



dampf an der furka

Sept. 2005



dampf**bahn**furka
bergstrecke

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident

Peter Schwaller
Lägernweg 6
CH-5304 Endingen
Telefon G
Telefon P 056 242 15 14
Fax
Mobile N 079 374 50 17
E-Mail peter.schwaller@bluewin.ch

SR

Walter Benz
Propstbergstrasse 10
CH-5312 Döttingen
Telefon G
Telefon P 056 245 29 03
Fax P 056 245 72 92
Mobile N 076 443 64 67
E-Mail walterundverena@freesurf.ch

SR-Vizepräsident

Thomas Kaech
Silberdistel B
CH-3999 Oberwald
Telefon G
Telefon P 027 973 38 50
Fax F 027 973 38 52
Mobile N 079 483 42 70
E-Mail kaech.t@bluewin.ch

SR

Hans Meiner
Bergstrasse 82
CH-6010 Kriens
Telefon G
Telefon P 041 310 93 77
Fax
Mobile N 079 692 79 21
E-Mail mmeiner@hispeed.ch

SR Vertreter VR DFB AG

Claude Wenger
Chemin du Mont-Blanc 2
CH-1272 Genolier VD
Telefon G
Telefon P 022 366 13 82
Fax
Mobile N 079 200 23 65
E-Mail claude.wenger@bluewin.ch

SR

Peter Püntener
Hofstatt 10
CH-6463 Bürglen
Telefon G 041 875 26 20
Telefon P 041 870 70 71
Fax G 041 875 26 10
Mobile N 079 243 54 80
E-Mail peter.puentener@ur.ch

SR Vertreter VFB

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon G +49 7303 172 35
Telefon P +49 8282 56 68
Fax +49 1805 060 334 307 04
Mobile N +49 171 718 3896
E-Mail hillemeyr@t-online.de

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

Peter Bernhard
41, le grand Molambief
F 71580 Le Fay
Telefon P +33 385 75 57 07
Mobile N +41 078 859 45 90
E-Mail dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

Liebe Leserin, geschätzter Leser

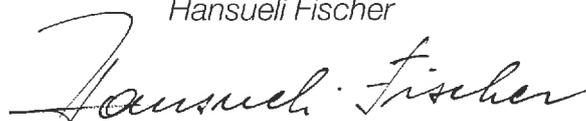
Sie halten tatsächlich das «dampf an der furka» in der Hand. Das Papier fühlt sich anders an und im Innern des Heftes wird auf das «Furka-Blau» verzichtet. Ohne Schmälerung des Informationsgehalts kann tüchtig gespart werden.

Der Dampf-Redaktor wird auch ein bisschen bescheidener. Er zeichnet seine Beiträge nur noch mit dem Kürzel «fi». Andere Autoren bekommen ihren Namen nach wie vor ausgeschrieben.

Bei Redaktionsschluss lässt sich die Saison noch nicht überblicken. Der Start war aber gut. Sonderaktionen wie etwa jene mit Ballenbergbahn und Post haben Anklang gefunden.

In einem grösseren Interview mit dem neuen Präsidenten Robert Frech ist einiges über den VFB zu erfahren. Man erkennt: Es ist derzeit – nicht nur bezüglich «Stiftung» und «Oberwald» viel aufgegleist. Manches muss noch etwas reifen, bis informiert werden kann. Für die schnelle Kommunikation wird der «elektronische Kanal» mit Internet und E-Mail auch bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke immer wichtiger.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 4/2005: 15. November

aktuelles

Aufbruchstimmung am Jubiläumsanlass	2
Die Gemeinschaft der Furka-Dampfbahn	4
Mehr Bekanntheit – mehr Gäste	4
Treffen der vier Präsidenten	5
Übungswoche mit praktischem Nutzen	6
Zusätzliches Personal für Wiederaufbau	7
Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG	7
Freiwilligenarbeit anerkennen und belegen	8
MGB-Diesel auf der Bergstrecke	9
Dampf-Vergnügen auf der Bergstrecke	10
Stiftungsrat hat Arbeit aufgenommen	11
Mittel zur Finanzierung konkreter Projekte	12
Das Stationsgebäude wächst	14
Dampflok im Kehrtunnel entgleist	16
Mit 98 voller Tatendrang	17
« Nouveaux » wagons et « nouvelles » voitures voyageurs	17
Le monde du Chemin de fer de la Furka est sur la bonne voie...	18
Notoriété grandissante – hôtes plus nombreux	18
Le conseil de fondation a commencé ses travaux	19
Invitation à faire des dons	20
Intérêt international pour la Ligne sommitale	21
Renouvellement de l'équipe dirigeante et création de groupes de travail	22
Les jeunes s'engagent pour la Furka	23

vereine

Semaine de travail de la section Romande sur la ligne de la Furka	24
Wohin geht beim VFB die Reise?	25
Sektion Rhein-Neckar	26
VFB Sektion Bern	27
Sektion Zürich	28
Sektion Aargau	29
C 2354 für Rollstuhlfahrer umgebaut	30
Sektion Ostschweiz	31
Sektion Innerschweiz	31
Sektion Norddeutschland	32
«Edelweiss» – gebietsunabhängig	32
Sektion Berlin-Brandenburg	32

Titelbild

Lokomotive «Gletschhorn» beim Wasserfassen.
Foto: Hansueli Fischer

Impressum

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

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt

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

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

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

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

Inseratarife: ½ Seite sFr. 300.– / ¼ Seite sFr. 500.–
1 Seite sw sFr. 900.– / 1 Seite 4farbig sFr. 1200.– /
Rückseite sFr. 1500.–
Rabatte: 2mal = 5% / 3mal = 10% / 4mal = 15%

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

Generalversammlung der DFB AG

Aufbruchstimmung am Jubiläumsanlass

ANDERMATT (fi) – Die ganze Bergstrecke zwischen Realp und Oberwald wird 2008 befahren werden können. Eine Spende von 3 Millionen Franken macht es der 1985 gegründeten Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG möglich.

An der Versammlung in der Mehrzweckhalle Andermatt haben 323 Aktionärinnen und Aktionäre mit insgesamt 65'064 Aktienstimmen teilgenommen. Gemeindepräsident *Hansueli Kumli* entbot den Gruss des Hauptortes im Urserental, der 6225 Hektaren misst, 1350 Einwohner zählt und über den Wintertourismus hinaus Verdienstmöglichkeiten braucht.

Sicherer Betrieb, geringer Umsatz

Verwaltungsratspräsident *Peter Schwaller* und Geschäftsleiter *Peter Bernhard* hielten fest, dass die Bahn 2004 professionell und sicher betrieben wurde. Sie dankten allen, die mit Geld, Arbeit und Material dazu beigetragen haben. Enorme Marketinganstrengungen lassen höhere Frequenzen erwarten. Die Verbindung nach Oberwald ist aber für die Sicherung der

Bahn in der Zukunft unabdingbar. Dringend ist auch die Erweiterung der Remisen in Realp, damit die Triebfahrzeuge gewartet und vor den Witterungseinflüssen geschützt werden können. Dank des umgebauten Aussichtswagens können nun auch Rollstuhlgäste die Fahrt geniessen. Durch Kapitalerhöhung sind der AG rund 220'000 und durch Verleihung des Förderpreises der Albert-Koechlin-Stiftung 50'000 Franken zugeflossen.

In der von *Albert Gasser* präsentierten Rechnung spiegelte sich der Rückgang der Gruppenreisen, was zu einem Verlustvortrag von 153'473 Franken führte. 645'000 Franken sind 2004 investiert worden. Zuzugewandert wird der Verwaltungsrat zu einer Kapitalerhöhung von maximal 5,32 Millionen Franken ermächtigt.

Stiftung als Dach

Die für den Abschnitt Gletsch–Oberwald errichtete Stiftung Furka-Bergstrecke wurde auf die ganze Bergstrecke ausgedehnt. Sie ist neu das Dach für die DFB AG, welche die Strecke betreibt, und für

den VFB (Verein Furka-Bergstrecke), welcher mit Fronarbeit und Geld unerlässliche Unterstützung leistet. Die Stiftung sichert das Kulturgut Dampfbahn und will zur touristischen Entwicklung des Urserntals und des Goms beitragen. Dank Steuerbefreiung ist sie in der Lage, Mäzene Sponsoren und Spender anzusprechen.

Oberwald kommt in Sicht

Der Mäzen *Hansjörg Wyss* ermöglicht mit seiner in die Stiftung einbezahlten 3 Millionen Franken-Spende die Weiterführung der Bergstrecke von Gletsch nach Oberwald. Ab 2005 wird gebaut und ab 2008 gefahren. Unabdingbar sind ein grosser Frondienst-Einsatz auf der neuen und der bisherigen Strecke und die Aufarbeitung der Lokomotiven HG 4/4. Nächstens soll über deren Befuerung mit Kohle oder Öl entschieden werden.

Damit «Oberwald» möglich wird, sind auch grosse Marketing-Anstrengungen nötig. Bereits gegen Ende dieses Jahres muss das Konzept für den Betrieb der bis Oberwald verlängerten Strecke und für die entsprechenden Marketingmassnahmen stehen. Die Aufgabe ist vor dem Hintergrund der angespannten Wirtschaftslage sehr anspruchsvoll. *Paul Güdel* schätzt – wie VR-Präsident und Geschäftsleiter – das gute Einvernehmen mit der Matterhorn Gotthard Bahn und der Rhätischen Bahn. Er hat auch auf weitere Kontakte und Vernetzungen hingewiesen, welche das Dampfbahn-Erlebnis neuen Fahrgastkreisen erschliessen.

Jubiläum und Abschied

Präsident Schwaller erinnerte an die Gründung der DFB AG am 27. Mai 1985 und erwähnte einige Meilensteine. Erfolgsfaktoren sind vorab die Menschen, die sich mit Fachkompetenz und Herzblut für die Erhaltung des Kulturgutes einsetzen. «Wir haben uns allen zu danken, denn wir alle sind Pioniere», stellte Schwaller fest.

Peter Schwaller legt bei seinem Eintritt in den Stiftungsrat das Verwaltungsratspräsidium ab. Er tut dies in Dankbarkeit und mit der Absicht, in der neuen Funktion mit unvermindertem Engagement für die DFB zu arbeiten. Mit ihm tritt auch Ruedi Willi



Volkswirtschaftsdirektor Isidor Baumann spricht über die Bedeutung der DFB für die Tourismus-Region Ursern-Goms.



Der abtretende VR-Präsident Peter Schwaller nimmt von seinem interimistischen Nachfolger Claude Wenger ein kleines Geschenk entgegen.

aus. Bis zu den Ergänzungswahlen 2006 leitet Vizepräsident *Claude Wenger* den Verwaltungsrat. Wenger würdigte die sechsjährige Präsidentschaft Schwallers mit anerkennenden Worten und einem kleinen Geschenk. Claude Wenger setzt zur Weiterentwicklung des Betriebes auf Kontinuität und Kommunikation. Er möchte die Gemeinschaft verjüngen, damit neue Leute mit Respekt vor dem Kulturgut und gleichem Engagement das Werk weiterführen.

Volkswirtschaftliche Bedeutung

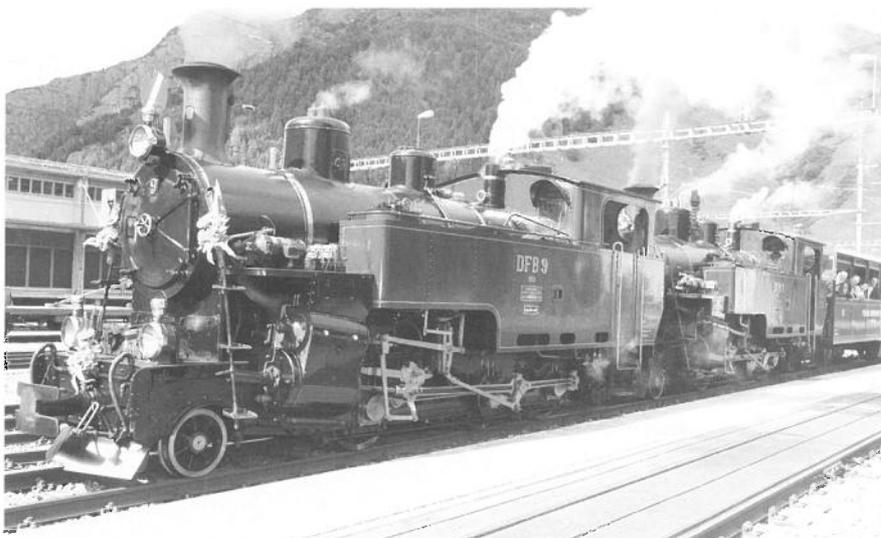
Als Gastredner schilderte der Urner Regierungsrat *Isidor Baumann* die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus. Er wies auf die Investitionen in Höhe von 15 Millionen Franken und auf die mit der DFB zusammen hängenden Beherbergungs- und Verpflegungsumsätze hin. Für die Regionen Ursern und Goms genüge der Wintertourismus allein nicht mehr. Die DFB helfe als wichtige Touristenattraktion das Sommerangebot zu steigern. Sinn gemäss müssten auch Energiegewinnungsanlagen und ehemalige Festungen touristisch genutzt werden.

Peter Rüttimann von der MGB überbrachte die Grüsse der Bahn, die als Zubringer zur DFB wirkt und künftig in Oberwald einen bequemen und direkten Anschluss bietet. Die Matterhorn Gotthard Bahn will

bei der Wiederherstellung der ganzen Bergstrecke zum guten Gelingen beitragen.

Freundschaftliche Töne waren auch von der Ballenberg-Dampfbahn zu hören. Erste gemeinsame Unternehmungen sind programmiert. Die befreundete Bahn jenseits des Grimselpasses ist neu auch Aktionärin der DFB. Zugestiegen ist auch der mit 98 Jahren älteste GV-Teilnehmer Werner Tschaggelar, der ausserdem Gilets und T-Shirts gesponsert hat.

Die Veranstaltung wurde mit einer Nostalgiefahrt nach Realp, mit Doppeltraktion der beiden DFB-Loks 9 und 1 bereichert. Nachtessen und Unterhaltung aus Dampfbahnkreisen und aus dem Urserntal rundeten das Programm der zügig und in Minne verlaufenen Versammlung ab.



Vor dem Start in Andermatt.



Die Dampflokomotiven 9 und 1 am Nostalgiezug von Andermatt nach Realp, dessen Führung von der MGB freundlichweise ermöglicht wurde.
Foto: Kurt Baasch

Nachrichten vom Verwaltungsrat DFB

Die Gemeinschaft der Furka-Dampfbahn ist auf dem richtigen Weg...

Zusammenarbeit

Unsere Stiftung Furka-Bergstrecke existiert nun schon seit einem Monat. Sie ist ein wirkungsvolles Mittel, um unserer Aktivitäten zu finanzieren.

Zwei Punkte scheinen mir in diesem Zusammenhang wichtig zu sein:

- Die in unserer Stiftung verankerten Ziele und Funktionen entsprechen in allen Punkten den Erwartungen unserer Mitglieder, Freiwilligen, Verantwortlichen und sogar unseren Aktionären und Gönnern.
- Der Stiftungsrat vereint Vertreter unseres Vereins VFB, unseres Betriebs DFB und seines Verwaltungsrates.

Es scheint mir, dass diese enge Zusammenarbeit der drei Organisationen zur Sicherung unserer Bahn grundlegend und wesentlich ist.

Die Überlegungen und Entscheidungen, welche die Gründung unserer Stiftung erlaubten, wirken sich schon jetzt vorteilhaft auf unsere Aktivitäten aus. Der Dialog zwischen unseren drei wichtigsten Organisationen hat bereits begonnen.

Nun müssen wir die Zusammenarbeit der verschiedenen Organisationen genauer festlegen. Die Aufgaben und Verantwortungen jeder Organisation werden jetzt genauer definiert. Dadurch wird die Transparenz verbessert und unser Teamgeist, unsere Motivation und unser Image werden gefestigt. Diese Elemente werden uns von Nutzen sein, wenn wir die Herausforderung annehmen wollen, die ganze Furka-Bergstrecke wieder herzustellen.

Mehrjahresplan

Sie wissen bereits, dass im Umfeld der Suche nach Finanzierungsquellen eine summarische Beschreibung des Bauprojekts «Gletsch–Oberwald» erstellt wurde. Nun werden detaillierte Planunterlagen ausgearbeitet und bei den zuständigen Ämtern des Kantons Wallis und des Bun-

des sind bereits Baugesuche eingereicht worden. Die Ergebnisse erwarten wir auf Ende Jahr.

Viel Arbeit erwartet uns auf dieser letzten Etappe, die es uns erlauben wird «den Kreis zu schliessen». Dadurch werden die Streckenlänge, der Betriebs- und Unterhaltsaufwand um 27% anwachsen! Unser Betriebsleiter der DFB, Peter Bernhard bemerkt dazu treffend, dass man nicht vergessen darf, dass, zusätzlich zur Ausbaustrecke nach Oberwald, der bestehende Teil der Anlage und das Rollmaterial stets in perfektem Zustand erhalten werden müssen.

Um die Entwicklung unseres stetig wachsenden Betriebes zu sichern, sind wir verpflichtet, die notwendigen Steuerungsmaßnahmen möglichst frühzeitig zu erkennen und einzuleiten. Ab diesem Herbst wird die Geschäftsleitung der DFB zusammen mit dem Verwaltungsrat einen 2–3 jährigen Geschäftsentwicklungsplan erarbeiten und regelmässig auf den neuesten Stand halten. Er wird vom Konzept eines Betriebes auf der Gesamtstrecke Realp-Oberwald ausgehend die Investitions- und Unterhaltsbedürfnisse in den Bereichen Gleisbau, Rollmaterial und Gebäude klar herausarbeiten. In einem weiteren Schritt werden die Prioritäten gesetzt, damit die Suche nach der entspre-

chenden Finanzierung unter den besten Voraussetzungen in Gang gesetzt werden kann.

Information und Kommunikation

Unsere Fähigkeit, Herausforderungen realistisch einzuschätzen, muss im Kreis unserer Gemeinschaft bekannt sein, wenn wir ihre, für unsere Weiterentwicklung unentbehrliche Unterstützung erhalten wollen. Derselbe Grundsatz muss auch gelten, damit Hilfe von «Aussen» kommt. Wir müssen einen besseren Bekanntheitsgrad im breiten Publikum erreichen und dazu haben wir einen Kommunikationsstrang zu entwickeln. Ein entsprechendes Kommunikationskonzept wird nun gemeinsam vom VFB, von der Stiftung und der DFB erarbeitet.

Freiwilligenarbeit

Unser wichtigster Reichtum ist die freiwillige Arbeit unserer «Fronis» und unsere Fähigkeit, ein Eisenbahnunternehmen kompetent zu führen. Dieser Reichtum, den es klar zu schützen und zu mehren gilt, wird dann, wenn wir in Oberwald angekommen sind, eine für unser Weiterbestehen sehr wichtige Rolle spielen. Wir werden demnächst auf dieses sehr heikle Thema zurückkommen.

Claude Wenger/trad. C. Solioz

Mitteilung aus der GL

Mehr Bekanntheit – mehr Gäste

REALP – Das Jubiläum «75 Jahre Glacier Express» hat der Dampfbahn Publizität gebracht. Die Zahl der Einzelreisenden konnte im Juli markant gesteigert werden.

Schon liegt die erste Hälfte der Saison 2005 hinter uns. Sie hat recht turbulent

begonnen. Das Jubiläum «75 Jahre Glacier Express» hat sich auch auf unsere Tätigkeiten ausgewirkt. So durften wir im Juni über 100 Medienvertreter aus der ganzen Welt während eines Nachmittags bei uns begrüssen und sie auch zu einer Kurzfahrt mit Fotohalt einladen. Verschie-

dene zweitägige Nostalgiefahrten Zermatt–St. Moritz und umgekehrt führten auch über unsere Strecke. Hier gab es einige Probleme mit dem mitgeführten Gepäck zu lösen, was dann aber zu aller Zufriedenheit ausgeführt wurde.

In Doppeltraktion nach Andermatt

Nicht schlecht gestaunt hat die Ursner Bevölkerung, als ein Überraschungsdampfzug anlässlich der GV zum 20 Jahre Jubiläum der DFB AG die Aktionäre von Andermatt nach Realp und zurück führte. Sicher hatten auch die eingeteilten Lokführer Freude an diesem dekorierten Dampfzug mit zwei Loks an der Spitze, konnten sie doch einmal «richtig Gas» geben und beweisen, zu was unsere HG 3/4 noch fähig sind.

