalten Sie Ihre Fotos nach Druck des Kalenders zurück. Herzlichen Dank.

Foto-Ausstellung im Hôtel Glacier du Rhône

Im Hôtel Glacier du Rhône war vom Eröffnungswochenende bis zum Saisonschluss eine Fotoausstellung über die Aktivitäten der Fronis eingerichtet. Die Bilder zeigten die von 1982 bis zur Eröffnung im Sommer 2000 geleisteten Arbeiten und erzielten Leistungen. Der grosse Publikumserfolg und das Einverständnis der Gerantin, Frau Meier, hat Hans-Walter Beyeler ermuntert, eine weitere Ausstellung in gleichem Rahmen auch nächstes Jahr zu realisieren.

Verkaufsaktion zur Lokrevision

Im Sommer 1990 holten wir 6 Dampfloks aus Vietnam in die Schweiz zurück. Eine davon war die Nr. 9, welche im Jahre 1947 von der FO nach dem damaligen Indochina verkauft wurde. Die Rückschaffung dieser Dampfloks ermöglichte uns, wieder mit FO-Originalloks auf der Furka-Bergstrecke zu fahren.

Die Lok Nr. 9 stand viele Jahre ausserhalb der Depotanlage in freier Natur in Da Lat, Vietnam. Damals, vor 12 Jahren entstand das erste Werbebild für den Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke. Der Art Designer Paul Huber aus Oberbüren hat von die-

sem Foto ein sehr schönes Aquarellbild geschaffen. Davon sind 250 nummerierte und signierte Abzüge hergestellt worden, ebenso Doppelkarten im Format C 5.

Mit dem Erlös aus dem Verkauf dieser Bilder möchte Bruno Rütli einen Beitrag zur Finanzierung der Lokrevision leisten. Es ist dringend notwendig, dass für die Fahrsaison 2001 genügend Loks bereit haben, um den immer grösser werdenden Andrang an Fahrgästen zu befördern. Im nächsten Jahr dürfen keine Fahrgäste mehr abgewiesen werden, nur weil die Transportkapazität zu klein ist. Das ist nicht förderlich für unsere Bahngesellschaft und unser Image.

Mit dem Kauf eines Bildes helfen Sie mit, dass die beiden Loks Nr. 4 und Nr. 9 bald fertig renoviert sind. Die «Dornröschen-Karten» eignen sich sehr gut, um neue Freunde damit zu überraschen, gute Wünsche zum Jahreswechsel weiterzugeben oder Geschäftsfreunden alles Gute zu wünschen.

Verkaufspreise der Bilder (ohne Porto und Verpackung)

Reproduktionen ohne Rahmen
 Format 50x36 cm CHF 220.–
 Doppelkarte C 5 mit Couvert CHF 20.–
 Reproduktionen mit Rahmen
 Format 70x50 cm (Rahmen in Holz-Silber / violett lasiert) CHF 470.–
 Format C 5 gerahmt (Rahmen aus Aluminium) CHF 85.–
 Bestellungen können schriftlich bei folgenden Adressen vorgenommen werden (Bitte Reproduktionsart und Rahmenwunsch angeben):

- Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, CH-9230 Flawil
- DFB-Souvenirhandel, Postfach 49, CH-3428 Wiler

www.dieselcrew.ch

Die Dieselcrew stellt den Betrieb, den Unterhalt sowie die Revisionen der DFB-Dieselfahrzeuge sicher. Auch die Dieselcrew-Aktivitäten werden in DFB-üblicher Fronarbeit ausgeführt. Die Dieselcrew ist organisatorisch der DFB-Abteilung «ZfW Zugförderung und Werkstätten» angegliedert, im Organigramm ist sie als Gruppe für «Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren» bezeichnet.

Wie bei anderen saisonal betriebenen Bahnen werden die Revisionen im Winter durchgeführt, damit die Fahrzeuge im Sommer betriebsbereit sind. Die Mitarbeiter sind also je nach Jahreszeit als Lokführer oder als Mechaniker tätig, was auch die folgende Aufzählung der Tätigkeiten bestätigt:

- Schneeräumung ab Mitte Mai mit den Fräsen
- Personal-, Essen- und Kleintransporte mit der Draisine
- Bauzugsbetrieb mit dem HGM und dem Kranwagen: Die beiden Fahrzeuge sind zusammen ideal, um die anfallenden Transporte zu den diversen Baustellen auszuführen.
- Aus Sicherheitsgründen, bzw. aufgrund der je nach Witterungsverhältnissen (Feuchtigkeit im Tunnel) mangelhaften Adhäsionsverhältnissen leisten wir den Personenzügen bei der Fahrt von der Station Muttbach nach Furka mit dem Tm Schubhilfe.
- Depotmanöver in Realp mit dem Tm 68
- Die Wintersaison beginnt nach Abschluss der Einwinterungsarbeiten der Bergstrecke. Für uns heisst dies, dass wir die Revisionen und eventuell notwendigen Umbauten an unseren Fahrzeugen in Angriff nehmen.

Weitere Einblicke in die Dieselcrew-Tätigkeiten gibt auch die äusserst informative web-page (www.dieselcrew.ch), welche auch mit vielen Fotos aufwartet. Ein Besuch lohnt sich auf alle Fälle!



