

Juni 2003

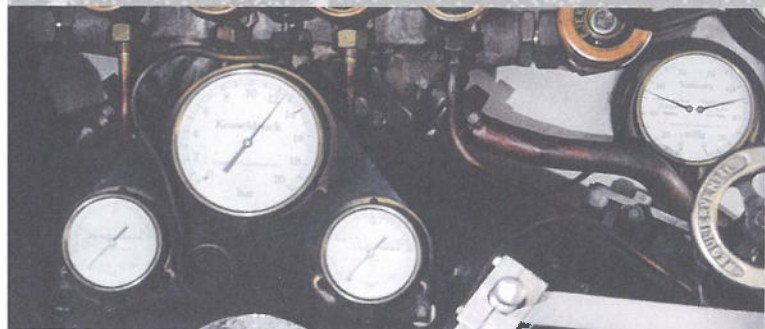
# dampf an der furka



dampfbahn furka  
bergstrecke



# Wir setzen Dampf auf



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

Hier ein paar Beispiele aus unserem «Fahrplan»:

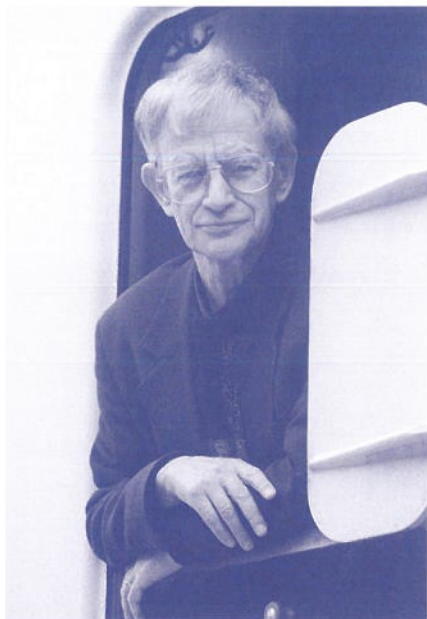
- Geschäftsdrucksachen
- Handbücher und Kataloge
- Prospekte und Broschüren
- Zeitschriften und Bücher
- Geschäftsberichte usw.



ea Druck + Verlag AG  
Zürichstrasse 57  
8840 Einsiedeln  
Telefon 055 418 82 82  
Fax 055 418 82 84  
[www.eadruck.ch](http://www.eadruck.ch)

Verlag  
Electronic Publishing  
Offsetdruck





## Editorial

Die Ereignisse überstürzen sich bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. Geschäftsführer Josef Albisser hat am 13. Mai seine Mandate niedergelegt. Am 5. Juni wählte der Verwaltungsrat Peter Bernhard zu seinem Nachfolger. Eine solch rasche Lösung erweckt den Eindruck des direkten Zusammenhangs. Das ist, wie man vorweg feststellen darf, nicht der Fall.

Die DFB durchfährt in diesen Monaten eine ihrer schwierigsten Phasen. Im Vordergrund stehen wirtschaftliche Probleme, die sich angesichts eines verschlechterten Umfelds abzeichneten. Das Unternehmen bewegte sich finanziell seit einiger Zeit auf dünnem Boden. Da brauchte es nur den Wind eines konjunkturellen Abschwungs, um diese notorische Schwäche offenzulegen.

Dieses Heft ist in Abänderung ursprünglicher Absichten schwerpunktmässig der aktuellen Situation gewidmet. «dampf an der furka» möchte alle VFB-Mitglieder und die Aktionäre offen informieren. Sie ersehen daraus, dass der Verwaltungsrat auf zwei Ebenen aktiv geworden ist. Zum einen soll das momentane Liquiditätsloch gestopft werden, zum andern wird – was weit schwieriger ist – das Ziel einer breiteren finanziellen Basis anvisiert.

In diese Situation hinein kam der sofortige Rücktritt von Josef Albisser. Er – Geschäftsführer, Finanzverantwortlicher und Mitglied des Verwaltungsrates – war ein Angelpunkt, um den sich sehr viel drehte im Zusammenhang mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Man möge im DFB-Geschäftsbericht das nachlesen, was Josef Albisser verfasst hat. Trotz aller Anfechtungen wird man zugeben müssen, dass sein Bericht Kompetenz ebenso widerspiegelt wie den seltenen Blick fürs Ganze und umfassende Kenntnis. Ohne Zweifel, Josef Albisser hat für dieses Unternehmen und die von ihm verkörperte Idee viel geleistet.

Um die Feststellung, er leiste mit seinem für Eingeweihte nicht ganz überraschenden und tatsächlich gesundheitlich bedingten Rückzug der DFB einen grossen Dienst, kommen wir so oder so nicht herum. Man mag diese Aussage kritisieren, aber sie entspricht nicht nur meiner persönlichen Überzeugung: Hier hat Josef Albisser menschliche Grösse gezeigt. Es ist zu hoffen, dass man seinem Schritt mit ebensolcher Grosszügigkeit begegnet.

Wenn von sich überstürzenden Ereignissen die Rede ist, so spricht dafür die unerwartet rasche Bereinigung der Nachfolge als Geschäftsführer. Peter Bernhard, einst führender Manager in verschiedenen Bereichen der Swissair, bringt gebündeltes Wissen und Führungserfahrung mit. Dass er darüber hinaus mit ebensolchem Herzblut agieren möge wie sein Vorgänger, das ist unsere Hoffnung.

Herzlich,  
Gerhard Oswald

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

Redaktionsschluss Ausgabe 3/2003: 16. August

## aktuelles

Josef Albisser zurückgetreten	2
Wir brauchen 300'000 Franken	3
Aufruf zu Sondereinsatz	4
Un engagement spécial	5
Josef Albisser démissionne	6
Militär als Freund und Helfer	7
B 4229 ist bald fertig	9
Die erste Fahrt nach Gletsch	11
Einladung zur 17. GV der Aktionäre	12
Peter Bernhard gewählt	13
Züge waren besser ausgelastet	13

## magazin

Etwas Wertvolles wegnehmen?	14
-----------------------------	----

## leserbriefe

	16
--	----

## vereine

Sektion Innerschweiz	11
Sektion NRW	16
Sektion Berlin-Brandenburg	16
Sektion Zürich	17
Sektion Schwaben	17
Sektion NRW	18
Sektion Nürnberg	18
Sektion Schwaben	19
Partie en français	19
Assemblée générale du 7.3.03 de la Section romande de l'ALSF	20

## Titelbild

Diesen Durchblick in eine gute Zukunft wünschen wir auch der DFB. Foto: Claudia Bissig-Fränsing

## Impressum

**Redaktionsadresse:** Gerhard Oswald,  
Senkgraben 6, Postfach 359, CH-8840 Einsiedeln  
Telefon/Fax 055/412 19 22  
E-Mail: furkabergstrecke@eadruck.ch

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

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

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

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

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

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

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

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

## Überraschende Wende an der Spitze der Geschäftsleitung

# Josef Albisser zurückgetreten

*Am 13. Mai hat der Geschäftsführer der Dampfbahn Furka Bergstrecke, Josef Albisser, seinen Rücktritt mit sofortiger Wirkung erklärt. Er verzichtet auch auf sein Mandat im DFB-Verwaltungsrat. Josef Albisser macht für seinen Schritt gesundheitliche Gründe geltend. Interimsweise haben Peter Schwaller (Verwaltungsratspräsident) und Walter Willi (Geschäftsleiter Stellvertreter) die Verantwortung für die operativen Geschäfte übernommen.*

Bei der Dampfbahn Furka Bergstrecke geht eine Ära zu Ende. Jener Mann, der bisher wesentlich im Zentrum des Geschehens stand, ist am 13. Mai mit sofortiger Wirkung als Geschäftsleiter und als Mitglied des DFB-Verwaltungsrats zurückgetreten. Josef Albisser hat sich in den letzten Jahren teil- und nebenberuflich rund um unsere Bahn ein Pensum aufgeladen, dass wohl von niemandem auf die Dauer zu bewältigen gewesen wäre. Zu einer Überlastung führte die Doppelfunktion als omnipräsenter Geschäftsleiter und als Finanzverantwortlicher. Erste Anzeichen einer Überlastung zeigten sich anlässlich der Generalversammlung des letzten Jahres in Oberwald.

### Mithilfe zugesagt

Den Tribut hatte Josef Albisser in diesem Frühjahr zu zollen. Ernsthafte gesundheitliche Störungen, die regelmässige ärztliche Konsultationen zur Folge haben, veranlassten ihn, den Schritt zu vollziehen, der ihm schwergefallen sein muss. Er tat ihn konsequent, das heisst mit sofortiger Wirkung. Nach Rücksprache mit Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller hat sich der bisherige Geschäftsleiter bereit erklärt, bei der Übertragung der Aufgaben des Geschäftsleiters, insbesondere der Finanzgeschäfte, auf die Nachfolger, sowie bei der Weiterführung der guten Beziehungen zu Kunden und Finanzinstituten

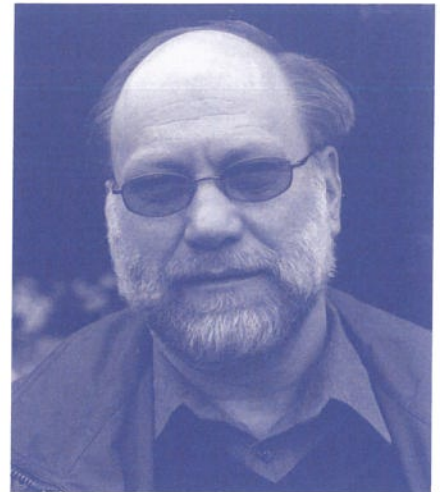
mitzuhelfen. Mit seinem Schritt hilft Josef Albisser mit, die schwierig gewordene Situation innerhalb der DFB zu klären.

Nicht mehr zu übersehen waren Bestrebungen von Aktionären, die eine ausserordentliche Generalversammlung forderten und die sich direkt gegen den bisherigen Geschäftsleiter richteten. Das hindert nicht, festzustellen, dass Josef Albisser der Dampfbahn Furka-Bergstrecke seit 1995 ausserordentliche und für das Weiterbestehen der DFB entscheidende Dienste geleistet hat. Sie werden in einer späteren Ausgabe von «dampf an der furka» ausführlicher zu würdigen sein. Im Sinne einer Übergangslösung haben Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller und Walter Willi als stellvertretender Geschäftsleiter die operative Führung übernommen. Überraschend ist es gelungen, in kürzester Zeit einen neuen Geschäftsführer zu finden (siehe Seite 13). Die Buchhaltung wird bereits seit einiger Zeit durch Eveline Leutenegger, eidg. dipl. Treuhänderin, besorgt.

Die Funktionen Geschäftsleitung und Rechnungsführung werden getrennt. Ausserdem ist das Marketing personell zu verstärken und die Stelle eines Marketingleiters neu zu besetzen. Für diese Stelle eine kompetente Person zu finden, wird nicht von heute auf morgen möglich sein. Für diese Übergangszeit wurden drei Arbeitsgruppen geschaffen.

### Drei Arbeitsgruppen mit Doppelaufgabe

Die Arbeitsgruppe Finanzen hat die Aufgabe, die finanzielle Situation der Dampfbahn Furka Bergstrecke zu analysieren und notwendige Massnahmen zuhanden der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates zu erarbeiten. Zudem stellt die Arbeitsgruppe sicher, so Peter Schwaller, dass die operativen Aufgaben im Bereich Rechnungswesen und Controlling weitergeführt werden. Der Arbeitsgruppe Finanzen



Josef Albisser

gehören (Stand 24. Mai) an: Josef Grandl, Sekretär des Verwaltungsrates (Vorsitz), Eveline Leutenegger, Walter Willi und Josef Albisser.

Die Arbeitsgruppe Technik, Bau und Betrieb koordiniert alle bisherigen Aufgaben der Abteilungen Betrieb, ZfW und Bau. Sie sorgt in der kommenden Saison für einen reibungslosen Fahrbetrieb. Die Arbeitsgruppe besteht aus Walter Willi (Vorsitz, Bau), Erich Ulrich (Betrieb) und Anton Westreicher (ZfW).

Die Arbeitsgruppe Marketing und Öffentlichkeitsarbeit sorgt für alle notwendigen Marketing- und PR-Massnahmen während der Saison 2003/2004. Ziel ist es vor allem, die «budgetierten Einnahmen aus dem Reisedienst in der laufenden Saison zu gewährleisten oder – wenn möglich – zu übertreffen». Unter dem Vorsitz von Verwaltungsrat Ruedi Willi gehören der Arbeitsgruppe Erich Ulrich, Simon Rahm, Karl Reichenbach sowie ein Vertreter der Schweizerbahnen Stuttgart an. Ausserdem werden externe Experten beigezogen.

Die Arbeitsgruppen haben demzufolge sowohl aktuell operative Aufgaben sowie konzeptionelle Bautätigkeiten zu übernehmen. Der Geschäftserfolg im laufenden Jahr wird also entscheidend von ihrem Wirken abhängen.

Der Verwaltungsrat wird sich vornehmlich und verstärkt der strategisch wichtigen Finanzlage der DFB annehmen und für eine ausgeglichene Rechnung sorgen.

Gerhard Oswald

## Dramatische finanzielle Situation der Furka-Bergstrecke

# «Wir brauchen 300'000 Franken»

*Unterdurchschnittliche Erträge im letzten Sommer, fehlende Reserven und Ausbleiben des Erfolgs bei Sponsoringbemühungen haben zu einer finanziellen Situation der DFB geführt, die als «dramatisch» einzustufen ist. «dampf an der furka» sprach mit Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller über die Bemühungen, die unerfreuliche Lage in den Griff zu bekommen.*

«Wir haben zu wenig Geld und suchen 300'000 Franken.» Der Ton, in dem Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller dies sagt, lässt ein dick gebündeltes Sorgenpaket ahnen. «Ich habe einige Nächte nicht geschlafen.» Leichthin ist die Dampfbahn Furka-Bergstrecke nicht in diese Lage geraten. Von Versäumnissen wird man trotzdem nicht sprechen dürfen.

### Minus in der Betriebsrechnung...

Finanzielle Probleme waren schon da. Und schlimmere Umstände haben sich für den Fall des Zusammentreffens widriger Umstände angekündigt. Gewarnt war man spätestens dann, als Josef Albisser in der Ausgabe 1/03 von «dampf an der furka» mitteilte, die Rechnung der Betriebssaison 2002 habe im Vergleich zum Vorjahr eine Ertragsminderung von 110'000 Franken erbracht. Ähnliches war schon im Vorjahr geschehen. Dies hat sich nun kumuliert. Ziemlich befriedigend ist dagegen die Aktienzeichnung mit 270'000 Franken ausgefallen. Der Ertrag aus der Kapitalerhöhung wird jeweils für Investitionen eingesetzt.

### ...und noch kein Sponsoring

Da die Betriebsrechnung in den letzten Jahren regelmässig mit Verlustzahlen abschloss, versuchte der Verwaltungsrat unter Mithilfe eines Fachmannes Sponsoren an Land zu ziehen. Damit sollten der DFB neue Mittel zufließen. Dies habe (noch)

nicht gegriffen, muss Peter Schwaller in einer Zeitspanne bilanzieren, die solchen Unterfangen nicht günstig gesinnt ist.