Sicher ist es der erwähnten, mehrfachen Medienpräsenz, aber vor allem unserer Marketingabteilung zu verdanken, dass wir bis Ende Juli etwa 1700 Fahrgäste mehr befördern durften als im Vorjahr. Dennoch musste wieder ein leichter Rückgang bei den Gruppen in Kauf genommen werden. Es scheint, als ob das wirtschaftliche Umfeld und vor allem das Hochpreisland Schweiz immer noch die Reisefreudigkeit in unsere Umgebung beeinflusst.

Nachhaltiges Dampfbahnerlebnis

Freude bereiten mir immer wieder die zufriedenen Gesichter unserer Fahrgäste. Sie geniessen das Erlebnis mit uns über die Furka zu fahren und natürlich die mannigfaltigen Erinnerungen auf Kamera und Video festzuhalten. Spontan werden Bekanntschaften gemacht und oft geht es ziemlich lustig zu und her. Sicher macht es auch uns mehr Spass, mit vollen Zügen zu fahren, gilt dies doch einerseits als Anerkennung der Leistung aller Fronis aber auch als willkommener finanzieller Ertrag. Es gilt deshalb alles daran zu setzen, dass «wer einmal Furka Dampfbahn Luft gegossen hat, dies auch zukünftig immer wieder tun möchte».

Betreuung der Fahrgäste und Sicherheit im Fahrbetrieb stehen an der Spitze unseres Pflichtenblattes. Dabei geht es nicht nur um Kontrolle der Fahrscheine, son-

dern vor allem darum, den interessierten Gästen unsere Bahn etwas näher zu bringen. Informationen über Strecke, Tunnel, Brücken und dergleichen werden sehr geschätzt. Allerdings stelle ich immer wieder fest, mit welchem Erstaunen und oft Unglauben zur Kenntnis genommen wird, dass Bau und Betrieb ausschliesslich von freiwilligen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen erbracht werden und dennoch die Sicherheit eines lizenzierten Bahnbetriebes vollkommen garantiert ist. Es gilt, diese Begeisterung für unser Kulturgut aufrecht zu erhalten und zu versuchen, mit der fast unglaublichen Geschichte der Instandstellung der Strecke und der Lok Rückführung aus Vietnam die Gäste weiterhin an uns zu binden oder den einen oder anderen zur Mitarbeit oder als Vereinsmitglied zu gewinnen.

Bauen, montieren, unterhalten, planen

Natürlich sind wir nicht nur im Bahnbetrieb tätig. Der Bahnhof Realp hat schon recht grosse Fortschritte gemacht und unterwegs zwischen Realp und Gletsch sind verschiedene Baustellen, wo während der Sommermonate Unterhaltsarbeiten und Sanierungen getätigt werden. In der Lokremise scheint die Arbeit auch nie auszu-

gehen, die Dampflok werden gehegt und gepflegt, damit sie jederzeit für eine Fahrt bereit sind. Die Dieselcrew beschäftigt sich mit der Instandstellung des erworbenen Dieseltraktors, um ihn möglichst bald für Bauzüge einsetzen zu können. In Chur erhält die HG 3/4 Nr. 4 den letzten Schliff damit sie 2006 fahrbereit sein wird.

Aber auch im Hintergrund sind wir nicht untätig. Die Geschäftsleitung ist bestrebt, einen Vierjahresplan zu erarbeiten. Hier werden die Schritte und Konzepte ausgearbeitet die es braucht, um die Strecke nach Oberwald zu erschliessen, die anstehenden Investitionen zu definieren und schlussendlich einen kundenfreundlichen, attraktiven Fahrplan anzubieten. Dies immer mit dem Ziel, möglichst bald einem kostendeckenden Betrieb näher zu kommen.

Die zweite Saisonhälfte liegt noch vor uns. Wir freuen uns, noch viele volle Züge mit begeisterten Fahrgästen über die Furka dampfen zu lassen. Vielleicht sind auch Sie, lieber Leser oder liebe Leserin des «dampf an der furka» mit einigen Freunden dabei! Gerne würden wir Sie etwas Dampfbahnluft schnuppren lassen.

Peter Bernhard

Geschäftsleiter DFB AG

Furka-Bergstrecke-Organisationen

Treffen der vier Präsidenten

Nachdem sich alle Vorstände der Furka-Bergstrecke-Organisationen neu konstituiert haben, sind die Präsidenten und Vertreter des Vereins Furka-Bergstrecke VFB, der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG, der Stiftung SFB und des 1000er-Clubs am 29. Juli 2005 zusammengekommen.

Es galt wichtige Leitplanken zu setzen und die künftige Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen diesen Organisationen abzustimmen. Es gelang, das gemeinsame Ziel zu festigen und anstelle eines Konkurrenzdenkens den Grundstein für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit

und einen einheitlichen Auftritt nach aussen zu legen.

Dazu gehören die folgenden Punkte:

1. Vision/Leitbild: Das aus dem Jahre 2002 stammende Dokument wurde überarbeitet, das heisst in einzelnen Punkten den heutigen Verhältnissen angepasst.
2. Aufgaben und Kompetenzen der verschiedenen Organisationseinheiten:
 - Stiftung SFB: Sicherung und Finanzierung des Kulturgutes; der 1000er Club ist Teil dieser Finanzierungsstrategie.
 - DFB AG: Verantwortlich und zuständig für die strategische Entwicklung sowie den Bau und Betrieb der Dampfbahn

unter Berücksichtigung der Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr BAV.

VFB: Unterstützung der DFB AG in den Bereichen Frondienst, Betriebskostenbeiträge über die Mitglieder des VFB sowie Marketing in dezentralen Auftritten und Aktionen.

3. Zusammenarbeit und Kommunikation
An erster Stelle stehen hier Fragen einerseits des gemeinsamen Erschei-

nungsbildes der «Furka-Bergstrecke» nach aussen (Presse, Politik, Publikationen, Internet, Logo, «dampf an der furka», etc.) und andererseits die klare Zuständigkeit / Transparenz im Bereich der Geldbeschaffung. Daraus abgeleitet ergeben sich die Entwicklung und die Ausarbeitung der Zusammenarbeitsverträge zwischen den Partnern und des Reportings nach innen und aussen.

Die erarbeiteten Grundlagen werden in einem nächsten Schritt in den Vorständen der einzelnen Organisationen diskutiert mit dem Ziel, eine gemeinsame, für alle Partner verbindliche Strategie festzulegen.

sig. die Präsidenten der DFB, des VFB, der Stiftung und des 1000erClub

Deutsche und russische Studenten auf der Bergstrecke

Übungswoche mit praktischem Nutzen

OBERWALD (fi) – Vom 16. bis 24. Juli haben Studenten der deutschen Fachhochschulen Darmstadt und Alsfeld sowie der russischen Universität Uljanovsk auf der Bergstrecke Vermessungsarbeiten ausgeführt.

Wie der «Walliser Bote» in der Ausgabe vom 20. Juli berichtet hat, fanden seit 1990 zehnmals Praktikumswochen deutscher Vermessungsleute in der Furka-Region statt. Diplomingenieur Dietmar Litterscheid hatte bei einem Einsatz an der

Bergstrecke für die Dampfbahn Feuer gefangen. Er vermochte Professor Dr. Klaus Habermehl für die Idee «Praktikumswoche bei der DFB» zu gewinnen. Zuerst kamen die Darmstädter, dann die Alsfelder und schliesslich auch die Leute von der Universität Uljanovsk. Die Vermessungsarbeiten wurden im Vorfeld der Instandsetzungsarbeiten etappenweise ausgeführt. «Weil von der alten Furka-Bergstrecke praktisch nichts mehr vorhanden war, war es spannend, ihren Verlauf wieder zu vermessen», schreibt der «Walliser Bote». Die Studenten hatten an der Furka ein Übungsfeld, das ungleich lohnender war als die bereits x-fach vermessenen Objekte im Umfeld ihrer Schulen. Und obendrein kam die DFB zu aktuellen Grundlagen für ihre Planung.

Gletsch-Oberwald

Im Hinblick darauf, dass bis 2008 das letzte Teilstück der insgesamt 17,8 Kilometer langen Bergstrecke in Betrieb genommen wird, wurde jetzt der Abschnitt zwischen Gletsch und Oberwald vermessen. Die 37 im Bürgerhaus von Oberwald einquartierten Wissenschaftler waren täglich unterwegs. Sie vermessen nicht nur die Strecke, sondern insbesondere auch den Bahnübergang in Gletsch, die Kreuzung mit der Passstrasse und den Bahnhof Oberwald. Sie bedienen sich dabei modernster Instrumente. Wo früher noch zwei bis drei Vermesser nötig waren, um einen Punkt im Gelände genau festzulegen, reicht heute noch einer. Die modernen Tachymeter sind mit einem Motor ausgerüstet und vermögen dem Infrarotsignal einer Messlatte automatisch zu folgen.



Blick vom derzeitigen (vorläufigen) Ende der Bergstrecke auf den Bahnhof Oberwald der MGB.

Strecke Oberwald–Gletsch

Zusätzliches Personal für Wiederaufbau

Für die Vollendung der Bergstrecke bis Oberwald werden Baufachleute und Gruppenleiter gesucht, die Frondiensteinsätze leisten können.

Zum Glück stellen die vielen VFB-Sektionen immer wieder Frondienstgruppen zum Baueinsatz zur Verfügung. Doch diese Gruppen wollen auch von qualifizierten Baufachleuten seitens der DFB-Bauabtei-

lung betreut und geführt werden. Im Hinblick auf den zwischen 2005 und 2008 vorgesehenen Wiederaufbau der Strecke Gletsch–Oberwald benötigt die Bauabteilung zusätzliche Kaderleute und Spezialisten aus der Baubranche, die regelmässig über das ganze Jahr verteilt kürzere oder längere Zeit mithelfen, gemäss Anleitung der Bauleitung mit den meist wöchentlich wechselnden VFB-Baugruppen die vor-

gesehenen Aufgaben kompetent umzusetzen. Um die Kontinuität noch weiter zu verbessern, sind auch Persönlichkeiten gesucht, die nicht aus der Baubranche kommen müssen, sondern als Führungskräfte überzeugen und pro Jahr mehrmals zur Begleitung von Frondienstgruppen zur Verfügung stehen können. Für Unterkunft in Gletsch und Verpflegung ist gesorgt.

Als Leiter Personal bitte ich Sie, verehrte Leserinnen und Leser, in Ihrem Bekanntenkreis Baufachleute und geeignete Gruppenleiter anzuregen, bei der DFB als Froni mitzuwirken. Besten Dank! (Beachten Sie auch das Inserat in dieser Ausgabe.)

Peter Schwarzenbach
Leiter Personal DFB

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mitzuarbeiten, im Wissen, dass mir freie Unterkunft und Verpflegung, aber keine finanzielle Entschädigung geboten wird.

Name _____ Tel. P _____

Vorname _____ Tel. G _____

Adresse _____ Mobil _____

PLZ, Ort _____ E-Mail _____

Beruf _____ Geburtsjahr _____

Staatsangehörigkeit _____

Zusätzliche Ausbildungen, weitere Berufserfahrungen, Spezialkenntnisse:

Mitarbeiter(in) Baudienst Baugruppen-Leiter(in) Küchengehilf(in)

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Personaldienst DFB

Peter Schwarzenbach

Raad

CH-8498 Gibswil ZH

Telefon / Fax +41 (0) 55 246 36 15

E-Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch

Mitgliedschaften eröffnen Perspektiven

Freiwilligenarbeit anerkennen und belegen

Die DFB ist Mitglied beim Forum «Freiwilligenarbeit.ch» und bei der Organisation «Benevol» in St. Gallen.

DFB und VFB erbringen ihre Leistungen in Form von Freiwilligenarbeit und erfüllen so vollumfänglich die Ziele des Forums Freiwilligenarbeit.ch. Zwar sind wir zurzeit im Forum eine sehr auffällige und ungewohnte Organisation. Eine Bahn im Dienst der Erhaltung von technischem Kulturgut – passt das zu all den vielen sozialen, religiösen, medizinischen, politischen, umweltschützenden oder sportlichen Vereinen und Organisationen? Diese Frage war im Verlauf der Generalversammlung 2004 des Forums recht häufig zu hören. Aber

als die Mitglieder von unseren Bemühungen mehr erfahren konnten, erwachte das Interesse. Die mitgebrachten Fahrpläne und Prospekte wurden behändigt und unsere Bahn wurde mit Begeisterung als echte Freiwilligenarbeit akzeptiert und definitiv als vollwertiges Mitglied aufgenommen. Ähnlich verlief die Aufnahme bei Benevol St. Gallen, einer Untergruppe des Forums Freiwilligenarbeit.ch.

Was bringt die Mitgliedschaft bei diesen beiden Organisationen für unser Unternehmen und für all unsere Fronis?

Förderung

Der Bund fördert Strukturen und Organisationen, die sich für Freiwilligenarbeit

einsetzen, über einen Leistungsauftrag an das Forum Freiwilligenarbeit.ch, welches ein gesamtschweizerisches Netz bildet und entsprechende lokale und regionale Interessengemeinschaften miteinander verbindet.

Anerkennung der Freiwilligenarbeit

Die persönliche Anerkennung von Freiwilligen kann neben Wertschätzung auch der Zugang zu Bildungsangeboten oder die Freistellung durch den Arbeitgeber sein. Solche Unterstützung ist wichtig.

Standards der Freiwilligenarbeit

Die gesamtschweizerischen Standards der Freiwilligenarbeit sind Empfehlungen für die Minimalanforderungen in der Zusammenarbeit mit Freiwilligen:

- Recht auf öffentliche und persönliche Anerkennung für Freiwillige
- Die Regelung der Arbeitsbedingungen
- Begleitung von Freiwilligen
- Gegenseitige Vereinbarungen
- Die Auswertung geleisteter Arbeit
- Spesenregelung und Versicherungen
- Öffentlicher Nachweis von geleisteter Arbeit.

Alle DFB- und VFB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter, die Frondienst zur Erhaltung von Kulturgut leisten, können die Unterstützung dieser Organisationen wie folgt in Anspruch nehmen:

- Anerkannte Arbeitsbescheinigungen und Arbeitszeugnisse
- Bescheinigungen über besuchte Kurse, abgelegte Prüfungen, erworbene Spezialkenntnisse, etc.
- Ausweis über Führungstätigkeit und entsprechende Erfahrungen.

Diese Unterlagen können Frondienstleistende als Belege für Bewerbungsunterlagen oder Praktika verwenden. Jeder Froni kann diese Bestätigung bei seinem Vorgesetzten verlangen.

Unterstützung bei der Suche nach weiteren Fronis

Die Unterorganisation Benevol in St. Gallen ermöglicht der DFB zu minimalen Kosten dreimal pro Jahr Inserate in den meisten ostschweizerischen Zeitungen zu platzieren, um so gezielt Freiwillige für be-

Die Bauabteilung der DFB sucht im Hinblick auf die zwischen 2005 und 2008 vorgesehenen Wiederherstellungsarbeiten am letzten Streckenabschnitt Gletsch–Oberwald zusätzliche Freiwillige:

1. Kaderleute und Spezialisten

aus folgenden Fachbereichen:

- **Bau** (Tiefbau, Tunnelbau, Gleisbau)
- **Baumaschinen** (Bedienung und Unterhalt)
- **Logistik/Disposition** (Materialabruf, Strassen- und Bahntransporte [Personaleinsatz/Administration])

2. Gruppenleiter

welche Freiwillige (wöchentlich wechselnde VFB-Gruppen zu 10 bis 15 Personen) dazu anleiten, die Aufträge der Bauleitung mit den jeweils vor Ort mithelfenden und beratenden Bauspezialisten fachgerecht umzusetzen. Gesucht sind Führungspersönlichkeiten, die informieren, koordinieren, führen und motivieren können. (Erfahrungen im Bereich Bau sind nicht unbedingt erforderlich.)

Um eine grosse Kontinuität in der Führung zu erreichen, möchten wir auch Freiwillige gewinnen, welche sich regelmässig (tage- und wochenweise) zur Verfügung stellen können.

Unser Personalchef, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Tel./Fax 055 246 36 15, E-Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch oder unser Sekretariat 041 888 00 40, nehmen gern Anmeldungen entgegen.

stimmte Aufgaben zu suchen. So wurde im März 2005 auf Grund eines entsprechenden Inserates eine grössere Zahl von technisch Interessierten für die Lokwerkstatt Chur und teils auch zur Weiterausbil-

dung als Heizer sowie Lokführer gefunden. Im Moment läuft eine Inseratenaktion, um Vorgesetzte und Spezialisten aus der Baubranche zu finden, denn der bevorstehende Wiederaufbau der Strecke

Gletsch–Oberwald bedingt eine Aufstockung der Führungsstruktur und der Bauabteilung.

*Peter Schwarzenbach
Leiter Personal DFB*

Erfolgreiche Probefahrt

MGB-Diesel auf der Bergstrecke

REALP (fi) – Am Montag, 27. Juni, haben zwischen Realp und Gletsch Probefahrten stattgefunden. Eine Diesellok der MGB fuhr mit dem RhB-Personenwagen auf der Furka-Bergstrecke. Die Maschine wird der DFB als Notlok dienen.

Von der DFB haben an der Probefahrt Hansruedi Schneider, Martin Fischer, Albert Gasser und Werner Gubler teilge-

nommen. Als Lokführer war Reto Gisler (MGB/DFB) im Einsatz.

Wie von Werner Gubler, Leiter Betrieb, zu erfahren war, hat es mit der HGM 4/4 der MGB auf der Bergstrecke folgende Bewandnis: Die DFB hat an etlichen Wochenenden drei Dampfzüge im Einsatz. Bei Ausfall einer Dampflokomotive soll die Dieselmachine deren Platz einnehmen. Auch im Notfall – wenn eine Dampflok auf

der Strecke ausfallen sollte – ist die Diesellokomotive einsatzbereit, bevor eine weitere Dampflok angeheizt wäre. Die Lösung «MGB-Diesel-Notlok für die DFB» ist möglich geworden, weil Kadermitarbeiter beider Bahnen vorurteilslos auf einander zugehen und gegenseitig helfen.

Diesel-Einsatz konkret

Bei der MGB-Diesellok handelt es sich um eine HGM 4/4 mit einer zulässigen Anhängelast von 80 Tonnen bergwärts und 103 Tonnen talwärts. Auf der Zahnstange beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h bei Berg- und 15 km/h bei Talfahrt. Die Maschine ist in Andermatt stationiert. Gefahren wird sie von einem MGB-Lokführer mit einem DFB-Lotsen oder von einem Lokführer, der bei beiden Bahnen engagiert ist. Die Einsatzbereitschaft ist abhängig von der Verfügbarkeit von Lokomotive und Lokomotivführer.

Die HGM 4/4 kann auf dem ganzen Netz der DFB fahren. Ein Einsatz im Regeldienst ist nicht vorgesehen. Der Dienst der MGB wird beansprucht bei Lok-Ausfällen, zum Abschleppen von Zügen und im Rettungsdienst. Die Abgeltung der Maschinen- und Personalstunden beruht auf einem Freundschaftstarif.

DFB braucht eigene Diesellok

Eine engere Zusammenarbeit mit der MGB ist nicht geplant. Die Verantwortlichen aller Transportunternehmungen in der Furka-Region streben jedoch nach engeren persönlichen Beziehungen. So wird es gelingen, anstehende Probleme schneller und effizienter zu lösen.

Die MGB-Dieselmachine ist jetzt eine wichtige und willkommene Absicherung für die Dampfbahn. Wenn der Betrieb auf der Strecke Gletsch–Oberwald aufgenommen wird, braucht die DFB jedoch eine eigene Diesellokomotive, die im Notfall Personenzüge zu ziehen vermag.



Diesellokomotive der Matterhorn-Gotthard-Bahn in Gletsch.



Dieselkomposition auf der Steffenbachbrücke.

Gemeindepersonal-Ausflug an die Furka

Dampf-Vergnügen auf der Bergstrecke

FURKA (fi) – Gemeinderat und Gemeindepersonal von Tegerfelden haben von Realp nach Gletsch die Furka im historischen Dampfzug überquert. Die Reise in den Zentralalpen wurde zum unvergesslichen Erlebnis.

Der Ausflug für das Personal der Gemeinde im unteren Surbtal findet alle zwei Jahre statt. Die letzte Reise hatte ins Emmental geführt, wo man sich im Hornussen übte. Nach einem solchen Erlebnis waren die Ansprüche hoch. Vizeammann *Max Deppeler*, der als Organisator und Reiseleiter wirkte, vermochte mit der Fahrt auf der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) die Erwartungen seiner Leute zu erfüllen.