Mitarbeit an der Furka

Wir suchen Fronis für Kiosk, Barwagen, Wagenreinigung und Bahnhofunterhalt

Für die Betriebssaison 2001 vom 30. Juni bis 7. Oktober suchen wir Personen, welche wochenweise oder länger für einen Einsatz in den folgenden Bereichen zur Verfügung stehen:

- Kiosk Gletsch: Verkauf von Souvenirartikeln (durch die Erfahrungen in der vergangenen Saison ist eine Doppelbesetzung erwünscht)
- Kiosk Realp: Betreuung und Verkauf von Souvenirartikeln
- Barwagen Realp: Betreuung und Verkauf von Getränken und Backwaren
- Realp und Gletsch: Wagenreinigung und Bahnhofunterhalt

Interessenten melden sich bitte an der untenstehenden Adresse, wo Sie auch weitere Auskünfte erhalten:

Koordinationsstelle Souvenir
Verein Furka Bergstrecke
Postfach 881, CH-9201 Gossau
Tel./Fax +41/071 385 58 40

Möchten Sie Lokführer auf der DFB werden?

Die vergangene Betriebssaison zeigte deutlich, dass auch Lokpersonal an der Furka Mangelware ist. Im schlimmsten Fall müssen Züge ausfallen, wenn nicht genügend ausgebildetes Personal zur Verfügung steht. Deshalb suchen wir für die Betriebssaison 2001 (30. Juni bis 7. Oktober) dringend zusätzliches Lokpersonal. Alle möglichen Interessenten und geeigneten Kandidaten sind hiermit aufgerufen, sich für eine Ausbildung zum Lokführer bei der DFB zu melden.

Koordinationsstelle neu zentral bei der DFB

Das Zwischenziel Gletsch ist erreicht – seit 14. Juli 2000 fahren nach 60 Jahren wieder (Dampf-)Züge in den Sommermonaten über die Bergstrecke. Dieses hochgesteckte Ziel konnte nur dank dem grossen Einsatz von unzähligen Fronis erreicht werden. All diesen Frauen / Männern und

Jugendlichen ist es zu verdanken, diese fast unlösbare Aufgabe trotz verschiedenen Rückschlägen und Änderungen erfolgreich abgeschlossen zu haben.

Die Einsätze unserer Fronis hat nicht immer zur vollen Zufriedenheit funktioniert. So mussten durch fehlende Fronis Arbeiten mit Kostenfolge an Fremde erteilt werden. Damit der Personaleinsatz der Fronis in Zukunft möglichst effizient erfolgt, wird die Koordination (Bau, Kiosk, Barwagen und Wagenreinigung / Bahnhofunterhalt) ab 1. November 2000 zentral durch Fritz Pfändler vorgenommen.



Leserbriefe

Am 3. August fuhr ich mit dem Dampfzug von Realp nach Gletsch und diese Fahrt war mir ein wunderschönes Erlebnis. Mitte September war ich wieder in der Schweiz und habe in Scuol übernachtet. Das Engadin war eine der letzten Ecken des Landes, die ich noch nicht kannte. Diese kurze Reise hat mir nicht nur sehr gut gefallen, sondern mich auch dazu ermuntert, eine Frage zu stellen:

Wenn der Bund Geld genug hat, um einen 19 Kilometer langen Tunnel in einer abgelegenen Ecke des Landes zu bauen, wie kann es noch sechs Jahre dauern, um sechs Kilometer altes Bahngleis zwischen Gletsch und Oberwald wieder instand zu setzen? Alain Blair, D-Jülich

Wir teilen Ihre Haltung bezüglich der Fertigstellung der Strecke bis Oberwald, müssen aber zur Kenntnis nehmen, dass die Politik eben andere Prioritäten setzt. Wir sind indessen überzeugt, dass wir unser Ziel mit Beharrlichkeit und in gemeinsamer Anstrengung erreichen werden. Wir wissen, dass unser Weg der längere ist, er ist aber eigenständig und deshalb stabiler. Selbstverständlich versuchen wir, an Mittel der öffentlichen Hand heranzukommen – was uns beispielsweise durch den Erlass von Steuern gelungen ist – müssen aber mit der Unterstützung durch die öffentlichen Hand vorsichtig sein, denn «wer zahlt – befiehlt». Unser Werk soll eine eigenständige, aus privater Initiative entstandene Unternehmung sein und bleiben. Diese Strategie wird uns längerfristig recht geben. Peter Schwaller, Präsident VR

Le manque de place ne me permet pas de rentrer trop dans les détails, mais je dois dire que pour le moment cette solution de journal du DFB ne me plaît pas du tout, je vous promets chers membres que je me fais fort de trouver une solution dans des délais rapides.

Jacques Fornachon, CH-Pampigny

10 jaar sectie Nederland

Het is ruim 10 jaar geleden dat twee Nederlanders onafhankelijk van elkaar in contact kwamen met de Verein Furka Bergstrecke. Deze twee grote Zwitserland enthousiasten, Frans de Jong en Ruerd Halbertsma, werden destijds via Wolfgang Schmidt met elkaar in contact gebracht. Al spoedig werd door hen begin 1990 een aanvang gemaakt, met de oprichting van de sectie Nederland. Het jaar daarop heeft Ruerd zelfs drie maanden onafgebroken als Fronarbeider in Realp gewerkt!

Vaak wordt ons in Nederland op beurzen en evenementen de vraag gesteld, of er geen interessante historische spoorlijnen in Nederland zijn waaraan men m. n. «dichterbij bij huis» kan werken. Nu is dit zeker het geval, maar voor een grote groep Nederlanders hebben de spoorlijnen en m. n. de Furka Bergstrecke in Zwitserland een extra dimensie. De meeste van ons blijken in hun jeugd jaren met hun ouders veelvuldig in Zwitserland gereisd en gewandeld te hebben. Bij velen is hierna de voorliefde voor Zwitserland gebleven en heeft men nu weer een goede aanleiding om weer regelmatig terug te keren, of met «Furka» vrienden vaak onder het genot van een raclette of een kaasfondue over de werkzaamheden en voortgang te spreken. Onder het voorzitterschap van, de helaas voorjaar 2000 overleden, Gerard Koster en het enthousiasme van groepsleider Harry Vos (één van de Froni's van het eerste uur) is m. n.