Wegen Fehlens jeglicher Reserven geriet die DFB im April in einen Engpass. Der VR-Präsident spricht von einem Liquiditätsloch. Mit dem Vereinsbeitrag wurden im ersten Vierteljahr Rechnungen bezahlt. Im April waren die vorhandenen Finanzen aufgebraucht. Der DFB benötigt somit dringend Mittel, «um den Liquiditätsengpass in der Gesamtrechnung bei minimalstem Budget aufzufangen», schreibt Peter Schwaller.

### Sektionen und persönlicher Beitrag

Die finanzielle Lage der DFB ist als sehr ernst einzustufen. Noch selten stand das Unternehmen so nahe am Abgrund. Diese Erkenntnis ist hart, aber sie musste wohl einmal kommen. Mit einem Aufruf hat sich VRP Schwaller direkt an die Sektionen des Vereins Furka-Bergstrecke gewendet. Die Sektionen werden gebeten, auf zwei Ebenen mitzuhelfen, umgehend die fehlenden Mittel aufzubringen. Zum einen werden sie um direkte finanzielle Hilfe ersucht, zum andern sollen auch «alle denkbaren Anstrengungen» unternommen werden, um für zusätzliche Fahrten mit «unserer einzigartigen Bahn zu werben».

Der Aufruf des Verwaltungsratspräsidenten ist im Wortlaut in dieser Ausgabe abgedruckt. Ebenso sind alle Leserinnen und Leser gebeten, mit dem beigelegten Einzahlungsschein «Spezialspende 2003» sich persönlich an dieser Aktion zu beteiligen.

### Wenigstens den Stand halten

Über welche Einnahmen verfügt die DFB eigentlich? Als rein private Tourismusbahn ohne öffentlichen Transportauftrag sind staatliche Beiträge nicht möglich. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr waren, wie bereits erwähnt, in den beiden letzten Jahren rückläufig. Der Effekt

«Gletsch» hat sich nicht im erhofften Ausmass eingestellt. Für das laufende Jahr rechnet das Budget beim Reiseverkehr mit Einnahmen von 800'000 Franken. Dies würde in etwa dem Vorjahr entsprechen. Es sollte Anliegen aller Mitglieder und Aktionäre sein, mitzuhelfen, dieses Ziel zu erreichen oder zu übertreffen. Gelingt dies nicht, so führt dies zu einer weiteren Verschärfung der finanziellen Probleme.

«dampf an der furka» hat in jeder Nummer den Barometer der Aktienzeichnung veröffentlicht. Ob auch in diesem Jahr wieder rund 250'000 Franken zusammenkommen? Im Verwaltungsrat hofft man angesichts der unerfreulichen Wirtschaftslage auf wenigstens 200'000 Franken. Rund eine Viertelmillion Franken trägt der Verein Furka-Bergstrecke mit seinen Sektionen bei und leistet damit jährlich eine überlebenswichtige Finanzspritze. Aus dem Souvenirhandel erwartet der Verwaltungsratspräsident rund 100'000 Franken. Dass diese ordentlichen Erträge für die Deckung der Betriebs- und der Investitionsrechnung immer eine schmale Basis darstellen, ist bekannt.

### Investitionen gekürzt

Die Investitionsrechnung wurde für 2003 stark gekürzt. Vorgesehen sind Ausgaben von 350'000 Franken. Wie erwähnt werden sie möglichst über die Kapitalerhöhung finanziert. Diese Mittel stehen der DFB jeweils erst Ende des Jahres zur Verfügung.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke lebt seit Jahren im Sinne des Wortes von der Hand in den Mund. Dazu haben alljährlich Unzählige mit Hand, Kopf und Geldbeutel mitgeholfen. Wie aktuell aufgezeigt wird, steht dieses «System» dann auf wackligen Beinen, wenn die eigenen Erträge der DFB rückläufig sind, wie es derzeit konjunkturbedingt der Fall ist. Für Peter Schwaller ist es mit der aktuellen Rettungsaktion nicht getan. Auch wenn es gelingt, das «Loch auf ausserordentliche Weise zu stopfen», so kann dies noch längst nicht Entwarnung bedeuten.

Möglich, dass auch der 1000er-Club und die Stiftung eingeschaltet werden. Obwohl gerade sie es sind, die auf eine



## Offener Brief des Verwaltungsrats-Präsidenten

# Aufruf zu einem Sondereinsatz

*Dank grossem Einsatz unserer Frondienstmitarbeiter in allen Abteilungen kann die Saison 2003 aus heutiger Sicht planmässig am 21. Juni 2003 gestartet werden. Einmal mehr gelingt es, die Strecke und das Zugsmaterial unter schwierigen Rahmenbedingungen zeitgerecht bereit zu stellen. Ich danke allen Mitarbeitenden herzlich für diese tolle Leistung.*

Grosse Sorgen bereitet uns aber die allgemein schlechte Wirtschaftslage, welche sich seit der Saison 2002 zunehmend negativ auf unser Unternehmen auswirkt. Die Zahl der Reisenden ist im letzten Jahr im Vergleich zum Vorjahr gesunken und dieser Trend setzt sich voraussichtlich auch dieses Jahr fort; so liegt der aktuelle Stand der Reservationen – insbesondere Gruppenreisen – etwa halb so hoch wie vor Jahresfrist. Unsere Hoffnung liegt deshalb im Tagestourismus, der jedoch sehr wetterabhängig ist. Auch der Bereich Spendengelder und Sponsoring liegt als Folge der unsicheren Entwicklung in der Krise. Da die DFB bis heute keine Reserven bilden konnte, auf die sie in schwierigen

Zeiten zurückgreifen könnte, ist das Unternehmen zurzeit gefährdet, wenn es nicht gelingt, auf zwei Ebenen mit einem Sondereinsatz aller Beteiligten die fehlenden Mittel aufzutreiben.

### Spendenaufruf:

Die DFB benötigt in den kommenden Monaten rund 300'000 Franken, um den Liquiditätseingpass in der Gesamtrechnung bei minimalstem Budget aufzufangen. Falls sich der Umsatz im Reisedienst gemäss Budget entwickelt, entspannt sich dieses Liquiditätsproblem in der Betriebsrechnung ab etwa August 2003; die Mittel werden aber benötigt, um im Investitionsbereich die geplanten minimalen Arbeiten und Verpflichtungen zu bezahlen; die dafür vorgesehenen Mittel aus der Aktienkapitalerhöhung 2003 werden als Deckungsbeitrag ebenfalls tiefer ausfallen von der Bank erst auf Jahresende freigegeben.

### Marketing im Tagestourismus

Die budgetierten Einnahmen aus dem Reiseverkehr betragen rund 800'000 Franken; sie bewegen sich im gleichen

Rahmen wie im Vorjahr. Wir rufen Sie auf, alle denkbaren Anstrengungen zu unternehmen, durch Aktionen und persönliche Beziehungen für unser Unternehmen und das einmalige Erlebnis an der Furka zu werben. Wir sind dringend auf diese Einnahmen angewiesen; Mindereinnahmen gefährden die Liquidität und verschärfen das Finanzproblem.

Die DFB befindet sich in einer kritischen Situation, die nur durch gemeinsame Anstrengungen gemeistert werden kann. So geht der Aufruf an den Verein Furka-Bergstrecke, alle Aktionäre, aber auch an den 1000er Club sowie die Stiftung Furka-Bergstrecke, ihre Aktivitäten und Bemühungen mit hoher Priorität auf die aktuelle Lage der DFB zu fokussieren und alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, das Schlimmste zu verhindern. Es ist nicht das erste Mal, dass das Unternehmen Furka-Bergstrecke schwierige Zeiten durchstehen muss. Allzu oft müssen wir mit Feuerwehrübungen kurzfristig Engpässe und Probleme bewältigen. Das schafft verständlicherweise Frustration bei den Mitarbeitenden, die mit viel persönlichem Einsatz den Betrieb der DFB aufrechterhalten. Der Verwaltungsrat ist sich dessen bewusst und hat zusammen mit der Geschäftsleitung erste Schritte eingeleitet um endlich zu einer soliden, vorausschauenden Finanzplanung zu kommen. Dazu gehört auch die Sicherung der Finanzierung. Dies wird allerdings einige Zeit in Anspruch nehmen. Kurzfristig geht es jetzt darum, den Betrieb 2003 zu gewährleisten, dazu zähle ich auf den uneingeschränkten Willen der grossen Furka-Familie, diese neue Herausforderung anzunehmen und am Ende gestärkt aus dieser kritischen Lage hervorzugehen. Peter Schwaller

### Einzahlung erbitten wir mit dem Vermerk «Spezialspende 2003» auf folgende Konten:

Für die Schweiz: Raiffeisenbank Urner Oberland, 6472 Erstfeld, Konto 1925508 BC 81433, PC 87-640684-8. Für Deutschland und Holland: Sparkasse Hennef, DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Konto 215541, BLZ 38651390.

längerfristige Finanzierung angelegt sind. Für den Verwaltungsratspräsidenten ist klar, dass neben und nach der Rettungsaktion die mittelfristige finanzielle Absicherung der DFB erste Priorität haben muss.

### Liquidität generell verbessern

Rund eine halbe Million Franken müssten jährlich zusätzlich zur Verfügung stehen, um überhaupt gewisse Reserven schaffen zu können. An den Verlustvortrag in der ordentlichen Rechnung sei nur nebenbei erinnert. An eine Sanierung der Reststrecke von Gletsch nach Oberwald kann vorderhand ernsthaft nicht gedacht werden. So hart das klingen mag. Es wird sich vorübergehend wohl noch

ein weiterer Schnitt als notwendig erweisen. Ernsthaft zu überlegen sein wird, zumindest kurzfristig alle oder zumindest der überwiegende Teil der zur Verfügung Mittel für die Sicherung des Unternehmens einzusetzen.

Wie in dieser Ausgabe zu lesen ist, bläst der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG in verschiedener Hinsicht eine kalte Brise ins Gesicht. Es sind Zeiten wie diese, die für eine gute Zukunft das Zusammenstehen aller brauchen und fordern. Es hat schon früher solche Zeiten gegeben. Wieso, liebe Freundinnen und Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, soll nicht auch dieses Mal die Sonne wieder aufgehen?

Gerhard Oswald

Lettre ouverte du président du conseil d'administration

## Un engagement spécial

Grâce au dévouement de nos collaborateurs bénévoles de tous les secteurs, la saison 2003 pourra débuter comme prévu le 21 juin 2003. De nouveau, la ligne et le matériel roulant ont été préparés à temps, malgré les conditions cadre parfois difficiles. Je remercie cordialement tous les collaborateurs pour cette excellente performance.

L'environnement économique défavorable qui a eu des répercussions de plus en plus négatives sur notre entreprise depuis la saison 2002 nous crée des soucis considérables. Déjà l'année passée, le nombre de passagers était en baisse par rapport à l'année 2001 et nous nous attendons à ce que cette tendance se poursuive aussi en 2003. Effectivement, l'état actuel des réservations, notamment celui des groupes de voyages, est inférieur de moitié par rapport à l'année passée. Notre espoir repose donc sur le tourisme d'excursion journalière qui a l'inconvénient d'être tributaire des conditions météorologiques. Les secteurs sponsoring et mécénat aussi sont en crise en raison de l'évolution incertaine des conditions économiques. Le DFB n'a jusqu'à cette date pas été en mesure de constituer des réserves financières en prévision de temps difficiles. Dès lors, l'entreprise est actuellement en danger si elle ne parvient pas, grâce à la participation de tous, à trouver les liquidités manquantes en agissant à deux niveaux au cours d'une action spéciale.

### Appel au dons:

Même avec un budget minimal, les besoins financiers de l'entreprise DFB pour ces prochains mois sont de l'ordre de Fr. 300'000 pour permettre de passer le goulot d'étranglement dans le compte global. Si le chiffre d'affaires dans le service voyageurs se développe conformément aux prévisions, le problème des li-

quidités dans le compte d'exploitation se détendra à mesure dès le mois d'août 2003; les moyens financiers sont toutefois requis pour honorer un minimum de travaux et les engagements pris dans le domaine des investissements. Les moyens provenant de l'augmentation du capital 2003 en tant que contribution de couverture seront également moins élevés que prévu et ne seront libérés par la banque qu'en fin d'année.

### Appel à faire du marketing dans le tourisme d'excursion journalier

Selon budget, les revenus du trafic des voyageurs sont de l'ordre de 800'000 francs; ils se situent au même niveau que l'année précédente. Nous vous invitons à déployer tous les efforts imaginables, que ce soit au cours d'actions ou dans le cadre de vos relations personnelles, pour faire de la publicité pour notre train à vapeur et l'exceptionnelle aventure à la Furka. Le produit du trafic voyageurs nous est indispensable. Des revenus inférieurs aux prévisions mettent en péril la liquidité et accentuent le problème financier. Le jubilé des 20 ans d'existence de l'ALSF permettra aussi de faire de la réclame pour notre train exceptionnel.

### Conclusion:

Le DFB se trouve dans une situation critique qui ne pourra être surmontée qu'en regroupant tous les efforts. Notre appel s'adresse également à l'Association Ligne sommitale de la Furka, à tous les actionnaires, au Club des 1000 et à la Fondation Ligne sommitale de la Furka, afin qu'ils concentrent leurs efforts en toute priorité sur la situation actuelle du DFB et entreprennent tout ce qui est en leur pouvoir pour éviter le pire.

Ce n'est pas la première fois que l'entreprise Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka se voit confrontée à de graves pro-

blèmes. Trop souvent, nous devons surmonter des difficultés et triompher de situations préoccupantes par des actions ponctuelles d'urgence. Cette façon de procéder crée des frustrations chez nos collaborateurs qui assurent le bon fonctionnement du DFB grâce à leur engagement personnel. Le conseil d'administration est conscient de cet état de faits et a entrepris en collaboration avec la direction de l'entreprise les démarches indispensables pour enfin aboutir à une solide planification financière prévoyante. La garantie du financement en fait aussi partie. Ces démarches prendront toutefois du temps.

A brève échéance, il s'agit de garantir l'exploitation 2003. A cet effet, je compte sur l'immense volonté de la grande famille de la Furka de bien vouloir accepter ce nouveau défi afin que nous ressortions tous renforcés de la situation critique actuelle.

*Peter Schwaller – trad. : C. Solioz*

### Vos dons, portant la mention «Don spécial 2003» sont les bienvenus sur les comptes suivants:

Pour la Suisse: Banque Raiffeisen Urner Oberland, 6472 Erstfeld, Compte 1925508 BC 81433, CCP 60-3263-3. Pour la zone Euro: Sparkasse Hennef, DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Compte 215541, BLZ 38651390.

## Nachbezug von Einzelnummern oder Werbeexemplaren

für Veranstaltungen können beim Souvenirhandel DFB angefordert werden.