Prominenz für Prominenz

Nach dem Eintreffen des Carmäleon/Indermühle-Cars auf der Station Realp DFB wurden die Gäste von *Peter Schwaller*, Präsident der Stiftung Furka-Bergstrecke und von Geschäftsleiter *Peter Bernhard* begrüsst. Schwaller hatte von der Gemeindefahrt «Wind» bekommen. Er wollte die prominente Abordnung aus dem Herzen des Zurzibietes überraschen. Die 21 Gäste kommen aus Gemeinderat, Verwaltung, Gemeindegewerk und Forstbetrieb. Sie haben staunend zur Kenntnis genommen, dass die Dampfbahn fast ausschliesslich im Frondienst, aber nach professionellen Massstäben wiederhergestellt, unterhalten und betrieben wird. Sie erfuhren Wissenswertes über die DFB-Geschichte und vom bevorstehenden Ausbau des reizvollen Abschnitts durch die Rottenschlucht nach Oberwald.

Die Fahrt mit Zug und Car

Mit der Lokomotive «Gletschhorn» ging es gemächlich bergan. Beim Wasserfassen in Tiefenbach gab es eine erste Möglichkeit, auszusteigen, Landschaft und Lokomotive in Augenschein zu nehmen. Auf

der Furka liessen die Unterländer den Berghaus-Wirt und Grillmeister *Hannes Hoffelner* nicht im Stich und betrieben «Wirtschaftsförderung». Nach dem Scheiteltunnel freute man sich über die klare Sicht auf den Rhonegletscher. Weil die Eismassen derart schwinden, wurden Gedanken zum Klimawandel angestellt. *Max Annen* hat als Gästebetreuer bestens für Tranksame und Erläuterungen gesorgt und die Kalender unter die Leute gebracht. Nach dem Mittagessen im «Gla-

cier du Rhône» ging die Fahrt im Car über die Grimsel und den Brünig nach Sarnen und schliesslich via Konaueramt heimzu.

Tegerfelden – Weindorf im Zurzibiet

Tegerfelden, das Dorf im Herzen des Zurzibietes, aus dem Stiftungs- und VFB-Präsident sowie der Aargauer Sektionspräsident und der «Dampf-Redaktor» stammen, zählt knapp 1000 Einwohner. Es besitzt die grösste Rebfläche im Kanton und beherbergt das Aargauische Weinbaumuseum. Neben Rebbau und Landwirtschaft gibt es auch Gewerbe und Industrie. Die Heinz Baumgartner AG wird hier namentlich erwähnt, weil sie nicht nur auf der Lieferantenliste der Magnetschienenbahn in Shanghai, sondern auch auf jener der DFB steht.



Die Tegerfelderinnen und Tegerfelder vor dem Dampfzug, der sie in gemächlicher Fahrt von Realp nach Gletsch gebracht hat.



Stiftungsratspräsident Schwaller aus Endingen begrüsst die Gäste aus Tegerfelden im Urserental.

Stiftung Furka-Bergstrecke

Stiftungsrat hat Arbeit aufgenommen

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG – als Stifterin der im Jahre 2002 geschaffenen Stiftung zur Finanzierung der Strecke Gletsch–Oberwald über die Aktion «Schiene pro Meter» – hat den Stiftungszweck auf das ganze Unternehmen Furka-Bergstrecke ausgedehnt und den Zweckartikel wie folgt geändert:

«Die Stiftung bezweckt die Förderung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Interesse der Sicherung dieses historischen Kulturgutes von nationaler Bedeutung und als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Regionen Goms und Ursern.

Sie äufnet und verwaltet einen Dotationsfonds für Spenden und Sponsoren zur Finanzierung der Instandsetzung und Instandhaltung der für den Betrieb der Dampfbahn notwendigen Bauten, Anlagen und Transportmittel.

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszwecke.»

Die Stiftung – kurz SFB – mit Sitz in Oberwald verfolgt dementsprechend zwei Ziele:

1. Sicherung des Kulturgutes durch sukzessiven Transfer der noch zu bestimmenden Objekte sowie teilweise der noch zu bauenden Anlagen in das Eigentum der Stiftung bei gleichzeitiger Garantie eines uneingeschränkten, exklusiven Nutzungsrechtes (Besitz) der DFB AG. Damit verteilen sich die Risiken auf den Eigentümer und den Besitzer.
2. Finanzierung der benötigten Mittel für Investitionen (Projekte der DFB AG) über die Stiftung durch Donatoren, Sponsoren, Legate sowie Spendenaufrufe. Die Stiftung ist – gestützt auf die Verfügung der Steuerverwaltung des Kantons Wallis – steuerbefreit. Die Spenden können somit ebenfalls steuerbefreit in diese nicht gewinnorientierte Stiftung eingebracht werden.

Stiftungsrat konstituiert

Am 22. Juni 2005 wurde der neue Stiftungsrat gewählt; er setzt sich wie folgt zusammen:

- Schwaller Peter, Präsident
- Kaech Thomas, Vizepräsident, Gemeindepräsident Oberwald
- Hillemeier Bernd, Vertreter des Vorstandes des Vereins Furka-Bergstrecke VFB
- Wenger Claude, Vertreter des Verwaltungsrates der DFB AG
- Benz Walter, Döttingen AG
- Meiner Hans, Kriens LU
- Püntener Peter, Bürglen UR

Des Weiteren hat Peter Bernhard als Geschäftsleiter der DFB AG Einsitz im Stiftungsrat, jedoch ohne Stimmrecht.

Mit der formellen Vertretung von VFB und DFB im Stiftungsrat ist eine optimale Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen allen verantwortlichen Organisationen sichergestellt.

Der 1000erClub – als Förderverein zur Finanzierung einer HG 4/4 Lok – wird zwecks Koordination der Spendenaktio-

nen enger und direkter Partner zur Stiftung.

Wir danken dem zurückgetretenen Stiftungsrat für die wertvolle Vorarbeit und die konstruktive Mitarbeit in diesem wichtigen Veränderungsprozess.

Finanzbedarf/Mittelbeschaffung

Der Finanzbedarf für die Fertigstellung der Furka-Bergstrecke beträgt ca. CHF 8 Mio. Die einzelnen Projekte sind im inliegenden Spendenaufruf kurz beschrieben. Zudem beabsichtigt der Stiftungsrat, einen Notreservefonds von ca. CHF 1 Mio zu äufnen. Die Mittelbeschaffung erfolgt über fünf verschiedene Kanäle:

- Mäzene
- Legate
- andere Stiftungen
- Spendenaufrufe
- Sponsoring (Organisationen und Firmen mit Marketing-Gegenleistungen)

Erste Finanzierungserfolge und Aktionen

1. Der Mäzen, Herr Hansjörg Wyss, finanziert über eine zweckbestimmte Spende von CHF 3 Mio den gesamten Ausbau der Strecke Gletsch–Oberwald. Herzlichen Dank für diese ausserordentlich grosszügige Unterstützung! Diese Mittel dienen der Finanzierung der anfallenden externen



Stiftungsrat und Geschäftsführer der Dampfbahn.



Hansjörg Wyss

Kosten. Die Ausführung der Arbeiten wird nach wie vor über Frondienstleistungen erfolgen müssen. Die Zusammenarbeit mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB für die Einfahrt Bahnhof Oberwald ist gewährleistet. Die aktuelle Planung der DFB AG sieht vor, die ganze Furka-Bergstrecke erstmals wieder im Jahr 2008 befahren zu können.

2. Das ursprüngliche Projekt «Schiene pro Meter» zur Finanzierung der Strecke Gletsch–Oberwald über zeitlich befristete Anteilscheine (zinslose Darlehen) wurde gestoppt. Allen Inhabern von Anteilscheinen wurde angeboten, entweder das Darlehen zurückzuzahlen oder als Spende in der Stiftung zu belassen. Von den insgesamt einbezahlten CHF 68'000 bleiben der Stiftung CHF 42'000 als allg. resp. zweckgebundene Spenden – herzlichen Dank.

3. Mit den beiden Kantonen Wallis und Uri laufen zurzeit Verhandlungen resp. Anträge über Unterstützungsbeiträge in die Stiftung; Ziel: Wirtschaftsförderung der Region Ursern und Goms.

4. Ein erster grosser Spendenaufruf 2005/06 wurde lanciert; siehe separaten Prospekt in diesem Heft. Diese Aktion ersetzt zur Zeit die bis jetzt jährlich durchgeführten Kapitalerhöhungen bei der DFB AG. Die Steuerbefreiung der Spenden soll zusätzlichen Anreiz geben, unser Kulturgut tatkräftig zu unterstützen.

Für den Stiftungsrat:
Peter Schwaller, Präsident

Spendenaufruf 2005/2006

Mittel zur Finanzierung konkreter Projekte

Seit dem Jahre 2000 fährt die Nostalgie-Dampfbahn auf der Strecke Realp–Gletsch wieder über die Furka am Rhonegletscher vorbei. Das war ein Meilenstein in der Geschichte dieser einmaligen Unternehmung, glaubten doch viele Kritiker nicht an dieses von einigen Unentwegten angestrebte Ziel. Eine zweckgebundene grosse Spende sichert nun auch die finanziellen Aufwendungen für die Wiederinbetriebsetzung der Strecke bis nach Oberwald.

Um aber die Strecke Realp–Gletsch weiterhin betreiben und ab 2008 die ganze Strecke Realp–Oberwald befahren zu können, stehen neben den anspruchsvollen freiwilligen Leistungen von mehreren zehntausend Arbeitsstunden noch beträchtliche finanzielle Aufwendungen an. Die folgenden Projekte möchten wir über einen Spendenaufruf der neuen Stiftung Furka-Bergstrecke mitfinanzieren.

1. Erweiterung Depot/Werkstätten Realp (Fremdaufwand CHF 1'700'000)

Intaktes Rollmaterial ist die Voraussetzung für einen reibungslosen und sichern Bahn-

betrieb. Unterhalt sowie grössere Revisionsarbeiten müssen deshalb über das ganze Jahr, Sommer und Winter, möglich sein. Schon mit der heutigen Anzahl Triebfahrzeuge sind die Platzverhältnisse ungenügend. Dies führt zu unliebsamen Engpässen.

Im Weitern müssen Unterhaltsarbeiten an Schneeräumungsgeräten oft unter misslichen Wetterbedingungen draussen getätigt werden. Eine Erweiterung des bestehenden Depots ist deshalb von äusserster Dringlichkeit.

2. Neubau Bahnhof Realp (Fremdaufwand CHF 350'000)

Das zusammengewürfelte Containerdörfchen am Bahnhof Realp wirkt nicht gerade einladend auf unsere Fahrgäste. Mit dem zweckgebundenen Beitrag der Albert Koechlin Stiftung, Luzern, von CHF 50'000 ist es uns möglich, schon im 2005 den Grundstein für einen neuen, attraktiven Bahnhof zu setzen. Neben Schalter- und Warteraum für unsere Fahrgäste werden auch der Souvenirladen, die Fahrdienst-Leitstelle sowie das Büro des Betriebsleiters integriert. Die hygienischen



Das Lokomotivremisen in Realp ist dringend zu vergrössern.

Anlagen werden den heutigen Anforderungen angepasst.

3. Laufende Streckenerneuerung (Fremdaufwand CHF 600'000)

Der Unterhalt des Oberbaus und die Erneuerungen von abgenutzten Schienen und Zahnstangen sind nach wie vor wichtig für einen unfallfreien Fahrbetrieb. Dazu kommen der Bau von Stützmauern an rutschgefährdeten Hängen, Unterhalt von Brückenpfeilern, Ausbesserungen in den Tunnels, Notbeleuchtung im Scheiteltunnel, um nur einige wenige der vielen zusätzlichen Aufwendungen unserer Bauabteilung zu nennen.

4. Dampflokomotiven (Fremdaufwand CHF 1'900'000)

Der angestrebte Mehrzugbetrieb Realp-Oberwald bedingt zusätzliche Traktionsfahrzeuge. Mit den zwei in den Werkstätten von Chur eingestellten und noch aufzuarbeitenden Vietnam-Veteranen HG 4/4 kann die Zahl der Lokomotiven auf sechs erhöht werden. Damit soll die ganze Baureihe nostalgischer Lokomotiven (HG 2/3, HG 3/4, HG 4/4) wieder auf der Bergstrecke zur Freude vieler begeisterter Bahnfreunde eingesetzt werden können. Bei den Dampfloks, die den heutigen Betrieb ermöglichen, stehen zum Teil grössere Unterhaltsarbeiten (z.B. Kesselrevisionen) an. Mit diesen Instandstellungs- und Revisionsarbeiten ist ein bedeutender Bedarf an finanziellen Mitteln sowie Freiwilligenarbeit verbunden.

Spendenkonto:

Walliser Kantonalbank
CH-1950 Sion
PC 19-81-6 BC 765
Konto Nr. H 0863.20.77
Kontoinhaber:
Stiftung Furka-Bergstrecke
CH-3999 Oberwald

Oder beiliegenden Einzahlungsschein verwenden

Zahlungen aus dem Ausland:
Stiftung Furka-Bergstrecke
IBAN: CH28 0076 5001 H086 3207 7
Swift-Code: BCVSCH2LXXX

5. Infrastruktur Gletsch (Fremdaufwand CHF 370'000)

Gletsch wird nach der Erschliessung von Oberwald jeweils in der Sommerperiode zum zweiten Stützpunkt der Dampfbahn werden. Die bestehende Remise muss baulich angepasst und die Infrastruktur dementsprechend ergänzt werden.

Obwohl zurzeit noch kein definitives Nutzungskonzept für das im Besitz der DFB AG befindliche «Blaue Haus» besteht, sind Sanierungsarbeiten auszuführen, um das Haus vor weitem wetterbedingten Einflüssen zu schützen. Zudem soll das Haus als Unterkunft für unsere Fronis hergerichtet werden; dazu gehört insbesondere auch die Verbesserung der zurzeit ungenügenden hygienischen Verhältnisse.

Liebe Freunde der Furka-Bergstrecke

Wir freuen uns über jede Spende in unsere gemeinnützige, steuerbefreite Stiftung Furka-Bergstrecke mit Sitz in Oberwald. Ihre nachgewiesene Spende können Sie in der Schweiz in Ihrer Steuererklärung als Abzug geltend machen.

Die Mittelverwendung in den einzelnen Projekten erfolgt nach den Prioritäten der DFB AG. Der Stand des Mitteleinsatzes wird in unserem Informationsheft «dampf an der furka» periodisch publiziert. Spenden über CHF 100 werden im Spendenbuch namentlich erwähnt; ab CHF 300 erhalten Sie eine spezielle Urkunde. Spenden über CHF 1000 werden in eine Gönnerliste in den Bahnhöfen Realp und Gletsch aufgenommen.

Für den Stiftungsrat:

Peter Schwaller,

Präsident des Stiftungsrates

Telefon: +41 (0)79 374 50 17;

e-Mail: stiftung@fu-be.ch

Legenden zu den Bildern rechts:

Lokomotive HG4/4
Lokomotivwerkstatt Chur
Bahnhof Realp im Modell
Schienen für die Gleiserneuerung
Dampfzug in Gletsch
Das blaue Haus in Gletsch



Augenschein auf der Baustelle

Das Stationsgebäude wächst

REALP (fr) – Bald werden die Reisenden im Urserental einen Startpunkt für die Fahrt mit der Dampfbahn vorfinden, der dem Reiseerlebnis angemessen ist, das sie erwartet.

Die DFB braucht in Realp ihren eigenen Bahnhof. Dies obschon die Träume vom nahtlosen Übergang am Bahnhof Realp MGB noch nicht überall ausgeträumt sind. Wie beim Besuch vom 4. August von Bauchef *Walter Willi* zu erfahren war, hat man diese Lösung in den Jahren 1995/96 ein-

gehend geprüft. Dabei zeigte sich, dass sich der Fahrbetrieb der MGB (damals FO) mit dem der Dampfbahn nicht in Einklang bringen lässt, und dass auch die Infrastruktur nicht den Anforderungen entspricht. Der bestehende Container-Bahnhof wirkt wenig einladend auf die Fahrgäste. Insbesondere sind die sanitären Einrichtungen dringend zu erneuern.

Termindruck und Spende als Anschubhilfe

Die Zeit drängte nicht nur von der Bedürf-

nisseite her. In dem 1994 eingeleiteten eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren war bereits auch das Stationsgebäude enthalten. Die im Jahr 2000 erteilte Baubewilligung konnte höchstens um fünf Jahre verlängert werden. 2005 musste also gebaut werden, damit die Bewilligung nicht verfiel. Vorgängig, 1995, wurden die Gleisanlagen mit Verbindungsweiche erstellt und 1996 in Betrieb genommen. Aus dieser Zeit stammen auch die Container. Der Bau des Aufnahmegebäudes war zufolge der engen Finanzlage mehrfach aufgeschoben worden. Dass es jetzt vorwärts geht, ist namentlich der Spende der Albert Koechlin-Stiftung von 50'000 Franken zu verdanken, welche die DFB AG letztes Jahr bekommen hat.

Konstruktion, Raumprogramm und Termine

Das Grundgebäude (Erdgeschoss) mit armerter Fundamentplatte ist 22,6 Meter lang und 7,2 Meter breit. Das leicht aus der Gebäudemitte versetzte Obergeschoss ist halb so gross. Gedeckt wird der rundum gut isolierte Bau mit einem symmetrischen Satteldach. Das Gebäude wird Wart- und Schalterraum, Souvenirkiosk, und WC-Anlagen (Damen-, Herren- und Invaliden-Toilette) umfassen.

Gemäss Bauprogramm soll bei Erscheinen dieses Heftes das Dach bereits aufgesetzt sein. Dies ist von grosser Bedeutung, kann doch so den Winter über am Innenausbau gearbeitet werden. Der Bauchef will auf die Saison 2006 zumindest die sanitären Einrichtungen betriebsbereit haben.

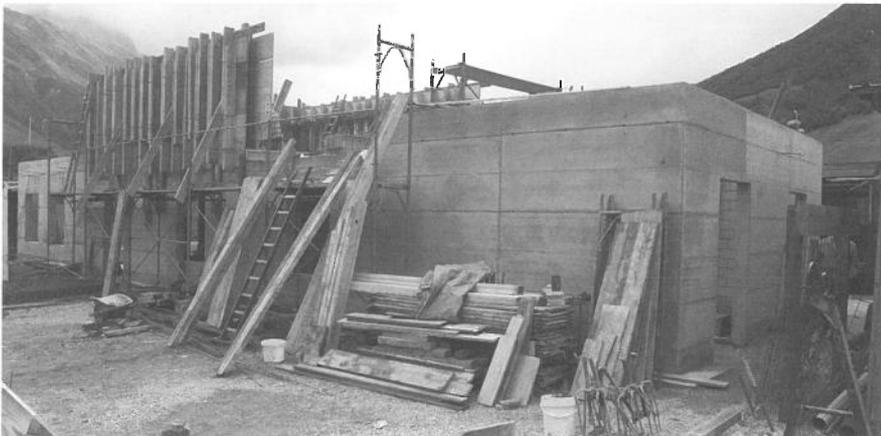
Festangestellte und Froni

Die Hauptarbeiten werden von den beiden fest angestellten Maurern *Peter und Paul Christen* geleistet. Einen grossen Anteil hat auch der Bauprofi *Hans Fehr*. Nicht zu vergessen sind die Froni der wechselnden Baugruppen, deren Arbeit gleichermaßen geschätzt wird.

Gemäss den Feststellungen von *Walter Willi* ist man nicht nur gut im Terminprogramm, sondern auch im Voranschlag, der mit Gesamtkosten von 633'000 Franken rechnet.



An Schalung und Armierung für das Obergeschoss wird gearbeitet.



Das längliche Grundgebäude der Station Realp DFB steht im Rohbau da.

Panne bei der Jungfernfahrt

Dampflok im Kehrtunnel entgleist

So berichtet der 1883 geborene Jakob Haller in seinem gegen Ende seiner Karriere verfassten Lebensbericht. 1904 begann er seine Eisenbahnerlaufbahn bei der Bergbahn Rorschach-Heiden, wo er zum Heizer avancierte. Schlechte Aussichten auf Vorrücken zum Lokführer und nicht gerade grosse Belohnung veranlassten ihn, sich bei den Berner-Oberland-Bahnen zu melden, wo er am 1. April 1907 eine Heizerstelle antrat. Doch schon 1913–14 wurden die BOB elektrifiziert und Jakob Haller musste sich erneut nach einer passenden Arbeitsgelegenheit umsehen.