het aantal actieve leden binnen de sectie flink gegroeid. Er is een relatief grote groep jongeren actief en er is zelfs al sprake van een «tweede generatie» actieve Furka liefhebbers. Tijdens de werkweken zijn al inmiddels diverse ouders en kinderen gelijk actief. De groep Nederlanders is sinds 1996 zelfs uitgebreid van één tot twee weken en nog steeds verder groeiende. De zeer goede, maar bovenal plezierige, samenwerking met het hoofd bouwleiding Walter Willi en de beide bouwleiders Herman Steiner en Tony Stamm heeft tot zeer goede persoonlijke contacten geleid. De jaarlijks nagenoeg gelijke samenstelling en aanwezige (spoor) technische kennis staat inmiddels borg voor hoge prestaties en nagenoeg zelfstandig werken. Ons tien jarig bestaan hebben we deze zomer al reeds deels «ter plaatse» gevierd in het weekend 34/35 o. a. met een diner in Gletsch met bovengenoemde personen. Tevens zijn er de afgelopen jaren bijzonder goede persoonlijke contacten ontstaan met zowel het bestuur van V&DFB in Zwitserland, als met de bestuursleden van andere secties. Binnen Nederland zijn de laatste jaren diverse werkgroepen actief die zich o.a. bezighouden met standbouw, bezoek aan beurzen en evenementen en het uitbrengen van een eigen infoblad «de Tandstaaf». Zo is, in goede samenwerking met de sectie Aarau en Hansruedi Schneider, onze stand in september al voorzien van de

nieuwe 3D belettering en trok als zodanig op de modelspoorbeurs Rail 2000 met zo'n ruim 20.000 bezoekers zeer veel aandacht. De laatste twee jaar is vanuit het bestuur (Pr & Marketing) extra aandacht besteed aan het professioneel presenteren van de DFB. We verschijnen regelmatig met artikelen in een tweetal vooraanstaande Nederlandse treinbladen en is er na de opening in Gletsch een live interview in een reisprogramma op de Nederlandse radio geweest. Tot slot worden er via ons verenigingslid en professioneel treinvideo producent Cees v. d. Burg diverse «Furka» video's in binnen- en buitenland uitgebracht. Ook zijn er voor zomer 2001 al reeds contacten gelegd met een tweetal grote landelijke touroperators om een reis over de Strecke in hun komende zomer programma's op te nemen.

Op 11 november a.s. zullen we tezamen met onze leden, een aantal genodigden en een aantal bestuursleden van V & DFB uit Zwitserland en Duitsland ons 10 jarig jubileum vieren. We zullen op deze dag onze nieuwe video band presenteren met beelden, vervaardigd door leden van onze eigen sectie. Hierbij wordt een goed beeld verkregen van de geweldige resultaten die door de zware werkzaamheden door leden vanuit alle secties gerealiseerd zijn. Ook voor de komende jaren zal men in Zwitserland weer op onze bijdrage vanuit de sectie Nederland kunnen rekenen!

Rob Janzen, Voorzitter

Sektion Niederlande 10 Jahre jung

Vor gut 10 Jahren gerieten zwei Niederländer unabhängig von einander in Kontakt mit dem Verein Furka Bergstrecke. Dies beiden sehr für die Schweiz begeisterten Frans de Jong und Ruerd Halbersma wurden via Wolfgang Schmidt zusammen gebracht und schon bald darauf gründeten die beiden 1990 die Sektion Niederlande.

Ein Jahr später arbeitete Ruerd sogar ununterbrochen 3 Monate als Fronarbeiter in Realp.

Oft werden wir auf Messen und Präsentationen bei uns gefragt, ob es keine interessanten historischen Bahnstrecken in den Niederlanden gibt, bei denen Fronarbeit in der Nähe geleistet werden könnte.

im Frühling 2000 verstorbenen Sektionspräsidenten Gerard Koster und durch die begeisterte Führung von Harry Vos (einem Froni der ersten Stunde) ist die Anzahl der aktiven Teilnehmer stetig gewachsen. Mittlerweile darf bereits von einer zweiten Generation von «Furka-Schwärmern» geredet werden – vielfach sind in den Arbeitswochen Eltern und Kinder gleichzeitig tätig. Unsere Teilnahme an den Arbeitswochen hat sich seit 1996 von einer auf zwei Wochen ausgedehnt, wobei die Gruppe ständig weiterwächst. Die sehr gute und freundschaftliche Zusammenarbeit mit dem Oberbauleiter Walter Willi und seinen Stützen Herman Steiner und Tony Stamm trug das ihre bei, um feste persönliche Bänder zu binden. Die in jedem Jahre fast gleich zusammengesetzte Gruppe und die vorhandenen (Bahn-) technischen Kenntnisse garantieren für wertvolle Leistungen und selbständiges Arbeiten. Unser 10-jähriges Jubiläum haben wir in diesem Sommer schon teilweise an Ort und Stelle mit den obenerwähnten Personen gefeiert.

Hier in den Niederlanden betätigen sich in den letzten Jahren verschiedene Teilgruppen u.a. mit Stand-Bau für Messenbeteiligung und der Ausgabe eines eigenen Info-Blatts, welches den sinnigen Namen «de Tandstaaf» (die Zahnstange) trägt. Durch Zusammenarbeit mit der Sektion Aargau und Hansruedi Schneider war es möglich, im September 2000 unseren Ausstellungsstand mit neuer 3D-Buchstabierung auszustatten, was während der «Modellbahn Rail 2000» Ausstellung (gut 20'000 Besucher) grosse Aufmerksamkeit auf sich zog. In den letzten 2 Jahren wurde das Marketing vom Vorstand nachdrücklich gefördert. So findet man uns regelmässig mit Artikeln in den 2 führenden Bahn-Periodika. Auch unser Rundfunk gab in seinem Reisemagazin eine Reportage mit

Live-Interview über die Streckeneröffnung nach Gletsch. Des weiteren sind bereits Kontakte mit zwei wohlbekannten Touroperators geknüpft, damit sie im Sommer 2001 eine Fahrt über die Furka in ihren Reiseprogrammen aufzunehmen werden.