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

**Changement inattendu à la direction de l'entreprise****Josef Albisser démissionne**

*Le 13 mai, le directeur de l'entreprise Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka a donné sa démission avec effet immédiat, renonçant en même temps à son siège au conseil d'administration (CA) du DFB. Josef Albisser explique son retrait par des raisons de santé. Peter Schwaller (président du CA) et Walter Willi (directeur remplaçant) se sont chargés de façon intérimaire des affaires opérationnelles en cours.*

Ainsi se termine une ère au Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka. Le 13 mai, l'homme qui jusqu'à maintenant se trouvait au centre des événements a renoncé avec effet immédiat à ses charges de directeur et de membre du CA. Au cours des dernières années, Josef Albisser avait endossé un volume de travail professionnel et accessoire considérable que probablement personne d'autre n'aurait pu assumer. L'excès de travail provenait aussi de la double fonction de directeur des affaires omniprésent et de responsable financier.

Les premiers signes de la surcharge de travail étaient perceptibles lors de l'assemblée générale 2002 à Oberwald.

**Assistance promise**

Dans le courant de ce printemps, Josef Albisser eut à payer le tribut pour ces excès. De sérieux troubles de santé, qui exigeaient des consultations continues, l'ont amené à franchir le pas qui lui aura certainement beaucoup coûté. Mais, il l'a franchi conséquemment avec effet immédiat. Après entretien avec Peter Schwaller, président du conseil d'administration, le directeur sortant s'est déclaré prêt à collaborateur lors de la transmission aux successeurs des affaires en cours, notamment celles ayant trait aux finances, et à coopérer pour le maintien des bonnes relations établies avec les clients et les

instituts financiers. Par son geste, Josef Albisser contribue à clarifier la situation devenue difficile au sein du DFB.

Depuis un certain temps, on ne pouvait plus ignorer les démarches de certains actionnaires qui exigeaient une assemblée extraordinaire tout en se retournant directement contre le directeur des affaires sortant. Ceci n'empêche pas de constater que depuis 1995 Josef Albisser a rendu des services extraordinaires, décisifs pour la pérennité du Train à vapeur de la Furka. Ils seront à honorer dans une édition ultérieure du «dampf an der furka». La direction opérative a été reprise par le président du CA et par Walter Willi, remplaçant du directeur de l'entreprise. Depuis un certain temps déjà, la comptabilité était assurée par Eveline Leutenegger, fiduciaire diplômée fédérale. Les démarches nécessaires pour repourvoir la place vacante ont immédiatement été entreprises. Les activités de direction d'entreprise et de comptabilité ont été séparées. Par ailleurs, la dotation en personnel dans le secteur marketing est à renforcer et le poste de responsable du marketing est à repourvoir.

Trois groupes de travail ont été formés pour gérer les affaires durant cette période de transition.

**Trois groupes de travail à double fonction**

Le groupe de travail Finances doit analyser la situation financière du Train à vapeur de la Furka puis élaborer à l'attention de la direction et du CA les mesures correctives nécessaires. Par ailleurs, ce groupe de travail assure, selon Peter Schwaller, la continuation des tâches opératives dans les secteurs comptabilité et controlling. Font partie du groupe de travail Finances (état au 24 mai): Josef Gradl (présidence), secrétaire du CA, Eveline Leutenegger, Walter Willi et Josef Albisser.

Le groupe de travail Technique, Construction et Exploitation coordonne toutes les activités jusque-là attribuées aux divisions Exploitation, Traction & Ateliers et Construction. Il veille à un service ferroviaire sans heurt durant la saison à venir. Ce groupe de travail se compose de Walter Willi (présidence, Construction), Erich Ulrich (Exploitation) et Anton Westreicher (T&A).

Le groupe Marketing et Relations Publiques s'occupe de toutes les mesures de marketing et de relations publiques durant la saison 2003/2004. Le but consiste avant tout à garantir les revenus prévus au budget, voire de les dépasser. Font partie de ce groupe de travail placé sous la présidence de Ruedi Willi, membre du CA: Erich Ulrich, Simon Rahm, Karl Reichenbach et un représentant des «Schweizerbahnen Stuttgart». Par ailleurs, il sera fait appel à des experts externes. Dès lors, les groupes de travail ont à assumer des tâches opératives actuelles et des activités de conception et de reconstruction. La prospérité de l'entreprise pour l'année en cours dépendra donc notablement de leur travail. Le CA s'occupera principalement de l'importante question de la situation financière du DFB et veillera au bon équilibre des comptes.

*Gerhard Oswald – trad. C. Solioz*

**«dampf an der furka» braucht Inserate!**

**Helfen Sie uns?**

E-Mail:

[furkabergstrecke@eadruck.ch](mailto:furkabergstrecke@eadruck.ch)

Telefon 055 418 82 21



Auch in Altdorf wird eifrig gearbeitet

## Militär als Freund und Helfer



Vom Lastwagen aus wird mittels Kran das Pistenfahrzeug unter militärischer Assistenz beladen...

«Was hat Altdorf mit der DFB zu tun?» wird sich mancher fragen. Realp, Chur, Aarau sind durch viele Berichte bekannt, dort wird für die DFB gearbeitet. Aber Altdorf? Ach ja, da stehen noch die zwei Lokomotiven HG 4/4 aus Vietnam zur Aufarbeitung bereit. Es ist daher auch einmal an der Zeit zu berichten, was dort noch geschieht.

In der angemieteten Halle wird viele Monate lang, vornehmlich vom Herbst bis zum Frühjahr, gearbeitet. Es werden hauptsächlich übernommene Gebrauchtfahrzeuge wie Bagger, LKW, Dumper, Kranwagen sowie Werkzeuge und Maschinen wieder einsatzfähig gemacht. Daran arbeiten neben Heinz Bissig in erster Linie Reto Caprez und Oskar Greminger, die dazu regelmässig von Ilanz und Zürich anreisen, sowie Anton Stadelmann aus Altdorf.

Es ist zu bewundern, was hier oft aus nahezu Schrott wieder betriebsfähig gemacht wird. Wir können nur hoffen, dass auch in Zukunft Leute gefunden werden, die diese Aufgaben mit der gleichen Freude und Einsatzbereitschaft, ja in Liebe zur

DFB, fortsetzen werden. Heinz Bissig, für den Fahrpark der DFB zuständig, organisiert von Altdorf aus die Beschaffung, Aufarbeitung sowie Reparaturen und Verwertung von Fahrzeugen aller Art. Er sorgt für den Transport vieler Materialien wie zum Beispiel Benzin, Diesel und so weiter zur Furka und fährt auch oft selbst den Camion, «und das nicht nur zur Som-

merszeit, nein, auch im Winter, wenn es schneit». Dazu folgendes Beispiel: Am 15. Februar 2003 musste eine Ladung Bauholz und vier Tonnen Plättli für den sich im Bau befindenden Sanitärtrakt nach Realp gebracht werden. Also wurde in Altdorf alles auf einen LKW mit Kran der Firma Zbinden verladen. Es gab nur ein Problem: Wenn auch die Strasse von Andermatt nach Realp gerade erst von den zahlreich abgegangenen Lawinen wieder geräumt war, so konnte die Zufahrt zum DFB-Depot in Realp wegen des hohen Schnees mit dem LKW nicht befahren werden. Da bewährte es sich, dass gute Kontakte zum Militär in Andermatt durch Manfred Willi aktiviert werden konnten.

Es wurde vereinbart, dass am Samstag um 8 Uhr in der Früh in Realp zwei Pistenraupen der Einheit zur Beförderung der Ladung zum Endziel bereitstehen. Somit hiess es für Heinz Bissig am Samstag, wenn viele sich noch einmal im Bett auf die andere Seite umdrehen, aufstehen. Um 7 Uhr fuhr er vom Werkhof Altdorf los und erreichte Realp um 7.55 Uhr. Die Pistenraupenbesatzung war pünktlich zur Übernahme der Ladung bereit. In gut einer Stunde war die Aktion abgeschlossen, die ohne die Militärhilfe vielleicht einen ganzen Tag gedauert hätte. Deshalb an dieser Stelle noch einmal vielen Dank für die vorbildliche Unterstützung.

Heinz Fränsing



... und dann zur Baustelle Sanitärtrakt befördert.

Fotos: Heinz Fränsing

## Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

# Marketing, der Schlüssel zum Erfolg (oder nur ein Schlagwort unserer Zeit?)

Unser Produkt – eine Fahrt mit nostalgischen DFB-Dampfzügen über die Furka-Bergstrecke – hat nach wie vor einen hohen Erlebniswert. Unsere Frondienstleistungen lassen sich sehen und werden bewundert und geschätzt.

### Und dennoch

- gibt es Leute, die trotz Mund-zu-Mund-Propaganda unsere spezielle Bahn noch nicht kennen
- gibt es Züge, die nur schwach frequentiert sind (vor allem am Anfang und Ende unserer sehr kurzen jährlichen Fahrsaison von vier Monaten)
- reichen die Sponsoren- und Spendengelder sowie die Einnahmen aus unserem Reisedienst und den Nebenbetrieben nicht aus, finanzielle Lücken bei dringend anfallenden Erneuerungen und Investitionen zu schliessen.

### Daher brauchen wir

- noch mehr zahlende Fahrgäste.

### Zur Verstärkung unserer Präsenz am Markt suchen wir Frondienstleute, welche zum Beispiel in der Lage sind:

- aktuelle Texte über unser Unternehmen DFB zur Veröffentlichung in den verschiedenen Medien zu verfassen
- Zugänge zu weiteren Medien zu öffnen
- in Zusammenarbeit mit unserem Reisedienst mit weiteren Reiseveranstaltern in Kontakt zu treten und unsere Produkte erfolgreich zu verkaufen
- neue Angebote mit anderen touristischen Leistungsträgern zu entwickeln
- die administrativen Arbeiten im Bereich Marketing zu koordinieren und zu erledigen
- die DFB an Veranstaltungen und Touristikmessen geschickt zu präsentieren
- unserem Foto- und Filmarchiv geeignetes und aktuelles Bildmaterial zu liefern
- uns (falls beruflich bedingte Auslandsreisen stattfinden) interessante Auslandkontakte zu vermitteln
- neben ihrer Berufstätigkeit im Marketing auch in ihrer Freizeit die DFB in Marketingfragen zu unterstützen und allenfalls Führungsfunktionen zu übernehmen.

### Fazit:

Nicht nur «Fronis» in den Bereichen Bau, Bahnbetrieb, Werkstätte, Küche etc. sind gesucht, sondern immer mehr auch im Bereich Marketing. Bitte melden Sie sich bei unserem DFB-Personalchef Peter Schwarzenbach, Telefon 055 246 36 15

## Einmaliges Angebot

### Bodywarmer

Gilet in elegantem Hellgrau mit DFB-Signet in weiss

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

- Reissverschluss und Druckknöpfe

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

**Nur Fr. 65.–**

(plus Porto und Verpackung)

**Bestelldatum:** spätestens Ende Juni 2003. (Lieferung Mitte August, vorbehältlich genügend hohem Auftragseingang)



## Armbanduhr zum Jubiläum 20 Jahre VFB

### Armbanduhr

Schweizer Fabrikat  
Lederarmband und Stahlgehäuse  
mit Aufschrift 20 Jahre VFB  
1983 – 2003  
Stunden, Minuten und Sekundenzeiger



**Nur Fr. 59.–**

(plus Porto und Verpackung)

Bitte schriftlich bestellen bei:

**Souvenirhandel DFB,**  
Postfach 49, CH-3428 Wiler  
Tel./Fax: 032 665 11 24  
E-Mail: souvenir@fu-be.ch



Tag der offenen Tür in der VFB-Wagenwerkstatt Aarau

## Der B 4229 ist bald fertig



Ein Teil der vielen Gäste, die sich in der Werkstatt drängten.

*Es brauchte zwei Nachmittage und eine Handvoll Freiwillige um die VFB-Wagenwerkstatt in Aarau für den Tag der offenen Tür auf Vordermann zu bringen: Aufräumen, Reinigung der Halle, Aufstellen der Tische und Bänke für die Gäste. Einmal im Jahr wird dieser Anlass durchgeführt. Wir konnten am Freitag, 25. April, den im Jahre 1935 von der SIG gebauten Wagen mit 60 Plätzen in der neuen Renovations-Aufbauphase zeigen.*

Nach der Ansprache um 19 Uhr von Präsident Walter Benz brachte uns ein paar Minuten später der Jodlerclub Aarau ein sehr schönes Ständchen, teilweise mit Alphorn. Wir danken der Gruppe recht herzlich für die Darbietungen.

Anschliessend erläuterte Werkstattchef Werner Beer den zahlreichen Anwesenden den Werdegang und Aufarbeitung des neuen Wagens.

Die alte Bezeichnung des Wagens (grün) lautete ursprünglich C 829. Er fuhr bis 1968 bei der Brünigbahn (SBB). Der Wagen wurde anschliessend von der LSE (Luzern-Stans-Engelberg-Bahn) über-

nommen und lief dort unter der Bezeichnung B40 in der Farbe rot als Aushilfswagen. Ausrangiert wurde das Gefährt im Januar 1999. Im Mai 1999 konnte der VFB Aargau lediglich den Wagenkasten ohne Drehgestell von der LSE kostenlos übernehmen.

Für die Drehgestelle und Chassis wurde man bei der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) fündig. Ein im Jahre 1931 gebauter Personenwagen (AB 103) und späterer Güterwagen wurde von unserem Verein kostenlos übernommen und in Aarau im Juni 2001 zerlegt. Die Drehgestelle, Räder, Bremse und das Chassis wurden aufgearbeitet und dienen dem neuen renovierten Wagenkasten als fahrbarer Untersatz. Diese Arbeiten wurden in rund 2500 Frondienst-Arbeitsstunden geleistet. Der Wagenkasten selbst wurde in aufwändiger Arbeit aufgebaut. Die Seitenwände und die seitlichen Holzträger sind praktisch neu. Das Blech-Dach und die Dachuntersicht (Pavatex) konnten im Original übernommen werden. Die «Aussenhaut», die alte aufgearbeitete Blechverkleidung, erhält das schon bekannte Furkablau. Die Aufarbeitung der schönen Holzbänke und Gepäckablagen wurden schon im Januar 2003 beendet. Sie warten nun auf ihren Einbau in den nächsten Wochen.

Für den Tag der offenen Tür wurde extra die Vakuumbremse versuchsweise mit einer separaten werkstatteigenen Vakuumpumpe aufgebaut, um dem Publikum die Wirkungsweise einer Bremsanlage zu demonstrieren.

Der renovierte Wagen erhält am Schluss eine neue Bezeichnung B 4229 und wird



Der Jodlerchor Aarau eröffnet mit seinen Liedern den «Tag der offenen Tür».

Fotos: Daniel Roth



Dani Bührers Chäschüechli sind heiss begehrt.

Foto: Helmuth Kuhmann

als 2. Klasswagen nach der Abnahme durch das BAV (Bundesamt für Verkehr) an der alten Furka-Strecke in Verkehr gesetzt. Wenn wir alle Stunden zusammenzählen, kommen wir für die Renovation des Kastens auf rund 8000 Frondienststunden.