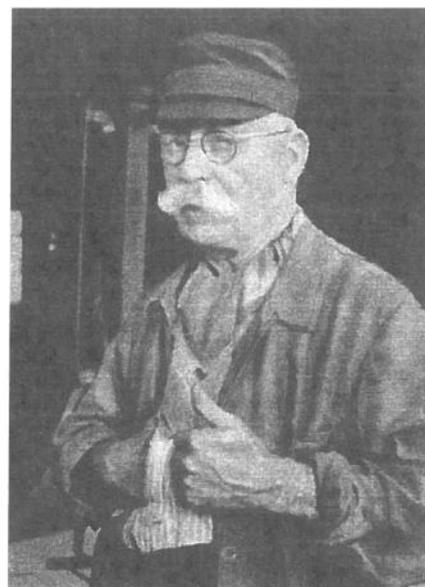
Wie es dann weiterging, erfahren wir nun aus dem von Jakob Haller verfassten Bericht, der uns freundlicherweise von seinem Sohn, Herrn Ernest Haller, zur Verfügung gestellt wurde :

Es ergab sich, dass ich eine Stelle als Lok.-Führer bei der Furka-Oberalp-Bahn antreten konnte, dies mit Hilfe der Direktion der B.O.B. Am 14. Mai 1914 trat ich im Depot Brig den dortigen Dienst an. Da noch alles im Bau und Werden war, machte ich am Anfang, nach Einführung und Instruktionen, für die Baufirma Badignole Materialzüge Brig-Oberwald. Ende Mai 1914 hatte ich die Ehre in Andermatt die erste Dampflokomotive in Betrieb zu setzen, die vorerst für Materialzüge zum Bau verwendet wurde. Nach etwa einem Monat beorderte man mich wieder nach Brig, um Züge für den Geleisebau Oberwald-Gletsch auszuführen, wo mir dann in der Folge wiederum die Ehre zufiel als erster Lok-Führer mit der Dampflokomotive in Gletsch einzufahren. Sowohl in Gletsch wie in Andermatt bat mich das Publikum recht lange und kräftig die Dampfpeife der Lokomotive ertönen zu lassen. In Andermatt ist davon von einem Unteroffizier der Festungswache in der Tageschronik gebührend Notiz genommen worden. In

Gletsch hat uns Hotelier Hermann Seiler zwei Flaschen Fendant zu diesem Ereignis gespendet.

Im Juli 1914 sollte die Bahn bis Gletsch feierlich eröffnet werden. Drei dekorierte Züge von einem Bischof von Sitten eingeseget und abgelassen, von denen nur 2 bis Gletsch kamen und der letzte im Kehrtunnel von Gletsch entgleiste, da der Oberbau nicht genügend Halt hatte im Schotterbett. Dies allein war nicht der Grund, dass der offizielle Betrieb nicht aufgenommen werden konnte; der Ausbruch des ersten Weltkrieges war die Hauptsache. Vom Bau wurden Männer in den Krieg gerufen und vom Lok.-Personal ebenfalls, jedoch nur die Unverheirateten. So sollte ich, damals noch ledigen Standes, auch zum Aktivdienst einrücken, was ich auch widerwillig ausführte, obwohl die Militärverordnung keinen Unterschied im Zivilstand kannte. Des Öfteren machte ich Anstrengungen, um demobilisiert zu werden, leider alles erfolglos. Erst Ende 1915 wurde ich entlassen, da die Vollendung der Bauarbeiten vorgesehen wurden. Nach einigen Tagen in Brig erhielt ich den Befehl, nach Disentis zu gehen, um dort Züge für den Bau gegen die Oberalp auszuführen. Das damalige Wetter erlaubte es, bis zum November zu arbeiten, bis uns dann Kälte und Schnee dazu zwangen, die Arbeiten einzustellen.

Zurück nach Brig wurde ich in der Werkstätte und im Fahrdienst beschäftigt und konnte meinem Ziel, einen eigenen Hausstand gründen, besser nachgehen. Einen Schatz hatte ich in Gündlischwand in Anna Abegglen in meiner Oberländer-Tätigkeit kennen gelernt und eine Wohnung bei der Eisenbahn-Genossenschaft fand sich auch. Am 8. Mai 1916 fand das grosse Ereignis statt. Trauzeugen waren Rosa Abegglen und mein Bruder Albert Haller. Nach der Ziviltrauung gings zum Fotografen Schmocker, nachher in die Kirche. In



Jakob Haller

zwei Kutschen wurde nach Brienz in den Bären zum Mittagessen gefahren. Das Wetter war uns nicht gerade hold. Der Nebel liess uns nicht einmal recht den See sehen. Das Nachessen, zu dem wir auch Kellerhals eingeladen hatten, ist in der Alpenrose eingenommen worden, wo wir dann auch die erste Nacht verbrachten. Bei Musik und Tanz ging es bis über Mitternacht. Unsere Hochzeitsreise machten wir gegen Luzern nach Lugano, wo wir nach 8 Tagen langsam gegen Brig zu steuerten.

Der Krieg wollte kein Ende nehmen, vor allem waren die Kursverluste der Baugesellschaften so gross, dass sie die Arbeiten einstellen. Es wurde deshalb nur die Strecke Brig-Gletsch im Sommer und Brig-Oberwald im Winter betrieben und zwar mit erheblichen Verlusten. Finanziell ausserstande den Betrieb weiterzuführen, wurde im November 1918 dem gesamten Personal auf 3 Monate gekündigt. Der ausgebrochene Generalstreik der Eisenbahner, an dem die F.O.B. nicht mitmachte, war also nicht als Grund dieser Massnahme zu erblicken. Das Personal, in Verbindung mit der Direktion, hat alles nur Mögliche getan, um die Entlassungen zu verhindern. Die bestehende Personal-kommission, deren Präsident ich war, hatte eine Konferenz mit dem Eisenbahndepartement, Bundesrat Haab. Ferner nahmen wir an einer Zusammenkunft in

Brig teil, an der Herr Winkler vom Departement sowie die Behörden der interessierten Gemeinden anwesend waren. In Verbindung mit der Notlage anderer Privatbahnen wurde schliesslich ein Notstandshilfegesetz für notleidende Nebenbahnen geschaffen, das in der Hauptsache vorsah, solchen Bahnen im Zeitraum 1918–1928 beizustehen. Da die Kündigungen nicht zurückgezogen wurden, ersuchte die Direktion, jede sich bietende Arbeitsmöglichkeit zu benützen, um nicht brotlos zu werden.

In der Folge gelang es mir, bei der Saig-nelégier-Glovelier und Porrentruy-Bonfol-Bahnen die Stelle als Depot-Stellvertreter

und Ablöser der Lok.Führer zu erhalten, welche ich am 1. Februar 1919 antrat.

Obwohl Jakob Haller schon nach einigen Monaten zum Chef ernannt wurde, ersuchte er doch immer wieder, in einen deutschsprachigen Landesteil versetzt zu werden. Mit dem Losungswort «Bete und Arbeite» hat er sich dann doch eingelebt

und bis zum Karrierenende behaupten können. Am 1. Januar 1953, nach 49 Jahren Eisenbahntätigkeit, davon 5 bei der BFD und 34 in Glovelier, wurde er mit einem bescheidenen Betrag pensioniert. Herr Jakob Haller verstarb 1965.

Jakob Haller/leicht gekürzt:

Claude Solioz/alle Rechte vorbehalten

Heisser Rauch – kalte Preise

Die Dampfbahn Furka-Berg-Strecke offeriert die einzigartige

Abendfahrt

mit historischen Zügen

von Gletsch nach Realp

– Montag, 26. September 2005

Gletsch ab 14.00, Realp
an 15.45 Uhr

– Samstag, 1. Oktober 2005

Gletsch ab 16.30, Realp
an 18.10 Uhr

zum Schnäppchen-Preis von

Fr. 20.– (statt 58.–) **pro Person**

Eigene Kinder bis 16 Jahre reisen gratis mit.

Verkauf nur an den DFB-Schaltern in Gletsch und Realp. Keine Vergünstigungen, keine Gruppenreisen, keine Teilstrecken.

Rückfahrt ab Bahnhof Realp MGB Richtung Oberwald-Brig um 18.18 Uhr oder mit Autozug um 18.30 Uhr. Preise: Erwachsene Fr. 12.40, Halbpri-
s: Fr. 6.20.

Aufenthalt im Berghaus Furka 20 Minuten, Verpflegungsmöglichkeit.

Auskunft und verbindliche Reservation:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Reisedienst,
Postfach 141, 6490 Andermatt,
Tel. +41 (0) 848 000 144, Fax +41 (0) 55 619 30 39,
www.furka-bergstrecke.ch, reisedienst@fu-be.ch

Umbau und Revision von Fahrzeugen



Am Brünigtraktor schreiten die Umbauarbeiten voran.



Am Schotterwagen Fad 4901 hat der Zahn der Zeit (und der Rost) genagt. Am einen Drehgestell wurde eine Revision notwendig.
Bilder: Julian Witschi

Bejahrte Fahrgäste auf der Bergstrecke

Mit 98 voller Tatendrang

FURKA (fi) – Auf der Fahrt mit Ballenberg-Dampfbahn, Postauto-Veteran und DFB-Zug am 17. Juli haben Werner und Anni Tschaggelar aus Worb teilgenommen.

Der Mann – ein alter Kämpfer für die Dampfbahn auf der Bergstrecke, wird im November den 98. Geburtstag feiern. Frau Tschaggelar hat eben erst im August das 94. Wiegenfest begangen. Die Eheleute zeigten grosses Interesse für die Bahn und genossen auch den Aufenthalt im «Berghaus Furka». Werner Tschaggelar, der schon an der GV in Andermatt ältester Teilnehmer war, hat seine Meinung geändert: Er will nicht mehr Aktionär werden, sondern direkt einen stattlichen Beitrag ans «Blaue Haus» leisten. Am

liebsten würde er beim Umbau die Leitung übernehmen. Ursprünglich hatte er



Werner und Anni Tschaggelar auf der Station Furka.

Schreiner gelernt, zuletzt eine Werkzeugschärferei mit etlichen Angestellten betrieben. Es ist zu hoffen, dass der begeisterte und unverwüstliche Dampfbahn-Freund dereinst auch auf der Eröffnungsfahrt Gletsch–Oberwald dabei sein kann.

Matériel roulant

« Nouveaux » wagons et « nouvelles » voitures voyageurs

Le 9 mai, les wagons marchandises couverts Hak-v 4403, Gbv 4437, Gb 4432, anciens FO et le Gb 2423, ex BVZ, on pu être repris du MGB.

Un train régulier a amené les 4 wagons de Brigue à Realp MGB, où ils ont été pris en charge par la HGm 2/2 51 et transférés à Realp DFB. Durant la saison en cours, le Hak-v 4403 sera transformé en wagon pour travaux de maçonnerie. L'usage des trois autres wagons n'a pas encore été défini. Rien ne s'oppose à leur utilisation sur la ligne sommitale puisqu'ils sont en très bon état et disposent d'un frein à crémaillère.

Les deux wagons plats ex RhB X 2940 et 2948 qui n'avaient pas de frein à crémaillère ont été démolis. Ils ont été rem-

placés par deux wagons sans bords à deux essieux ex. MGB/FO X 4792 s. De même, le wagon-atelier X 2946, ex CFF Brünig, a été remplacé par le nouveau Gb 2425, ex. MGB/BVZ. Dans le nouveau wagon-atelier est installé un réservoir diesel pour alimenter le Tm 506 qui assure le service de pousse à travers le tunnel sommital.

Le parc de véhicules remorqués du DFB s'est encore agrandi avec l'arrivée de 2 voitures voyageurs B 2212 et 2214. Elles faisaient partie de la première série de voitures voyageurs à quatre essieux mis en service par le RhB. Jusqu'à la fin 1924, la SWS a pu livrer 57 de ces wagons à plate-forme ouverte.

Les B 2211-2216 avaient été mises en

service en 1913 comme voitures à plate-formes ouvertes et voitures-hôpital C 2211-2216, puis ont été transformées en 1929/1930 en C4I 2211-2216 à plate-forme fermée. Dans les années 1960 à 64, elles ont de nouveau été profondément modifiées pour obtenir leur forme actuelle, ont reçu des bogies de type SIG et un frein à crémaillère, puis ont été renumérotées B 2211-2216. Finalement, seul leur châssis est encore d'origine. Suite à cette transformation, elles ont de nouveau été aménagées en voitures-ambulance, de longues ouvertures latérales ont été faites pour permettre le chargement des blessés et l'armée a remplacé les sièges par des couchettes. Les fourgons D 4210-4213, dans lesquels une cuisine avait été installée, faisaient aussi partie du train-hôpital de l'armée, supprimé il y a environ deux ans.

Stefan Isenschmid

Nouvelles du conseil d'administration du DFB

Le monde du Chemin de fer de la Furka est sur la bonne voie...

Collaboration

Notre Fondation Furka-Bergstrecke existe déjà depuis un mois. Elle constitue un outil très attractif pour assurer le financement du développement de nos activités. Dans cette réalisation, deux choses me paraissent importantes pour notre avenir:

- Les buts et fonctions inscrits au titre de notre Fondation correspondent en tous points aux attentes de tous nos membres, volontaires, responsables d'activités et mêmes de nos actionnaires et donateurs.
- Le conseil de Fondation réunit des membres de notre association VFB, de notre entreprise DFB et de son conseil d'administration. Cette collaboration me semble essentielle et fondamentale pour assurer notre développement.

Les réflexions et les décisions qui ont permis la création de notre Fondation influencent déjà favorablement nos activités. Le dialogue entre nos trois organes principaux a déjà commencé.

Il s'agit maintenant de se mettre d'accord de manière plus précise sur notre collaboration entre organes. Les attentes de chaque organisation seront mieux définies et la transparence en sera améliorée. Cela renforcera notre esprit de groupe, notre motivation et notre image. Nous en avons d'ailleurs bien besoin si nous voulons réussir le challenge que représente la reconstruction complète de la ligne de la Furka !

Plan de développement des affaires

Pour la remise en état du dernier tronçon Gletsch-Oberwald, une description sommaire du projet avait été réalisée en vue d'en rechercher le financement. Cela, vous le savez déjà.

Les études détaillées ainsi que les demandes d'autorisation pour démarrer les travaux auprès du canton du Valais, des offices fédéraux des routes et des transports sont en cours. Les résultats sont at-

tendus pour la fin de l'année.

Cette dernière étape pour « boucler la boucle » est importante en travail à réaliser. C'est une augmentation de 27% en kilomètres de voie, en exploitation à réaliser et en coût d'entretien.

Sans oublier, comme le dit si bien notre directeur d'entreprise DFB Peter Bernhard, il faut aussi maintenir le reste de la ligne et son matériel roulant en parfait état d'entretien.

Notre entreprise grandissant, nous sommes de plus en plus obligés de prévoir au plus tôt les mesures à prendre pour en assurer son développement. Dès cet automne, la direction du DFB, en collaboration avec son conseil d'administration, travaillera à l'établissement d'un « plan de développement des affaires » à 2-3 ans. Ce plan sera remis à jour régulièrement. Il découlera d'un concept d'exploitation sur toute la ligne, de Realp à Oberwald. Il devrait ainsi mettre en évidence les besoins en investissement et en entretien, tant

pour la ligne que pour le matériel roulant et les bâtiments. Ensuite, des priorités seront mises sur les projets de manière à pouvoir lancer les recherches de financement dans les meilleures conditions.

Information et communication

Notre capacité d'évaluer les défis doit être connue au sein de notre communauté si nous voulons pouvoir compter sur son soutien pour nous développer.

Il en va de même pour l'aide venant de l'extérieur. Nous devons nous faire mieux connaître du public en général. Ici nous avons un axe d'activité de communication à développer. Conjointement, l'ALSF, la Fondation et le DFB élaborent maintenant un concept de communication à cet effet.

Travail de bénévolat

Notre principale richesse est caractérisée par notre capacité en travail bénévole et notre compétence dans l'exploitation de ce chemin de fer. Cette richesse aura une importance majeure pour notre survie au-delà de notre arrivée à Oberwald. C'est à nous tous de la protéger chèrement et de la mettre en valeur.

Très prochainement nous reviendrons sur ce thème très sensible.

Claude Wenger

Nouvelles de la direction de l'entreprise

Notoriété grandissante – hôtes plus nombreux

Realp – Le jubilé « 75 ans Glacier Express » a fait beaucoup de publicité pour le Train à vapeur. En juillet, le nombre de passagers individuels a sensiblement augmenté.

La première moitié de la saison 2005 est déjà passée. Elle a débuté de façon assez turbulente. Le jubilé « 75 ans Glacier Express » a eu de l'influence aussi sur nos activités. Ainsi, nous avons pu accueillir durant tout un après midi plus de 100 représentants des médias venus du monde entier et les inviter à faire un court voyage

avec une halte pour faire des photos. Diverses courses nostalgiques Zermatt-St.Moritz et vice versa passent aussi par notre ligne. Pour la question des bagages en transit, nous avons pu trouver une solution qui satisfait tout le monde.

Traction double pour Andermatt

La population de la vallée d'Ursern a été bien étonnée de voir passer un train à vapeur surprise qui a transporté d'Andermatt à Realp et retour les participants à la 20e assemblée générale des actionnaires

du DFB SA. Les conducteurs de locomotives ont certainement aussi eu plaisir de conduire ce train décoré, remorqué par deux locomotives en tête, car ils ont pu « donner de la vapeur » et prouver de quoi sont encore capables nos HG 3/4.

Jusqu'à la fin juillet, nous avons pu compter environ 1700 passagers de plus que l'année précédente à la même époque. Cela est certainement dû à la présence répétée des médias sur notre ligne, mais probablement encore plus au travail fourni par notre division marketing. Malgré cela, nous avons dû constater une légère baisse de fréquentation parmi les groupes de voyage. Il semble que le climat économique et les prix élevés en Suisse aient une influence négative sur le pouvoir de séduction de notre pays.

Souvenir impérissable

J'ai toujours plaisir à voir la mine réjouie de nos passagers. Ils savourent l'expérience de faire avec nous un voyage en train à vapeur par la Furka et de fixer avec l'appareil photo ou vidéo de nombreux souvenirs. De nouveaux liens amicaux sont noués et parfois l'ambiance est franchement gaie dans nos trains. Nous aussi avons plus de plaisir à rouler avec des trains complets, car ils sont pour nous un témoignage de reconnaissance pour les travaux accomplis par tous les bénévoles et de plus, ils représentent un revenu financier bienvenu. Il faut dès lors tout mettre en œuvre pour que notre train laisse auprès du passager occasionnel un goût de « reviens-y ».

L'encadrement des passagers et la sécurité du service sont nos principales préoccupations. Le contrôle des titres de transport n'est pas un but en soi. Il faut avant tout rapprocher notre train et nos hôtes qui apprécient de recevoir des informations sur la ligne, les ponts et tunnels.

J'ai pu observer que les visiteurs sont souvent surpris d'apprendre que la construction et l'exploitation de notre train sont assurés exclusivement par des collaborateurs et collaboratrices bénévoles et que malgré cela les standards de sécurité d'une exploitation ferroviaire concessionnée sont entièrement garantis. Il s'agit de maintenir cet enthousiasme pour

notre bien culturel, d'essayer de consolider l'attachement éprouvé par nos hôtes en leur contant l'histoire presque incroyable de la remise en état de la ligne et du rapatriement des locomotives du Vietnam, voire de motiver l'un ou l'autre à collaborer activement ou même de l'enrôler dans notre association.

Construire, assembler, maintenir, planifier

Naturellement, nos activités ne se limitent pas exclusivement au service ferroviaire. La gare de Realp a déjà bien progressé et cet été il y aura de nombreux chantiers entre Realp et Gletsch. Le travail ne manque pas non plus dans la remise à locomotives, les machines sont bien entretenues afin de pouvoir être engagées à chaque instant. Le Dieselcrew transforme et remet en état le tracteur diesel nou-

vellement acquis. A Coire, on met les dernières touches à la HG 3/4 afin qu'elle soit prête en début de saison 2006.

Nous sommes également actifs en arrière-plan. La direction de l'entreprise est en train d'élaborer un plan quadriennal, qui permettra de définir les investissements à réaliser dans le but d'offrir un horaire attractif et orienté vers les besoins de la clientèle. Ceci pour arriver au plus vite à une exploitation rentable. La deuxième partie de la saison vient de commencer. Nous nous réjouissons de pouvoir faire passer un maximum de trains à vapeur bondés par la Furka. Peut-être serez vous aussi de la partie, cher lecteur et chère lectrice du « dampf an der furka » ! Nous serions heureux de pouvoir vous accueillir dans nos trains.

Peter Bernhard, directeur de l'entreprise DFB SA / trad. C. Solioz

Fondation Ligne sommitale de la Furka

Le conseil de fondation a commencé ses travaux

Le Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka DFB SA – en tant qu'initiateur de la fondation « Rail au mètre », instituée en 2002 pour le financement du tronçon Gletsch-Oberwald – a étendu le but de la fondation sur toute l'entreprise Ligne sommitale et a changé l'article principal comme suit :

« La fondation vise à soutenir le Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka dans le but de sauvegarder ce bien culturel historique d'importance nationale et pour contribuer au développement durable des régions de Conches et d'Ursern.