Am 11. November 2000 feierten wir mit den Mitgliedern, Gästen und Vorstandsmitgliedern von VFB und DFB offiziell unser Jubiläum. Dabei zeigten wir auch zum ersten Mal ein durch unsere Mannschaft aufgenommenes neues Video-Band, welches einen lebendigen Eindruck des begeisterten Einsatzes aller Sektionen und des dadurch eingestellten Erfolgs vermittelt.

In der Schweiz darf man auch weiterhin mit unseren besten Beiträgen an die weitere Erschliessung der Strecke rechnen.

Rob Janzen, Präsident



Dies ist sicher der Fall – aber für eine bestimmte Gruppe Niederländer haben die Bahnen in der Schweiz und gerade die Furka Bergstrecke eine spezielle Anziehungskraft.

Es stellt sich meistens heraus, dass viele unserer Mitglieder in ihrer Jugendzeit mehrmals in die Schweiz gereist sind, wobei sich bei manchen dadurch eine Vorliebe für die Schweiz entwickelt hat. Die Arbeit an der Furka bedeutet daher eine schöne Gelegenheit, regelmässig wiederzukommen und dabei mit Furkafreunden – manchmal auch beim Geniessen eines Raclettes oder Fondues – die Arbeiten und Fortschritte zu besprechen. Während der Präsidentschaft des leider

«Es war ein erfreulicher Sommer»

Sie haben, wenn auch bei unterschiedlichen Voraussetzungen eines gemeinsam: Alle drei Bahnen fahren mit Dampf und werben auf dieser Basis gemeinsam. Was lag da näher, als die Erfahrungen über den abgeschlossenen Sommer auszutauschen. Pia Flury-Meier (Leiterin Marketing Brienz Rothorn Bahn), Hans Weber (Marketing-Leiter Rigi-Bahnen) und Ruedi Willi (Leiter Abteilung Marketing, Dampfbahn Furka Bergstrecke) trafen sich im Goldauer Sitz der Rigi-Bahnen AG.

«Ja, wir sind mit der Saison sehr zufrieden», bilanziert Pia Flury mit einiger Befriedigung. In dieses positive Lied über einen witterungsmässig doch recht gemischten Sommer stimmen auch ihre beiden Gesprächspartner ein. Hans Webers positiver Rückblick bezieht sich sowohl auf den Gesamtbetrieb der Rigi-Bahnen als auch die im dritten Jahr fahrplanmässig verkehrenden Dampfzüge. Wenn Ruedi Willi für die Furka Bergbahn von einer Verdoppelung der Einnahmen sprechen kann, so hat das seinen (bekannteren) besonderen Grund: Am 14. Juli weihte Generalvikar Josef Zimmermann die nun bis Gletsch fahrplanmässig befahrbare Bergstrecke ein.

Positive Zahlen

Diese Aussagen beweisen, was wir eigentlich schon wissen. Mit Dampflokomotiven geförderte Züge bleiben ein Tourismusrenner. Die fast ausschliesslich mit Dampfzügen verkehrende Brienz Rothorn Bahn – Pia Flury: Dieselloks werden in der Regel nur für Entlastungszüge eingesetzt – erwartet für diese Saison das zweitbeste Ergebnis seit Bestehen. In der Endabrechnung sollen es rund 210'000 beförderte Personen sein. Das entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Plus von 26'000 oder 14,1 Prozent.

In etwas anderen Kategorien rechnen die ganzjährig verkehrenden Rigi-Bahnen.

Zu diesem 1992 gebildeten Gemeinschaftsunternehmen gehören die beiden Zahnradstrecken von Vitznau und Goldau nach Rigi-Kulm sowie die Luftseilbahn Weggis-Kaltbad. Hans Weber erwartet für das ganze Jahr eine Million Beförderungen. Erfreulich haben sich heuer die Dampffahrten entwickelt. Sie verkehrten fahrplanmässig mit einer täglichen Retourfahrt während je drei Wochen auf beiden Linien sowie an Samstagen vom 3. Juni bis 30. September von Vitznau aus. Für die Bergfahrt wurde ein Zuschlag von 10 Franken erhoben. In dieser Zeit liessen sich 16'650 Personen per Dampf auf die Rigi befördern. Das Plus gegenüber dem Vorjahr beträgt 4810 Personen oder stolze 40,6 Prozent. Besonders interessiert an dieser Stelle natürlich eine erste Bilanz der Dampfbahn Furka Bergstrecke. Der fahrplanmässige Betrieb dauerte vom 24. Juli bis zum 8. Oktober. An 59 Betriebstagen beförderte die DFB 25'904 Personen. Davon benützten 1445 die 1. und 24'459 die 2. Klasse. Je Betriebstag wurden durchschnittlich 440 Reisende transportiert. An 35 Tagen wurde mit zwei Kompositionen gefahren. An 15 Tagen musste die Doppelführung mit entsprechenden Personalproblemen sehr kurzfristig

angeordnet werden. Besonders bedauert Ruedi Willi natürlich, dass die Nachfrage nicht selten grösser war als die zur Verfügung stehenden Kapazitäten. Dazu Betriebsleiter Peter Rupp: «Zeitweise musste über Teletext bzw. andere Kanäle eine Annahmesperre erlassen werden.»