Mit Schinkengipfeli, Chäschüechli, Snacks und diversen Getränken feierten wir mit den anwesenden Gästen den Tag der offenen Tür. Walter Benz machte die Anwesenden auf die Problematik des Aarauer Werkstattareals aufmerksam. Da wird schon seit einiger Zeit an einem Fussballstadion herum geplant. Wir hoffen dass die Werkstatt an der Industriestrasse noch lange benutzt werden kann. Nur so können wir mithelfen, den Wagenpark der DFB wirksam aufzustocken. Das «Hexen-Kafi» im Ausstellungswagen war eine originelle Idee und wurde gerne von unseren Gästen besucht. Über 200 Interessierte durften wir in unserer Werkstatt begrüßen.

Das 900. Mitglied, Ruedi Rinderknecht, konnten wir an diesem Abend begrüßen und eine Sitzplatz-Sponsoren-Urkunde

als Geste überreichen. Innerhalb eines Jahres konnten wir 82 neue Mitglieder gewinnen. Unter den neuen Mitgliedern fand eine Verlosung statt, wobei je 1 DFB-Gratisfahrt dem Mitglied und seinem Werber per Post zugestellt werden konnte. Es lohnt sich, weitere Mitglieder anzuwerben.

Der «Rollout-Apéro» für die Wagen-Sponsoren und Helfer wird voraussichtlich im Juli/August 2003 stattfinden. Mit einem Tiefganhänger wird anschliessend die kostbare Fracht nach Realp überführt. Wir danken allen Material- und Geld-Sponsoren, unseren Mitgliedern und den unermüdlichen Werkstatt-Fronis für ihren Einsatz, der mithilft, den Fortbestand einer der schönsten Bergbahnen in Europa sicherzustellen. Leider erhalten wir vom Staat (noch ?) keine Unterstützung, obwohl wir ein Eisenbahn-Kulturdenkmal pflegen und für den Tourismus im Furka-Gebiet einen grossen Beitrag leisten. Nicht vergessen wollen wir allerdings, dass Spenden an unsere Sektion steuerbefreit sind. Der Kulturkanton Aargau hat hier Pionierarbeit geleistet...

Ein herzlicher Dank geht auch an Hans Leuenberger, der mit seiner Dia-Show und seinen von Herzen kommenden Worten viele begeisterte. An unserem Souvenir-Stand waren die 2004-Kalender mit dem Aarauer Jodlerclub vor der Lok auf der Furka heiss begehrt.

*Fred Steiner*

#### Verein Furka-Bergstrecke

## Einladung zum Jubiläum

Am 28. und 29. Juni wird in Realp neu eingeeizt. Der Verein Furka-Bergstrecke VFB feiert zur Eröffnung der Sommersaison 2003 sein zwanzigstes Geburtsjahr. Das Feuer darf nicht ausgehen. Am Samstagnachmittag treffen sich die Aktionäre der DFB AG zu ihrer Generalversammlung in Andermatt. Anschliessend um 17 Uhr wird im Festzelt in Realp die Otmarmusik aus St. Gallen bei einem Apéro zu einem Gala Konzert aufspielen. Der Eintritt ist frei. Das einstündige Konzert ist der Auftakt zu diesem Fest. Die Einladung geht an die Aktionäre, Vereinsmitglieder und die Bevölkerung. Mit dem Auftritt des Duos Bärti & Bärti wird echte Urner Volklore das Abendprogramm auszeichnen. Aussergewöhnlich ist die Dampfbahn Nachtfahrt bei Neumond. In der bekannt kompetenten und humorvollen Art wird Karl Oechsli, bei einem Heizerkaffee den verzauberten Sternenhimmel erklären. Für diese Fahrt ist jedoch eine Anmeldung notwendig (Tel. und Fax 01 761 4701).

Das Programm am Sonntag ist auch für Familien ausgerichtet. So hat beispielsweise eine Schulklass aus dem Urserental das Furkaked einstudiert und wird dies im Festzelt vortragen. Der Dampfbahnbetrieb und die Besichtigungsmöglichkeiten lassen die Kinderherzen höher schlagen, erst recht wenn der Vater oder Grossvater etwas von der alten Technik zu erzählen weiss. Das ist der Tag der offenen Tür eines lebenden Museums. Die Dampferfreunde freuen sich auf Ihren Besuch.



## Kindheitserinnerungen eines amerikanischen VFB-Mitglieds

# Die erste Fahrt nach Gletsch

Dan Rappaport erinnert sich noch heute gern, wie er schon als zehnjähriger Bub von Eisenbahnen fasziniert war. Damals wohnte seine Familie in Pennsylvania (USA), wo es keine Personenzüge mehr gab und Mitfahrgelegenheiten somit selten geworden waren. Wie glücklich war er, als sein Grossvater Emil Ferrari, wohnhaft in Orbe, von Juni bis September 1968 bis 1972 die Stelle eines Stationsvorstandes in Gletsch annahm! Dies war die Gelegenheit, in den Sommerferien bei seinen Grosseltern doch noch zu Eisenbahnerlebnissen zu kommen!

Bei seiner ersten Reise nach Gletsch (1968) wurde er nach einem schönen Flug mit Swissair von New York nach Genf von seiner Tante Roseline abgeholt, um gemeinsam per Bahn weiter zu fahren. In Brig sah er zum ersten Mal die roten Schmalspurwagen der FO vor dem SBB Bahnhof stehen sowie ein ebenfalls abfahrbereiter Zug der BVZ auf dem gleichen Geleise. Bei der Ausfahrt von Brig erblickte der interessiert beobachtende Dan für einen Moment die schwarze Dampflokomotive FO 4 in einem Schuppen neben dem Bahngeleise.

Dan beschreibt weiter, wie damals der Schnellzug nach ein paar Dörfern plötzlich langsam wurde, um in die Zahnstange einzufahren, wie er sich dann durch die atemberaubend schöne Landschaft schlängelte, entlang der leicht grünlich schimmernden Rhone, über Schluchten, durch Tunnels, den monumentalen Bergen entlang. Gegen Oberwald kommend wurden die Schäden von Lawinen und Erdbeben deutlich erkennbar. Beim Lokomotivschuppen in Oberwald war eine Wand ausgebrochen worden durch eine Lawine, was aussah, wie wenn eine Lokomotive nicht mehr hätte bremsen können...

Dies zu einer Zeit, als der Furka-Basis-

tunnel noch ein Traum war in den Köpfen von Planern.

Diese genussvolle, wunderschöne Fahrt ging ihrem Ende zu kurz nach der Strassenüberquerung vor Gletsch, wo das Lichtsignal blinkte und läutete und das Pfeifsignal der Lok die Ankunft des Zuges ankündigte.

Am Bahnhof wurde der Zug und der glückliche Dan vom Bahnhofsvorstand – von seinem Grossvater! – erwartet. Nach der herzlichen Begrüssung spürte Dan wieder, dass die enge Verwandtschaft trotz der trennenden grossen Distanz intakt ist und genoss seine Ferien jeweils in dieser wunderschönen Gegend, dem schönsten Spielplatz, den sich ein Kind nur wünschen konnte.

Das letzte Mal besuchte Dan Rappaport Gletsch 1996. Seither ist er beruflich und familiär so beansprucht, dass eine Reise in die Schweiz (noch) nicht in Frage kommt.

*Dan Rappaport/*

*Übersetzung: Kurt Baasch*

## Sektion Innerschweiz

# Arbeitseinsätze

Die Arbeitseinsätze im Jahr 2003 finden an folgenden Samstagen statt: 21.6., 12.7., 2.+23.8., 13.9., 4.+25.10., 15.11. Für die Samstags-Einsätze zählen wir wiederum auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion. Gesucht : 1 Fahrer aus dem Raum Luzern.

Auskunft: Jakob Hartmann, Telefon 041 917 15 46, wenn möglich Mittwoch abends ab 19 Uhr. Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach 4922, 6002 Luzern. *Willy Auf der Maur*



Bahnhofsvorstand Ferrari Emil, Grossvater von Daniel Rappaport

# Einladung zur 17. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

**Samstag, 28. Juni 2003, 14.00 Uhr, in Andermatt, Aula des Bodenschulhauses**  
(zwei Minuten vom Bahnhof, Saalöffnung 13.30 Uhr)

## Traktanden und Anträge des Verwaltungsrates

1. Begrüssung, Präsidialansprache
2. Eröffnung und Mitteilungen des Präsidenten  
Genehmigung der Traktandenliste
3. Wahl der Stimmenzähler
4. Jahresrechnung 2001 (Bestätigung der Beschlüsse der GV 2002)
  - 4.1 Beschlussfassung über die Rechnungslegung und gleichzeitiger Kenntnisnahme des Revisionsberichtes, sowie Verwendung des Geschäftsergebnisses  
*Der Verwaltungsrat beantragt:*
    - a) die Genehmigung der Jahresrechnung 2001 unter gleichzeitiger Kenntnisnahme des Revisionsberichtes und
    - b) das Geschäftsergebnis auf neue Rechnung vorzutragen.
  - 4.2 Entlastung der Organe  
*Der Verwaltungsrat beantragt, den verantwortlichen Organen für das Geschäftsjahr 2001 Entlastung zu erteilen.*
5. Jahresbericht 2002  
*Der Verwaltungsrat beantragt die Genehmigung des Jahresberichtes 2002.*
6. Jahresrechnung 2002  
*Der Verwaltungsrat beantragt die Genehmigung der Jahresrechnung 2002 unter gleichzeitiger Kenntnisnahme des Revisionsberichtes.*
7. Verwendung des Geschäftsergebnisses 2002  
*Der Verwaltungsrat beantragt, das Geschäftsergebnis auf neue Rechnung vorzutragen.*
8. Entlastung der Organe  
*Der Verwaltungsrat beantragt, den verantwortlichen Organen für das Geschäftsjahr 2002 Entlastung zu erteilen.*
9. Statutenänderungen (Änderungen sind kursiv abgedruckt)  
Erneuerung / Anpassung des Ermächtigungsbeschlusses betreffend Kapitalerhöhung  
**Art. 4a Erhöhung des Aktienkapitals**  
*Die Erhöhung des Aktienkapitals um maximal Fr. 5'320'000.– (fünf Millionen dreihundertzwanzigtausend Franken) wird vorgesehen.*  
*Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, die Erhöhung des Aktienkapitals (unter Gewährleistung des Bezugsrechtes der Aktionäre) innert zwei Jahren in einem Male oder sukzessive durchzuführen, durch Ausgabe von vollständig zu liberierenden Namenaktien wie folgt: 2000 Namenaktien à Fr. 100.– nominell, 3500 Namenaktien à Fr. 200.– nominell, 3600 Namenaktien à Fr. 250.– nominell, 2400 Namenaktien à Fr. 300.– nominell, 3000 Namenaktien à Fr. 400.– nominell, 1700 Namenaktien à Fr. 500.– nominell und 1500 Inhaberaktien à Fr. 500.– nominell.*  
**Art. 4b Erhöhung des Partizipationskapital**  
*Die Erhöhung des Partizipationskapitals um maximal Fr. 1'000'000.– (eine Million Franken) wird vorgesehen.*  
*Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, die Erhöhung des Partizipationskapitals (unter Gewährleistung des Bezugsrechtes der Aktionäre) innert zwei Jahren in einem Male oder sukzessive durchzuführen, durch Ausgabe von 5000 voll zu liberierenden Partizipationsscheinen à Fr. 200.– nominell.*
10. Wahl der Revisionsstelle  
Die Revisionsstelle muss neu für drei Jahre gewählt werden. Der Verwaltungsrat schlägt die PricewaterhouseCoopers AG, Zürich, zur Wiederwahl vor.  
*Der Verwaltungsrat beantragt als Revisionsstelle die PricewaterhouseCoopers AG, Zürich, für drei Jahre wieder zu wählen*
11. Ersatzwahlen in den Verwaltungsrat
12. Ausblick auf das Jahr 2003 und folgende
13. Verschiedenes



**DFB-Geschäftsführung: Der Verwaltungsrat handelte rasch**

## Peter Bernhard gewählt

*Vom Fluggeschäft zur Dampf-Zahnradbahn: Der DFB-Verwaltungsrat hat am 6. Juni den ehemaligen Swissport-Manager Peter Bernhard zum neuen Geschäftsführer gewählt. Hingegen ist die Nachfolge Josef Albisser im Ressort Finanzen & Controlling noch nicht geregelt. Der neue Geschäftsführer nimmt seine Tätigkeit sofort auf.*

Eigentlich war für diese Ausgabe ein Stelleninserat «Gesucht Geschäftsführer» gestaltet und platziert. Doch es kam anders: Rund drei Wochen nachdem Josef Albisser mit sofortiger Wirkung zurückgetreten war, hat die Dampfbahn Furka-Bergstrecke bereits wieder einen Geschäftsführer. Dem Verwaltungsrat standen an seiner Sitzung vom Freitag, 6. Juni, drei Kandidaten zur Verfügung. Die Wahl fiel auf einen Mann, der dem von der DFB Ab neu definierten Anforderungsprofil für Kaderleute haargenau entspricht.

Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller spricht denn auch von einem Glücksfall. Der neue Geschäftsführer Peter Bernhard ist mit Jahrgang 1942 Frühpensionär. Er war während 30 Jahren bei Swissair und Swissport tätig und verfügt über ein ausserordentlich breites Wissen und Führungserfahrung auf verschiedensten Stufen. Seine steile berufliche Laufbahn begann Peter Bernhard mit der kaufmännischen Berufslehre im Eisenwaren- und Sporthandel. Er beschloss sie als General Manager Managemententwicklung bei Swissport in Zürich. Dazwischen liegen Führungspositionen in mehreren Bereichen. Verschiedentlich war der neue Geschäftsführer im Ausland – Türkei, Marokko, Ägypten, USA, Puerto Rico und Südafrika – tätig.

Seine aktuelle Tätigkeit umschreibt Peter Bernhard so: «pensioniert, Einsatz in verschiedenen Logistikprojekten». Verschiedentlich wurde (auch) in «dampf an der



Peter Bernhard ist neuer DFB-Geschäftsführer.

furka» von einer weiteren Professionalisierung in Führungspositionen die Rede. Dass vor allem Pensionierte, die sich noch einer Herausforderung stellen möchten, anvisiert werden, versteht sich. Dies wurde im Bereich der Geschäftsleitung zum Teil schon mit Erfolg gehandhabt. Mit Peter Bernhard ist ein weiterer wichtiger Schritt in diese Richtung gelungen. Wesentlich wird sein, dass die Zusammenarbeit zwischen Profis auf der einen Seite und Fronis/Dampfbahnbegeisterten andererseits auf der Basis des gegenseitigen Verstehens sich optimal anlässt. Daran dürfte es in diesem Fall kaum fehlen. Grossvater (Dampflokführer) und Vater Bernhard waren bei der Bahn tätig. Für Peter Bernhard ist das Unterfangen «Dampf Furka-Bergstrecke» eine echte Herausforderung.