Elle alimente et gère un fonds de dotation pour les dons et donateurs afin de financer la remise en état et le maintien des constructions, installations et moyens de transport nécessaires au fonctionnement du Train à vapeur. La fondation a caractère d'utilité publique et ne poursuit pas de but lucratifs. »

La fondation – en abrégé SFB – avec siège à Oberwald poursuit dès lors deux objectifs :

maintien du bien culturel, par le transfert successif en propriété à la Fondation des biens encore à définir ainsi qu'une partie des installations qui restent encore à construire et, simultanément, par l'octroi de la garantie du droit exclusif de jouissance (possession) au DFB SA. Ainsi, les risques se répartissent sur le propriétaire et le possesseur.

Financement des moyens nécessaires pour des investissements (projets) par des donateurs, sponsors, legs et appels aux dons par le biais de la fondation. La fondation est exonérée d'impôts, conformément à la décision du Service cantonal des contributions du Valais. Le donateur est dès lors également exonéré de l'impôt pour le montant cédé à cette fondation à but non lucratif.

Le conseil de fondation est constitué

Le 22 juin 2005, le nouveau conseil de fondation a été élu, il se compose comme suit :

Schwaller Peter, président

Kaech Thomas, vice-président, président communal, Oberwald

Hillemeyr Bernd, représentant du comité central de l'Association Ligne sommitale de la Furka ALSF

Wenger Claude, représentant du conseil d'administration du DFB SA

Benz Walter, Döttingen AG

Meiner Hans, Kriens LU

Püntener Peter, Bürglen UR

De plus, Peter Bernhard siège au conseil de fondation en tant que directeur de l'entreprise DFB SA, toutefois sans droit de vote.

Avec la représentation formelle de l'ALSF et du DFB dans le conseil de fondation une collaboration et une communication optimales sont assurées entre toutes les organisations responsables.

Pour la coordination des actions de dons, le club des 1000 – en tant qu'association pour la promotion du financement d'une locomotive HG 4/4 – devient un partenaire direct et étroitement lié à la fondation.

Nous remercions le conseil d'administration démissionnaire pour son précieux travail et la collaboration constructive lors de ce processus de transformation.

Nécessités

financières/approvisionnement

Les moyens financiers nécessaires à la terminaison de la Ligne sommitale sont d'environ CHF 8 millions. Les divers projets sont brièvement décrits dans l'appel aux dons inséré, respectivement imprimé dans les pages de ce magazine. De plus, le conseil de fondation prévoit d'alimenter un fonds de secours de CHF 1 million.

L'acquisition des moyens se fait par cinq canaux différents :

- mécènes
- legs
- autres fondations
- appel aux dons (allocations générales ou liées sans contreparties)
- sponsoring (organisations et firmes avec contreparties)

Premiers succès financiers et premières actions

Le mécène, Monsieur Hansjörg Wyss, finance la reconstruction du tronçon Gletsch-Oberwald par un don lié de CHF 3 millions. Merci pour ce soutien extraordinaire magnifique ! Ces moyens servent au financement des frais externes. L'exécution des travaux devra être assurée par des prestations bénévoles, comme à l'accoutumée. La collaboration est assurée avec le Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB pour l'entrée en gare d'Oberwald. La planification actuelle du DFB SA prévoit que la Ligne sommitale pourra de nouveau être pratiquée sur l'entier de son parcours dès l'an 2008.

Le projet initial « Rail au mètre » créé pour le financement du tronçon Gletsch-Oberwald par le moyen des bons de participation à durée limitée (prêts sans intérêts) a été stoppé. Tous les possesseurs de bons de participation se sont vu proposer, soit d'être remboursés, soit d'abandonner leur

prêt à la nouvelle fondation sous forme de don. Du montant total de CHF 68'000 investis dans « rail au mètre », la fondation récupère CHF 42'000 sous forme de dons simples ou liés – tous nos remerciements. Des négociations sont actuellement en cours avec les cantons du Valais et d'Uri, respectivement des demandes de contributions de soutien à la fondation ont été faites. But : aide au développement des régions Ursern et Conches.

Un premier appel à faire des dons 2005/2006 a été lancé, veuillez examiner le prospectus inséré, respectivement imprimé dans ce magazine. Cette action remplace pour l'instant les habituelles augmentations annuelles du capital du DFB SA. L'exonération d'impôt pour les dons faits doit être une incitation supplémentaire à soutenir énergiquement notre bien culturel.

*Pour le conseil de fondation,
Peter Schwaller, Président / Traduction:
Claude Solioz*

Pour le financement de projets concrets

Invitation à faire des dons

Depuis l'an 2000, le train à vapeur nostalgique de la Furka circule de nouveau sur le tronçon Realp-Gletsch en passant par la Furka et devant le glacier du Rhône. Dans l'histoire de la reconstruction de la Ligne sommitale de la Furka, cette étape était un événement mémorable et une démonstration aux commentateurs critiques qui étaient persuadés que cet objectif ne pourrait pas être atteint par quelques individus décidés. Un important don lié permet maintenant d'assurer le financement de l'extension de la ligne jusqu'à Oberwald.

Toutefois, afin d'assurer l'exploitation du tronçon Realp-Gletsch et, dès 2008, de toute la ligne Realp-Oberwald, des dizaines de milliers d'heures de difficile travail de bénévolat et des moyens financiers considérables sont nécessaires. Par le

moyen de cet appel aux dons, la nouvelle Fondation Ligne sommitale de la Furka voudrait cofinancer les projets suivants :

1. Agrandissement du dépôt-atelier à Realp (participation externe CHF 1'700'00)

Pour une exploitation ferroviaire sans heurts, il faut du matériel roulant intact. L'entretien et les révisions plus conséquentes doivent pouvoir se faire toute l'année, en été comme en hiver. Déjà actuellement, l'insuffisance d'espace pour le parc de véhicules est source de goulots d'étranglement dans le flux de travail. De plus, l'entretien des machines servant au déneigement doit être fait à l'extérieur, même par temps défavorable. L'agrandissement du dépôt existant est dès lors extrêmement urgent.

2. Nouvelle gare de Realp (participation externe CHF 350'000)

Pour nos passagers, le village de conte-neurs assemblés près de la gare de Realp n'est pas très attrayant. Grâce au don lié d'un montant de CHF 50'000 de la Fondation Albert Köchlin à Lucerne, nous pouvons poser en 2005 déjà les fondations pour une nouvelle gare séduisante, comprenant un salle de guichets et une salle d'attente pour nos hôtes, ainsi qu'un magasin de souvenirs, le poste de l'Agent de circulation et le bureau du Chef du Service de l'Exploitation. Les installations sanitaires sont adaptées aux exigences actuelles.

3. Constant renouvellement de la ligne (participation externe CHF 600'000)

Pour garantir un service exempt d'accidents, il est nécessaire d'entretenir constamment les superstructures et de renouveler les rails et les rails-crémaillère usés. La construction de murs de soutènement dans les zones exposées au risque de glissements, l'entretien de piliers de ponts, les améliorations apportées aux tunnels, l'éclairage de secours dans le tunnel sommital, ne sont quelques-uns des nombreux points au programme de travail de la division construction du DFB.

4. Locomotives à vapeur (participation externe CHF 1'900'000)

Pour exploiter la ligne Realp-Oberwald avec plusieurs trains quotidiens, des véhicules de traction supplémentaires ont nécessaires. Avec les deux vétérans du Vietnam HG 4/4 qui doivent encore être restaurés, le nombre de locomotives à vapeur disponibles passera à six. Ainsi, toute la série de production de locomotives nostalgiques (HG 2/3, HG 3/4, HG 4/4) sera en service sur la Ligne sommitale, pour le plaisir de beaucoup d'amis du train.

Les locomotives à vapeur qui assurent l'exploitation actuelle nécessiteront prochainement des travaux d'entretien très conséquents (p. ex. révisions de chaudières). Pour réaliser ces travaux de remise en état et de révision, d'importants moy-

ens financiers et beaucoup de travail de bénévolat sont requis.

5. Infrastructure Gletsch (participation externe CHF 370'000)

Après la mise en service de la ligne jusqu'à Oberwald, Gletsch deviendra durant la saison d'été le deuxième point d'appui du Train à vapeur de la Furka. En conséquence, la remise à locomotive existante à Gletsch doit subir des adaptations architecturales et les infrastructures doivent être améliorées.

Bien qu'il n'existe actuellement pas de concept d'utilisation pour la Maison bleue, propriété du DFB SA, les travaux d'aménagement doivent y être réalisés afin d'éviter que cette bâtisse ne subisse de nouvelles détériorations dues aux intempéries. De plus, la Maison bleue doit être aménagée pour servir de lieu d'hébergement à des équipes de bénévoles. A cet effet, il s'agit notamment d'améliorer les conditions d'hygiène, actuellement insuffisantes.

Chers amis de la Ligne sommitale de la Furka

Nous nous réjouissons de chaque don fait à notre Fondation Ligne sommitale de la Furka, reconnue d'utilité publique et exonérée d'impôts, avec siège à Oberwald. Lors de l'établissement de votre déclaration d'impôts, vous pouvez déduire de vos revenus le montant de votre don fait à notre Fondation. L'attribution des

moyens aux différents projets est faite selon les priorités fixées par le DFB SA. L'état de l'engagement des moyens dans les différents projets est publié périodiquement dans notre magazine d'information « dampf an der furka ». Les dons supérieurs à CHF 100 sont cités nommément dans le livre des dons, dès CHF 300, vous obtenez un certificat spécial, les dons supérieurs à CHF 1000 sont consignés dans un tableau des mécènes dans les gares de Realp et de Gletsch.

Pour le conseil de fondation :

Peter Schwaller, président du conseil de fondation

Contact : portable +41 (0) 79 374 50 17, e-mail : peter.schwaller@bluewin.ch

Compte pour les dons:

Banque cantonale du Valais
CH-1950 Sion
PC 19-81-6 BC 765
compte H 0863.20.77

en faveur de :

Fondation Ligne sommitale
de la Furka
CH-3999 Oberwald

Oder beiliegenden Einzahlungsschein verwenden

Zahlungen aus dem Ausland:
Fondation Ligne sommitale
de la Furka

IBAN: CH28 0076 5001 H086 3207 7
Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Événement médiatique pour les « 75 ans du Glacier Express »

Intérêt international pour la Ligne sommitale de la Furka

Realp : le 4 juin, le Train à vapeur de Ligne sommitale de la Furka a fait bonne impression à plus de 100 correspondants des médias venus du monde entier découvrir notre bien culturel et historique.

Le hôtes sont arrivés en bus depuis Oberwald. Lors du repas de midi au « Glacier du

Rhône », ils ont reçu quelques premières informations succinctes sur l'entreprise. La visite s'est poursuivie en direction du col de la Furka avec une halte pour visiter la grotte de glace et le glacier du Rhône.

A Realp, après s'être scindé en petits groupes, les journalistes ont eu l'occasion de s'informer à différents postes, reparti-

dans l'aire de la base de Realp, sur la construction, le matériel roulant remorqué et sur les locomotives à vapeur du Train à vapeur de la Furka. La cantine a servi de salle de projection d'une vidéo montrant les travaux de mise en état de la ligne au printemps, les travaux de déneigement et le montage du pont du Steffenbach. Dans la mesure du possible, les informations étaient traduites en anglais. Durant leur bref séjour, les hôtes ont évidemment été entourés par les représentants du DFB et ont

eu la possibilité de se restaurer. Un dossier de documentation, spécialement élaboré pour cette occasion, leur a aussi été remis.

Voyage jusqu'à Tiefenbach

Le couronnement de l'événement fut certainement le voyage en train à vapeur jusqu'à Tiefenbach. Une simulation d'entrée en gare depuis l'aval, la prise d'eau et le contournement du train par la locomotive no. 9 a permis aux participants de faire le plein d'images fixes et animées.

Lors du voyage de retour, le convoi s'est arrêté avant le pont du Steffenbach afin de pouvoir donner aux invités des informations sur cette construction particulière. Naturellement, les correspondants des médias spécialisés ont suivi avec intérêt les explications sur les sujets d'ordre technique. Pour tous, cette journée s'est déroulée dans la superbe région de la Furka qui, pour l'occasion, s'était déjà parée dans ses plus beaux atours printaniers.

Hansueli Fischer/trad. C. Solioz

Programme d'améliorations à l'ALSF

Renouvellement de l'équipe dirigeante et création de groupes de travail

Lors de l'assemblée des délégués de l'ALSF 2005, de nouveaux membres ont été élus au Comité central. Un règlement interne d'exécution est en cours d'élaboration qui prévoit notamment la création de diverses commissions dans le but de favoriser la transparence, de mieux répartir les tâches, de favoriser les possibilités de participation, afin d'améliorer le fonctionnement de l'Association.

Les finances

Lors de l'assemblée des délégués du 23.4.2005, le rapport annuel du Comité central (CC) a été admis à l'unanimité. Le contrôle des comptes a révélé que la comptabilité de la nouvelle cheffe des finances, Rita Fuchs, était très précise et la CC a obtenu la décharge. Une provision de plus de 100'000 francs, provenant de l'action de dons 2004, sera à disposition pour l'amélioration des infrastructures. Bien que les revenus émanant de dons aient été prudemment évalués, le budget 2005 boucle avec un léger bénéfice.

Nouveaux membres à la direction

Robert Frech remplace la présidente sortante, Isolde Hoenigk, qui avait pris la fonction de présidente explicitement pour une année. Le nouvel homme fort, né en 1937, qui dispose d'une solide expérience

de direction, a été élu pratiquement à l'unanimité. Bernd Hillemeier, Simone Hurter et Rita Fuchs ont été confirmés à leur poste de membre du CC. Irene Schär-Hänni, jusqu'à maintenant déléguée de la Section Suisse centrale ainsi qu'Anton Stadelmann, président de la Section Gottard, sont les deux nouveaux membres de la direction de l'ALSF.

Anton Stadelmann est aussi l'homme qui a fourni avec beaucoup d'engagement et de compétence la plus grande partie du travail du groupe d'évaluation du développement de l'organisation, dont le travail consistait à décrire les faiblesses structurelles et organisationnelles de l'Association afin d'y apporter les corrections nécessaires.

Groupes de travail

Fondamentalement, la réorganisation de la structure du Train à vapeur de la Furka n'entraînera pas la modification des buts qui sont assignés à l'ALSF. Sa tâche consistera toujours à faire de la réclame pour le Train à vapeur, à lui offrir son soutien financier, à trouver de nouveaux membres. Suite à la mise en place d'une Fondation toutefois et, découlant des résultats du travail d'évaluation du développement de l'organisation, l'ALSF devra s'acquitter de nouvelles tâches, telles que l'élaboration

d'un concept d'information, de communication et de travail de relations publiques, la mise en place d'un organe de médiation, d'un team de formation, pour ne citer que les plus importantes. La direction de l'ALSF institue actuellement les divers groupes de travail qui auront à élaborer des solutions pratiques pour leur sujet, avant de les mettre en œuvre. Ainsi par exemple, le groupe « Information, communication et travail de relations publiques » développera un système d'information qui garantit le flux communication entre les organisations du Train à vapeur, le groupe recherchera et sélectionnera les informations, les fera suivre au public cible, collaborera au développement d'un site Internet en accord avec le DFB ; il vérifiera et adaptera le concept du magazine « damp an der furka ».

La mise en place réussie de ces groupes de travail et leur bon fonctionnement sera pour l'ALSF un gage de succès.

Claude Solioz

www.furka-bergstrecke.ch

Mehr Erlebnis!

Réjouissant

Les jeunes s'engagent pour la Furka

Sophie Comte, 15 ans, vient contredire la théorie généralement admise selon laquelle les amateurs qui s'engagent pour la reconstruction de la Ligne sommitale sont exclusivement des personnes d'âge mûr. Cette jeune élève de l'Ecole des 3 Sapins à Echallens vient de remettre et de présenter aux experts scolaires son travail de fin d'études secondaires ADM (approche du monde) de 45 pages, intitulé « L'histoire de la Ligne sommitale de la Furka », faisant ainsi une excellente publicité pour les train à vapeur de la Furka.

Bonne nouvelle pour Sophie : son travail de qualité lui a rapporté la note d'excellence de la part des experts : six sur six ! Bonne nouvelle pour les mordus du Train à vapeur de la Furka : les jeunes aussi s'engagent pour le bien culturel à la Furka !

Sophie avait pourtant hésité quant au sujet du travail quelle avait l'obligation de présenter pour la fin de sa scolarité. En été 04, lors d'un voyage en train à vapeur sur la Ligne sommitale de la Furka en compa-

gnie de son père, lui aussi membre de l'ALSF, elle a pu goûter au paysage magnifique de la région et a été fascinée par le dévouement des bénévoles qui travaillent à la sauvegarde de cette ancienne ligne ferroviaire. Ainsi, en quelques tours de roues et quelques poussées de bielles, elle avait trouvé son sujet ADM : l'histoire de la Ligne sommitale de la Furka. Soutenue et conseillée par son père, elle s'est dès lors mise à la tâche.

Travail intense

De décembre 04 à mai 05, Sophie, a consacré ses soirées et une bonne partie de son temps libre à la rédaction de son travail de diplôme, agréablement structuré, commençant par la présentation de la situation géographique de la région de la Furka. Le chapitre suivant résume toute l'histoire de la ligne de chemin de fer qui relie Brigue à Disentis jusqu'à la mise en service du tunnel de base de la Furka en 1982. Suit alors un chapitre agencé de manière originale qui permet au lecteur de

découvrir des corrélations entre Realp, Oberwald, Thap Cham, Da Lat, la Suisse, le Vietnam et la SLM. Le dernier grand chapitre de son travail retrace l'histoire de la reconstruction de la Ligne sommitale à partir de 1982, avec notamment la fondation de l'ALSF, du DFB, la mise en service des différents tronçons entre Realp et Gletsch, le rapatriement des locomotives à vapeur du Vietnam avant de se tourner vers l'avenir avec le projet de prolongement de la ligne jusqu'à Oberwald. Une brève interview de Jacques Fornachon, président de la Section romande de l'ALSF, met un point final à l'ouvrage.

But atteint

Lors de la lecture de « L'histoire de la Ligne sommitale de la Furka » de Sophie Comte on constate qu'elle a bien réussi à intégrer dans son travail les multiples informations qu'elle a probablement longuement dû rechercher dans différents livres, revues et sur Internet avant de les mettre en relation. Les nombreuses illustrations qui apportent des informations complémentaires ont certainement aussi exigé un fastidieux travail de recherches et de tri et sont parfois surprenantes, comme par exemple la photo de la « fenêtre du Bedretto » vue depuis l'intérieur du tunnel de la Furka ou une vue sur Thap Cham. Les examinateurs scolaires, auxquels Sophie a pu présenter son travail, ont aussi apprécié l'exposé qu'elle a débuté en leur souhaitant la bienvenue pour un voyage sur la Ligne sommitale avant de poinçonner avec une vraie pince les billets de type Edmonson factices qu'elle leur avait remis au préalable. Au vu de la note obtenue, on peut aussi admettre que Sophie a atteint le but qu'elle s'était fixée dans la préface de son travail de fin d'études : informer et transmettre à ses lecteurs et auditeurs son enthousiasme pour la Ligne sommitale de la Furka.

Après la théorie, Sophie a eu l'occasion de mettre en pratique le 16.7.2005 ses connaissances de la Ligne sommitale en participant activement avec pic et pelle à la construction d'un mur de soutènement à Tiefenbach.



Mise en pratique de la théorie, là aussi : examen réussi.

Claude Solioz

Du 10 au 16 juillet 2005 à Realp

Semaine de travail de la section Romande sur la ligne de la Furka

Cette année, nous accomplirons un travail du côté uranais. Nous sommes réunis ce dimanche soir au quartier général du DFB, dans les bâtiments qui jouxtent la remise aux locomotives. Certains ont choisi un hébergement en hôtel, tandis que le reste de l'équipe se retrouve au dortoir. Je suis accueilli à mon arrivée, vers 19 h 30 par Andreas, Jean-Jacques, Paul et Raphaël et je salue tous les amis présents, qui viennent d'Allemagne du sud et de Zurich.

Toni, de la section Zurichoise, sera notre responsable. Il nous décrit ce que sera notre travail. Il s'agira de construire un «mur en corbeilles», en fait des gabions en blocs de pierres de 2 m x 1 m x 1 m, enserrés dans un treillis de fer. Ceci afin de contenir la poussée des terres d'une partie de la montagne. Auparavant, nous devons terrasser le talus pour que cet ensemble repose sur un socle assaini et un lit de ballast. Ces travaux se dérouleront en amont de la station de Tiefenbach.