Marketing, Medienpräsenz und Ideen

Es sind wohl nicht die rauchenden Schloten der Lokomotiven allein, welche diesen andauernden Erfolg garantieren. Dazu ist die Konkurrenz zu gross. Die Gesprächspartner bestätigen dies und verweisen auf ihre verstärkten Marketing-Bestrebungen. Die DFB profitierte vom grossen (nationalen und internationalen) Medienecho, das die Eröffnung der Streckenerweiterung bis Gletsch auslöste. Der Anreiz, diese einmalige Strecke nach 18jährigem Unterbruch – und erst noch mit Dampf – wieder befahren zu können dürfte noch etliche Zeit anhalten. Die Attraktion nochmals verdoppeln dürfte die für 2006 geplante Inbetriebnahme des letzten Teilstücks zwischen Gletsch und Oberwald. Dann kann an beiden Endstationen von Bahn zu Bahn umgestiegen werden und wird das Führen durchgehender Züge möglich. Für die Rigi-Bahnen rechnen sich die



Frau P. Flury (BRB)

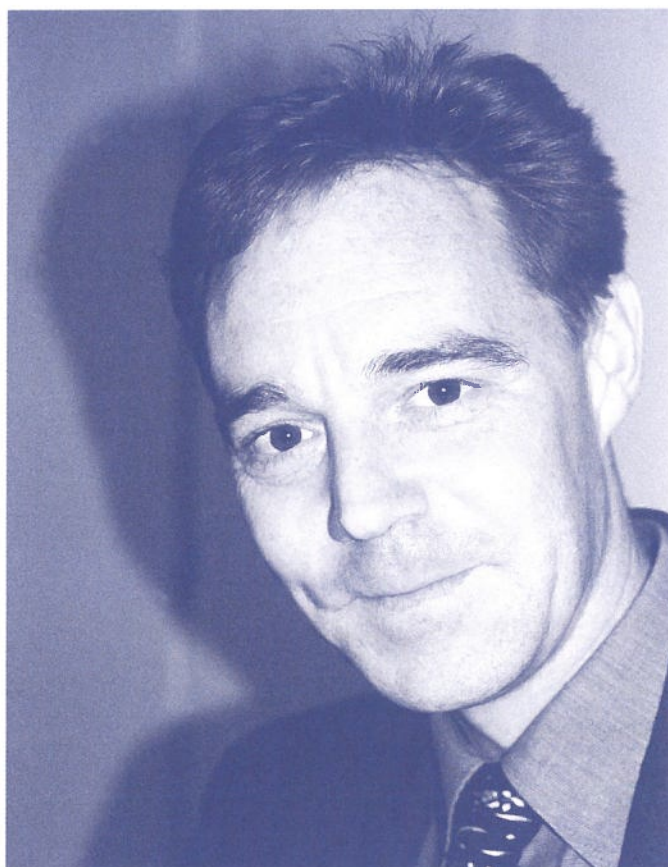
Dampffahrten kaum, aber sie bilden, so Hans Weber, eine touristische Attraktion. Sie sind als Werbeträger unerlässlich. Aus diesem Grund soll das Angebot im nächsten Jahr in den Herbst hinaus ausgeweitet werden. Die täglichen Fahrten werden um einen Drittel reduziert, die Sonntagsfahrten (statt bisher am Samstag) hingegen ausgeweitet. Zusammen mit der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee wird über ein Angebot «Dampf total» (Dampfschiff und Dampfzug) diskutiert. Der Nostalgiepark (Hans Weber) aus restaurierten Personenwagen ermöglicht das gleichzeitige Führen von zwei Zügen mit den Lokomotiven 16/17.

Anders sind die Voraussetzungen bei der Brienz Rothorn Bahn, die praktisch ausschliesslich vom Dampfbetrieb lebt. Pia Flury: «Wir haben 1999 einen kleinen Gewinn erzielt und rechnen dieses Jahr mit einem höheren Cash Flow.» Werbemässig sind die Dampffreunde ein wichtiges Zielpublikum. Zum andern will die BRB zugunsten von Angebotsweiterungen gegen 4 Millionen Franken investieren. Als erneut grosser Erfolg erweisen sich die Dampf-Workshops und die Heizerkurse. Die drei Anfängerkurse waren mit je acht Personen ausgebucht. Die Kurse sind zwar nicht gerade billig, aber sie schaffen Identität. Sofern die Erhöhung des Aktienkapitals um zwei Millionen Franken zustande kommt, kann die Station Planalp ausgebaut werden. (Verständlich, dass Gastgeber Hans Weber Pia Flury umgehend mit dem Modell der eigenentwickelten biegbaren Zahnradweiche vertraut machte.) Mit diesem Ausbau könnte die Saison mit Fahrten bis Planalp verlängert werden. Daran seien vor allem ausländische Touristengruppen interessiert, stellt Pia Flury fest.

Die Zeichen stehen gut für die drei Bahngesellschaften. Fahrten mit Dampfzügen werden auch 2001 gefragt sein. Bei der DFB hat der Mehrverkehr, so Ruedi Willi, die Einnahmen verdoppelt. Damit wird das Betriebsergebnis zwar nicht in die schwarzen Zahlen gebracht, aber doch wesentlich verbessert. – Es lebe das Dampffahrerjahr 2001. *Gerhard Oswald*



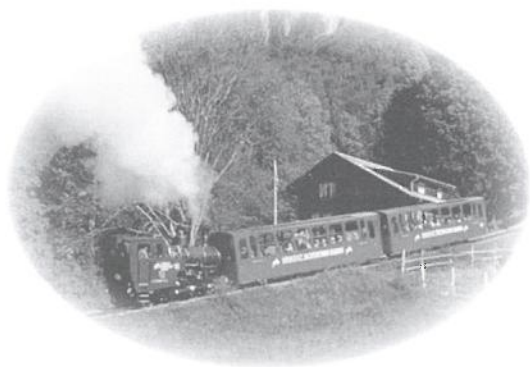
Herr R. Willi (DFB)



Herr H. Weber (RB)



BRIENZ ROTHORN BAHN
Wo das Berner Oberland Dampf macht.