### Rücktritt im Verwaltungsrat

Die Generalversammlung vom Samstag, 28. Juni in der Aula des Bodenschulhauses in Andermatt wird bei Traktandum 11 zwei neue Mitglieder des Verwaltungsrates zu wählen haben. Neben Josef Albisser hat auch der deutsche Vertreter Heinz Fränsing seinen Rücktritt eingereicht.

**Aus dem Geschäftsbericht**

### Züge waren besser ausgelastet

Der Fahrbetrieb wurde im letzten Jahr wirtschaftlicher geführt. Insgesamt wurden 240 Züge geführt, davon waren 232 fahrplanmässige. Im Vorjahr waren es 361 gewesen. Ihre Zahl ist also genau um einen Drittel zurückgegangen. Entsprechend sank die Zahl der Zugskilometer um 679 oder 18,4 Prozent auf 3012. Der Rückgang ist dem Verzicht auf die Züge Gletsch-Muttbach und zurück sowie weniger Extrazügen zuzuschreiben. Die Zwischenzüge ab Gletsch fanden nur geringe Akzeptanz.

Dass die Zahl der beförderten Passagiere ist um 4399 auf 22'752 zurückgegangen. Das entspricht einem Minus von 16,2 Prozent. Die negativen finanziellen Auswirkungen werden an anderer Stelle in diesem Heft erwähnt. Die durchschnittliche Auslastung der Züge wurde deutlich verbessert. Pro Zug wurden 95 Personen statt 71 im Vorjahr befördert.

Die auch durch die Minderfrequenzen hervorgerufene Verschärfung der finanziellen Lage wird nach Ansicht des scheidenden Geschäftsführers Josef Albisser zu einer Konzentration der vorhandenen Mittel führen müssen. Er weist auf die dringlichen Massnahmen wie die Fahrbahnsanierung Tiefenbach-Furka Station (zur Erhaltung der Betriebssicherheit), die Fortsetzung der Sanierungsarbeiten im Scheiteltunnel sowie die Fertigstellung verschiedener Gebäude in Realp hin, da sonst die in der Baubewilligung gesetzten Fristen ablaufen.

Unter diesen Vorzeichen könne es nicht angehen, dass mit Hinweis auf den möglichen späteren Zugsbetrieb Gletsch-Oberwald dringend benötigte Gelder langfristig blockiert werden.

Im Bericht des Verwaltungsrats wird erneut auf ein nicht zu unterschätzendes Problem hingewiesen. Das Frondienstpersonal sei zunehmend gefordert «die anspruchsvollen Arbeiten korrekt und zur richtigen Zeit zu erfüllen». Die Wirtschaftslage schränke den Spielraum der Freiwilligenarbeit zunehmend ein.

## Erinnerung an die Rückführungsaktion von 1990 (2. Teil)

# Etwas Wertvolles wegnehmen?

*Unser Tagesprogramm sieht etwa so aus: Tagwache ist meist um 5.45 Uhr, anschliessend Morgenessen, und um 6.30 Uhr ist Arbeitsbeginn. Wir benutzen den Vormittag voll zur Arbeit, weil es meistens am Nachmittag ab 14 Uhr regnet. Ein kleiner Lunch ersetzt das Mittagessen, richtig gegessen ab Küche wird erst am Abend. So können wir und der Koch die Zeit voll nutzen.*

7. August. Am Dornröschen gibts noch viel Arbeit, denn diese Lok wird später total zerlegt nach Hause genommen. Also demontieren wir fachmännisch und ohne Schaden zu machen, was wir können. Manchmal braucht man trotzdem den Schweissbrenner. Erstaunlich gut lassen sich die meisten Schrauben lösen, ein Zeichen dafür, dass auch in Vietnam gut geschmiert worden war. Wir müssen uns daran gewöhnen, dass jederzeit, wenn wir irgendwo arbeiten, eine sehr grosse Menge Zuschauer anwesend ist. Es sind dies Kinder, Jugendliche und auch viele ältere Menschen. Auf unser Werkzeug müssen wir besonders Acht geben, damit wir abends auch wieder alles beisammen haben.

8. August. Für den ersten Transport ins Tal wird heute der Güterwagen, vollbeladen mit Ersatzteilen, auf den Tiefgangwagen gezogen. Dabei erweist sich unser Habegger-Seilzug mit Hydraulikantrieb als sehr gut. Wegen sehr schlechtem Terrain war ein Wegfahren zur Strasse nicht möglich. Mit einigen Lastwagen voll Schotter wird eine Durchfahrt vorbereitet. Dies dauert bis Mitternacht.

9. August. Heute startet die erste Fahrt ins Tal. Nach vielen Problemen unterwegs reicht es nicht mehr zur Rückfahrt. Die Leute müssen in Tap Cham übernachten. Wir nahmen uns das Dornröschen nochmals vor. Das Gleis, auf dem es stand, hatte keine Weichen mehr einge-

baut, um durch Rangieren auf das vor-derste Verladegleis zu gelangen. Manfred entschloss sich, die Lok auf 2 Hilfsgleisen quer über vier Gleise zu verschieben. Diese Arbeit war bis zum Abend abgeschlossen.

### Die Kunst des Bremsens

10. August. Gegen Mittag treffen die Fahrer wieder in unserem Camp ein. Sie erzählen uns von den gehabten Schwierigkeiten. – Vom ersten Teil meines Berichtes bin ich noch eine Antwort schuldig. Wie bremst man einen Tiefgangswagen ohne genügend Bremsluft? Ganz einfach und doch kompliziert: Auf dem Zugfahrzeug – wir hatten zwei Kamo 3-Lastwagen russischer Bauart zur Verfügung – läuft ein Dieselmotor und produziert Pressluft. Mittels einer langen Schlauchleitung wird diese zum Tiefgänger geleitet. Dort fährt Hanggi Bühler auf einem «Notsitz» mit und bedient ein Luftventil von Hand, das die Bremsluft zu den 16 Rädern reguliert. Die Meldungen zum Bremsen erhält er vom Lastwagenfahrer

per Funkgerät. Mit der Zeit hat er das aber so im Gefühl, dass nicht mehr viele Funkmeldungen gemacht werden müssen.

11. August. Unsere vietnamesischen Helfer erstellen seit gestern ein 120 Meter langes Anschlussgleis, damit alle Loks darauf bis zu einem festen Kiesplatz gezogen werden können. Dort gibt es für das Beladen auf den Tiefgänger keine Probleme mehr. Die Fahrer haben heute zwei Pneu zu flicken, damit wir wieder Ersatzreifen haben. Mit einem Lastwagen voll Material fahren die übrigen nach Song Pha, das ist auf halben Weg zur Küste und unten am Pass. Dort steht die Lok Nummer 2 in einem alten Depot. Ohne grosse Probleme ziehen wir diese auf einem eigens gelegten Hilfsgleis aus dem Depot.

Im Anschluss besichtigen wir eine alte Eisenbahnbrücke, auf die ein provisorisches Gleis gelegt wurde, um unsere Loks darüber zu verschieben. Die parallel dazu verlaufende Strassenbrücke hat für unseren Transport zu grosse Schäden. Wieder in Da Lat zurück gibt es noch genug Arbeit an den vier bereitstehenden Loks.

### Die Fahrt mit Dornröschen

12. August. Tagwache 5.15 Uhr. Als erste Lok wird Dornröschen aufgeladen.



Dornröschen wird auf zwei Hilfsgleisen quer über vier Gleise gezogen

Fotos: Bruno Rütli





Zwischenhalt des Loktransportes auf der Strasse nach Tap Cham. Der Transport ist mit Schweizer Fähnchen markiert.

Problem: Wie wird eine 36 Tonnen schwere Lok richtig befestigt? Auch hier finden wir die beste Lösung. Abfahrt des Transportes nach Song Pha um 11 Uhr. Erst um 14 Uhr fahren auch wir hinterher, um beim Abladen dabeizusein. Schon nach einer Stunde Fahrt holen wir den Transport ein. Bei sieben Strassenbrücken muss das Transportgewicht verteilt werden. Deshalb wird der Tiefgänger jeweils mit einem langen Stahlseil über die Brücke gezogen. Somit kommt nicht alles Gewicht gleichzeitig auf die Brückenelemente.

13. August. Grosses Aufräumen im Lokdepot Da Lat. Die Transportkisten werden wieder verpackt. Am Nachmittag Besuch auf einem Reithof. Anschliessend unternehmen wir eine Erkundung zu zwei Bahntunnels, in denen im Vietnamkrieg mit Minen der Zug gesprengt wurde.

#### Probleme verschiedenster Art

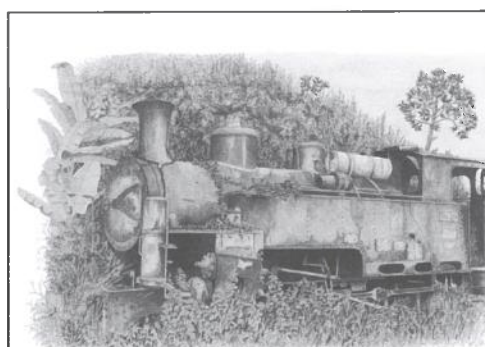
14. August. Schlussarbeiten im und um das Lokdepot. Die Lok 1 ist schon schneller verladen als die erste. Heute ist keine Transportfahrt mehr. Es gibt Probleme bei einer Brücke, die mit 16 Tonnen Höchstgewicht signalisiert ist.

15. August. Krisensitzung im Team. Die Schwertransporte ins Tal stossen auf

grosse Schwierigkeiten. Die Vietnamesen glauben, dass wir ihnen etwas Wertvolles aus dem Land wegnehmen. Eine Gruppe Gegner engagiert sich sehr, auch über die

Behörden wird es zunehmend schwieriger, zu verhandeln. Schon am 12. August wurde uns vor dieser Brücke mit einer Strassenwalze der Weg versperrt. Nach langen Verhandlungen durften wir doch weiterfahren. Ab sofort werden deshalb unsere bereitstehenden Lokomotiven von je zwei Leuten rund um die Uhr bewacht. Somit habe ich auch zwei Tage in Vietnam «Wache geschoben».

16. August. Um 6 Uhr früh fährt der Transport ab. Wir beladen noch den zweiten Lastwagen mit unserem Material. Unsere Arbeit in Da Lat ist zu Ende. Per Mannschaftsbus fahren wir direkt nach Tap Cham. Dort wird das Material in unsere Container verstaut. Wir dürfen die Werkstätten der Bahn besichtigen, wo Radsätze überdreht, Bremsklötze gegossen und diverse Blechteile hergestellt werden. Anschliessend fahren wir unserem Loktransport entgegen, um beim Abladen zu helfen. Dieser Transport kommt aber nie an unserer Eisenbahnbrücke an. Fortsetzung mit neuen Problemen folgt im nächsten Heft.



## Dampflok «Dornröschen» in Vietnam

Originalbild gezeichnet von  
Paul Huber, Oberbüren

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

Verkaufspreise:	Doppelkarte mit Couvert C5	Fr. 7.–
	kleines Bild gerahmt (30 x 24 cm)	Fr. 85.–
	grosses Bild ungerahmt	Fr. 95.–
	grosses Bild gerahmt (50 x 36 cm)	Fr. 345.–

Bestellungen (mit Porto- und Verpackungszuschlag) bitte an:  
**Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, 9230 Flawil, Telefon 071 393 68 68,  
Fax 071 390 08 14**  
**Besuchen Sie mich im Internet unter [www.dampf-reisen.ch](http://www.dampf-reisen.ch)**

## Antwort der Sektion NRW

# Hat uns betroffen gemacht

*Gegendarstellung zum Leserbrief «An wen soll ich zahlen?» in «dampf an der furka» in der Ausgabe April 2002.*

Der Leserbrief von Helmuth Küppers hat uns als Vorstand der Sektion NRW sehr befremdet und alle persönlich betroffen gemacht. Dies erst recht, da er von einem Gründungsmitglied unserer Sektion stammt. Wir möchten dazu wie folgt Stellung nehmen:

Helmuth Küppers bezieht sich offenbar auf den Artikel des ZV von Seite 7 im Heft Dezember 2002. Ohne zu sehr ins Detail gehen zu wollen, lässt sich eine Bereinigung der Adressdatei sehr wohl nachvollziehen. Unser Adressverwalter wird bestätigen, welchen enormen Aufwand es bedeutet, rund 600 Anschriften zu pflegen. Trotz Nutzung moderner Informationsmedien ist es oft unmöglich, zum Beispiel den Verbleib mancher Mitglieder nach Umzug zu ermitteln, wenn diese die Änderungen nicht bekannt geben. Auch der nachlassende Service der Post macht die Sache nicht leichter. Wie mag es erst der zentralen Dateiführung bei einigen tausend Mitgliedern ergehen? Irgendwann resigniert der beste «Detektiv» und eine Kosten-/Nutz-Analyse muss bedauerlicher Weise zur Beurteilung herangezogen werden.

Es ist richtig, dass sich der VFB von der Vereins- zur Verbandsstruktur hin verändert hat. Die genaue Aufbauorganisation wurde lange, auch öffentlich, diskutiert und kann den dem Heft April 2003 beiliegenden Statuten entnommen werden. Dort ist auch festgelegt, dass der Mitgliederbeitrag an den Dachverband VFB zu zahlen ist. Eindeutig falsch ist die Annahme, mit der neuen Verbandsstruktur hätte sich das Mitglieder-Inkasso verändert. Auch gibt es keine deutsche Sektion mit eigenem Inkasso.

Der VFB hat sehr wohl noch Einzelmitglieder, nur dass diese jetzt durch die von ihnen gewählten Delegierten vertreten werden.

Es ist falsch, dass wir uns bis zur Einführung der Verbandsstruktur «Regionalgruppe» nannten. Das war zum Zeitpunkt der Gründung vor 15 Jahren so. Spätestens

nach Annahme der sogenannten «Darmstädter Beschlüsse» zur vereinfachten Organisation der VFB-Gruppierungen wurden wir als «Sektion» anerkannt.

Falsch ist die Aussage, in NRW «bliebe alles beim Alten». Die angeblich «lose Ordnung eines Freundeskreises» ist in Wirklichkeit eine anerkannte Sektion mit ordentlich gewähltem Vorstand und eben solchen Delegierten. Mitglieder und sonstige Gäste (Interessenten, Fronarbeiter, Aktionäre und so weiter) werden bei unseren Treffen gleich gut informiert, aber nicht gleichgeschaltet. So wurden die Wahlen des Vorstandes und der Delegierten sehr wohl getrennt abgehalten. Ausschliesslich Mitglieder erhielten eine farbige Einladung mit Stimmrecht ausweis. Nur sie waren zu den Wahlen berechtigt. Die Wahlen wurden von einem Wahlleiter durchgeführt und ordentlich protokolliert. Die Protokolle wurden dem Zentralvorstand in der Schweiz zugeleitet. Die Wahlen wurden innerhalb eines Informationstreffens abgehalten, um das erneute Porto für 230 Mitglieder und eine Saalmiete zu vermeiden. Wir sind der Meinung, dass dieses Geld eingespart werden konnte, um es sinnvoller einem der Bergstrecke dienlichen Zweck zuzuführen.