Le lundi, en empruntant un chemin de terre très cahoteux, nous rejoignons tous les six la station de Tiefenbach avec le minibus conduit par Toni. Le ballet des brouettes alterne avec celui des pelles musicales et des pioches. Gare aux yeux, car l'eau sourd de partout ! Petit à petit, la nature difficile cède du terrain, au propre comme au figuré. Lourd et mouillé, il résiste. Virevoltant au dessus des rails et de la crémaillère, les brouettes se



Présents de bienvenue aux présidents : pic et pelle, afin qu'ils nous montrent l'exemple (ce qu'ils firent)

succèdent. Mais la tâche est dure ! Interruptions obligées du travail pour laisser le passage au train du matin. Les voyageurs nous encouragent par leurs applaudissements. La pause méridienne est salubre pour cette première journée. Le repas, préparé par les cuisiniers de Realp, a été apporté par le train régulier du matin, il est chaud et bon. Durant l'après-midi, nous poursuivons le curage du remblai.

Premier jour, terrassement, deuxième jour, mise en oeuvre du premier gabion. Troisième jour, troisième gabion. Nous sommes redescendus à quatre, Andreas, Marcus, Patrick et moi-même en empruntant la ligne. Ce fut pour nous l'occasion de voir de près la Steffenbachbrücke ! Le soir, par un ciel clair, promenade dans les étoiles et constellations. Travailler un jour de Fête Nationale ! Ils me l'ont fait ! Le repas toujours préparé par le cuisinier de Realp comportait pour chacun une «sautisette de marmotte» piquée d'une tige de bois.

Quatrième jour, cinquième gabion ! Nous savourons cette victoire sur les éléments autour d'un verre au restaurant de Tiefenbach, sur la route de la Furka. Nous voyons, de haut, le travail accompli. Le ciel est clair en sortant et nous nous évadons, à cinq, dans le dédale des étoiles et constellations...non sans remarquer au passage de nombreux satellites ! Vendredi, nous sommes dix, car Roger Balet est arrivé ce matin. **Cinquième jour, sixième gabion !** Une fois ce travail achevé, Toni nous a convié à un goûter fort sympathique au Galenstock. Il nous a transmis les remerciements de Walter et Manfred Willi. Il nous a également dit sa satisfaction d'avoir travaillé avec nous durant cette semaine. En effet, il nous quitte demain pour une journée détente avec sa section de Zurich. Il sera de nouveau parmi nous lors de la promenade de dimanche, de Realp à Gletsch. Le repas convivial du vendredi soir nous a permis de retrouver Claude Wenger, le président en exercice du DFB, Jacques Fornachon, président de la section Romande ainsi que Claude Solioz et Alain Kaegi. Sophie et

son père étaient également des nôtres. Pas de constellations car le ciel était nuageux.

Samedi, deux voyages sont nécessaires car nous sommes quinze ! **Sixième jour, huitième gabion !** Mieux que la création du monde ! À midi, grosse animation à Tiefenbach car deux trains se croisaient. Et l'après-midi, surprise, une belle pierre, sans doute présidentielle, nous a donné bien du mal. Avec la mise en évidence d'une pierre gravée par le scribe secrétaire, peinte par Paul, afin de marquer l'événement. Nous nous sommes tous réunis pour une photo de «famille». Le rendez-vous de la soirée, autour de la traditionnelle fondue, donne l'occasion à Claude Wenger de nous remercier. Jacques Fornachon ajoute quelques mots de félicitations. C'est dans l'émotion contenue du discours de Claude Wenger que nous nous séparons, en attendant demain dimanche, pour le traditionnel parcours de Realp à Gletsch. Mais ceci est une autre histoire ! Pour les «mordus» du ciel, une observation écourtée des étoiles par un ciel bouché, et pas de satellites !

Le dimanche, c'est le voyage en train jusqu'à Gletsch. Après la halte de Tiefenbach, nous admirons avec forces exclamations «**Les huit gabions**» ! Une photo depuis le train immortalise cet instant. At-

tente du train montant à Muttbach Belvédère, sifflets, photos, croisement. Repas pris en commun à l'hôtel Glacier du Rhône. Nous sommes une douzaine à regagner Oberwald par la voie avec l'épreuve de Kehrtunnel. Heureusement les lampes sont là. Nous rencontrons plus loin, un groupe de géomètres, ou d'élèves géomètres qui procèdent à un relevé de la plate forme. Un dernier au revoir et chacun emprunte la route en direction de Brigue.

Merci à tous les organisateurs pour cette semaine d'activité au service du DFB. L'accueil à Realp a été chaleureux et l'intendance a bien suivi, en qualité et quantité. Merci à l'équipe de cuisine. Mention spéciale pour Toni, Patrick et Marcus avec lesquels travailler a été un plaisir. Félicitations aux deux présidents Claude Wenger et Jacques Fornachon qui ont bien su contribuer à la mise en place des deux gabions «Présidentiels» du samedi. J'ai apprécié à nouveau la convivialité que Pierre-Yves, Andréas, Paul, Raphaël et Jean-Jacques ont su créer durant cette semaine. Merci également à Alain Kaegi, ainsi qu'à Claude Solioz qui sont venus partager la fin de semaine avec nous. À l'an prochain !

*Hervé Vonstadt
Issy, le 14 août 2005*

Agenda de la Section romande

Participez ! Retenez déjà la date de la prochaine assemblée générale. Rendez-nous visite au stands que nous animerons aux expositions suivantes :

- 14, 15, 16 octobre 2005, Nyon Rail-Expo
- 5 novembre 2005, Bourse des jouets anciens et collectionneur, Auvèrnier
- 25, 26, 27 novembre 2005, Modélisme Bulle
- 24, 25, 26 novembre 2005, Expométrie, Paris
- 3 mars 2006 Assemblée générale de la Section romande

Interview mit Präsident Robert Frech

Wohin geht beim VFB die Reise?

WÜRENLINGEN (fi) – Robert Frech ist an der Delegiertenversammlung in Zürich zum Präsidenten des rund 7000 Mitglieder zählenden Vereins Furka-Bergstrecke gewählt worden. Wer ist er? Was bewegt ihn? Wo setzt er die Ziele?

Der neue Präsident des Zentralvorstandes hat seine Arbeit aufgenommen. Zusammen mit bisherigen und neuen Kolleginnen und Kollegen stellt er sich den Aufgaben – und es sind nicht wenige. Die Mitglieder der Sektionen und die DFB-Leute insgesamt sind gespannt, ob der Start geglückt ist, und wie es weiter gehen soll. «dampf an der furka» fragt bei Robert Frech nach.

Robert, man hat Dich zwar an der Delegiertenversammlung gesehen. Könntest Du Dich hier gleichwohl vorstellen und Deinen persönlichen und beruflichen Hintergrund skizzieren?

In Biel habe ich meinen Fachhochschul-Abschluss in Elektrotechnik/Elektronik gemacht. 1961 bin ich in die ABB (damals noch BBC) eingetreten. Da war ich in der Elektronik-Entwicklung tätig und befasste mich mit Regelungs- und Automationstechnik. Danach wechselte ich in die Projektierung. Im Bereich Energieproduktion und -verteilung arbeitete ich an Regelsystemen für elektrische Netze und Wasser-, Dampf- und Gasturbinen. Auch übergeordnete Regelsysteme für den Energieaustausch zwischen Ländern gehörten zu meinem Fachgebiet. Der Kontakt mit der internationalen Kundschaft erforderte auch eine ausgedehnte Reisetätigkeit. In einer nächsten Phase übernahm ich die Leitung der Abteilung Regelsysteme Strom – Wasser – Fernwärme. 1990 begann der allmähliche Wechsel in den Personalbereich. Mit der Wahl zum Präsidenten des Angestelltenrates der ABB Schweiz vollzog sich die Trennung von meiner ursprünglichen Tätigkeit. Schliesslich leitete ich auch den über 3'500 Mitglieder zählenden Angestelltenverband der ABB.

1972 zog ich von Turgi nach Würenlingen. Im Dorf mit der gros-

sen närrischen Tradition engagierte ich mich in der Fasnachtsgesellschaft. Dadurch konnte ich in der neuen Umgebung Fuss fassen. 1978 wurde ich als erster Zuzüger in den Gemeinderat gewählt, dem ich bis 1994 angehörte. Mir waren die Technischen Betriebe mit Elektrizitäts- und Wasserversorgung und schliesslich auch mit der Fernwärmeversorgung anvertraut. Ab 1981 arbeitete ich im leitenden Ausschuss der Fernwärmeversorgung mit und wurde 1983 in den Verwaltungsrat der Refuna AG und in dessen VR-Ausschuss gewählt. Wie schon bei der Wasserversorgung hatte ich auch bei der Fernwärme Neuland betreten. Ich arbeitete mich in die beiden Fachgebiete so intensiv ein, dass man mich heute praktisch als Spezialisten ansehen kann.

Wie bist Du dazu gekommen, Dich für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu engagieren und zu exponieren?

Die Tätigkeit in Gemeinderat und Refuna hat mir ein grosses Beziehungsnetz beschert. Als das Regionale Fernwärmenetz unteres Aaretal das 20-jährige Bestehen feierte, haben sich die einstigen Pioniere getroffen. Dabei kam das Gespräch auf die DFB. Ich wurde Mitglied des Vereins. Wenig später wurde ich von der Arbeitsgruppe Organisation des VFB angefragt, ob ich das Präsidium übernehmen würde. Mit Walter Benz und Heinz Unterweger sprach ich mich aus und besichtigte die Wagenwerkstatt in Aarau. Erst nach reiflicher Überlegung sagte ich zu.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke war mir nicht unbekannt. Mit einer Gruppe hatte ich die Fahrt mit dem Glacier Express unterbrochen, um von Realp zur Station Furka zu fahren als der Betrieb noch dort endete. Ich bin ein Fan von vornehmlich schweizerischer Nostalgie-Technik und habe entsprechende Institutionen oft unterstützt. Schliesslich weist mich der einstige Besitz einer grossen Modelleisenbahnanlage mit Bergstrecken, Tunnels und Brücken als Bahnliebhaber aus.

Du hast die Führung des ZV angetreten. Wie ist der Vorstand zu-

sammengesetzt? Wer betreut welches Ressort? Wie laufen die Kontakte untereinander? Wie häufig finden Sitzungen statt?

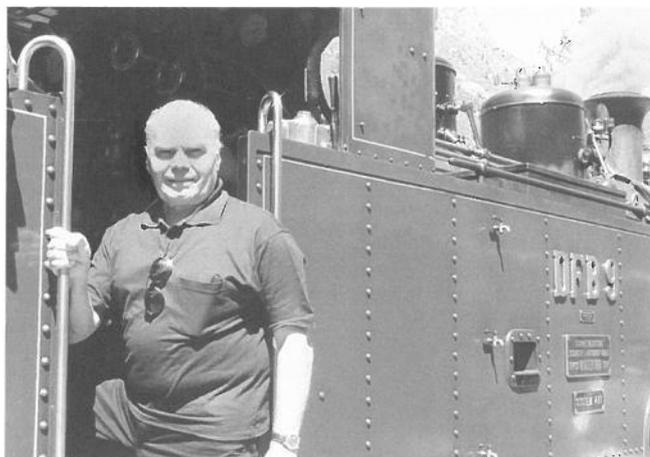
Im stark erneuerten Vorstand des Zentralvereins sind die Zuständigkeiten mittels Pflichtenheft klar geregelt. *Simone Hurter* ist die Ansprechstelle des VFB und zudem für Administration und Mitgliederservice zuständig. Das Mutationswesen wird ab 1. Januar 2006 über eine eigene Datenbank laufen. *Rita Fuchs* ist verantwortlich für die Einnahmen des Vereins, d.h. die jährlichen Mitgliederbeiträge und Spendenbeiträge. Sie kümmert sich auch um säumige Mitglieder, die ihren Mitgliederbeitrag noch nicht bezahlt haben und besorgt die Buchhaltung des VFB einschliesslich Abschlusses. In diesem Zusammenhang darf ich erwähnen, dass Ressortinhaberin und Vorstand insgesamt das Finanzwesen sehr ernst nehmen und alle Bereiche nach Sparmöglichkeiten durchkämmen. *Tony Stadelmann* bereitet als Sekretär die Sitzungen vor, führt das Protokoll und verfasst die regelmässigen Publikationen in Form des neu eingeführten Info-Blattes. Als Präsident der Sektion Gotthard kann er zusätzlich wertvolle Erfahrungen einbringen. *Bernd Hillemeier* ist Vizepräsident und zuständig für die Betreuung, Kommunikation und Unterstützung der deutschen und holländischen Sektionen. Er vertritt den VFB im Stiftungsrat der DFB. Als Tiefbau-Chef und Leiter der Technischen Betriebe einer deutschen Stadt bringt er ein grosses Wissen über Abläufe ein. *Irène Schär-Hänni* ist im Bereich Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit des VFB tätig und unterstützt die von Paul Güdel geleitete Mar-

ketingabteilung. Ihr direkter Ansprechpartner ist Christian Stern. Ich selber leite, koordiniere und unterstütze als VFB-Präsident die Tätigkeit des Vorstandes sowie dessen Arbeitsgruppen «Findung», «Ausbildung», «Information und Kommunikation», «Geschäftsprüfung», «Kooperation» und «Ombudsstelle». Selbstverständlich verrete ich den Verein nach aussen und gegenüber den Partnern DFB AG und DFB Stiftung.

Damit die Partnerschaft zwischen VFB, DFB und Stiftung auch funktioniert, nehmen Vertretungen gegenseitig an den Sitzungen teil, Protokolle und Unterlagen werden ausgetauscht. Die monatlichen Geschäftsleitungssitzungen in Realp bedeuten für mich einen zusätzlichen Zeitaufwand. Damit habe ich aber erreicht, mich rasch in die verschiedensten Belange der Bahn einzuarbeiten und mich ohne Umweg und Zeitverlust zu informieren.

Die Sektionen können vom ZV Unterstützung bei ihren Aktivitäten und Werbemassnahmen erwarten. Die Präsidentenkonferenz soll aufgewertet werden, weil in diesem Gremium Erfahrung und Kompetenz des VFB vereinigt sind. Durch Führung gleichwertiger Partner soll der operative Bereich gestärkt werden. Zu Gunsten des Gesamtvereins ist der Vorstand daran, Prozessabläufe zu optimieren und vor allem die Kommunikation unter den Sektionsvorständen und dem ZV zu intensivieren.

Der VFB-Vorstand trifft sich in der Regel alle zwei Monate bei einem seiner Mitglieder zur Sitzung. Dazwischen laufen die Kontakte über Telefon und E-Mail. Es ist eine Freude, mit diesem Vorstand zu



Robert Frech, Präsident VFB

arbeiten, der bisher stets vollzählig tagte. Nach jeder Sitzung werden mit einem Info-Blatt die Sektionen über die wichtigen Beschlüsse des ZV ins Bild gesetzt. Information ist eines der wichtigsten Mittel der Kommunikation in der heutigen Zeit. Ich erwarte deshalb auch von den Sektionsvorständen, dass sie den ZV entsprechend informieren. Es darf in dieser Hinsicht keine Einbahnstrasse geben.

Der VFB bezweckt die Unterstützung der Dampfbahn durch Frondienst und Geld. Welche Ziele wurden gesteckt? Mit welchen Massnahmen sollen sie erreicht werden?

Gemäss Auftrag der Delegiertenversammlung soll 2005 der Mitgliederbestand um 2 Prozent gesteigert werden. Wie bereits erwähnt, haben wir die Kommunikation mit AG und Stiftung verbessert und das Marketing unterstützt. Im Hinblick auf Ausbau und Inbetriebnahme der Strecke Gletsch–Oberwald müssen wir zusätzliche Leute für den Frondienst gewinnen können. Die neuen Kräfte, welche nicht nur an der Strecke und auf den Zügen, sondern auch im rückwärtigen Bereich gebraucht werden, sind für ihren Einsatz zu schulen. Dabei ist zu beachten, dass künftig die Einbettung der Fahrt über die Furka, d.h. die gesamte Strecke zwischen Realp und Oberwald, als Gesamterlebnis der (anzustrebende) Normalfall sein wird. Dementsprechend müssen die Fahrgäste von gut ausgebildeten Leuten betreut werden.

Gibt es Möglichkeiten, vermehrt jüngere Leute für Mitarbeit und Mitgliedschaft zu gewinnen?

Hier stellt sich tatsächlich eine zentrale Frage. Sie wird in Vorstand und Geschäftsleitung diskutiert. Die Schwierigkeit, junge Leute für Frondienstleistungen zu gewinnen, liegt einerseits in der schwindenden Toleranz von Unternehmen bezüglich Nebenbeschäftigung ihrer Leute und andererseits in den Annehmlichkeiten der heutigen «Spaßgesellschaft» begründet. Eine Trendwende ist hier eher noch zu ahnen als schon zu erkennen. Wir sehen nach wie vor einen guten Ansatzpunkt darin, mit Lehrwerkstätten und Schulen Arbeitswochen durchzuführen. Jugendliche haben so die Mög-

lichkeit, Region und Dampfbahn aus nächster Nähe kennen zu lernen.

Mit der Stiftung als Dachorganisation verschieben sich beim VFB die Akzente – in welcher Richtung? Wie sind die Schnittstellen zu Stiftung, 1000er-Club und insbesondere zur DFB AG ausgestaltet?

Daraus ergeben sich keine hierarchischen Organisationsstrukturen und kein Oberbefehl der Stiftung. Gemeinsam haben wir Vision und Leitbild entwickelt. Gemeinsam arbeiten wir an einem einheitlichen Auftritt. Die Eigentumsverhältnisse ändern sich allerdings. Die Stiftung wird Eigentümerin von Strecke, Immobilien und Rollmaterial (unter Wahrung bestehender Sektionsansprüche). Dank dieser Umlagerung und dank ihrer Steuerbefreiung kann die Stiftung Sponsoren Anreiz und Sicherheit bieten. Die Spendenaktionen dürften sich künftig vom VFB zur Stiftung verschieben. Zwischen den Partnern werden die Kompetenzen in Zusammenarbeitsverträgen geregelt. Wichtiger als die papierernen Verträge ist das gute Einverständnis zwischen den Leitungsgremien. Alle Partner haben dasselbe Ziel: Bestand, Betrieb und Ausbau der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Der VFB wird mit der Erhöhung seiner Mitgliederzahlen und mit dem Stellen von Frondienstleistenden seinen wertvollen Beitrag dazu leisten.

Dank einer sehr grossen Spende kann der Traum «Oberwald» bald Wirklichkeit werden. Die Begeisterung ist verständlich. Die Aufgaben, die damit zusammenhängen, sind aber nicht zu unterschätzen. Wo siehst Du die Schwerpunkte? Welchen Beitrag will und kann der VFB leisten?

Die Pläne für die Vollendung der Bergstrecke bis Oberwald sind erstellt und die Vereinbarungen mit der MGB auf gutem Weg. Ende 2007 soll der Abschnitt erstellt und ab Saison 2008 offiziell befahren werden können. So dankbar wir für die gesponserten 3 Millionen Franken sind – dieses Geld allein reicht nicht. Schliesslich ist auch an das zusätzliche Rollmaterial zu denken. Obschon gewisse Arbeiten an Unternehmungen vergeben werden müssen, sind die Anstrengungen des VFB darauf gerichtet, zusätzliche Fronis zu gewinnen.

Für diese Leute braucht es Unterkunft und Logistik. Und bis Ende 2007 sind es bloss noch gut zwei Jahre!

Damit über den Streckenausbau und die Dampfbahn-Aktivitäten insgesamt besser informiert werden kann, will der ZV eine eigene Web-Site mit Einstieg über die DFB und mit Links zu den Sektionen einrichten. Das moderne Informationsmedium soll mit wöchentlichen Ergänzungen attraktiv gehalten werden. Mit einem passwortgeschützten Mitgliederbereich soll der Austausch innerhalb und zwischen Sektionen erleichtert und beschleunigt werden. Dies wird sich auch auf das «dampf an der furka» auswirken. Dessen Aufgaben sollen an einer Präsidentenkonferenz thematisiert werden.

Welche Wünsche hast Du an die Leserinnen und Leser des «dampf an der furka»?

Vorab danke ich für jegliches Engagement zu Gunsten von Verein und Bahn. Ich möchte alle ermuntern, Mitglieder zu werben. Ich lade dazu ein, sich – gleichermaßen wie die Führung – den Leitsatz: «Verschiedene Partner – eine Bahn» zu eigen zu machen. Stiftung, AG, VFB und 1000er Club müssen am selben Strick und am selben Ende ziehen. Fragen und Kritik sind an die zuständige Stelle zu richten. Öffentliches Austragen von Meinungsverschiedenheiten und Fehden schadet dem Unternehmen. Ich freue mich auf eine gute und erfolgreiche Zusammenarbeit mit allen Gremien sowie auf Unterstützung, Mitarbeit und gute Begegnungen.

Sektion Rhein-Neckar

Informationsstand bei der «Faszination Modellbau»

Zum elften Mal zog die «Faszination Modellbau» in der Messe Sinsheim vom 17. bis 20. März 2005 über 50'000 Modellbaufreunde aus dem In- und Ausland in ihren Bann.