Dort wo Nostalgie und Natur auf
wundervolle Weise aufeinander treffen!
Auf der faszinierenden Dampffahrt auf
das Briener Rothorn (2350 m).

Besonderheit:

Alljährlich im Mai finden «Heizer-Kurse» statt

Brienz Rothorn Bahn, Postfach, 3855 Brienz
Tel. 033-952 22 22, Fax 033-952 22 10
E-Mail: info@brienz-rothorn-bahn.ch
www.brienz-rothorn-bahn.ch



4 km rasante Schlittelwege
Günstige Familienbillette
Schlitten **gratis!**

**Freudenwahn
auf der
Schlittelbahn!**

www.rigi.ch



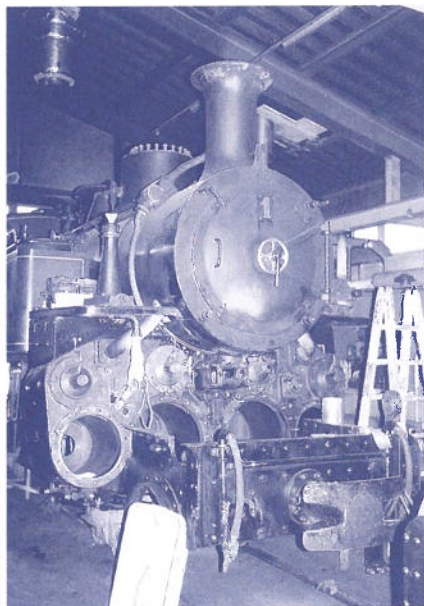
© 041-3998787

Jüngste Erfolge in Chur: Ein Bericht aus der Werkstatt

Die von Freiwilligen durchgeführte Hauptrevision der beiden Vietnam Dampflokomotiven ist ein voller Erfolg. Obwohl diese umfangreichen Arbeiten die Grenzen eines nebenamtlichen Einsatzes überschritten und einige Mitarbeiter überdurchschnittlich beansprucht waren, konnte die Strecke planmässig eröffnet werden. In der Werkstatt Chur herrschte während der Saison 2000 Ruhe. Bei der Verwirklichung von Zukunftsvisionen sind die personellen als auch den finanziellen Möglichkeiten vermehrt zu berücksichtigen. Das Spendenkonto der Werkstätte Chur erhielt in der Zeit vom 1.4. bis 31.8 2000 Zuwendungen von Fr. 7'743.10. In der gleichen Periode wurden Rechnungen für Werkstätten, Wagen und die FO 4 im Betrag von Fr. 34'232.55 bezahlt.

Hauptrevision der Dampflokomotiven DFB 1 und 9

Die bis knapp vor Saisonbeginn erfolgte Hauptrevision des Trieb-, Lauf- und Fahrwerks der beiden Vietnam-Lokomotiven DFB 1 und 9 stellte hohe Ansprüche an die Verantwortlichen, aber auch an die



Ende Mai stand die DFB 1 mit demontiertem Antrieb in der Remise Realp

freiwilligen Mitarbeiter der Abteilung Zugförderung und Werkstätten (ZfW). Vorab galt es die Komponenten und Teile der in der Remise Realp demontierten Maschinen zu prüfen, zu überarbeiten oder in vielen Fällen neu herstellen zu lassen.

Namhafte Firmen aus Deutschland und der Schweiz haben durch ihre Spezialkenntnisse, ihre prompten Lieferungen und das grosse Verständnis für eine alte Technologie dazu beigetragen, dass die Nr. 1 auf Saisonbeginn 2000 den ordentlichen Fahrbetrieb von Realp nach Gletsch aufnehmen konnte. Der präzise Ein- und Zusammenbau der beiden Maschinen oblag den freiwilligen Mitarbeitern des ZfW. Lokführer, Heizer, Mechaniker und viele mehr haben in Sondereinsätzen wesentlich zur Streckeneröffnung bis Gletsch beigetragen. Nach Aussagen der Verantwortlichen ist eine derart umfangreiche Hauptrevision in Eigenregie an zwei Zahnradampflokomotiven schweizweit und darüber hinaus einzigartig.

Weitere Arbeiten in der Werkstätte Chur

In den Sommermonaten ist vor allem am Wagen CF 271 gearbeitet worden. Eichenbretter für den Boden stehen bereit, müssen abgelängt und eingebaut werden. An der FO 4 herrschte Stillstand, da alle verfügbaren Spezialisten zur Revision der DFB 1 und 9 eingesetzt wurden. Im kommenden Winter werden am Kessel der Nr. 1 umfangreiche Reparaturen durchgeführt (Intervalle der Kesselrevisionen und der Hauptrevisionen sind unterschiedlich!), so dass sich der Fortschritt an der FO 4 in Grenzen halten wird.

Zukunftsvisionen

Die Strecke der DFB kann nicht beliebig verlängert und vermehrter Zugverkehr geplant werden, ohne entsprechend umfangreicheren Unterhalt und mehr Per-

sonal. Die DFB bewegt sich im personellen Bereich eindeutig am Limit!

So ist auch für die Abteilung Zugförderung und Werkstätten die Begeisterung und Motivation weiterer freiwilliger Mitarbeiter von entscheidender Bedeutung. Dabei sind für die meisten Einsätze ein gewisses technisches Verständnis und Können eine unabdingbare Voraussetzung. Mit dieser Aufgabe der personellen Ergänzung sind vorallem die Sektionen des VFB gefordert. Im Gegensatz zur personellen Situation mag die technische Seite für die Abteilung ZfW – sofern das notwendige Geld bereit gestellt werden kann – etwas einfacher aussehen. Im kommenden Jahr stehen drei Zugfahrzeuge zur Verfügung, wobei eines als Reserve dient.

Wenn die FO 4 mit vier Wagen unter Dampf steht (und die Abteilung ZfW über eine DFB-eigene Werkstatt verfügt, wo genügend Fachleute ihre Freizeit verbringen), liesse sich mit der Idee eines Nostalgiezuges liebäugeln. Eine Vierkupppler-Dampflokomotive in schwarzem Anstrich mit roten Zierstreifen zieht als Zugmaschine vier zweiachsige Wagen mit Originalchassis (welche vorhanden sind!) und neuem Aufbau im roten Originalanstrich der seinerzeitigen Brig-Furka-Disentis Bahn (BFD).

Spendenkonto

Die enormen Aufwendungen für Lokomotiven und Wagen sind nicht durch Betriebseinnahmen zu finanzieren. Die DFB ist auf Spenden angewiesen um das Rollmaterial betriebsbereit zu erhalten. Das Spendenkonto der Werkstätte Chur erhielt in der Zeit vom 1.4. bis 31.8 2000 Zuwendungen von Fr. 7'743.10. In der gleichen Periode wurden Rechnungen für Werkstätten, Wagen und die FO 4 im Betrag von Fr. 34'232.55 bezahlt. Wir sind deshalb auf Ihren Beitrag angewiesen, welcher uns auf folgenden Konti erreicht:

Für die Schweiz: Raiffeisenbank Urner Oberland, CH-6472 Erstfeld
Konto 19255.10 DFB AG, Werkstätte Chur – Postkonto 60-3263-3
Für Deutschland: Postbank Karlsruhe
Konto 335 476 758

Bankleitzahl 660 10 075 *Jürg Zahnd*

Mit Dampf durch die Fränkische Schweiz

Inmitten der Städteachse Nürnberg – Bamberg – Bayreuth liegt eine der schönsten Landschaften Deutschlands: Die Fränkische Schweiz. Zwar bietet diese «Schweiz» nicht so grandiose Berge wie das Heimatland, aber beeindruckend schön ist sie allemal. Unzählige Täler durchziehen die von Naturschönheiten gesegnete Region. Eine der landschaftlich reizvollsten Ecken ist das Tal der Wiesent. Hier im Wiesental ist auch der Verein «Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V.» (DFS) zuhause. Seit über einem Vierteljahrhundert beheimatet das Städtchen Ebermannstadt den Museumsbahnverein.

Hier gründeten am 16. April 1974 einige eisenbahnbegeisterte Idealisten den Verein zu einer Zeit, als die Dampfloks bei der damaligen Deutschen Bundesbahn im wahrsten Sinne des Wortes «in den

letzten Zügen lagen». Ziel war es damals, die 16 km lange Eisenbahnstrecke im Wiesental nach deren Stilllegung zu erhalten und einen historischen Zugbetrieb einzurichten. Dies konnte von den ausschließlich ehrenamtlich Aktiven der DFS jedoch nicht binnen kurzer Zeit erreicht werden. Vielmehr galt es, zahlreiche Schwierigkeiten und Herausforderungen zu meistern. 1978 gelangten die Kaufverhandlungen über die Bahnstrecke zum Abschluss; die Strecke ging in das Eigentum der DFS über. Besondere Anstrengungen waren erforderlich, um die Betriebsgenehmigung zu erlangen. 1980 konnte auch diese Hürde gemeistert werden. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr erteilte dem Verein die Konzession zum Betrieb der Bahn.

Am 9. August 1980 war es endlich soweit: Nach sechs Jahren Vorbereitungszeit konnte der erste öffentliche Zug der DFS zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle fahren. Die ersten Fahrten fanden mit dem 1979 von der Regentalbahn erworbenen VT1 statt. Dabei handelt es sich um den 1937 für die Deutsche Reichsbahn gebauten VT 135 069, der in den fünfziger Jahren bereits im Wiesental zu Hause war. 1985 konnte dieses Fahrzeug, nunmehr wieder im historischen Farbleid, den Verein auf verschiedenen Veranstaltungen anlässlich des Jubiläums «150 Jahre Deutsche Eisenbahnen» vertreten.

Die Nürnberger Arbeitsgruppe des Vereins widmete sich in erster Linie der Aufarbeitung der Dampfloks «Nürnberg», die teilweise einem Neubau gleichkam. In mehr als 13'000 Arbeitsstunden wurde der 1923 bei Hanomag gebaute Zweikuppler bis zur letzten Schraube zerlegt, instandgesetzt und wieder betriebsfähig aufgebaut. Nach acht mühsamen und arbeitsreichen Jahren leitete diese Maschine am 25. Juni 1983 die lang er-

sehnte Renaissance des Dampfbetriebs im Wiesental ein.

Bis 1992 wurde der Dampfbetrieb alleine mit der Lok «Nürnberg» bestritten. Da der Museumsbahnbetrieb inzwischen stark angewachsen war, kam die Instandsetzung einer weiteren Dampfloks mit eigenen Arbeitskräften nicht mehr in Frage. Daher nutzte die DFS die Chance, in den Jahren 1991 bis 1994 ihre Dampflokomotiven im Dampflokswerk Meiningen hauptuntersuchen zu lassen. Dabei erhielten die Maschinen auch neugebaute Kessel. Der Dampfloks-Fuhrpark wurde durch drei weitere Maschinen ergänzt: Die mit der Lok «Nürnberg» baugleiche «Ebermannstadt», die als Lok 4 eingesetzte Privatbahn-Tenderlokomotive der Bauart «ELNA 6» aus dem Jahr 1930 und als Höhepunkt die Einheits-Tenderloks 64 491.