Selbstverständlich unterwirft sich die Sektion NRW der Satzung des VFB, erstellt regelmässig ordnungsgemässe Kassen- und Jahresberichte, die dem ZV lückenlos vorliegen. Über unsere Arbeit und unsere Spendenaktionen berichten wir regelmässig in Wort und Bild auf unseren Treffen, in Rundschreiben/Einladungen und im Mitteilungsheft. Wir müssen uns schon sehr wundern, dass all dies H. Küppers entgangen sein sollte, insbesondere, da er nachweislich (Gästeliste) am Wahltag auf der Veranstaltung anwesend war.

Die als «Kaffeeklatsch» bezeichneten Treffen erfreuen sich, entgegen dem allgemeinen Trend in anderen Vereinen, weiterhin grosser Beliebtheit, wie wir zahlreichen persönlichen Kommentaren entnehmen dürfen. Der Kaffeeklatsch mit von Besuchern gespendetem Kuchen (ehemals auch aus dem Hause Küppers) dient nicht nur

der von der Furka bekannten geselligen Atmosphäre, sondern, wie immer wieder erwähnt, der Finanzierung der Unkosten (Saalmiete, Porto und so weiter). Um Besucherzahlen von zum Teil 70 und mehr Personen beneiden uns andere Sektionen und sie entlocken auch Besuchern aus der Schweiz bewundernde Zustimmung. So falsch kann das Konzept also nicht sein!

Die Frage von H. Küppers, wohin er denn seinen Beitrag zahlen solle, erstaunt uns auch. Aus einer Diskette der zentralen Datenverwaltung für deutsche Mitglieder ersieht man, dass vor einiger Zeit ein Bankeinzug von ihm zurückgewiesen wurde. Ein Telefonanruf bei einem von uns hätte sicher eine Klärung bewirken können. Wir erfuhren jedoch nichts von dem Problem. Es dürfte verständlich sein, dass der organisatorische Ablauf auf freiwilliger, ehrenamtlicher Basis, innerhalb eines so grossen Vereines, wie des VFB, hier und da nicht immer reibungslos von statten geht. Wir müssen uns schon wundern, dass wir nicht einmal anlässlich eines Besuches von H. Küppers auf der «INTER-MODELLBAU» im April von ihm auf seine Probleme angesprochen wurden. Statt dessen wurde mangelnde Information beklagt. Was bitte kann man mehr tun als zwei grosse Informationstreffen pro Jahr abhalten, monatliche Stammtische an drei Orten abhalten, in den Einladungen/Rundschreiben sowie regelmässig im Mitteilungsheft berichten, eine Internet-Seite unterhalten und auf einer Messe mit über 100'000 Besuchern über fünf Tage auf 100 Quadratmeter Fläche präsent sein?

Es bleibt festzustellen, dass diese Informationsmöglichkeiten von H. Küppers nicht mehr, wie früher, genutzt wurden. Nicht einmal das Treffen an seinem Wohnort Neuss besuchte er seit zwei Jahren.

Der Vorstand der Sektion Nordrhein-Westfalen hofft, mit dieser Darstellung etwas Klarheit in die geschilderten Vorgänge zu bringen und betrachtet das Thema hiermit als erledigt. Es trifft uns alle persönlich sehr, wenn das persönliche Engagement mit grossen persönlichen (zeitlichen, finanziellen und anderen) Opfern in unqualifizierter Weise in der Öffentlichkeit falsch dargestellt wird. Sollten wir jedoch mit unserer Handlungsweise völlig am Bedarf

vorbei arbeiten, wären wir dankbar, wenn sich Bewerber melden würden, die nicht nur mit «Rat», sondern auch mit «Tat» unsere zeitaufwendige Arbeit übernehmen möchten.

*Martin Fränsing, Präsident*

*Uwe Bodenstern, Kassier*

*Theo Bruland, Adressverwalter*  
*Frank Waffel, Messen, Modellbau*

## Sektion Berlin-Brandenburg

## Neuigkeiten

Um Ostern herum waren wir mit einem teilweise im Umbau befindlichen Modell der Steffenbachbrücke in Spur IIm auf der grossen Modelleisenbahnausstellung in der Wuhlheide in Berlin vertreten. Um die 23'000 Zuschauer kamen in den 9 Tagen der Ausstellung. Neben einer Anlage «Gotthard-Transit» in Spur Z eines Vereinskameraden wurde die einmalige Steffenbachbrücke mit Zeichnungen, Texten und Fotos präsentiert; dazu gab es einen Stand mit Furka-Prospekten.

Nachdem unsere 9. Modellbahnausstellung ein voller Erfolg war, geht es mit Volldampf auf die Jubiläumsausstellung zu. Diese soll (einmalig) auch die Sporthalle der Pustebume-Grundschule einbeziehen, in der in der Masse grosse Anlagen gezeigt werden sollen. Die Organisation hat jedenfalls schon begonnen und es sind erste Gespräche mit Ausstellern und Sponsoren geführt worden. Am 21. Juni wird die Sektion mit einem Informationsstand auf dem Bahnhofsfest in Buckow vertreten sein. Buckow liegt passenderweise in der «Märkischen Schweiz» und der dortige Eisenbahnverein hat analog zu unserer Bergstrecke die elektrisch betriebene Nebenbahn Müncheberg nach Buckow wieder zum Leben erweckt.

### Unsere nächsten Aktivitäten:

Unsere Treffen in Hellersdorf finden jeweils freitags in der Pustebume-Grundschule (Kastanienallee 118, 12627 Berlin-Hellersdorf) um 19.00 Uhr statt. Hier die Daten: 12. September 2003; 14. November 2003.

Für den September 2003 wird eine Exkursion zur Prignitzer Eisenbahn evtl. mit Besichtigung der Werkstatt in Pritzwalk geplant.

*Axel Schiele*



## Sektion Zürich

### Den Hauptbahnhof besichtigt

Am 7. April 2003 erlebte ein Grüppchen von 10 Personen eine eindrückliche Führung im Zürcher HB. Zuerst erklärte unser Mitglied Paul Erismann hoch über dem Gleisfeld das auf modernster Technologie basierende Zentral-Stellwerk, dann ging es weiter, nach einem Dok-Film über die Zukunftsprojekte, durch die Hallen und den Untergrund mit der komplexen Infrastruktur und Logistik. Den Höhepunkt bildete dann die Begehung des HB-Daches: Eine tolle Aussicht über die Stadt in einer fantastischen Abendstimmung liess den mühsamen Aufstieg über die enge Wendeltreppe schnell vergessen.

Da wegen der 40-tägigen Verspätung des letzten Vereinsheftes dieser Anlass gar nicht ausgeschrieben werden konnte, werden wir ihn, wahrscheinlich im Oktober 2003, wiederholen, mit Ausschreibung im Heft 3/03.

### Finanzen/Spenden

In Anbetracht der momentan sehr angespannten Finanz-Situation, in der unsere Bahn steckt, hat der Vorstand Anfang Mai beschlossen, den für den Ausbau unserer Basis Realp budgetierten Betrag auf 10'000 Franken aufzustocken und den Betrag sofort zu überweisen. Dies hat zur Folge, dass wir selbst jetzt in einem Engpass stecken. Da etliche unserer Mitglieder sich darüber aufgehalten haben, dass sie bei der Begleichung des Jahresbeitrages wegen des vorgedruckten EZ keine Möglichkeit haben, «aufzurunden», möchten wir diese (und auch noch ein paar andere!) ermuntern, uns eine Spende zu überweisen. Es wäre schön, nachdem wir schon bis jetzt aktiv, mit Frondienst und Sponsoring, am Neubau Realp beteiligt waren und immer noch sind, wenn wir mit diesen Spenden einen drohenden Baustop verhindern könnten! Für diese Zahlung bitte folgendes Konto verwenden: ZKB, 8032 Zürich-Neumünster, PC 80-3514-8; Konto VFB, Verein Furka-B. Sektion Zürich. Vermerk: Spende. Unser Kassier stellt euch aber auf Verlangen gern einen

vorgedruckten EZ zu! Der Vorstand dankt schon im voraus für jede noch so bescheidene Spende und versichert euch, dass jeder Franken, den er nicht für eigene Werbe-Aktivitäten braucht, den Weg nach Realp finden wird! Übrigens: Auch der Dachverband hat an der ersten DV diese Kritik zu hören bekommen und studiert für nächstes Jahr eine praktikable Lösung des Problems.

### Sektionsreise DFB

Die Reise vom 23./24. August ist ausgebucht; der Reiseleiter kann Nachmeldungen berücksichtigen falls in der Zwischenzeit Abmeldungen eingegangen sind. Adresse siehe Heft 1/03.

Die Angemeldeten werden das detaillierte Programm mit EZ etwa am 20. Juli erhalten.

### Stamm

Dieser regelmässige gesellige Anlass hat sich unterdessen in unserer Sektion gut eingebürgert und findet meist eine gute Beteiligung. Zur Erinnerung: Er findet statt jeweils am 2. Dienstag des Monats, ab 19 Uhr, und zwar alternierend: In den geraden Monaten im Rest. Quellenhof, Rapperswil; in den ungeraden im Rest. Neubühl, Zürich-Irchel. Sommerpause: Juli und August. Wir freuen uns auf angeregte und engagierte Diskussionen und auf neue Gesichter am Stamm! *Fritz Schmutz*

### Namen und Adressen

Brügger Kurt, Industriestr. 16, Postfach, 8627 Grüningen, Tel. P und Fax: 01 935 4503, Präsident, Souvenirs. Müller Bettina, Allmeindstrasse 26, 8645 Jona, Natel: 078 808 9492, lea-bettina@bluewin.ch, Sekretärin. Schmutz Fritz, Lindenstr. 37, 8307 Effretikon, Tel. P und Fax: 052 343 4031, Natel 076 589 3437, fritzschmutz@bluewin.ch, Vizepräsident, Werbung, Reisen, Mitglieder-Betreuung. Angst Bruno, Steinstr. 62, 8106 Adlikon, Tel. P und Fax: 01 841 0661, brunoangst@bluewin.ch, Kassier. Stamm Toni, Ausserdorfstr. 12, 8195 Wasterkingen, Tel. P und Fax: 01 869 4839, Natel 079 365 7438, ast@sma.ch. Schlumpf Edi, Grossackerstr. 61, 8041 Zürich, Tel. P und Fax: 01 482 6437, Natel 079 234 1943, edischlumpf@freemove.ch, Bauchef-Stv., Einsatz-Koordinator.

## Hauptversammlung der Sektion Zürich

### Abschied von Simone Hurter

Besuch Polenmuseum: Am Samstagvormittag den 1. März 2003 vorgängig der HV war eine Führung des Polenmuseums in Rapperswil angesagt. Um 10.00 Uhr trafen sich etwa 20 Interessierte vor den Toren der Burg bei Sonnenschein, mit herrlicher Rundschau. Unter der fachlichen Führung der netten Frau Sandoz, konnten wir im stattlichen Schloss die Geschichte des Museums erfahren. Neben dieser Führung hatten wir die Gelegenheit, uns nach eigenen Bedürfnissen im ganzen Museum zu bewegen. Für eine sportliche Leistung war gesorgt, das Besteigen des Wehrturmes. Nach 90 Minuten spazierten wir stark beeindruckt über das Gesehene und über die Geschichte der Polen Richtung Swisscom-Hochhaus.

Nach einem gemeinsamen Mittagessen fand um 14.00 Uhr die Hauptversammlung im 7. Stock des Swisscom-Gebäudes, statt, wozu sich 46 Mitglieder und 2 Gäste einfanden. Die vom Vorstand vorgelegten Statuten wurden, nach einer angeregten Diskussion und zwei kleineren Änderungen mit grossem Mehr angenommen. Die bisherigen Vorstandsmitglie-

der wurden für ein weiteres Jahr wiedergewählt. Für die vakante Stelle der Sekretärin wurde Frau Bettina Müller gewählt. Die bisherige Amtsinhaberin Simone Hurter wurde vom Präsidenten mit dem gebührenden Dank für ihren Einsatz verabschiedet.

Der Kassier musste für das abgelaufene Jahr einen Verlust von 11533.20 Franken ausweisen, dies weil einerseits die DFB-Aktien auf null abgeschrieben wurden, andererseits auch ein um 4000 Franken höherer Beitrag als vorgesehen an die DFB geleistet wurde. Im Weiteren wurden als neue Delegierte Oskar Haag und Urs Rieder gewählt, die zusammen mit dem schon im Vorjahr gewählten Fritz Schmutz unseren Verein an der ersten DV vom 5. April in Realp vertreten haben. Als Ersatzrevisor wurde Jakob Keller gewählt. Im Anschluss an den statutarischen Teil demonstrierte der Präsident noch unseren Fotostand, der sich schon mehrfach bewährt hat und in kürzester Zeit aufgebaut ist. Dies zum Zweck, dass einige Mitglieder an geeigneten Plätzen (z.B. in Einkaufspassagen) Neumitglieder werben! *Martin Zwahlen*

## Hauptversammlung der Sektion Schwaben

### Nun eigenständige Sektion

Um 19.40 Uhr konnten Bernd Hillemeier elf Sektionsmitglieder in der Gaststätte Herrenkeller in Ulm zur diesjährigen Hauptversammlung begrüßen. In seinem Rechenschaftsbericht ging er auf die verschiedenen Aktivitäten der Sektion sowie an der Bergstrecke und in den Werkstätten ein. Nach dem Kassenbericht, der von Kassier Hans Joachim Lüddemann erläutert wurde, beantragte Revisor Walter Pompe die Entlastung des Vorstandes, was ohne Gegenstimmen erfolgte.

Herausragender Punkt der Versammlung war der Beschluss über eine eigene Satzung der Sektion, die im Zuge der Neuorganisation des Vereins notwendig wurde (siehe auch: VFB Schwa-

ben jetzt eigenständige Sektion). Der Vorstand hatte hier im Vorfeld einen Entwurf erarbeitet, bei dem dankenswerterweise ein Rechtsexperte aus den eigenen Reihen mit Rat und Tat zur Seite stand. Dadurch gelang es, einen Satzungsentwurf zu erstellen, der einerseits die jetzigen Gegebenheiten abdecken kann und andererseits auch zukunftsfähig ist, sollte die Sektion Schwaben doch einmal den Schritt zum eingetragenen Verein machen. Nach einer kurzen Erläuterung der einzelnen Paragraphen durch Bernd Hillemeier und eine Aussprache wurde dieser Satzungsentwurf mit einigen kleinen Änderungen einstimmig beschlossen und trat damit ab sofort in Kraft. Bei den nun anstehenden Wahlen, die von Peter

Rost geleitet wurden, wurden in den Vorstand gewählt: Bernd Hillemeyr (Vorsitzender), Hans Joachim Lüddemann (Kassenwart) und Christof Schmid (Schriftführer). Als Rechnungsprüfer wurden Walter Pompe und Max Häfele (Stellvertreter) gewählt. Für die Delegiertenversammlung wurden als Vertreter der Sektion Schwaben Peter Rost und Karl Angerer sowie (als Stellvertreter) Gerhard Wilhelm und Walter Pompe gewählt. Alle, die zu den Wahlen vorgeschlagen und gewählt wurden, nahmen das Amt an. Wahlleiter Peter Rost bedankte sich bei allen für die Bereitschaft, sich für die Ämter zur Verfügung zu stellen, was einen schnellen und reibungslosen Wahlverlauf möglich machte und übergab die Leitung der Versammlung an Bernd Hillemeyr.