425 Aussteller, Clubs und Vereine, präsentierten auf 40'000 Quadratmetern Ausstellungsfläche die ganze Palette des Modellbaus in den Bereichen Modellbahnen, Auto-, Flug- und Schiffsmodelle, Raketen-, Plastik- und Kartonmodellbau. Mit dabei war auch wieder der Infostand der VFB-Sektion Rhein-Neckar. An allen vier Tagen informierten acht Mitglieder unse-

rer Sektion die Besucher über unser Vorhaben an der Bergstrecke. Besonderer Anziehungspunkt des Standes war das Modell der Steffenbachbrücke, welches die Brücke im Aufbaustadium zeigt. Neue Vereinsmitglieder konnten zwar nicht gewonnen werden, dafür fand der Fahrplan für die Fahrsaison 2005 aber reissenden Absatz.

Auch bei der nächsten «Faszination Modellbau» vom 9. bis 12. März 2006 in der Messe Sinsheim wird die Sektion Rhein-Neckar wieder beteiligt sein.

Alexander Ehrhard





Die Organisations-Crew mit Vorstand VFB Bern und Marketing-Chef.



Die Furka-Leute besteigen in Interlaken Ost den Ballenberg-Dampfzug.

VFB Sektion Bern: Auf Strasse und Schiene von Interlaken nach Realp

Nostalgisch in den Alpen unterwegs

GLETSCH (fi) – 57 Reisende sind am 17. Juli mit der Ballenberg-Dampfbahn von Interlaken Ost nach Innertkirchen, mit einem FBW-Postauto nach Gletsch und mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke nach Realp oder in umgekehrter Richtung gefahren.

Nach dem Motto «Mehr Erlebnis» haben die von Liebhabern betriebenen Dampfbahnen Ballenberg und Furka-Bergstrecke zusammen mit PostAuto als drittem Partner ein Arrangement ausgearbeitet. Es bietet Bahn- und Busnostalgikern, Freunden der Zentralalpen und Geniessern der Langsamkeit einen beschaulichen und erlebnisreichen Tag.

Innertkirchen erster Etappenort

Zur ersten Fahrt hatte die Sektion Bern des VFB eingeladen. Die Reisegruppe «Nord» ist unter der Leitung von Organisator Kurt Zimmerli in Interlaken Ost mit dem von Lok G 3/4 Nummer 208 (gebaut 1913 bei SLM) bespannten Zug der Ballenberg-Dampfbahn in Richtung Innertkirchen gestartet. Die rüstige Maschine sorgte für eine flotte Fahrt dem Brienzersee entlang. Nach einigen Zwischenhalten wurde Meiringen erreicht, wo die hintersten drei Wagen abgehängt wurden. Mit dem «Realper-Wagen» allein ging es dann weiter bis Innertkirchen.

Gletsch zweiter Etappenort

Nach einem feinen Mittagessen im Hotel «Hof & Post», wo Sektions-

Präsident Peter Bollinger den Willkomm entbot, wurde das Postauto zur Fahrt über den Grimselpass bestiegen. Das 1978 bei FBW in Wetzikon gebaute Fahrzeug war bereits mit einem Getriebeautomaten ausgerüstet. Der Veteran kletterte gemächlich und sicher die Kehren der Passstrasse hoch. Reiseleiter Zimmerli informierte über die Landschaft und die Energieerzeugungsanlagen der Kraftwerke Oberhasli. Nach einer Verschnaufpause auf der Passhöhe ging die Fahrt talwärts. Dabei hatten die Reisenden nicht nur stets die Station Gletsch der Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB) vor Augen, sondern auch die Rottenschlucht mit der noch wieder herzustellenden Strecke nach Oberwald.

Realp – das Ziel

Die Reisegruppe «Nord» bestieg die von Lok 9 gezogene Komposi-

tion, derweil die Gruppe «Süd» in den FBW-Car wechselte. Die Fahrt ging die Zahnstangen-Rampe vorbei am Rhonegletscher zur Station Muttbach-Belvédère, von wo zur Sicherung der Tunnelfahrt der Dieseltraktor Schiebehilfe leistete. Nach dem Scheiteltunnel gab es einen Aufenthalt mit Verpflegungsmöglichkeit im «Berghaus Furka». Danach wurden die Reisenden sicher ins prächtige Urse-

rental gebracht. In Realp konnte noch festgestellt werden, dass ein Bahnhof-Neubau bald die Container-Station der DFB ersetzen wird. Die Rückkehr erfolgte teilweise über das Wallis und teilweise über Göschenen-Arth-Goldau-Luzern-Olten.

Der ersten zwei Pässe-Fahrt folgten bis zum Erscheinen weitere. Wer nicht mitfuhr, darf wohl auf nächstes Jahr hoffen.



Auf der Station Muttbach wird die «Gletschhorn» von Lok-Führer und Fahrgästen unter die Lupe genommen.

Bald ist Modellissima

Vom 21. bis 23. Oktober findet im Schulhaus Schöntal in Altstätten die Modelleisenbahn- und Spielzeugausstellung statt. Sie umfasst ein breites Spektrum von vollendetem Modellbau und künstlerischem Schaffen.

Verschiedene Clubs und Einzelpersonen präsentieren ihre Anlagen zum Thema europäische Eisenbahnen. Darauf verkehren neben SBB Zügen auch Bahnen

unserer Nachbarländer. Spezieller Leckerbissen ist die Gaiserbahn. Der alte Bahnhof Altstätten Stadt und die Forstkapelle sind im Modell zu bewundern.

Auch hat der qualitativ hoch stehende Nachbau amerikanischer Eisenbahnen von der Jahrhundertwende bis zur Gegenwart seinen Platz. Für Echtdampf Liebhaber gibt es eine Fülle von Ausstellungsobjekten. Neben Dampfmaschinen und einem Dampftraktor können Dampflok in Aktion bestaunt werden. Es steht sogar eine Spur 1 Anlage für

den Betrieb eigener Modelle zur Verfügung.

Kinder werden von den Spielanlagen, einer Wettbewerbbahn und den Bahnen zum Mitfahren begeistert sein!

Liebhaber von Puppen und altem Spielzeug werden auf ihre Rechnung kommen. Zwei Künstlerinnen zeigen ihre Werke. Ebenso können Spielzeuge unserer Grosseltern wie auch Fahrzeuge, Artisten und Tiere aus verschiedenen Zirkuswelten bewundert werden. Informationen: Siehe Inserat oder www.modellissima.ch

Sektion Zürich

Sektionsreise, Bauwoche, Gästebuch

Reise ins Tessin

Nur gerade 18 Teilnehmer, also erstmals weniger als 1 Prozent unserer Mitglieder, konnten sich für die zweitägige Reise entschliessen. In Zukunft werden wir wohl das Verhältnis Erlebniszeit zu Reisezeit eher verbessern müssen, dies obwohl ja eigentlich die Bahnfahrt auf der Gotthardroute für eingefleischte Bahnfreunde an sich schon ein Erlebnis darstellt! Über die magere Beteiligung können höchstens Spekulationen angestellt werden; viele haben wohl die frühe Ankündigung des Termins im Heft 1/05 Mitte März übersehen.

Es ist zu hoffen, dass die nächste Reise, die turnusgemäss wieder mit unserer DFB durchgeführt wird und zugleich die 10. Reise unter meiner Leitung sein wird, dafür ein Grossanlass wird! Ideen für das «Beiprogramm» nehme ich gerne entgegen!

Stationen der Reise am 16./17. Juli waren: Swissminiature in Melide und Stadtführung und Besuch des Eisenbahnmodellmuseums Baumgartner in Mendrisio. Den Abschluss des ersten Tages bildete ein typisches Tessiner Nachtessen im Grotto Bundi. Am Sonntag dann folgte der Höhepunkt: eine Fahrt auf den Monte Generoso in historischen, offenen Wagen und gestossen von einer SLM- Dampflok, Baujahr 1890.

Viel Aufmerksamkeit erregte bei uns Dampf-Freunden die Heizerin, die ihren Job auf der Maschine perfekt beherrschte! Zur

Illustration anschliessend ein paar Fotos.

Der Reiseleiter Fritz Schmutz

Bauwoche Nr. 2/2005, KW 39

Nachdem die erste Bauwoche erfolgreich abgeschlossen ist (siehe Bericht von Edi Gubler), steht die zweite, in der KW 39 (25.9. bis 1.10.) jetzt kurz bevor. Für spontane Interessenten hat es noch freie Plätze. Es werden auch Teilzeit-Meldungen ab 3 Tagen akzeptiert für solche, die aus terminlichen oder gesundheitlichen Gründen den 6-Täger nicht leisten können. Die Bauwochen sind Aktivferien und jeder wird nach seiner körperlichen Fähigkeit und Stärke eingesetzt!

Anmeldungen nimmt unser neuer Bauchef entgegen und er wird auch allfällige Fragen gern beantworten.

Hans Fehr, Bollwiesstrasse 18, 8645 Jona, Tel.: 055 212 19 21, hans.fehr@hsr.ch

Gästebuch

Unser Gästebuch auf der Homepage www.vfb-zh.ch befindet sich seit geraumer Zeit in einem «Dornröschenschlaf»! Es würde uns freuen, wenn sich dieser Zustand bald wieder ändern würde. Warum meldet sich hier nie jemand aus unserer Schar von Aktiven zu Wort? Zum Beispiel mit einem kurzen Bericht über einen guten Arbeitseinsatz, sei es in Chur oder Realp, oder auch einen erfolgreichen Versuch, ein neues Mitglied zu werben!

*Der Sektions-Redaktor
Fritz Schmutz*



Die Reisegesellschaft vor der 115jährigen Lokomotive.



Unsere Baugruppe vor dem Depot Realp (Es fehlen Kurt Meier und Roli Delvento)

Sektion Zürich

Bericht von der 23. Bauwoche

Wie in den vergangenen Jahren war auch die Sektion Zürich mit einer eigenen Baugruppe von 16 Teilnehmenden in der 23. Woche vom 6. bis 11. Juni 2005 an der Furka beschäftigt.

Folgende Mitglieder nahmen an der Bauwoche teil:

Siegfried Ammann, Roli Delvento, Edi Gubler, Oskar Haag, Simone Hurter, Heinz Hurter, Jakob Keller, Jack Kuster, Kurt Meier, Arno Rudolf, Edi Schlumpf, Albert Schönenberger, Lothar Sinnwell, Ueli Stoffner, Gerard van Dinter und Hans Vogt.

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

- Neubau AG Realp: 1. Etappe EG Wandschalungen/Armierungen erstellen
- Durchlass km 57.100: Aushub, Verlegen eines Rohres 400, Wiedereinfüllen
- Hangrutsch vor Wilerbrücke: Drahtkorb mit Steinen füllen
- Tiefbauarbeiten für Gleisumbau: Erstellen seitliche Planie im Schiebungsbereich mit Verlegen von Sickerrohren und Materialschüttung
- Maurerwagen: Einrichten und umräumen
- Depot Gletsch: Bau Rauchkamine

Die einzelnen Baugruppen machten sich am Montag bei Nieselregen und kaltem Wetter auf den Weg zu ihren Bauplätzen.

Ab Dienstag konnten wir die ganze Woche bei sonnigem, aber kaltem

Wetter unsere Arbeiten verrichten. Unter der Leitung von Peter und Paul Christen war eine Gruppe mit Schalungs- und Armierungsarbeiten am neuen Aufnahmegebäude Realp beschäftigt. Wir erstellten die Schalungen und Armierungen für eine Betonmauer mit einer Länge von 21.20 m und einer Höhe von 3.30 m.

Wir danken Walter und Manfred Willi für die Zuteilung der interessanten Arbeiten.

Die Küchenhilfen Simone Hurter und Gerard van Dinter waren dem Koch Bruno Huber sowie der Köchin Alice Regli unterstellt. Das Essen wurde in der neuen Küche vorzüglich zubereitet.

Dank den vielen Früchten, Salaten und Gemüsen, welche von der Gärtnerei Christian und Hanni Friedli-Rey, Wohlenschwil (Mitglieder Sektion ZH) gesponsert wurden, waren die Menus abwechslungsreich und üppig. Wir denken an den feinen, frischen Fruchtsalat sowie die Äpfel, Birnen, Aprikosen, Pfirsiche und Kiwi als Zwischenverpflegung! Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen TeilnehmerInnen für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle gesund und mit neuem Elan im Jahr 2006 wieder dabei sein könnten.

*Edi Gubler,
Baugruppenleiter VFB/Zürich*

www.furka-bergstrecke.ch

**Mehr
Erlebnis!**



Dampfbahn am Jodlerumzug.

Foto: Heinz Unterweger

Sondereinsatz der Sektion Aargau

Wagen und Wirtschaft am Jodlerfest

AARAU – Die VFB-Sektion Aargau hat am Eidg. Jodlerfest vom 16. bis 19. Juni 2005 mit Festwirtschaft, Souvenirstand und Umzugswagen für die Dampfbahn geworben.

Die Zusammenarbeit mit den Aargauer Jodlern hat Tradition. Sie begann an der Badenfahrt 1997

und setzte sich an Jodler- und Winzeranlässen fort. Im Herbst 2004 wurde beschlossen, am «Eidgenössischen» in Aarau den «Furka-Träff» zu betreiben. Die Organisation wurde einem Komitee unter der Leitung von *Walter Benz* übertragen. Mit dem Nyon-Wagen als Basis wurden die Festwirtschaft und der angrenzende Sou-

venirstand mit einem leichten Holzdach und Blumentrögen als Abgrenzung erstellt. Die Vorbereitungen erforderten einen hohen Aufwand.

Restaurant mit über 100 Plätzen

Der sehr gut gelegene «Furka-Träff» war mit Furka-Bildern einladend gestaltet worden und hatte grossen Erfolg. Mit 3000 Spiesen, 1000 Portionen Pommes frites, 400 Jodler-Sandwiches, 2600 Flaschen Mineralwasser und 1800 Flaschen Bier, mit kühlem Weisswein und heissem Kaffee wurde ein Umsatz von 65'000 Franken erzielt. Auch der Souvenirstand hat 2000 Franken eingenommen. Der Start am Donnerstag verlief ruhig und erlaubte es, die Abläufe noch zu verbessern. Spitzenfrequenzen wurden am Samstagnachmittag und an den Abenden erreicht. Von Samstag auf Sonntag war der «Furka-Träff» durchgehend geöffnet. Gejodelt wurde die ganze Nacht. Der Besucherstrom riss nicht ab. Am Sonntagmorgen unterhielt eine Ländlergruppe die Furka-Gäste.

Umzug und Abbau

Am Sonntagnachmittag fand bei herrlichem Wetter der Festumzug

mit 120 Sujets statt, der unmittelbar und als Wiederholung auch am Fernsehen verfolgt werden konnte. Dass der Umzug immer wieder stockte, war teils auf die Leutseligkeit von Bundespräsident Schmid, teils auf nicht durch die Stadttore passende Umzugswagen zurückzuführen. Der Furka-Wagen war als letzte Nummer von der Verzögerung besonders betroffen. Dennoch wurde er stark beachtet und beklatscht. Am Montag nach dem Fest wurden von einer starken Gruppe Beiz und Souvenirstand abgebaut und das Material eingelagert.

Dank und Ausblick

OK-Präsident *Walter Benz* dankt seinen Kollegen im OK und allen Festhelfern herzlich. Insgesamt waren 73 Personen stunden-, tage- oder wochenweise im Einsatz. Namentlich sind im Schlussbericht *Andi Zulauf*, *Robert Hintermann*, *René Dergias*, *Peter Schaffrin*, *Christoph Urech*, *Cyrell Schifferle*, *Max Bossert*, *Edwin Anrig*, *Ruedi Staiger*, *Walter Trachsel* und *Abraham Oester* mit Einsätzen von vier bis zwölf Jodlerfest-Arbeitstagen erwähnt. Künftige Auftritte bieten sich 2007 mit Badenfahrt und Eidg. Schwingfest und 2008 mit dem Eidg. Jodlerfest in Luzern an.

Faszination...



MODELLISSIMA

Modelleisenbahn- und Spielzeugausstellung

Fr	21.10.05	16.00-20.00 Uhr
Sa	22.10.05	10.00-20.00 Uhr
So	23.10.05	10.00-17.00 Uhr

... auf über 2500m² Ausstellungsfläche
 ... für gross und klein
 ... von Europa bis Amerika
 ... Spielzeug für Liebhaber

Schulhaus Schöntal, Altstätten
www.modellissima.ch



Werkstattleiter Werner Beer für Jodlergäste am Büffet.



Sonntäglicher Andrang an Grill und Kasse.



Eintreffen des C 2354 in Aarau



Schweissarbeiten im Rahmen der allgemeinen Revision

Weitere Reisemöglichkeit im Aussichtswagen

C 2354 für Rollstuhlfahrer umgebaut

Von Werner Beer und Heinz Unteweger, Bilder: Werner Beer

Der Aussichtswagen C 2353, der vor einem Jahr für rollstuhlabhängige Gäste ausgebaut worden war, wurde von den Fahrgästen gut aufgenommen. In Hinblick auf den Zwei-Zug-Betrieb entstand Bedarf für einen zweiten Wagen für Rollstuhlfahrer, um ein lückenloses Angebot bieten zu können. Der C 2354 kam deshalb im Herbst 2004 huckepack auf einem Tieflader der Firma Baumann Transporte Lenzburg zum Umbau nach Aarau in die Wagenwerkstätte. Nach dem bewährten Konzept wurde dort ein Stück der Seitenwand herausgenommen und durch ein einsetzbares Teil ersetzt. Durch die Öffnung in der Seitenwand können Rollstuhlgäste mit den Hebeliften in den Stationen einfach ein- und ausgeladen werden.

Für eine sichere Fahrt wurden im Boden Festzurr-Schienen für drei Rollstühle eingelassen. Eine Neuerung sind stirnseitige Sichtfenster, um den Gästen im Rollstuhl eine verbesserte Sicht in den Talboden, beispielsweise bei der Fahrt gegen Gletsch, zu ermöglichen. Bei Bewährung können solche auch beim C 2353 nachgerüstet werden. Um Platz zu schaffen, mussten zwei Sitzbänke mit aufklappbaren Sitzflächen versehen werden.

Der Aufenthalt in der Werkstätte gab gleichzeitig Gelegenheit, den Wagen allgemein zu überholen. So wurden die Fenstersimse re-

diert und neu gestrichen, die Rücklehnen der Sitzbänke neu verschraubt, die Storen, Elektrik, Bremsanlage, Zug- und Stossvorrichtung gewartet. Als sichtbares Zeichen der Überholung erhielt der C 2354 auch wieder seine Beschriftung in schöner Schattenschrift, die ihn wie neu aussehen lässt und bestens in die übrige Wagenflotte einordnet.

Wie gewohnt wurden alle Arbeiten von den Mitarbeitern der Wagenwerkstätte Aarau in Fronarbeit geleistet. Für das erforder-



Werkstattmitarbeiter im transportbereiten überholten Wagen. Links die stirnseitigen Sichtfenster.

liche Material kam die Sektion Aargau auf.

Am 7. Juni verliess der C 2354 jugendlich geliftet wieder hucke-

pack die Werkstätte, um auf der Strecke seine Dienste den Rollstuhlfahrern und übrigen Gästen zur Verfügung zu stellen.

Leserbrief

Was der Versand eines Einzahlungsscheins auch noch bewirken kann – der Brief an die VFB-Kassiererin zeigt es.

Liebe Frau Fuchs
Herzlichen Dank für das gut gefüllte Couvert, aber speziell für Ihr lebenswürdiges Schreiben.

Vor einer Reihe von Jahren, kurz nach der Gründung der DFB AG, sagte ich einmal zu einem Funktionär der Bahn, ich hoffe, noch solange am Leben zu bleiben, dass ich noch diesseits des Himmels wieder eine Bahnfahrt über die Furka unternehmen kann. Und die Fahrt hat dann (in passender Begleitung!) etwa im Jahr 1998 oder 1999 stattgefunden.

Heute, wo Sie wieder mir die Hoffnung nähren, dass die DFB Oberwald mit Personenwagen, gut gefüllt mit Passagieren, etwa

im Jahr 2007 erreichen wird, kann ich wiederholen: Ich möchte das gerne erleben, ausreichend gesund um die Fahrt mit Auge, Ohr und Herz geniessen zu können. Und Sie haben mir jetzt die Möglichkeit gegeben, eine Kleinigkeit zum Erreichen dieses Ziels beizutragen. Und Ihnen gehört auch wieder der Dank, dass Sie «an der Front» mithelfen, dies zu erreichen!

Ebenfalls mit Furka-Pass-Grüssen
Max Ritter

HG 4/4 – Kohle oder Öl?