Mit dem Nebenbahn-Triebwagen VT 135 069, dem noch älteren Triebwagen VT 133 001 und den Dieselloks V36 123 und V36 235 verfügt die DFS über weitere Triebfahrzeuge, die für die Wiesentalbahn der 50er Jahre charakteristisch waren.

Mit diesen Triebfahrzeugen und einem umfangreichen Fuhrpark an Personenzugwagen wird der Betrieb auf Frankens erster Museumsbahn abgewickelt. Von anfangs einigen wenigen Terminen im Jahr wuchs die Anzahl der Fahrtage auf mittlerweile 30 Betriebstage von Mai bis Oktober. Hinzu kommen zahlreiche Sonderfahrten für Anlässe aller Art. «Rund 20'000 Fahrgäste pro Jahr sind ein hervorragendes Ergebnis» stellt der 1. Vorsitzende, Siegfried Fuchs, nicht ohne Stolz fest.

Dies erfordert großen personellen Einsatz. Zwar zählt der Verein etwa 420 Mitglieder in ganz Deutschland, aktiv betätigen sich nur etwa zehn Prozent. Bei großen Feierlichkeiten wie dem 25-jährigen Vereinsjubiläum 1999 war ein Groß-



Die Dampfloks 64 491 präsentiert sich unterhalb der Burgruine Neideck. Bildautor: Reinhard Löwisch, Tourismuszentrale Fränkische Schweiz



Der 1937 in modernem Design gebaute Triebwagen VT 135 069 mit Beiwagen VB 140 321 bewährt sich an Betriebstagen in der Nebensaison und auch bei Ausflügen zu entfernteren Zielen. Bildautor: Rosi Staudinger

teil der Aktiven im Dienst. Fahrbetrieb im Stundentakt mit Zugkreuzung am Streckenmittelpunkt in Muggendorf, Bahnhofsfeste an beiden Endbahnhöfen, Gastronomie im Zug erforderten einen personellen und logistischen Kraftakt. Dank der reibungslosen und professionellen Zusammenarbeit aller Beteiligten lief das Fest wie am Schnürchen. Eine morgendliche Unterweisung aller Betriebsdienstler ist an solchen Tagen selbstverständlich.

Auf einen weiteren Erfolg konnte man 1999 zurückblicken: Von der Zeitschrift «LOK-Magazin» wurde der Förderpreis für Museumsbahnen ausgeschrieben. Die DFS bewarb sich mit dem Projekt der Aufarbeitung eines bayerischen Packwagens Typ Pwi bay 07 aus dem Jahre 1907. Die Arbeiten an diesem historisch wertvollen Fahrzeug werden von der Seniorenruppe des Vereins ausgeführt. Deren Engagement wurde mit dem zweiten Platz geehrt. Die Aktivität der Museumsbahner ist neben der Wagenaufarbeitung in vielen weiteren Bereichen gefordert wie dem Unterhalt der 16 km langen Strecke mit 10 Brücken, 35 Bahnübergängen und 13 Weichen. Lichtraumprofil und Brandschutzstreifen müssen freigeschnitten, Brücken und Durchlässe regel-

mäßig überprüft und instandgesetzt werden. Nachdem in Ebermannstadt bereits in den sechziger Jahren der Lokschuppen abgerissen worden war, galt es hier eine neue Bleibe für die Fahrzeuge der Museumsbahn zu errichten. Großteils in Eigenleistung entstanden so die zweigleisige 60 m lange Fahrzeughalle und der Betriebshof mit seinen umfangreichen Gleisanlagen. Dabei kommt den Gleis-

bauern zu gute, dass sie inzwischen technisch gut ausgerüstet sind. Es steht ein 10-Tonnen-Kran, eine Stopfmaschine, ein Zweivegebagger und ein SKL zur Verfügung, um anfallende Arbeiten entlang des Gleisstrangs möglichst in Eigenregie zu erledigen. Mit viel Fleiß haben sich die Mitglieder der DFS das notwendige Know-how angeeignet, wie zum Beispiel die Stopfmaschine richtig bedient und eingesetzt wird.

Bei der Fahrzeugaufarbeitung ist man stolz, von Schweißen bis zur Lackierung nahezu alle Arbeiten selbst ausführen zu können. Ob Metall- oder Holzbearbeitung, für jeden Bereich gibt's die entsprechenden Spezialisten. Wobei diese keineswegs hauptberuflich der gleichen Arbeit nachgehen. Quer durch alle Berufsparten geht das Spektrum – alle verbindet die Liebe zur Eisenbahn.

Wer die Dampfbahn Fränkische Schweiz besser kennenlernen möchte, hat wieder an jedem Sonn- und Feiertag von Mai bis Oktober 2001 die Möglichkeit dazu. Natürlich stehen die Betriebstage und Fahrzeiten auch im Kursbuch der Deutschen Bahn unter der Strecke 12 821. Bei aller Nostalgie der historischen Eisenbahn findet man sie auch im Internet unter www.dfs.ebermannstadt.de

Stefan Schäff



Die beiden Diesellokomotiven V 36 235 und V 36 123 geben sich im Bahnhof Forchheim ein Stelldichein. Bildautor: Bernd Kittler

Fiesch Eggishorn

LUFTSEILBAHNEN

CH-3984 FIESCH/WALLIS



Luftseilbahnen Fiesch-Eggishorn AG
Postfach 57, CH-3984 Fiesch
+41 (0) 27 971 27 00
eggishorn@goms.ch www.eggishorn.ch