Der darauffhin folgende Antrag des Vorstandes, den Betrag von 500 Euro zweckgebunden zur Aufarbeitung der FO4 zu überweisen, wurde mehrheitlich angenommen. Anschliessend berichtete Bernd Hillemeyr in seiner Eigenschaft als Mitglied des Vorstandes des Zentralvereines «aus erster Hand» über die Arbeit im ZV sowie die Zusammenarbeit mit DFB AG und FO. Zum Schluss der Versammlung wurde noch einmal über sektionsinterne Aktivitäten gesprochen: Die Anfang Juli stattfindende Sektionsbauwoche, eine geplante Ausfahrt zur Tunnelbaustelle in Sedrun sowie die für 2004 vorgesehene mehrtägige Reise nach Frankreich zur La Mure Bahn, die von Peter Rost organisiert wird. Gegen 22 Uhr endete der offizielle Teil.

#### **VFB Schwaben jetzt eigenständige Sektion**

Die Neuregelung der Vereinsstrukturen, die den Zentralverein hin zu einem Dachverband gewandelt hat, machte auch für uns Änderungen notwendig. Nach den neuen Regelungen sind die Sektionen eigenständige Organisationen, die im Dachverband über Delegierte vertreten sind. Der Vorstand hat daher eine eigene Satzung für den Verein Furka-Bergstrecke – Sektion Schwaben ausgearbeitet und bei der Hauptversammlung am 21. März 2003 zur Abstimmung gebracht. Diese wurde einstimmig angenommen und ist somit ab sofort gültig.

Der VFB Schwaben ist nach dieser Satzung kein eingetragener Verein. Mit der Anerkennung als gemeinnützigen Verein können wir

aufgrund der Rechtslage in Deutschland mittelfristig leider nicht rechnen. Daher stehen die Kosten für eine Eintragung im Vereinsregister und auch die fortlaufenden Kosten, die etwa bei einem Wechsel in der Vorstandschaft entstehen können, in keinem Verhältnis zum Nutzen einer eigenen Rechtspersönlichkeit. Unser oberstes Ziel ist nach wie vor, mit unseren Erträgen die Furka-Bergstrecke zu unterstützen und nicht unsere Verwaltungsaufwendungen zu finanzieren.

Die neue Satzung wurde aber dennoch so erstellt, dass diese – sollte sich die deutsche Rechtsauffassung bezüglich Gemeinnützigkeit ändern – ohne grosse Änderungen auf einen eingetragenen Verein übernommen werden kann. *Christof Schmid*

#### **Sektion NRW**

### **Erfolgreich an Intermodellbau**

Vom 9. bis 13. April 2003 fand in Dortmund die «INTERMODELLBAU» statt, an der unsere Sektion mit einem grossen Stand mit Info-Kiosk und Modellbahn vertreten war. Mit 103'700 Personen kamen weniger Besucher, als im letzten Jahr. Die allgemeine wirtschaftliche Lage in Deutschland liess das Publikum ziemlich reserviert auftreten. Es kamen nicht mehr so leicht intensive Gespräche zustande. An Mitgliederwerbung oder Aktienzeichnungen war kaum zu denken. Vielleicht kommt noch die eine oder andere Reaktion nach heimischen Überlegungen. Wir würden uns freuen. Grossen Zuspruch fand wie immer unsere Modellbahn, die sich auf zahlreichen Filmen und Fotos wiederfinden wird.

In einem Rundschreiben einer anderen Sektion heisst es: «Die Helden werden müde.» Das ist ein Phänomen, mit dem unsere Bahn generell zu kämpfen hat. Nach 20 Jahren findet fliessend ein Generationswechsel statt. Es ist vielfach schwierig, junge Leute zu gewinnen. Oft ist berufliche Belastung und daraus resultierender Zeitmangel ein Grund. Andere beobachten sorgenvoll die wirtschaftliche Lage und den Arbeitsmarkt und sind mit finanzieller Unterstützung oder in ihrem Reiseverhalten zurückhaltend. Das schlägt sich zwangsläufig in den

#### **Sektion Nürnberg im Kontakt mit Vereinen**

### **V200 002 der BSW-Gruppe Nürnberg**

*In Deutschland werden zahlreiche Lokomotiven der ehem. Deutschen Bundesbahn und der ehem. Deutschen Reichsbahn in Betreuungsgruppen des Bahn-Sozialwerkes (BSW) gepflegt und der Nachwelt erhalten. Einigen Lokomotiven ist es dabei noch vergönnt sich aktiv am Betriebsgeschehen zu beteiligen und so kommen sie vor Sonderzügen zum Einsatz.*

Die V200 002 der BSW-Gruppe Nürnberg kam im letzten Jahr nach Nürnberg zurück. Diese Lokbaureihe ist in der Schweiz bekannt als Ae 4/4. Die Lok wurde im AW Bremen frisch lackiert, nachdem dringend notwendige Blechreparaturen am Aufbau der Lok durchgeführt wurden. 49 Jahre ist eben Rentenalter für eine Diesellokomotive.

Präsentiert 1953 auf der Münchner Verkehrsausstellung, wurde sie dann anschliessend 1954 an die Deutsche Bundesbahn zum Bw Frankfurt-Griesheim ausgeliefert und kam dann 1962 ins Bw Würzburg. Genau 13 Jahre dauerte der Aufenthalt in Franken und Einsatzgebiete waren anfangs auf der Nord-Süd-Strecke und später die Strecken nach Bamberg, Treuchtlingen, Heilbronn und Hei-

delberg. 1975 wechselte die Lok zum Bw Oldenburg, wo dann nach 3 Jahren die Ausmusterung erfolgte. Der Werdegang ist kennzeichnend für den Traktionswechsel bei der Deutschen Bundesbahn. Die Diesellok ersetzte die Dampflok, wurde aber ihrerseits schnell durch die sehr rasche Elektrifizierung auch wieder abgelöst. Die V200 002 war eine von fünf Vorserienlokomotiven, in der die damalige Bundesbahn alle bis dahin gesammelten Erfahrungen zusammenfasste. Sie bewährten sich sehr gut, so dass es zu einem Serienbau kam. Um eine hohe Zugkraft zu gewährleisten, erfolgte der Einbau von zwei Dieselmotoren (2x1100PS). Die dieselhydraulische Kraftübertragung, ein leichtes Rädergestell sorgten für das beste Leistungs-Gewicht-Verhältnis ihrer Zeit.

Eingesetzt wurden die Lokomotiven dann im Fernverkehr vor Schnellzügen, am ehesten vergleichbar mit Einsätzen der BR 103/120 bzw. heutigen ICE-Leistungen. Später bestanden mehrere grosse und zusammenhängende Einsatzgebiete im Norden und Süden Deutschlands. Verdrängt wurden die 86 Lokomotiven einerseits durch die Elektrifizierung und durch die BR 216, da Lokomotiven mit einem Motor wirtschaftlicher zu betreiben sind. Dass dann letztendlich doch zwei Lokomotiven einen Zug befördern müssen, weil die Leistung nicht reicht, kann täglich u.a. in Nürnberg oder München beobachtet werden (Doppeltraktion BR 218). Zurück zu unserer V200 002 – sie hat Glück gehabt und wurde vom Verkehrsmuseum Nürnberg (heute DB Museum) neben der V200 007 zur Erhaltung für die Nachwelt vorgesehen. Sie wird im Bw Nürnberg/West von der BSW-Gruppe V 200 002 betreut (Ansprechpartner Frank Riegler, Tel. 0911/219-4718). Nach Ablauf der letzten Hauptuntersuchung hatten deren Mitglieder die Lok in den Jahren 1997/98 in ihrer Freizeit aufgearbeitet. Das AW Nürnberg, welches die V200 auch damals betreute, nahm die Hauptuntersuchung ab.

delberg. 1975 wechselte die Lok zum Bw Oldenburg, wo dann nach 3 Jahren die Ausmusterung erfolgte. Der Werdegang ist kennzeichnend für den Traktionswechsel bei der Deutschen Bundesbahn. Die Diesellok ersetzte die Dampflok, wurde aber ihrerseits schnell durch die sehr rasche Elektrifizierung auch wieder abgelöst.

Die V200 002 war eine von fünf Vorserienlokomotiven, in der die damalige Bundesbahn alle bis dahin gesammelten Erfahrungen zusammenfasste. Sie bewährten sich sehr gut, so dass es zu einem Serienbau kam. Um eine hohe Zugkraft zu gewährleisten, erfolgte der Einbau von zwei Dieselmotoren (2x1100PS). Die dieselhydraulische Kraftübertragung, ein leichtes Rädergestell sorgten für das beste Leistungs-Gewicht-Verhältnis ihrer Zeit.

Eingesetzt wurden die Lokomotiven dann im Fernverkehr vor Schnellzügen, am ehesten vergleichbar mit Einsätzen der BR 103/120 bzw. heutigen ICE-Leistungen. Später bestanden mehrere grosse und zusammenhängende Einsatzgebiete im Norden und Süden Deutschlands. Verdrängt wurden die 86 Lokomotiven einerseits durch die Elektrifizierung und durch die BR 216, da Lokomotiven mit einem Motor wirtschaftlicher zu betreiben sind. Dass dann letztendlich doch zwei Lokomotiven einen Zug befördern müssen, weil die Leistung nicht reicht, kann täglich u.a. in Nürnberg oder München beobachtet werden (Doppeltraktion BR 218). Zurück zu unserer V200 002 – sie hat Glück gehabt und wurde vom Verkehrsmuseum Nürnberg (heute DB Museum) neben der V200 007 zur Erhaltung für die Nachwelt vorgesehen. Sie wird im Bw Nürnberg/West von der BSW-Gruppe V 200 002 betreut (Ansprechpartner Frank Riegler, Tel. 0911/219-4718). Nach Ablauf der letzten Hauptuntersuchung hatten deren Mitglieder die Lok in den Jahren 1997/98 in ihrer Freizeit aufgearbeitet. Das AW Nürnberg, welches die V200 auch damals betreute, nahm die Hauptuntersuchung ab.

*Yves Nadolski/Volker Kabisch*



## Partie en français

### Le dernier train : réservé aux militaires

Suite du cahier no. 1/03:

Il est vrai que seuls des groupes financiers puissants pouvaient songer à donner à ce problème une telle envergure. Il fallait avoir, à côté de la conception, la capacité de grouper des capitaux suffisants, et on n'a pas été surpris en Suisse de voir réussir un effort aussi énorme que celui qui a abouti à la création de la Compagnie de la Furka. On a été, en général, étonné de la rapidité avec laquelle cette affaire a pu être constituée. Il ne faudrait cependant pas croire que cette opération n'ait duré que les quelques mois pendant lesquels le public a eu la surprise de la voir naître.

Dès l'été 1908, le groupe promoteur de cette affaire fit exécuter sur le terrain tous les relevés nécessaires à la rédaction du projet complet au 1/2000, afin de pouvoir se rendre compte du prix réel des tra-

voux, ainsi que du montant total des capitaux nécessaires à la construction. L'année 1909 entière fut employée de divers projets, dont le dernier est devenu celui qui a servi de base à la création de la Compagnie de la Furka. C'est donc à la suite de très longues études, dirigées par la Société de construction des Batignolles et M.H. Golliez tout d'abord, auxquels s'est joint plus tard M. J. Chappuis, que la partie technique et financière a été définitivement arrêtée.

Si le public n'a eu connaissance de cet énorme travail que dans le courant du printemps dernier, peu de jours avant la création de la Compagnie, c'est qu'il est d'usage, dans les groupes tels que celui des promoteurs de la Compagnie, de travailler tout d'abord dans le silence du cabinet avant de se livrer à l'exécution et à la réalisation d'aussi grandes affaires.

En tout cas, l'importance du réseau que va créer la Compagnie de la Furka est, pour la Suisse, de tout premier ordre. Ce réseau est le dernier grand complexe de lignes secondaires qui reste à faire en Suisse. Il remplit une lacune qui saute aux yeux de tout lecteur qui regarde une carte de nos chemins de fer suisses.

C'est en tout cas une œuvre importante qui va s'accomplir. Cette œuvre aura, à côté de son importance économique, encore un caractère technique très nouveau, par l'application d'un système qui a fait ses preuves, mais dont on n'a pas encore, pour les chemins de fer de montagne, tiré un parti suffisant : c'est le système dit du rail central, tel qu'il existe au Puy de Dôme depuis quelques années.

La grandeur des capitaux à engager n'a pas permis cependant qu'on songeât à créer d'un seul voup tout le réseau. Il a donc fallu faire une ventilation et c'est pourquoi les promoteurs ont proposé la création, tout d'abord, de la ligne Brig-Disentis. Il faut remarquer, en effet, que la prochaine ouverture de la ligne du Loetschberg amènera sans difficulté les voyageurs de l'Oberland bernois à Brigue. Par conséquent, les parcours Oberland bernois-Engadine et vice-versa se feront facilement. Il était donc tout indiqué de ne pas créer,

dès le début, la ligne Gletsch-Meiringen, dite du Grimsel. Lorsque, plus tard, l'importance du trafic justifiera l'augmentation du capital de la Compagnie, elle pourra facilement envisager la création de cette ligne.

Le réseau de la Furka se complètera certainement par la constitution du petit tronçon Andermatt-Goeschenen, dont aujourd'hui on commence à s'occuper activement. Il est même probable que les groupes promoteurs de la Furka sauront également provoquer la création de ce tronçon. Alors les grands centres de tourisme sus-indiqués s'augmenteront encore des jonctions avec Lucerne et le lac des Quatre-Cantons et le Tessin par le Gothard. Il n'y a aucun doute qu'ainsi conçue cette œuvre ne donne lieu à une considérable animation de touristes et ne devienne très profitable pour l'ensemble des contrées ainsi desservies.

La Compagnie suisse du chemin de fer de la Furka, constituée à Lausanne le 27 mai 1910, au capital actions et obligations de 38 millions de francs, a pour but la construction des lignes de Brigue-Gletsch-Disentis et Gletsch-Meiringen.

Les ressources actuellement réalisées suffisent à la construction de la ligne de Brigue-Gletsch-Disentis.

La ligne de Brigue-Gletsch-Disentis à voie de 1 m., d'une longueur de 100 km. Environ, part de Brigue, de la cour de la gare de Brigue des C.F.F. Elle passe sous les C.F.F. au passage inférieur de la route de la Furka, traverse le Rhône sur un pont métallique pour atteindre la station de Naters. De Naters, la ligne suit la vallée du Rhône, traverse la Massa et arrive à Moerel, puis continue à suivre la vallée, traverse la route de la Furka et le Rhône en aval de Grengiols pour passer dans le voisinage de ce village à l'aide d'une rampe armée du rail central. Après Grengiols, la ligne traverse le Rhône et le premier lacet de la route de la Furka par un viaduc, et s'élève sur le plateau de Lax par un tunnel hélicoïdal et une rampe armée du rail central.

De Lax, la ligne suit le flanc droit de la vallée jusqu'à la station de Fiesch, elle se tient ensuite sur la rive droite du Fieschbach pendant 1 km. Environ, traverse ce torrent et remonte son flanc gauche pour atteindre la route de la Furka.

De là, elle reste dans la vallée jusqu'à Oberwald.

De la station de Oberwald la ligne s'élève sur le flanc droit de la vallée à l'aide de rampes armées du rail central, pour atteindre vers le km. 45, Gletsch à la cote 1800 m. environ.

De Gletsch, la ligne suit le flanc gauche de la vallée et s'élève par de fortes rampes, jusqu'à l'entrée du tunnel de la Furka à la cote 2120 m. Ce tunnel, de 1850 m. de longueur, débouche à la cote 2170 m., dans la vallée de la Reuss et la ligne descend le flanc gauche par des pentes armées du rail central jusqu'à Realp. De Realp, la ligne suit le thalweg, passe à Hospenthal et atteint Andermatt.

Depuis Andermatt, la ligne fait l'ascension du col de l'Oberalp en suivant à peu près les lacets de la route pour arriver à l'Oberalpsee, où elle atteint la cote 2047 m.

De l'Oberalpsee elle descend le flanc gauche de la vallée du Rhin jusqu'à Disentis, où elle rejoint la gare des chemins de fer Réthiques, après avoir desservi Tschammut, Rueras, Monpé, Tavetsch et Sedrun.

La ligne Brigue-Gletsch-Disentis sera exploitée à lavapeur. Ses pentes étant très fortes et atteignant 90 %, l'adhérence est augmentée par l'adjonction d'un troisième rail placé au milieu de la voie. Ce troisième rail est embrassé par des roues horizontales. Par un dispositif spécial, dû à M. l'ingénieur Hanscott, et placé sur la locomotive, les roues horizontales serrent plus ou moins le rail central, suivant que la voie a une pente plus ou moins forte. Cette disposition, qui augmente l'adhérence proportionnellement aux rampes, est automatique.

Le troisième rail est appliqué à toutes les rampes supérieures à 40%, soit environ 40 km. de longueur, divisées en 14 tronçons.

La locomotive porte deux trains de roues horizontales, ces trains sont actionnés par deux cylindres spéciaux, qui ne fonctionnent que sur les pentes armées du rail central.

Les entrées des roues sur le rail central s'obtiennent en terminant ce rail par une partie en pointe sur laquelle les roues s'engagent sans autre artifice et sans nécessiter, comme pour les crémaillères, un ralentissement du train.

La locomotive prévue pour la ligne de la Brigue-Furka-Disentis est à quatre essieux accouplés : le pre-

### Sektion Schwaben

### Termine zweites Halbjahr

30.06. -

05.07.2003	Sektionsbauwoche
10.07.2003	Stammtisch
07.08.2003	Stammtisch
04.09.2003	Stammtisch
02.10.2003	Stammtisch
04.12.2003	Jahresabschluss

Die Stammtische und das Jahresabschlussessen finden ab zirka 20 Uhr in der Gaststätte Herrenkeller in Ulm statt. In lockerer Atmosphäre werden Neuigkeiten und Informationen rund um die Furka ausgetauscht. Hierzu sind nicht nur Vereinsmitglieder und Aktionäre, sondern alle, die vom Eisenbahnvirus infiziert sind, herzlich willkommen.

### Sektion Schwaben im Internet

Besuchen Sie uns im Internet unter [www.vfb-schwaben.de](http://www.vfb-schwaben.de). Die Redaktion der Homepage freut sich über Einträge ins Gästebuch, Kommentare, Anregungen, Kritik, Vorschläge und vieles mehr.

Christof Schmid

mier essieu, ainsi que le quatrième, sont mobiles (Système Lindner) de façon à permettre le passage dans les courbes de 60 m. de rayon. Cette locomotive est armée de deux paires de roues horizontales; son poids maximum en service est de 43 tonnes, elle a 72 m<sup>2</sup> de surface de chauffe, porte 800 kilos de houille et 2500 litre d'eau dans les soutes.

Cette locomotive peut remorquer un train de 60 tonnes aux vitesses suivantes :

pentons 90 %, 12 km/h  
 pentons 60 %, 18 km/h  
 pentons 40 %, 27 km/h  
 pentons 30 %, 33 km/h  
 pentons 20 %, 45 km/h

Le train normal de voyageurs est composé comme suit:

Une voiture à deux essieux à quarante places; deux voitures bogie ayant chacune cinquante places; un fourgon à bogie avec salon de neuf places.

Le fourgon est armé également de deux paires de roues horizontales servant de frein.

Tout le matériel est muni du frein continu à vide, système Hardy, et freins à mains; tous ces freins actionnent toutes les roues verticales, ainsi que les roues horizontales de la locomotive et du fourgon. La locomotive porte en outre un frein à répression agissant sur les quatre cylindres.

Les plans d'exécution de la ligne Brigue-Furka-Disentis seront soumis à la ratification du Conseil Fédéral cet hiver, de façon à ce que les travaux puissent commencer dès le printemps prochain.

#### **Dates à retenir**

13 au 20 juillet semaine de travail de la section romande.

## **Assemblée générale du 7.3.03 de la Section romande de l'ALSF**

L'AG de la Section romande de l'ALSF a eu lieu le 7.3.03 à l'Hôtel de la Navigation à Ouchy. Elle a démontré que cette section fait preuve de dynamisme, gère ses comptes avec rigueur, est parfaitement organisée et verse ponctuellement ses cotisations de soutien au DFB. Le président Jacques Fornachon ouvre la séance à 20H00 et souhaite la bienvenue aux 39 membres présents. 17 personnes sont excusées. Messieurs Claude Wenger et Raphaël Montavon sont

nommés scrutateurs. Le procès-verbal de l'AG 02 est approuvé par applaudissement, sans qu'il soit nécessaire de le lire.

#### **Rapport annuel du président**

J. Fornachon informe sur l'évolution de la Section et sur ses activités en 02: 21 démissions ont dû être enregistrées. Nous avons appris avec tristesse les décès de Jacot André, Schumacher Peter, Vouillamoz Georgette, Köhli-Visinand Max, Nicollerat Roland. L'épouse de M. Nicollerat est restée membre fidèle pour honorer la mémoire de son mari. Le président la remercie infiniment et demande à l'assemblée une minute de silence pour les membres décédés.

24 membres ont rejoint la Section romande. 8 exclusions ont été prononcées pour non-paiement des cotisations. Lors de l'AG, la section comptait 315 membres, bon chiffre vu le contexte économique. Le but est de rester au dessus de la barre des 300 membres, voire de progresser lentement, mais sûrement. Les prochaines exclusions pour non-paiement des cotisations vont provoquer une légère baisse du nombre de membres. La Section recrute lors des diverses manifestations ou par l'envoi de mailings (3650 pour le Valais romand). Le président encourage les membres à trouver de nouveaux associés en recommandant la Section.

Intense activité en 02. La participation aux bourses et expositions permet de faire connaître la Section, le Train à vapeur de la Furka et de réaliser des revenus par la vente d'articles. En résumé, la Section a participé aux bourses de: Peseux; Payerne; Confignon; Bouveret; Salon Vapeur et modélisme ferroviaire Besançon, petite caisse, mais grand succès auprès des visiteurs qui découvrent notre magnifique ligne et projettent de venir y faire un tour en 2003; Nyon Rail Expo, bonne marche du stand; Expométrie à Paris, belle, excellente ambiance, accueil chaleureux et inscription de quelques membres. J. Fornachon recommande de lire le compte rendu publié dans «dampf an der furka» de mars, en espérant que l'article échappera à la censure; Auvernier, chiffre excellent et surprenant; Modélisme Gruyère, J. Fornachon conseille de visiter cette expo en 2003, l'organisateur fait un effort pour animer sa manifestation. Le chiffre d'affaire global

annuel des bourses 02 fut meilleur qu'en 01. Le président remercie François Martin qui l'a secondé à presque toutes les bourses, Paul Berce, toujours présent à Expométrie, Kurt Speckinger (vice-président) venu soutenir la Section à Paris, Hans-Jörg Guggisberg pour la tenue du stand au Bouveret, Pierre-Yves Pièce et Andréas Simmen pour la parfaite organisation de la semaine de travail à la Furka du 14 au 21.7.02 à Realp avec une dizaine de participants, rejoints le 21 par quelques membres supplémentaires. Le rapport sur les activités des volontaires a été publié dans «dampf an der furka» de décembre 02. Jacques Fornachon: «J'ai retenu qu'ils construisent près de Realp un imposant mur en pierres naturelles, appelé mur des lamentations.» Longue vie à la section romande!

#### **Rapport du caissier, vérification des comptes et approbation**

L'exercice 02 est bénéficiaire: CHF 7'059 (8'300 en 01). CHF 13'740 ont été versés à la Centrale. Les ventes d'articles ont baissé à CHF 15'625 (21'410 en 01). La baisse des ventes en 02 du livre «Ligne sommitale» est une des raisons. Les vérificateurs, Daniel Borgeaud et Roland Haas proposent d'approuver les comptes et de donner décharge avec grands remerciements à Jean-Philippe Gaudin pour le soin et la parfaite exactitude de la tenue des livres. Ce qui est fait à l'unanimité de l'assemblée.

#### **Elections**

On passe à l'élection du comité et des responsables. Sont réélus pour deux ans par applaudissements les membres suivants: J. Fornachon (président), K. Speckinger (vice-président), J.-Ph. Gaudin (caissier), P.-Y. Pièce (secrétaire), C. Solioz (traducteur), A. Simmen et P.-Y. Pièce (responsables des semaines de travail), H.-J. Guggisberg (aide pour les bourses). Oyez amateurs: la Section romande cherche responsable pour les bourses et expositions; il doit les organiser et gérer le matériel d'exposition. Bienvenue aux intéressés qui prendront contact avec le président! Cette activité est importante!

La modernisation de la comptabilité fait que le poste de suppléant n'est plus indispensable. Il était tenu par Jean Thuillard qui, avant la modernisation, avait transféré manuellement tous les mouve-

ments de facturation, de paiement et d'encaissement dans les comptes correspondants. Il mérite les remerciements chaleureux pour tout le travail accompli.

J. Fornachon précise que le travail de vérificateur des comptes se déroule dans une ambiance très sympathique, une soirée par année. Pour la période à venir, les vérificateurs sont: R. Haas (1er vérificateur), Gérard Laurent (2e vérificateur) et C. Wenger (suppléant). L'assemblée élit alors les délégués qui, en compagnie d'un membre du comité de la Section, représentent celle-ci lors des assemblées des délégués. C. Wenger (délégué) et Pierre Keller (assesseur délégué) sont élus pour deux ans par applaudissements.

#### **Programme 2003**

Présentation par le président du riche programme d'activités de la Section romande pour l'année en cours: 8.2.03 Bourse de Peseux, 22.2.03 Bourse de Payerne, 29.3.03 Bourse de Confignon, 23-25.5.03 Expo-Bourse Chaux-de-Fonds, 7-9.6.03 Modélisme Lausanne, avec un stand de la Section romande grandiose et de magnifiques surprises de maquettes, 14.6.03 Bourse du Bouveret, 13-20.7.03 semaine de travail à Gletsch, 19.7.03 samedi de travail, 18-20.10.03 Nyon Rail Expo, 8.11.03 Bourse d'Auvernier, 14-16 Expométrie Paris, 28-30.11.03 Fête gruyérienne du modélisme.

Avant de clore l'AG, la Section met 2 anciennes actions Fr. 100.- du DFB aux enchères. Elles trouvent rapidement acquéreur. Une des actions a généreusement été offerte par R. Haas que le président remercie au nom de l'Association. Il recommande la vidéo «Train vapeur Ligne sommitale de la Furka» et le livre «Ligne sommitale de la Furka» aux membres qui n'auraient pas encore eu l'occasion de se procurer ces deux ouvrages édifiants.

Le président souhaite une bonne soirée et clôt l'assemblée à 20H45. A 21H00 commence la projection du film proposé par le président «Le premier train pour Manchester» de la série l'histoire des trains, produit en 1978. La soirée se termine vers 22H00, ainsi les membres qui avaient un train à prendre pour Genève, Sion ou Neuchâtel n'ont pas eu de problème pour rentrer chez eux après cette agréable soirée instructive.



# Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

## DFB Verwaltungsrat (VR)

### VR-Präsident

Peter Schwaller  
Lägerweg 6  
CH-5304 Endingen  
Telefon +41 41 761 40 23  
peter.schwaller@bluewin.ch

### VR-Vizepräsident

Peter Heinzer  
Kirchgasse 20  
CH-6490 Andermatt  
Telefon +41 41 887 14 45  
peterheinzer@rhone.ch

### VR

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

### VR

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

### VR

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

### VR

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

### Aktienregister

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

## DFB Geschäftsleitung (GL)

### Geschäftsführer

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

### Stv. Geschäftsführer

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

### Stabstelle Personal

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

### Finanzen

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

### Betrieb

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

### Reisedienst

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

### Zugförderung und Werkstätten

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

### Bau und Infrastruktur

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

## VFB Zentralvorstand (ZV)

### Präsident

Georg Schaefer  
Grabackerstrasse 30  
CH-4441 Thürnen  
Telefon +41 61 971 48 70  
safco@bluewin.ch

### Vizepräsidentin

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

### Sekretariat CH Mitglieder-Service

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

### Info D/NL

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

### Finanzen

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

### Spezialaufgaben

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

## VFB Sektionen

### Nordwestschweiz

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

### Innerschweiz

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

### Zürich

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

### Bern

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

### Aargau

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

### Romande

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

### Gotthard

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

### Edelweiss

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

### Wallis

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

### Graubünden

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

### Ostschweiz

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

### Solothurn

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

### Berlin-Brandenburg

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

### Norddeutschland

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

### Nordrhein-Westfalen

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

### Rhein-Main

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

### Rhein-Neckar

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

### Stuttgart

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

### Schwaben

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

### München/Oberbayern

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

### Nürnberg

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

### Niederlande

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

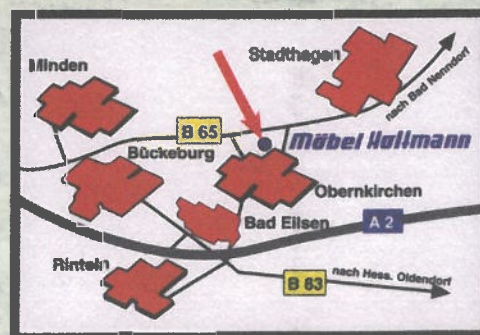


Erleben Sie die Faszination des  
**Eisenbahn-Modellbaues**  
in unseren Ausstellungsräumen



**Möbel  
Holtmann**

D-31683 Obernkirchen / Gelldorf  
Telefon 05724 / 3960 • Fax 39613  
[www.moebelholtmann.de](http://www.moebelholtmann.de)



An der B 65  
BAB A 2 Abfahrt Bad Eilsen