Eine richtige Dampflokomotive muss nicht nur dampfen, sie muss auch rauchen! Wenn es nach Kohlenrauch, heissem Schmieröl und Dampf riecht, dann ist das Dampfbahnromantik pur, besonders in den Tunnels bei der Bergfahrt! Am

Ende eines Dampfbahntages an der Furka müssen Haare und Kleider (zum Leidwesen der Frauen und Mütter) voller heruntergepraselter Kohlenkörner sein und der Heizer muss kohlenstaubgeschwärzt von der Maschine steigen.

Bei einer ölgefeuerten Dampflokomotive fehlt der schöne Rauch und der typische Kohlenduft. Stattdessen riecht es wie bei einer schlecht eingestellten Ölheizung, und ausser einem Flimmern der heissen Luft gibt es nicht viel zu sehen über dem Kamin – eine bare Enttäuschung! Es wäre jammerschade, wenn unsere beiden Vierkuppler (HG 4/4 Nr. 11 und 12) durch einen unhistorischen Umbau auf Ölfeuerung gerade dessen beraubt würden, was sie so nostalgisch und faszinierend macht: nämlich der Rauchfahne und des Kohlenduftes.

Rudolf Steinmann, Grüningen

Der Froni ...

... war wieder einmal mit dem Übergwändli am Berg oben. Da musste ich alle Personenwagen zusammen kuppeln. Da habe ich einen gefragt, ob die jetzt einen Vogel haben!! So könne man doch nicht über den Berg fahren!!

Nein – es werden die «Brominanten» mit den dicken «Bortmonee» abgeholt! Da hat mich aber doch der Gwunder gestochen! Da sind die dann angekommen! Hoppla! Einer ist mir sofort ins Auge gestochen!! Da habe ich öpper gefragt, was das für einer seig?

Ja, das seig der vom Verwaltungsrat und der mache jetzt eine «Stifti»!! «Mich nimmt nur wunder was der noch lernen will! Heizer!? Oder was?» Der von der Geschäftsleitung sass ruhig nöimen auf einem Bänkli!! Ich glaube er hat öppis studiert!! Da war noch der vom Bersonall!: Da glaubte ich, ich sei auf einem falschen Dampfer!! Der nuggelte doch tatsächlich an einem Glas «Weissen!!» – nicht an seiner Tubakpfeife! Da habe ich allen verzapft der habe das Rauchen aufgegeben!! Ich glaube aber nicht, dass er zu... beginnt!

Und der ruppige vom «Züripiet» – der mit dem verschmizten Lachen – wo amigs Fahrdienstleiter macht, ist mir auch noch über den Weg gelatscht. Ich mag ihn gut! Und noch mäng ander auch!!

Und alle heissen Peter!! Da habe ich dem Benedikt nach Rom geschrieben! Die Bibel müsse geändert werden!! Etwa so: Auf diesen Felsen werde ich meine Dampfbahn bis Oberwald bauen!

Der Beni hat mir telefoniert und gesagt das sei kein «Brobblem!» Das göng ohne Komplikationen und er suche schon lange eine Bilgerbahn. Er müsse jedoch diese Mannen vorher heilig sprechen!! Ja – läck!! Eine solche Strafe haben diese Mannen dann doch nicht verdient!! Und Scheinheilige sind sie denn grad gar nicht!! Da habe ich aber schnurstracks meine Aktion abgebrochen!!

Nüt für unguet und en frohe Saisonschluss.

De Sperber



Sektion Ostschweiz

Erfolgreiche Ausstellung im «Rheinpark»

Auch dieses Jahr durften wir zusammen mit der Sektion Zürich im Juni wiederum kostenlos eine Standausstellung im Einkaufszentrum Rheinpark St. Margrethen durchführen. Für dieses grosszügige Entgegenkommen danken wir der Leitung des «Rheinpark» herzlich.

Die Ausstellung stiess auf grosses Interesse. Wir konnten zahlreiche Besucher auf das einmalige Dampfbahn-Erlebnis an der Furka aufmerksam machen und ihnen für die Reiseplanung den DFB Saisonprospekt 2005 abgeben. Unterstützt wurde der Erfolg durch die hohe Aktualität des Jubiläums «75 Jahre Glacier Express», auf das in der bekannten Fernsehsendung «Eisenbahn-Romantik» aufmerksam gemacht wurde. Dadurch war vielen Besuchern die «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» schon bekannt. Die über 700 DFB Prospekte wurden uns beinahe aus den Händen gerissen.

Dass dies wirksame Werbung ist, habe ich bei meinem letzten Besuch an der Furka erfahren. Ich wurde im Dampfzug unerwartet angesprochen: «Sie sind doch der Herr vom Rheinpark – sehen Sie, wir sind schon da!» Dies hat mich sehr gefreut und mir gezeigt, wie wichtig solche Werbemassnahmen in Einkaufszentren sind. Zudem konnten wir während der Ausstellung zwölf neue Vereinsmitglieder für unsere Sektion gewinnen.

An dieser Stelle danken wir den Standbetreuerinnen und -betreuer sowie den Mitorganisatoren der Sektion Zürich herzlich für ihren Einsatz. Der grosse Erfolg ist für uns alle Motivation für weitere Werbeaktionen an so publikumswirksamen Orten. Auch soll der Erfolg andere Sektionen zu solchen Standaktionen anspornen. Dabei eignet sich besonders das Frühjahr zur Abgabe des neuen Fahrplanes für die bevorstehende Saison. Nehmen Sie dazu frühzeitig mit Kurt Brügger, Präsident der Sektion Zürich, Kontakt auf.

Hans-Walter Beyeler, Präsident
Sektion Ostschweiz

Sektion Innerschweiz

Einsätze für die Bergstrecke

Die Fronis der Sektion wurden bisher vor allem im Gleisbau eingesetzt: Anfang Jahr Freiräumen des Trasses bei Realp von losen Steinen von der Felsputzete, später Gleiserichtarbeiten in der Station Furka, ebenfalls Arbeiten an der Gleisanlage in Muttbach und in Gletsch. Der Kollege des Schreibenden, der am Samstag mit Lastwagen und einer Ladung Sand auftaucht, kann auch den

Das Schwungrad meint

Das 20-Jahr-Jubiläum der DFB ist vorbei. In der Mehrzweckhalle in Andermatt herrschte vorwiegend ein gutes Klima und die Traktandenliste wurde zügig erledigt. 20 Jahre dauerte es, bis unsere Bahn endlich eine von allen akzeptierte und solide Basis ohne dauernde Besserwisser erhalten hat. Jetzt darf man sich auch nach aussen präsentieren, man darf Sponsoren gute Unterlagen für Investitionen vermitteln. Diese gezielten «Wunschlisten» sind auf verschiedene Projekte verteilt. Somit hat der angesprochene Geldgeber die Gewissheit, dass sein gesponserter Betrag auch richtig eingesetzt wird.

Anfang August habe ich mit zwei Helfern, einer war Gast aus Kanada, und meinem grosszügigen Tunnelor-Sponsor das alte Holztor unten am Kehrtunnel Gletsch abmontiert und nach Arnegg mitgenommen. Das Holz für das neue Tor haben wir gemeinsam zuge-

ganzen Tag beschäftigt werden. Einige Mitglieder des Vorstandes begleiten die Teilnehmer der Reise «Mit Post und Dampf über Berg und See», instruiert durch Paul Güdel vom Marketing.

An folgenden Samstagen im Herbst 2005 finden Arbeitseinsätze der Sektion Innerschweiz statt: 17. September, 1. und 22. Oktober, 12. November. Für die Samstags-Einsätze zählen wir auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion.

Auskunft: Jakob Hartmann, 041 917 15 46, wenn möglich Mittwoch abends ab 19 Uhr. Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach, 6002 Luzern.

schnitten. Momentan (Mitte August) wird es druckimprägniert. So etwa Anfang September sollte das neue Tunnelor wieder montiert sein, so dass während des Winters im Tunnel Gefrierschäden vermieden werden können. Mein Sponsor, Ruedi Lehmann aus Arnegg, wird zu einem späteren Zeitpunkt (wenn die baulichen Veränderungen am oberen Portal des Kehrtunnels abgeschlossen sein werden), auch dieses Tor neu herstellen und montieren.

Wir alle können es kaum erwarten, mit dem Dampfzug in Oberwald einzufahren. Bis es so weit ist, braucht es noch sehr viele Sponsoren, die das einzigartige Werk grosszügig unterstützen. Vorerst aber sollten diese guten Menschen einmal mit der Dampfbahn über die Bergstrecke gefahren sein, um zu erkennen, dass das gespendete Geld gut gebraucht werden kann und auch immer noch dringend nötig ist.

Liebe Furka-Freundinnen und -Freunde, ich denke, dass alle verstanden haben, was zu tun ist.

Euer Schwungrad



Neuerung in Gletsch: Mit dem Morgenzug aus Gletsch und der dazugehörigen Übernachtung einer Dampflok in Gletsch, hat das dortige Depot einen Rauchabzug erhalten.
Foto: Julian Witschi

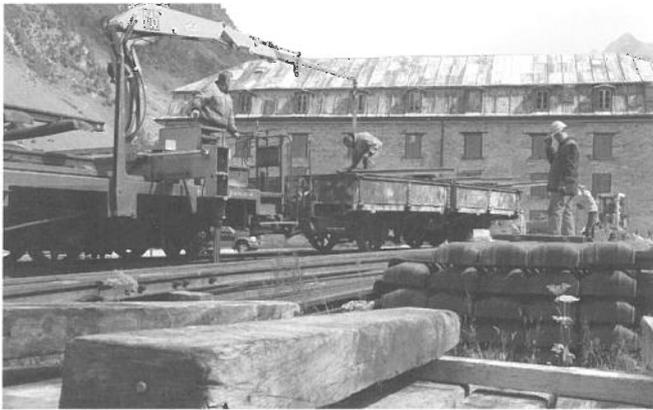
Arbeitswoche der Sektion Norddeutschland

Von Schienenlager bis Tunnelbeleuchtung

GLETSCH (fi) – In der Woche 31 hat die Sektion Norddeutschland auf der Bergstrecke mehrere Einsätze geleistet.

Wie von Oliver Racine zu erfahren war, hatte die zwölf Froni zählende Gruppe ihr «Basislager» in Realp, arbeitete aber fast ausschliesslich auf der Walliser Seite der Furka. Vorab wurde die Schalung für die Verladerampe erstellt, die für die Gunitierung des Scheiteltunnels gebraucht wird. In Gletsch, gegenüber dem Blauen Haus wurde

das bestehende Schienenlager besser geordnet. Ausserdem wurde ein Platz für die Zwischenlagerung von etwa 1,2 Kilometer Gleis hergerichtet. Es konnte im Jura mit Zweckbestimmung Kehrtunnel gekauft werden. Das Team, das in Gletsch am Werk war, hatte die Diesellokomotive Nr. 51 und den Wagen mit Aufbaukran in Betrieb. Der andere Teil der norddeutschen Froni-Gruppe montierte im Scheiteltunnel die Notbeleuchtung. Damit konnte die Sicherheit erneut verbessert werden.



Vor dem Blauen Haus werden mittels Kranwagen Schienen verladen.

Spezialfall unter den Sektionen

«Edelweiss» – gebietsunabhängig

Wer neu zum Kreis der Furka-Dampfbahn-Freunde stösst, wundert sich über die Sektion Edelweiss. Auf Wunsch des Redaktors liefert der Präsident nachstehend die Erklärung.

Die Sektion Edelweiss des VFB wurde am 13. Oktober 2000 als gebietsunabhängige Sektion im Restaurant «Lärch» in Obergesteln, Kanton Wallis, gegründet. Sie ist die jüngste der 22 VFB Sektionen. Die Mitgliedschaft bei der Sektion Edelweiss ist nicht an ein eigentliches Sektionsgebiet gebunden – z.B. bedingt durch den Wohnort des Mitgliedes. Der Sinn also dieser einzigen gebietsunabhängigen Sektion des VFB ist, dass für alle Leute, welche die Ziele der Dampfbahn Furka-Bergstrecke unterstützen wollen, aber keiner bestehenden regiona-

len Sektion als Mitglied zugeteilt werden möchten, die Sektion Edelweiss eine sehr gute Lösung ist. Es gibt zwölf Sektionen in der Schweiz, neun in Deutschland, eine in Holland. Eine Österreich-Gruppe ist zurzeit im Aufbau. Übrigens ist die *Blume Edelweiss* als «Markenzeichen» im Signet des VFB und der DFB vorhanden. Edelweiss ist die ideale Sektion für Mitglieder aus dem übrigen Ausland, besonders dem englisch-amerikanischen Raum. Die Verbindung zu den Mitgliedern wird nach Möglichkeit auf elektronischem Weg gepflegt, um Portokosten und Zeit zu sparen. Korrespondenzsprachen sind Deutsch oder Englisch.

Kurt Baasch, Präsident

www.vfb-edelweiss.ch
www.vfb-edelweiss.us

Sektion Berlin-Brandenburg

Gebaut und gefeiert

Auch in diesem Jahr war die Sektion Berlin-Brandenburg zur Bauwoche an der Furka.

In der 27. KW wurde am Aufnahmegebäude weitergebaut und der Scheiteltunnel mit Spritzbeton weiter saniert. Auch an den Schaltkästen der Tunnelbeleuchtung wurde geschafft. Alles in allem trotz teilweise bescheidenen Wetters eine erfolgreiche Woche.

Nationalfeiertag der Schweiz

In diesem Jahr ist der Vorsitzenden der Sektion zum 1. August in die Schweizerische Botschaft in Berlin eingeladen worden. Es war ein recht angenehmer Abend mit netten Gesprächen mit vielen Unbekannten und einem Feuerwerk, mitten in Berlin, zwischen Kanzleramt und Spreebogen. Auf unserer Internetseite (berlin-brandenburg.furka-bergstrecke.de) sind auch in der Regel die aktuellsten Infos aus der Sektion zu finden.

Axel Schiele

Aktien aus bisherigen Beständen erhältlich

Aktien, die noch nie ausgegeben worden sind
Aktien aus Rücknahmen

mit den traditionellen Sujets können weiterhin erworben werden.

Wer Aktien für 200 Franken bestellt, bekommt zum Vorzugspreis von 25 Franken eine Tageskarte für die Bergstrecke.

Bestellungen sind zu richten an:
Aktienregister DFB, Postfach
141, CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
(Das Sekretariat ist von 8–12 und von 14–16 Uhr besetzt.)

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident a.i.

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

VR

Andreas Bertet
Reismühlestrasse 13/11
CH-8409 Winterthur
Telefon +41 52 243 36 81
Fax G +41 52 233 96 90
Mobile +41 79 606 00 44
andreas.bertet@fu-be.ch

VR

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

VR

Karlheinz Orth
Leithenstrasse 10
D-91080 Marloffstein
Telefon +49 913 15 26 04
Mobile +49 170 850 43 83
karlheinz.orth@fu-be.ch

VR

Hans Tribolet
Terbingerstrasse 12
CH-3930 Visp
Telefon +41 27 946 12 11
Mobile +41 79 221 00 28
hans.tribolet@fu-be.ch

VR

Hermann Walser
Paulstrasse 5
CH-8610 Uster
Telefon +41 44 941 14 30
Fax G +41 44 221 18 73
Mobile +41 79 351 55 29
hermannwalser@fu-be.ch

Aktienregister

Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
dfb-aktienregister@fu-be.ch

Sekretariat

Astrid Huber
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
dfb-sekretariat@fu-be.ch

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

Peter Bernhard
41, Le grand Molambief
F-71 580 Le Fay
Telefon +33 385 755 707
Mobile +41 78 859 45 90
dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

Stv. Geschäftsleiter und

Bau/Infrastruktur

Walter Willi
im Acker 6a
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
dfb-bau@fu-be.ch

Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Telefon +41 55 246 36 15
Fax +41 55 246 36 15
dfb-personal@fu-be.ch

Finanzen

Albert Gasser
Parkstrasse 1
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
Mobile +41 79 331 49 00
Fax +41 41 888 00 42
dfb-finanzen@fu-be.ch

Betriebsleiter

Werner Gubler
Itziker Dorf-Strasse 25
CH-8627 Grüningen
Telefon P +41 44 935 25 56
Mobile P +41 79 443 53 72
DFB Natel (gültig von Mai bis
Oktober) +41 79 205 14 24
dfb-betrieb@fu-be.ch

Reisedienst

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

Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher
alte Scharfiggstrasse 20
CH-7000 Chur
Telefon +41 81 250 76 74
dfb-zfw@fu-be.ch

Marketing

Paul Güdel
Obergrundstrasse 42
CH-6003 Luzern
Telefon +41 41 249 97 71
Fax +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
dfb-marketing@fu-be.ch

Kommunikation

Christian Stern
Bündtenweg 11
CH-4513 Langendorf
Telefon +41 32 622 35 17
Mobile +41 79 434 16 00
chr.stern@bluewin.ch

Souvenirhandel DFB

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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

Robert Frech
Stückweg 2
CH-5303 Würenlingen
Telefon +41 56 281 25 73
Mobile P +41 76 339 25 73
Mobile G +41 79 687 41 42
chrofre@hispeed.ch

Administration/Anlaufstelle VFB Mitglieder-Service

Simone Hurter
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a. A.
Telefon/Fax +41 44 761 47 01
Mobile +41 79 329 47 62
simone_hurter@bluewin.ch

Finanzen

Rita Fuchs
Breitwies 36
CH-5422 Oberehrendingen
Telefon +41 56 441 81 42
Fax +41 56 441 81 45
Mobile +41 78 834 04 36
rita.fuchs@freemurf.ch

Kommunikation

Irène Schär-Hänni
Ruopigenring 69
CH-6015 Reussbühl
Telefon/Fax +41 41 250 07 09
Mobile +41 79 604 19 21
schaer.haenni@bluewin.ch

Sekretär

Anton Stadelmann
In der Matte 15
CH-6460 Altdorf
Telefon +41 41 870 43 64
Fax +41 41 872 02 08
anton.stadelmann@vfb-gotthard.com

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 56 68
Fax +49 1805 060 334 307 04
Mobile +49 171 718 3896
hillemeyr@t-online.de

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

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

Zürich

Kurt Brügger
Industriestrasse 16
Postfach
CH-8627 Grüningen
Telefon/Fax +41 44 935 45 03
Natel +41 79 727 12 28

Bern

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

Aargau

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

Romande

Jacques Fornachon
Imp. du cursor 2
CH-1142 Pampigny
Telefon +41 21 800 48 61
jfornachon@bluewin.ch

Gotthard

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

Edelweiss

Kurt Baasch
Feldhofstrasse 6
CH-8708 Männedorf
Telefon +41 44 920 32 30
Natel +41 79 420 32 30
kurtbaasch@goldnet.ch

Wallis

Andrea Andenmatten
Furkastrasse 39
CH-3904 Naters
Telefon +41 27 946 87 14
andrea.andenmatten@vfb-wallis.com

Graubünden

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

Ostschweiz

Hans-Walter Beyeler (ad interim)
Seefeldstrasse 255b
CH-8008 Zürich
Telefon/Fax +41 44 422 15 23
(MAP-AG, Eugen Wintsch)

Solothurn

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

Berlin-Brandenburg

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

Norddeutschland

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

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

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

Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf
Bothestrasse 64
D-69126 Heidelberg
Telefon/Fax +49 6221 38 4048
mmlmiller77@aol.com

Stuttgart

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

Schwaben

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

München/Oberbayern

Helmut Mack
Truderinger Strasse 99
D-81673 München
Telefon +49 8943 57 4867
Fax +49 8943 57 4868
helmut.f.mack@t-online.de

Nürnberg

Volker Kabisch,
Morsestrasse 3
D-90459 Nürnberg
Telefon +49 911 81 47 425
Mobile +49 170 914 0983
v.kabisch@arcor.de

Niederlande

Hans Croes
Rietgors 21
3271 XC Mijnsheerenland NL
Telefon +31 168 60 28 19
Fax +31 186 604 843
Mobile +31 653 283 064
jmw.croes@hccnet.nl

Erleben Sie ab 1. Oktober 2005
die Musterausstellung
der Firma

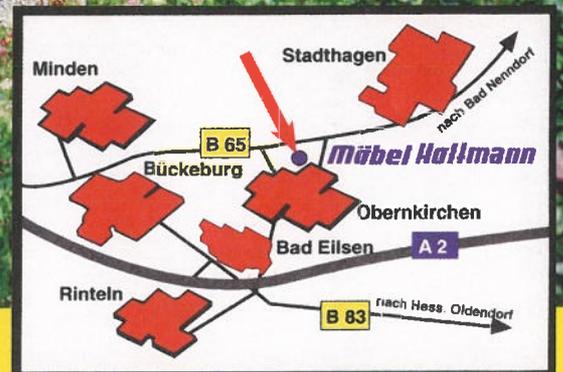


in unseren
Ausstellungsräumen



**Möbel
Holtmann**

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



An der B 65
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen