

JUNI/2001

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

Verlag
Electronic Publishing
Offsetdruck

Dampf-Reisen Ostschweiz

Reiseorganisator und Reiseleiter:

Bruno Rütli, Wilerstrasse 192, 9230 Flawil
Telefon 071-393 68 68 · Fax 071-390 08 14

Programm 2001

1. Juli

Dampfschiffahrt mit der Hohentwiel auf dem Bodensee.
Per Bahn ab Gossau 12.44 Uhr nach Romanshorn.
Drei Stunden Schifffahrt nach Friedrichshafen–Langenargen–Obersee–Romanshorn.
Rückkehr: Gossau an 18.17 Uhr.
Fahrpreis mit Halbtax-Abo Fr. 57.–

28. Juli

Carfahrt zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke.
Ab Gossau über Zürich–Luzern–Brünig–Grimsel nach Gletsch. Dampfbahn bis Realp und mit Car wieder zurück nach Gossau. Fahrpreis Fr. 110.–

11. und 12. August

2-Tage-Ausflug ins Wallis und zur Furka-Dampfbahn.
Mit SBB ab Gossau über Zürich–Bern–Thun–Goppenstein–Lötschental (Mittagessen) – Brig nach Oberwald. Übernachtung im Hotel Furka. Am Sonntag nach Gletsch. Dampfbahn nach Realp. Rückreise über Andermatt nach Gossau.
Fahrpreis mit Übernachtung und Frühstück mit Halbtax-Abo Fr. 205.–

25. August

Mit Bahn und Dampfschiff zum Vierwaldstättersee.
Ab Gossau über Zürich nach Luzern. Aufenthalt. Dampfschiffahrt inkl. Mittagessen von Luzern nach Flüelen. Rückreise per Bahn über Arth-Goldau–Rapperswil–Herisau nach Gossau.
Fahrpreis inkl. Mittagessen mit Halbtax-Abo Fr. 109.–

1. September

Bahnreise zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke.
Ab Gossau über Zürich–Luzern–Brünig–Meiringen. Bus bis Gletsch. Dampfbahn bis Realp. Rückfahrt über Andermatt–Göschenen–Arth-Goldau–Zürich nach Gossau.
Fahrpreis inkl. Dampfbahn mit Halbtax-Abo Fr. 115.–

Bitte verlangen Sie die genauen Reiseunterlagen mit Anmelde-talon beim Reiseorganisator.

Ihr Reiseleiter

Bruno Rütli



Editorial

Ehrlich gesagt, es war mir schon etwas mulmig, als ich am 5. Mai nach Bätterkinden reiste. Im Vorfeld war allerhand Ungereimtes zu hören über die verunglückte Generalversammlung in Olten. Wer selbst eine Kantonalpartei und grosse Verbände präsiert hat, war sich bewusst, wie rasch auch in Bätterkinden die Versammlung hätte aus dem Ruder

laufen können. Es machte durchaus den Anschein, als könnte das passieren. Mit einer für den neutralen Zuhörer erschütternden «Beharrlichkeit» wurden nochmals längst erschütterte Standpunkte zelebriert.

Aber da war ein juristischer Berater, der mit seinen äusserst detailreichen Erwägungen manchen Wind aus den Segeln blies. Und dann waren da jene Einsichtigen, die mit guten Gründen für einen endlichen Grundsatzentscheid plädierten. Zu nennen gilt es sicher auch den ruhig agierenden Tagespräsidenten. Nach der Pause schien der Zirkus nochmals loszugehen. Aber dann war es doch soweit. Das komplizierte Abstimmungsprozedere wäre zwar nicht unbedingt nötig gewesen. Aber es zementierte den eindeutigen Entscheid zugunsten des Delegiertensystems. Und damit zugunsten einer Aufwertung der Sektionen.

Möglich, dass es in ein paar Jahren einmal heissen wird, ohne den «Unfall» von Olten wäre in Bätterkinden kein solcher Beschluss zustande gekommen. Zu bedenken ist aber, dass ein «Verband» wie der Verein Furka-Bergstrecke derartige Belastungen nicht in der Mehrzahl zu ertragen vermag.

Vergessen wird auch, dass dieses teilweise gehässige Prozedere seine Opfer gefordert hat. Wenn ein Zentralvorstand unisono zurücktritt, so ist das ein Signal. Der neue Vorstand wird gut daran tun, zum Heilungsprozess der entstandenen Wunden aktiv beizutragen. Wie der neue Präsident auf Seite 4 schreibt, will er die Statutenrevision zügig durchziehen. Das ist vielleicht das Mittel, um wieder Ruhe in den Verein zu bringen.

Der Redaktor möchte sich für die gute Aufnahme in Bätterkinden herzlich bedanken. Auch für die Post, die er in meist positivem Sinn erhalten hat. Zum umstrittenen Aktien-Inserat möchte ich nur soviel sagen: Es wurde nicht vom Redaktor entgegengenommen und in die Zeitschrift gebracht.

Gern hoffe ich, dass Sie an dieser recht reichhaltigen Ausgabe Gefallen finden. Ich danke allen Verfassern, die daran mitgearbeitet haben.

Herzlich,
Ihr Gerhard Oswald

aktuelles

Walter Benz ist neuer Präsident	2
Wir wollen den Aufbruch	4
Leserbriefe	5
Auf neuen Wegen Mittel beschaffen	6
Barometer der aktuellen Aktienzeichnung	6
Aktuelles aus der Geschäftsleitung	7
Umfangreiche Bausaison 2001	8/9

vereine

Sektionsnachrichten	11
Ausbau Gletsch-Oberwald 2006	16
Section romande	18

magazin

Ein Besuch in der Werkstätte Chur	22
Die Marketing-Neuigkeiten	24
Saisonbeginn mit Attraktionen	25
75 Jahre FO – der Anfang	26
Wir brauchen mehr Platz	28

Titelbild

Ist im Sommer zum alltäglichen Bild geworden:
Die DFB in Gletsch. *Foto: Beat Moser*

Impressum

Redaktion: Peter Grünig, Gerhard Oswald (Leitung), Ruedi Willi, Julian Witschi

Redaktionsadresse: Gerhard Oswald, Bahnhofplatz 8, Postfach 48, CH-8840 Einsiedeln
Telefon 055/418'95'54/55 · Fax 055/418'95'56
E-Mail: einsiedleranzeiger@eadruck.ch

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

Adressänderungen:
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach 35, CH-3999 Oberwald

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

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

Einzelpreis: sFr. 8.–

Abonnement: sFr. 30.– (Jahr) für Aktionäre

Inserattarife: 1/2 Seite sFr. 300.– / 1/4 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.

Redaktionsschluss Ausgabe 3/2001: 13. August

Walter Benz ist neuer Präsident

Sehr engagiert und diesmal mit einem zählbaren Ergebnis verlief die 17. Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke. 135 stimmberechtigte Mitglieder und einige Gäste waren nach mehr als fünfstündiger Dauer letztlich zufrieden, dass die umstrittenste Strukturfrage mit dem klaren Entscheid zugunsten der Delegiertenversammlung gelöst wurde. Zudem konnte ein vollständig neuer sechsköpfiger Zentralvorstand mit Walter Benz an der Spitze gewählt werden. Die GV wird in die Geschichte des VFB eingehen.

Die turbulenten Ereignisse vom 3. Februar in Olten waren doch nicht ganz umsonst. Zwar war die Versammlung vom Samstag, 5. Mai, im Saalbau Bätterkinden der Gefahr nahe, erneut aus dem Ruder zu laufen. Es waren letztlich besonnene und engagierte Teilnehmer, die mehrmals zur Vernunft aufriefen und dafür, dass endlich Entscheide gefällt werden. Das gab den Ausschlag und sorgte dafür, dass trotz etlicher Ungereimtheiten die 17. ordentliche Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke einen positiven Eindruck hinterliess.

Die Grussworte des Gastortes Bätterkinden überbrachte Gemeindepräsident Bernhard Witschi. Er tat dies mit grosser Anerkennung für die Leistung des Vereins. Offene Worte fand Zentralpräsident Bruno Albisser in seinem Grusswort. Zuerst dankte er der Sektion Bern, dass sie zum dritten Mal die GV organisierte. «Wir sind aufgerufen, heute eine neue Vereinsführung zu wählen. Dazu braucht es eine passende Struktur.» Damit war knapp umrissen, was die aus den drei Ländern herbeigeeilten Mitglieder an dieser GV bewegen sollte. Bruno Albisser bat, «auf Wortklauberei zu verzichten und im Sinne der Furka-Bergstrecke zu handeln.»

Zum Tagespräsident wurde Axel Schiele, Präsident der Sektion Berlin-Branden-

burg bestimmt. Damit stand ein «unbelasteter» Vorsitzender der Tagung vor, der allerdings einige Unsicherheiten zeigte. Doch war das letztlich positive Ergebnis auch sein Verdienst.

Neues zum Status der Sektionen und Strukturen

Es ging an dieser Versammlung konkret nicht um die neuen Statuten. Doch erwies sich der gute Einfall, mit Stephan Dekker einen Juristen über die ganze Struktur- und Statutenproblematik informieren zu lassen, als für den Ausgang mitentscheidend. Stephan Dekker tat dies äusserst differenziert. Er machte auf verschiedene Ungereimtheiten im bestehenden Statutenentwurf aufmerksam und bot in grundsätzlicher Hinsicht neue Lösungsansätze. Zu diskutieren gilt es den Status der Sektionen. Sollen sie im Rahmen des Vereins selbständig agieren können oder nicht? Sollen die Mitglieder bei den Sektionen oder beim VFB angesiedelt sein? Der juristische Berater äusserte sich dahingehend, Sektionen und Verein sollten eigene Beiträge erheben, diese aber gemeinsam und durch eine externe Stelle einziehen lassen.

Die Grundsatzfrage aber, die letztlich die Gemüter nochmals zu erhitzen drohte, war jene nach den künftigen Strukturen. Als Möglichkeit stellte Stephan Dekker eine dreistufige Organisation vor: Geschäftsführung, Präsidentenkonferenz sowie Delegierten- oder Generalversammlung. Er empfahl über die letztere Frage an dieser GV konsultativ zu entscheiden, damit die Ausarbeitung des Statutenentwurfs auf einer klaren Basis weitergeführt werden könne.

Die Inkraftsetzung der neuen Statuten soll auf den 1. Januar 2002 erfolgen. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, wurde folgendes Vorgehen vorgeschlagen. Ende Mai Sitzung Zentralvorstand, Mitte Juni Statutenentwurf an die Sektio-

nen, Ende Juni Präsidentenkonferenz, Vernehmlassung Statuten bei Sektionen bis Ende September, Ende November ausserordentliche Generalversammlung.

Etwas Tapferes tun

Die Diskussion konzentrierte sich logischerweise auf die Frage, ob von der allgemein zugänglichen Generalversammlung zum Delegiertensystem gewechselt werden sollte. Der Feststellung aus der Sektion Innerschweiz, mit 135 stimmberechtigten Teilnehmern bei 7000 Mitgliedern habe man das Delegiertensystem ja schon, erwuchs recht schroffe Opposition. Der Innerschweizer Sprecher ist von einer Aufwertung der Sektionen beim Delegiertensystem überzeugt.

Beinahe machte es den Anschein, als würde sich das unversöhnliche Gegenüber von Olten wiederholen. Dem beugten besonnene Stimmen vor, die verlangten, es sei an der heutigen Versammlung unbedingt ein Entscheid zu fällen, gleich wie er auch laute. «Tut um Gotteswillen etwas Tapferes», lautete die Losung aus der Ostschweizer Ecke. Schliesslich einigte man sich darauf, die Versammlung zu unterbrechen und nachher abzustimmen. So konnten sich die Vertreter aus den Sektionen nochmals miteinander besprechen.

Bevor es soweit war, erhielt der neue Redaktor der Vereinsmitteilungen «dampf an der furka» Gelegenheit, das Konzept in bezug auf die inhaltliche Gestaltung und die Finanzierung der Zeitschrift vorzustellen.

Nach der Pause war die Gefahr eines Scheiterns noch nicht ganz gebannt. Ein deutscher Vertreter bezweifelte aufgrund der Traktandenliste die Rechtmässigkeit der Abstimmung in bezug auf die Statuten. Nachdem auch diese Frage gelöst war, führte der Vorsitzende drei Abstimmungen durch.

Klare Entscheide

In einem ersten Entscheid wurde mit 122 Ja unmissverständlich Eintreten auf die Frage beschlossen. Die Eventualabstimmung ging mit 109 Stimmen überraschend deutlich zu Gunsten der Delegier-

tenversammlung aus. 25 votierten für die Generalversammlung. Schliesslich sprachen sich 101 gegen 20 Mitglieder zu Gunsten der Einführung des Delegierten-systems aus.

Mit diesem Weg weisenden Entscheid war die Generalversammlung aber noch lange nicht gelaufen. Schriftlich lagen auf den Tischen die Protokolle der ordentlichen und der ausserordentlichen Delegiertenversammlung, Präsidialbericht und Jahresrechnung auf. Die Protokolle wurden genehmigt, jenes von Olten mit 13 Enthaltungen. Beim Bericht des Präsidenten Bruno Albisser konnte die Frage nach der vertraglichen Verpflichtung, der DFB jährlich 200'000 Franken zur Verfügung zu stellen, einleuchtend beantwortet werden.

Seine erste und zugleich letzten Rechnung präsentierte der im Vorjahr gewählte Zentralkassier Hansruedi Salzmann. Sie schliesst bei einem Aufwand von 575'899.68 und einem Ertrag von 571'644.92 mit einem Mehraufwand von 4254.76. Die Sektionsbeiträge inbegriffen, gingen 436'580 Franken an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Die Rechnungsprüfer anerkannten die ordnungsgemäss geführte Rechnung, die einen grossen Aufwand erfordere. Hingegen funktioniere der Mitgliederdienst noch ungenügend, sodass die entsprechenden Positionen nicht überprüfbar waren. Die Rechnung wird mit einzelnen Enthaltungen genehmigt. Dem Vorstand wird bei einer Gegenstimme und einigen Enthaltungen Décharge erteilt.

Beitragserhöhung abgelehnt

Beim Budget beantragte der Vorstand eine Erhöhung des Mitgliederbeitrags um 20 auf 70 Franken. Dies löste klaren Widerstand aus, der wohl auch mit der bevorstehenden Statutenrevision mit der Aufteilung des Beitrags begründet werden konnte. Die Erhöhung wurde mit 79 Neinstimmen recht deutlich abgelehnt. Eine Anpassung der Budgetzahlen war deshalb nicht nötig, weil sie auf dem alten Beitrag basierten. Die Zustimmung zum Budget erfolgte einstimmig.

So wie das Wahlgeschäft abließ, liess es die ihm innewohnende Brisanz nicht vermuten. Obwohl der Zentralvorstand schon 2000 stark erneuert wurde, war nun eine totale Remedur an der Reihe. Nicht nur, wie angekündigt, Zentralpräsident Bruno Albisser trat zurück, sondern geschlossen der gesamte Vorstand. Hansruedi Salzmann würdigte die grosse Arbeit von Heidi Albisser mit einem Blumenstrauss. Sie hat den Souvenirhandel zu einem grossen Geschäft gefördert. Dem scheidenden Zentralpräsidenten Bruno Albisser – er hatte dieses Amt seit 1994 inne – wurde als Anerkennung eine Dampfloklaterne überreicht. Er scheidet mit einem lachenden und einem weinenden Auge, meinte Bruno Albisser und rief zu aktiver Unterstützung der neuen Führung auf. Mit einem offenen Wort wandte sich Mirjam Maurer als scheidendes Vorstandsmitglied an die Versammlung. Sie habe böse, unter die Gürtellinie zielende Schreiben erhalten. Doch ihre Motivation, sich für die Furka-Dampfbahn einzusetzen, bleibe intakt.

Der neue Zentralvorstand

Der neue Zentralvorstand umfasst paritätisch drei Damen und Herren. Neuer Zentralpräsident ist Walter Benz. Mit

leicht unterschiedlichen Stimmzahlen wurden ihm Bernd Hillemeyr, Isolde Hoenigk, Simone Hurter, Marlies Rossel und Jörg Schäfer beigegeben. Zu Rechnungsrevisoren wurden Marcello Baumann (bisher) Felix Thommen und Eugen Wintsch (beide neu) gewählt. Bevor die Versammlung beendet werden konnte, wurde ausführlich über die Arbeiten dieses Jahres informiert. Zudem wandten sich DFB-Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller und der neugewählte Präsident Walter Benz – über seine Ausführungen ist an anderer Stelle zu lesen – an die Teilnehmer. Dann konnte Axel Schiele die denkwürdige Versammlung schliessen. *Gerhard Oswald*

Neue Korrespondenzadresse des Vereins

Mit dem neu gewählten Zentralvorstand am 5. Mai 2001 gilt ab sofort eine neue Postadresse für die Vereinskorrespondenz:

**VFB
Verein Furka Bergstrecke
5312 Döttingen**



Der in Bätterkinden gewählte neue Zentralvorstand strahlt Optimismus aus (von links): Bernd Hillemeyr, Isolde Hoenigk, Marlies Rossel, Zentralpräsident Walter Benz, Simon Hurter und Jörg Schäfer. *Foto: Gerhard Oswald*

Wir wollen den Aufbruch

Nachdem der gesamte bisherige Vorstand auf die Generalversammlung vom 5. Mai 2001 zurückgetreten ist, war es nicht einfach, eine neue Mannschaft zu bestellen. Die Kraft unseres Vereins und unserer Mitglieder haben es aber am letzten Samstag geschafft, in Bätterkinden neue Frauen und Männer in der vordersten Front zu finden und zu wählen, um unseren Verein weiterzuführen und unsere geliebte Furka-Bergstrecke weiterhin tatkräftig zu unterstützen. Unter der effizienten Führung des Tagespräsidenten, Axel Schiele, wurde zudem beschlossen, die neuen Statuten Richtung Delegiertenversammlung zu redigieren. Ich hatte den Eindruck, die Versammlung war für die

Teilnehmerinnen und Teilnehmer zufriedenstellend und die Ergebnisse zukunftsgerichtet. Es herrschte eine eigentliche Aufbruchstimmung.

Für mich als erst kürzlich gewählter Präsident der Sektion Aargau braucht es nach den vielen Anfragen aus den verschiedensten Lagern doch einige Überlegungen, letztlich zum neuen Amte ja zu sagen. Mein Ja gilt der Furka-Bergstrecke und meinen vielen guten Kollegen, auf deren Hilfe und tatkräftige Mitarbeit ich zähle und Deine sowie Ihre Unterstützung, die wir benötigen, um den Betrieb unserer bisherigen Strecke sicherzustellen und den Weiterausbau Richtung Oberwald zielstrebig weiterzu-

führen. Der neue Vorstand wird auf einfachem und direktem Wege den neuen Weg in Angriff nehmen. Bereits nach der Generalversammlung haben wir die einzelnen Chargen neu zugeordnet. Wir werden die Aufgaben verteilen. Einen rechten Teil meiner Zeit werde ich dazu verwenden müssen, die Ausführung derselben zu überwachen. Die drei berühmten K lauten ja: Kommandieren, Kontrollieren und Korrigieren. Selber bin ich bereit, berechnete Kritik entgegenzunehmen, erwarte aber im Gegenzug auch bessere Vorschläge. Neue, dem Wohle der Furka dienende Anregungen und Gedanken sind jederzeit willkommen.

Weiterhin zentrale Adresskartei

Der neue Vorstand wird die Statuten in Richtung Delegiertenversammlung führen (Beschluss GV) und die Präsidentenkonferenz sowie die Mitglieder zur Mitwirkung beziehen. Ziel ist, diese auf den 1. Januar 2002 in Kraft zu setzen. Dazu werden wir im Spätherbst zu einer ausserordentlichen GV einladen. Den Mitgliederdienst werden wir weiter verbessern. Im Sinne der Präsidentenkonferenz werden wir in Richtung externe Verwaltung gehen müssen. Grosse Verbände und Organisationen, die über keine eigene ständige Verwaltung verfügen, benutzen in der Regel dieses Mittel. Eine zentrale Adresskartei wird weiterhin notwendig sein, da sonst Einladungen, unsere Zeitschrift Dampf an der Furka, die Mitgliederbeiträge, Mitteilungen der Aktiengesellschaft und so weiter nicht mehr funktionieren würden. Ebenso zentral ist dafür die effiziente Mitglieder-Adressverwaltung, die dauerhaft und professionell zu funktionieren hat. Vergeben wir diese auswärts, können wir auch entsprechende Forderungen stellen. Die Kosten werden nicht höher sein als eine dezentrale Führung in den einzelnen Sektionen.

Neben der Ordnung im Hause wollen wir aber vor allem in die Zukunft schauen. Ziel wird es immer sein, unsere Bergstrecke mit Arbeitsleistungen und finanziellen Mitteln zu unterstützen. Dafür müssen wir nicht nur die bisherigen Mitglieder effizient



Der neue Zentralpräsident Walter Benz (links) mit Traktorführer und OK-Mitgliedern nach dem Lengnauer Umzug vor und auf dem Werbe- und Umzugswagen.

Foto: Sektion Aargau

betreuen, sondern auch neue gewinnen. Unser nächstes Ziel sind 10'000 Mitglieder. Wir werden laufend über die neuen Mitgliederzahlen (sektionsweise) orientieren und die Erreichung der nächsten Tausendergrenze gebührend belohnen und feiern! Vorschläge für die Erreichung dieses Ziels sind willkommen.

Sektionen stärken

Die einzelnen Sektionen sollen gestärkt werden, dafür wollen wir das Mittel der Präsidentenkonferenz benutzen. Gewünscht sind aber nicht nur Mitsprache, sondern Mitarbeiter, Vorschläge und Zusammenarbeit. Ziel wird immer eine einfache Administration und viel produktive Arbeit auf der Strecke, in den Werkstätten und an der Werbefront sein. Vorab an der Front brauchen wir tatkräftige Frauen und Männer, die mithelfen, die vielen Schäden zu beheben und die laufenden Unterhaltsarbeiten zu erledigen. Erbringen Sie einen Sondereinsatz aus Ihrem Kreise (Turnverein, Feuerwehr, geschäftliche Verbindungen und so weiter). Ideal sind immer Gruppen, die sich kennen und organisieren können. Nur gemeinsam und vereint können wir die Aufgaben lösen! Bauseits sind noch viele Termine für Arbeitswochen frei (siehe letztes Info), vor allem ab Mitte Mai bis Betriebsöffnung. Diese kann nur bei gesicherter Strecke erfolgen! Meldungen baldmöglichst! Gemeinsam und einvernehmlich werden wir unser Ziel Oberwald erreichen. Brechen wir auf!

Euer neuer Zentralpräsident: *Walter Benz*

Wahl des neuen Zentralvorstandes

Der alte Zentralvorstand des VFB wurde an der Generalversammlung in Bätterkinden ohne Würdigung der langjährigen geleisteten Arbeit in die Wüste geschickt. An den Mitgliedern wurde vor diesem denkwürdigen Tag unsaubere Kritik geübt, welche bis unter die Gürtellinie ging. Der alte Zentralvorstand war gezwungen, gesamthaft den Rücktritt be-

kanntzugeben, da die Kritik von einzelnen Schweizer Sektionen nicht mehr tragbar war. Den Sektionen von der Aare und der Limmat, vom Rheinknie und dem Bodensee war die Machtsucht wichtiger als 2006 nach Oberwald zu fahren. Das war schon lange vorauszusehen, wenn man an Olten denkt. Eine Solidarität konnte nicht festgestellt werden, denn die gibt es nicht, wenn man die Macht will, da ist jedes Mittel recht.

Nun ist es erreicht, die Macht suchenden haben die Macht erhalten. Der Fleck in diesem neuen Zentralvorstand ist, dass zwei aus den deutschen Sektionen aus Statutengründen dabei sind. Hoffen wir, dass diese die Machthaber in Grenzen halten und den Wind aus den Segeln nehmen. Die drei mitgliederstärksten Sektionen bilden den neuen ZV, die vierte vom Rheinknie konnte nicht mithalten, ich glaube die wurde nur als Reserverad benutzt. Vorher wurde der VFB demokratisch geführt, nun ist Vorsicht geboten, dass nicht Gedankengut einfließt, welches dem Verein schadet. Ist der Röstigraben nun zwischen Olten und Aarau, oder sieht der VFB einer Spaltung entgegen? Warten wir es ab, die Zeit wird es zeigen. *Fritz Pfändler, altes ZV-Mitglied*

Wissenschaftlich untersucht

Das Furka-Virus (lateinisch Virus Furkanus Dampfitus) wurde erstmals 1981 an der Kantonsgrenze Uri-Wallis in der Schweiz nachgewiesen. Es bekam seinen Namen nach dem bekannten Furka-Pass. Seit dieser Zeit hat es sich in der ganzen Schweiz, in Deutschland und im übrigen Europa epidemieartig ausgebreitet.

Das **VFD** verursacht keine Krankheit, sondern kann eher als eine Droge bezeichnet werden. Die vom **VFD** befallene Person macht in der Regel folgende Entwicklungsstadien durch:

Erstes Stadium: Ansteckung durch Mundpropaganda oder durch die Medien. Der Nachweis der Ansteckung kann fest-

gestellt werden, wenn beim Öffnen des Mundes, Herausstrecken der Zunge und gleichzeitigem lauten Pfeifen der gleiche Ton wie bei Lok 1 hörbar ist. Behandlung: Mit einer ersten Bahnfahrt und Spende an die DFB.

Zweites Stadium: Man wird Mitglied einer Sektion des VFB. Der Nachweis des zweiten Stadiums ist erbracht, wenn beim Abhorchen der Lunge ein Geräusch hörbar ist, welches dem Auspuffschlag von Lok 6 bei der Talfahrt an der Zahnstange ähnlich ist. Behandlung: Spende an die DFB und ein Aktienkauf.

Drittes Stadium: Man opfert ein bis zwei Wochen seines Jahresurlaubs für den Frondienst. Gleichzeitig überredet man seine Frau dazu, während dieser Zeit Küchen- oder Kioskdienst zu machen. Der Nachweis des dritten Stadiums ist erbracht, wenn beim Prüfen des Herzschlages ein Geräusch hörbar ist, welches dem Auspuffschlag von Lok 1 bei der Bergfahrt an der Zahnstange ähnlich ist.

Weitere Behandlung ist nur möglich, wenn eine zusätzliche Spende oder Aktienkauf erfolgen. Dafür darf man dann zwischen Vor- und Familien-Namen den Buchstaben F. (für Furka) setzen. Zu Risiken und Nebenwirkungen aller drei Behandlungsmethoden fragen Sie bitte Ihren Sektionsvorstand oder dessen Kassier!

Diese hochwissenschaftliche Untersuchung wurde erstellt im Juli 2000 vom Institut für Hochsitzgedanken in Stuttgart-Feuerbach. Gez. und für die Richtigkeit
Dieter F. Bläser

**Liebe Leserinnen
und Leser**

**Berücksichtigen Sie unsere
Inserenten**

Auf neuen Wegen Mittel beschaffen

Der DFB-Verwaltungsrat hat an seiner Sitzung vom 12. Mai einige wichtige Weichen für die Zukunft gestellt. Zur Deckung des Finanzbedarfs von 10 Millionen Franken wurde ein Spezialist angestellt. Er soll ein Sponsoring-Konzept aufbauen und anschliessend auch durchführen. Die aus der Aktion Eisenbahnschienen erwirtschafteten Mittel sollen in einen Fonds fliessen.

Verwaltungsratspräsident Peter Schwaller ist optimistisch. Die Generalversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke vom 5. Mai in Bätterkinden bezeichnet er als Erfolg. Die Beschlüsse ermöglichen eine Umstrukturierung des Vereins sowie eine Aufwertung der Sektionen, die mehr Rechte und Pflichten erhalten sollen. Ein Kränzchen widmet Peter Schwaller dem Tagespräsidenten Axel Schiele.

Generalversammlung in Andermatt

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG führt am Samstag, 30. Juni, ihre 15. Generalversammlung im Zelt des Zirkus Monti in der Nähe des Bahnhofs durch. Wichtigstes Geschäft ist sicher die Statutenänderung. Der Verwaltungsrat beantragt die Einführung von Inhaberaktien und von Partizipationsscheinen. Das Partizipationskapital soll maximal eine Million Franken umfassen.

Im Verwaltungsrat steht ein Wechsel bevor. Karl Danioth hat seinen Rücktritt erklärt. An seiner Stelle wird Hans Hallen-

barter, alt Grossrat und Gemeindepräsident (Obergesteln VS) vorgeschlagen.

Sponsoring als weiteres Standbein

Dass die DFB sich mit einem erneuten grossen Finanzbedarf konfrontiert sieht, dürfte allgemein bekannt sein. Verwaltungsratspräsident Schwaller beziffert ihn für Strecke, Lokmaterial und Logistik auf 10 Millionen Franken. Der Verwaltungsrat schlägt bewusst einen neuen Weg ein. Er hat mit einem Fachmann in Sachen Sponsoring und Kultur Engagement eine befristete Vereinbarung abgeschlossen. Der neue Partner wird mit dem Aufbau «eines Sponsoring-Konzeptes für die Beschaffung von Sponsoring-Geldern» zu Gunsten der DFB sowie deren Infrastruktur und Einzelprojekte beauftragt. Sein Pflichtenheft ist natürlich weit umfassender. Peter Schwaller setzt grosse Hoffnungen in diese neue Finanzierungsart. Sie soll die grossen bevorstehenden Schritte ermöglichen.

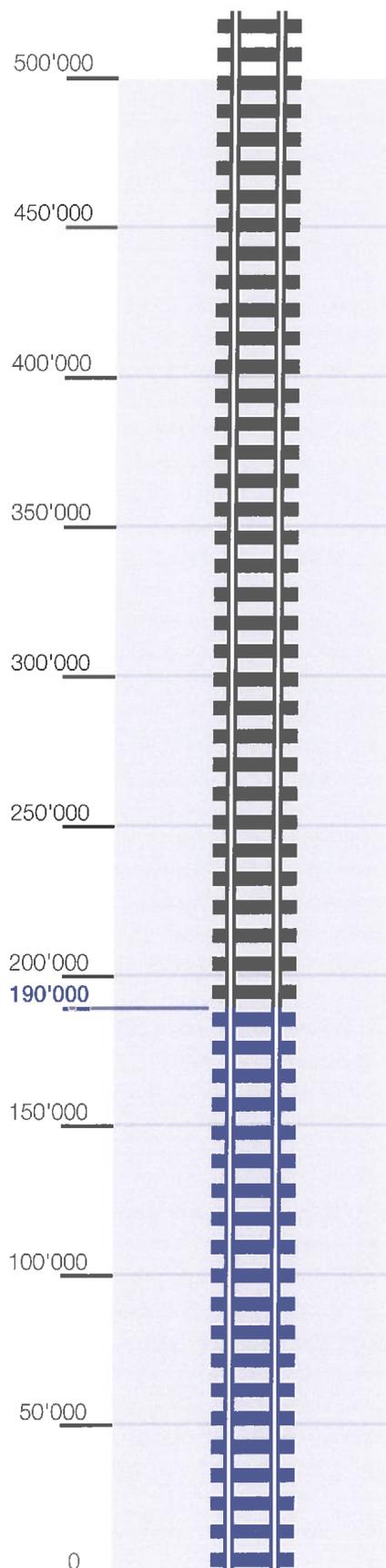
Darlehen pro Meter Schiene

In die gleiche Richtung stösst die in dieser Ausgabe (Seite 16) vorgestellte Aktion «Eisenbahnschiene pro Meter». Sie basiert auf einer neuen Idee. Der Spender erhält nach zehn Jahren seinen Beitrag vollumfänglich zurückbezahlt. Der DFB kommen in dieser Zeit die mit dem zur Verfügung gestellten Kapital erwirtschafteten Zinsen zugute. VRP Peter Schwaller begrüsst die Möglichkeit.

Die DFB beabsichtigt als neue Struktur eine gleichnamige Stiftung zu gründen. Voraussetzung ist die Zusammenarbeit mit einer oder verschiedenen Banken, die das Geschäft betreuen. Dies ist für Peter Schwaller unerlässlich. Die Arbeit des erwähnten Sponsorverantwortlichen geschieht möglicherweise ebenfalls über die Stiftung. Beabsichtigt ist, deren Fonds über Anteilscheine zu speisen.

Gerhard Oswald

Barometer der aktuellen Aktienzeichnung



Haben Sie

**Ihren
Mitgliederbeitrag**

schon bezahlt?

Aktuelles aus der Geschäftsleitung

Im personellen Bereich hat der gewählte Betriebsleiter, Erich Ulrich, seine Arbeit als Teilzeitstelle bereits begonnen. Durch eine verlangte Änderung/Anpassung von Betriebsvorschriften seitens der Aufsichtsbehörde wird seine Tätigkeit in Zusammenarbeit mit unserem Chef ZfW bereits gefordert.

Beim Organigramm der Geschäftsleitung sind Veränderungen geplant, welche teils notwendig, beziehungsweise wünschenswert für eine homogene Geschäftsabwicklung sind. Der Bereich «Stabsstellen», direkt der Geschäftsleitung unterstellt, umfasst neu neben Aktienregister und Stab ZfW, die Bereiche Controlling (Betriebsabläufe verbessern, koordinieren und so weiter), Information (verbesserte Kommunikation intern wie extern, zentrale Anlaufstelle) und den Bereich «Spezielle Aufgaben» als Springerfunktion, vor allem zur Unterstützung der Geschäftsleitung wie auch des Finanzdienstes. Die Abteilungen Finanzen wie auch die wiederum aufgeteilten Abteilungen Betrieb und PR/Marketing harren noch teils der fachlich guten personellen Besetzung.

All die wünschbare personelle Besetzung für einen geordneten Arbeitsablauf ist jedoch nicht immer sofort und optimal möglich; sei es, dass fachlich fähige Wunschpersonen teils nicht zeitoptimal vorhanden sind oder unsere Möglichkeiten vor allem im finanziellen Vorstellungsbereich schlicht überfordern. Wir sind auch weiterhin der Hoffnung, dass all unsere Stellenbesetzungen gleichwohl in absehbarem Zeitraum verwirklicht werden können. Wir werden zur Gewährleistung unseres Betriebes mittel- und langfristig etwelche Kader- wie anderweitige unabdingbare Arbeitstätigkeiten mittels Honorar- beziehungsweise Mandatsauftrag, mit Einschluss von finanziellen Abgeltungen, unbedingt sicherstellen.

Die bevorstehende Betriebsaufnahme ist wiederum begleitet von Hektik im Bau-

wie auch im ZfW-Bereich. Im Baubereich beginnt demnächst die Schneeräumung mit Arbeitsbereich beidseitig der Furka, was eine erweiterte Logistik benötigt. Andererseits sind anschliessend, teils begleitend, noch die Unwetterschäden vom vergangenen Oktober 2000 an Fahrbahn, Brückenpfeiler wie auch an der Zugangsstrasse nach Muttbach zu beheben. Im ZfW-Bereich geht die Kesselrevision der Lok 1 in die Endrunde, benötigte das Einschweissen der Schlammwasserluken sowie das Verschweissen von Alters- und Ermüdungsrisse bei Feuerbüchse, nebst all den hierfür notwendigen Vorarbeiten, allein eine gute Arbeitswoche von uns gutgesinnten Fachkräften in teilweiser Fronarbeit. Die Revisionsarbeiten an Lok FO 4 sind demgemäss wiederum personalbedingt auf Sparflamme weiterbetrieben worden; hoffen wir, dass die Lok auf die Saison 2002 in Betrieb gesetzt werden kann.

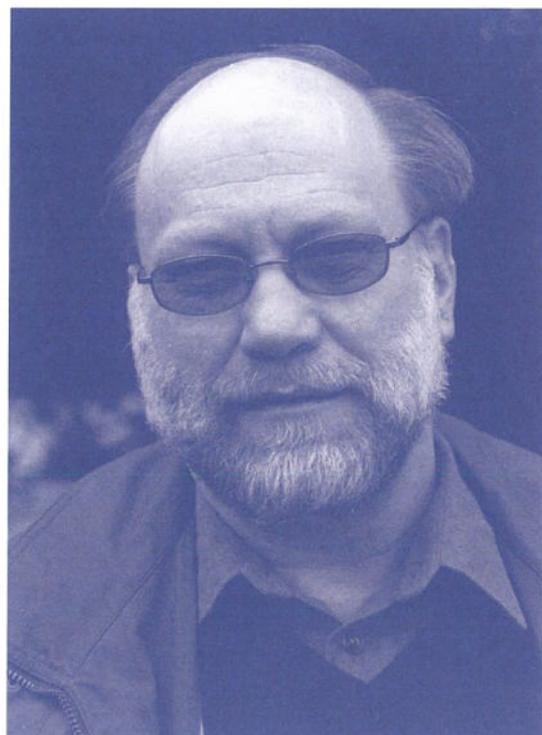
Der Reisedienst «bkr-Reisebüro» als Mandat konnte bereits über 10'000 Reisende als Gruppenreservation bestätigen, wobei die eingeführte Anzahlung als Reservationsverpflichtung keine allzu-grossen Reklamationen auslöste. Der Reisedienst wird auch weiterhin durch denselben Mandatsträger bearbeitet.

Im finanziellen Bereich sind wir wie immer zu Jahresbeginn von den Verpflichtungszuwendungen des VFB abhängig, in diesem Jahr besonders, sind doch all die letztjährigen Erlöse grösstenteils für Begleichung der Reparaturkosten an Lok 9 aufgewendet worden. Von der Kapitalerhöhung 2000 von 410'000 Franken blieb nichts übrig, konnten doch nicht alle notwendigen Fremdinvestitionen für die Eröffnung nach Gletsch damit abgegolten werden. Die diesjährige Kapitalerhöhung 2001 befindet sich bei Zeichnungsstand von 190'000 Franken. Hoffen wir, dass wir diesmal den Mindestbetrag von 500'000 Franken erreichen.

Im Marketingwesen sind derzeit keine grossen Projekte in Bearbeitung, die bestehende gute Nachfrage an unserem Produkt lässt eine kurzfristige Pause wohl zu, mittelfristig sind weitere Nach- wie auch Neubearbeitungen unerlässlich. Eine personelle Entflechtung zwischen strategischer und operativer Ebene kann der Sache dienlich sein. Momentan laufen die Vorbereitung für Extrafahrten Alp-Transit (23.6.01), 75-Jahrfeier alte Furka Bergstrecke FO (3.+4.7.01) und Familienfahrten FO-Personal (1.+8.7.01). Vom VFB konnten in diesem Jahr bereits 130'000 Franken an Beiträgen genutzt werden, mit diesen konnten die allerdringlichsten Verpflichtungen befriedigt werden. Wir hoffen, dass auch die neue VFB-Führungsmannschaft unseren Bedürfnissen rechtzeitig und zur Genüge nachkommen kann.

Vom VFAM Schwyz mussten wir die Mitteilung entgegennehmen, dass ihre Werkstatt in Steinen per Ende Juni 2001 mangels Personal aufgelöst wird, dies als Folge der verminderten Arbeitslosigkeit: «Des einen Leid – des andern Freude.»

Josef Albisser, Geschäftsleiter

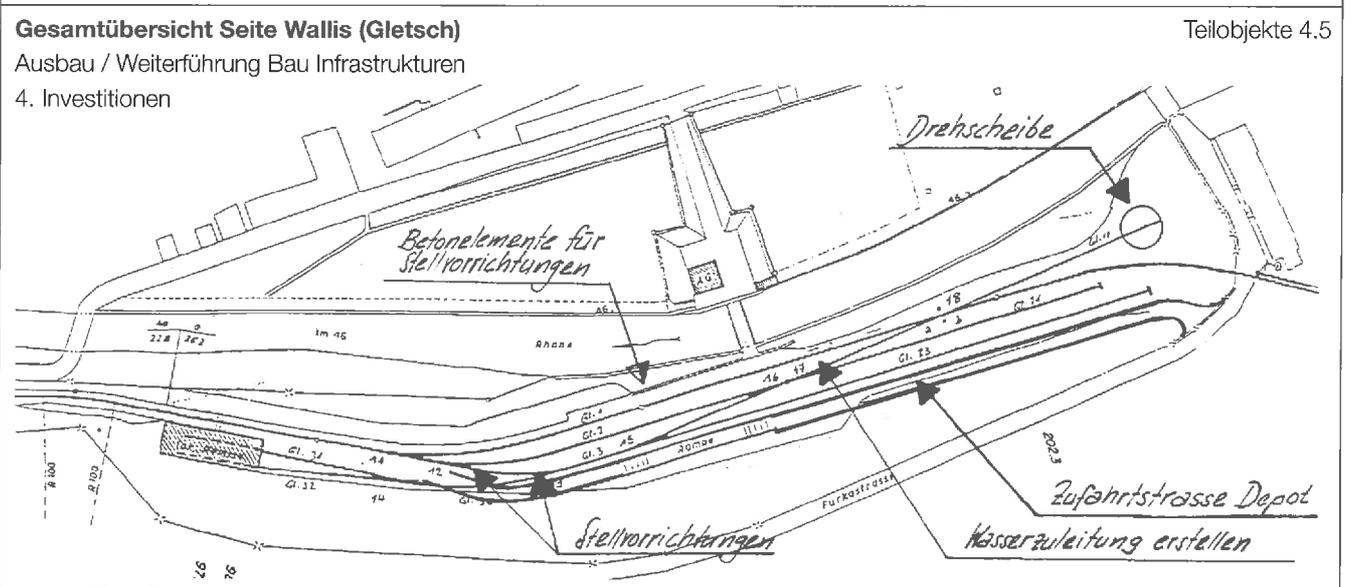
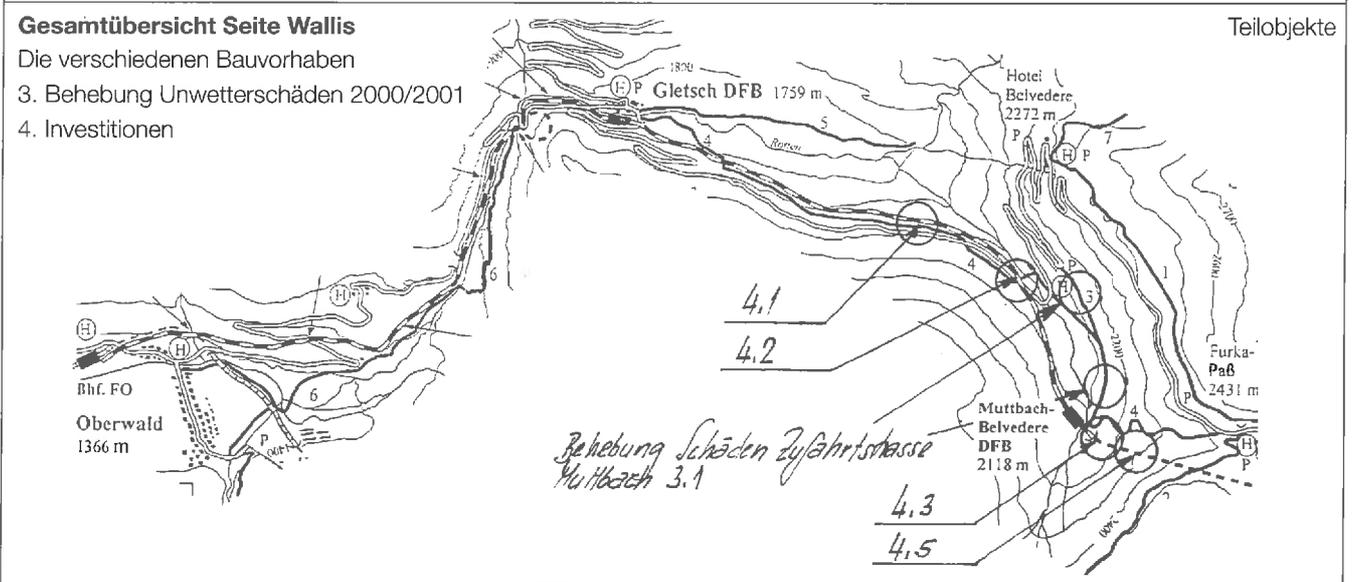
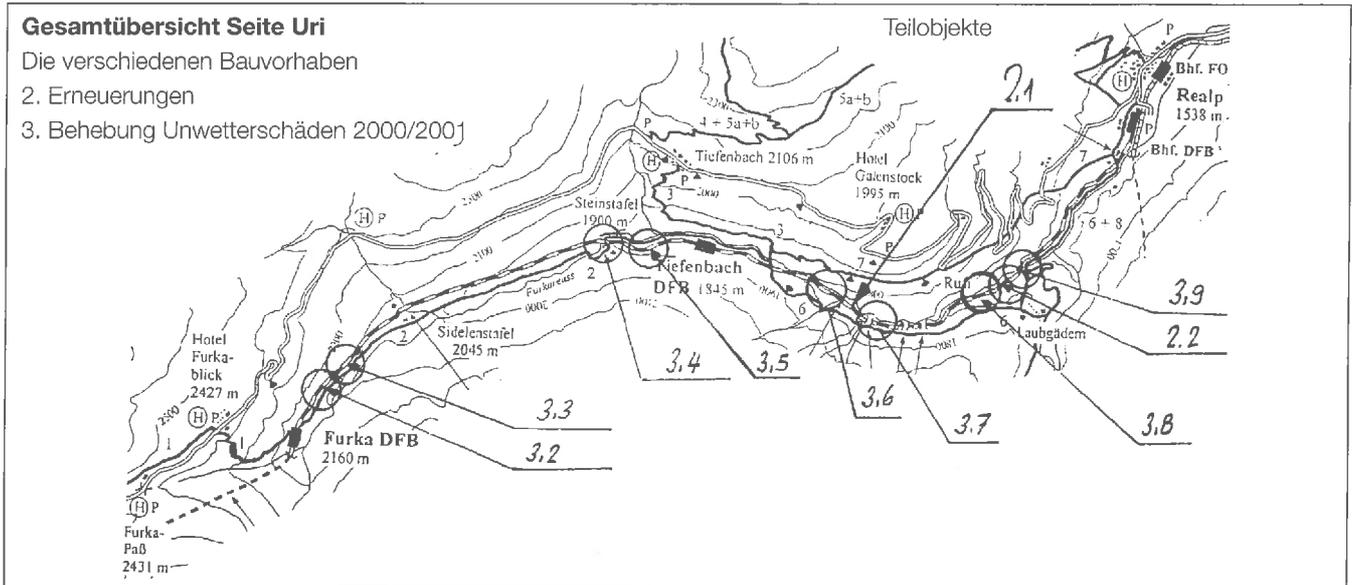


Geschäftsleiter Josef Albisser, immer und überall präsent und die Dinge zusammenhaltend.

Foto: Gerhard Oswald

DFB AG Bauabteilung/Bauprogramm 2001, Teilobjekte

Zeichnungen: W. Willi



Umfangreiche Bausaison 2001

Die Liste der unerlässlichen Bauarbeiten in dieser Sommersaison an der Furka-Bergstrecke ist ausserordentlich lang. Wesentlich verschärft wurde die Situation durch das verheerende Unwetter vom 14. Oktober 2000.

Ein grosser Teil der Bauarbeiten muss noch vor dem Beginn der Fahrsaison ausgeführt werden. Dazu gehört der Totalumbau von 338 Metern Zahnstangengeleise unterhalb der Steffenbachbrücke, wobei dazu mindestens 180 Tonnen Material angeführt werden müssen. Diverse Sofortmassnahmen müssen aufgrund der Unwetterschäden an Mauern und Brückenpfeilern vorgesehen werden. Ein rund dreissig Meter langer Trasseabschnitt bei km 57.500 hat sich aufgrund unstabiler Untergrund bis zu 30 Zentimeter talseitig bewegt. Dieser Abschnitt muss mit verschiedenen, zum Teil aufwändigen baulichen Massnahmen stabilisiert werden.

Bei vier Abschnitten von Furka bis Realp müssen nach Murgängen, welche im Gleisbereich bis zu drei Meter Höhe erreicht haben, die Entwässerungsgräben und das Schotterbett gereinigt werden. Glücklicherweise konnte ein Grossteil der insgesamt rund 10 Muren noch vor Wintereinbruch abgetragen werden. Im Bereich der grösseren Abgänge müssen aber zusätzlich Hangsicherungsmassnahmen ausgeführt werden.

Nach dem Unwetter hat sich eindeutig herausgestellt, dass an Stellen mit grösseren Wasserrinnen und Durchlässen beim Unwetter wesentlich weniger Schäden entstanden. Deshalb sollen die Rinnen und Durchlässe wo nötig in den nächsten Jahren vergrössert werden. Die Zufahrtsstrasse zur Station Muttbach ist zum Teil abgerutscht und an anderer Stelle verschüttet worden. Die Instandstellung dieser für die DFB wichtigen Zufahrtsstrasse hat sehr hohe Priorität. Die Bauabteilung

der DFB hat die Kosten zur Behebung der Unwetterschäden bei der DFB im vergangenen Herbst auf rund 250'000 Franken geschätzt.

Die genannten Punkte sind jedoch nur ein Teil des DFB-Bauprogramms 2001. Bevor die Sanierungsarbeiten beim Streckenabschnitt Oberwald-Gletsch in Angriff genommen werden, sind auf dem Streckenabschnitt Realp und Furka diverse Erneuerungen an Geleise und Kunstbauten auszuführen. In den nächsten drei Jahren sollen rund 2'000 m¹ Zahnstangengeleise erneuert werden. Bei verschiedenen Brücken und Stützmauern müssen Sicherungs- und Erneuerungsarbeiten ausgeführt werden. Ein besonderes Problem stellt die dauernde Absenkung des Furkareussbettes dar. In den letzten Jahren hat sich der Flusslauf im Abschnitt Tiefenbach-Realp teilweise um mehrere Meter abgeteufelt. Dies führt dazu, dass Fundamente von Stützmauern und Brückenpfeilern unterspült werden.

Im Scheiteltunnel werden die begonnenen Sanierungsarbeiten am Geleise und im Bereich der Widerlager/Gewölbe weitergeführt. Auf der Walliserseite muss ein Mauerabschnitt gesichert werden. Der Bahnübergang Furkastrasse/Muttbach wird mit einer Strassensignalanlage gesichert. Im Bahnhof Gletsch schliesslich warten die Drehscheibe, die Wasserzuleitung sowie die Strassenzufahrt auf ihre Vollendung.

Die DFB hat sich auf das Monsterprogramm vorbereitet. Die Bauarbeiten werden während der nächsten Bausaison durch einen Baufachmann vor Ort begleitet. Zur Verfügung stehen zudem je ein neuer Gleisbau- und ein Elektrowagen. Das gesamte Kleinmaterial wurde im Lager «Bielen» neben dem Depot Realp übersichtlich eingelagert. Alle für den Baubetrieb notwendigen Fahrzeuge wurden überholt und gewartet. Im Dorfzen-

trum von Realp konnte für die Baugruppen eine Wohnung gemietet werden, die 10 Personen Platz bietet.

Sorgen bereitet den Verantwortlichen hingegen der Aufmarsch der Fronis, der gemäss Anmeldungen bis Redaktionsschluss vor allem vor der Fahrsaison mager ausfällt. Wir rufen alle auf, mitanzupacken. Für kommende Bausaisons sei zu überlegen, ob die VFB-Sektionen ihre Baueinsätze und vor allem ganze Bauwochen nicht vor die Fahrsaison im Mai und Juni ansetzen sollten. Damit könnte die Hochsaison, die mit den täglichen Zugsparen nur eine beschränkte Tätigkeit an der Strecke zulässt, umgangen werden.

Julian Witschi

Bauarbeiten in der Saison 2001

Vorteile:

- Baufachmann leitet alle Arbeiten (Planung, Vorbereitung, Organisation)
- Neuer und grosser Geleise- und Elektrowagen (komplett und übersichtlich ausgerüstet)
- Alles Material übersichtlich im Lager Bielen gelagert und beschriftet
- Alle Triebfahrzeuge inkl. Lok's sind gewartet und revidiert worden
- Unterkunft für 10 Personen in Realp vorhanden
- Optimale Voraussetzungen für erfolgreiche Arbeitseinsätze der Baugruppen
Wo sind die vielen Fronis?
Dringend gefragt sind Anmeldungen für Wochen- und Samstagsarbeiten.

Probleme:

- Bei Baueingaben gibt es Verzögerungen / Schwierigkeiten / Finanzierung?
- Unser Koch Otto hat starke Rückenschmerzen und sollte nach ärztlichem Rat nicht mehr arbeiten! Wo findet sich Ersatz?

Meldungen / Anmeldungen an:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Bauabteilung, Vermerk: Baueinsatz
Postfach, 6491 Realp



HOTEL · RESTAURANT

Ihr Hotel für Aktivferien

Mögen Sie es gerne:

- > **Natürlich** (mit unseren Angeboten in der schönen Bergwelt) oder
- > **Individuell** (mit dem auf Sie zugeschnittenen Programm) oder
- > **Romantisch** (z.B. mit einem Raclette im Freien) oder
- > **Fantastisch** (mit einer Schneeschuhtour, einer Wildbeobachtung) oder
- > **Bekömmlich** (mit einem vorzüglichen Essen oder einer Weindegustation)
- > oder **Souverän**

dann sind Sie bei uns an der richtigen Adresse.

Wir wissen, wie man aus Gästen Freunde macht!

Hotel AHORNI · Postfach 68 · 3999 Oberwald
Telefon 027 973 20 10 · Fax 027 973 20 32
www.ahorni.ch · info@ahorni.ch



Hotel-Restaurant

TANNENHOF

M. + O. Hischer-Hauser • CH-3999 Oberwald
Telefon 027 973 16 51 • Fax 027 973 27 51
<http://www.goms.ch/hotel-tannenhof/>
E-Mail: hotel-tannenhof@goms.ch

Unsere speziellen

Pauschalangebote 2001

- Frühling
- Sommer
- Herbst



OBERGOMS



Pension-Restaurant zum Lärch Obergesteln

Im Sommer am Wanderweg
Im Winter an der Langlaufloipe

Imwinkelried Renate
CH-3981 Obergesteln / VS
Tel. + Fax 027 973 10 01

Schweizer Furka-Bahn-Mitglied möchte, nun mit 80 Jahren, altershalber Bauland und Grundstücke in der Schweiz verkaufen.

Tessin und Flumser Berg und Buchs bei Liechtenstein. Von Privat

Retten Sie Ihre Deutsche Mark, Ihren holländischen Gulden und auch die Schweizer Franken.

Grund und Boden in der Schweiz sind das Sicherste

was es in dieser unsicheren Welt gibt.

Informationen: Telefon 076-570 11 43

Internet: www.bea-consulting.de E-Mail: ernst.hausherr@dplanet.ch

Sektion Zürich: Rückblick und Ausblick

Namen, Adressen und Funktionen des Sektionsvorstandes 2001

Präsident, Materialverwaltung: Brügger Kurt, Industriestr. 16, Postfach, 8627 Grüningen, Tel. + Fax 01 935 45 03. *Kasse:* Angst Bruno, Steinstr. 62, 8106 Adlikon, Tel. + Fax 01 841 06 61. *Sekretariat, Internet:* Sektion Züri-Shop, *Mitglieder Service:* Hurter Simone, Steinacherstrasse 6, 8910 Affoltern a/A, Tel. + Fax 01 761 47 01, Natel 079 329 47 62, E-Mail: simone.hurter@ksc-ag.com. *Bauchef, Stellvertreter:* Schlumpf Edi, Grossackerstrasse 61, 8041 Zürich, Tel. + Fax 01 482 64 37, Natel 079 234 19 43. *Vizepräsident Werbung, Reisen:* Schmutz Fritz, Lindenstr. 37, 8307 Effretikon, Tel. + Fax 052 343 40 31, Natel 076 589 34 37, E-Mail: fritzschmutz@bluewin.ch. *Bauchef:* Stamm Toni, Ausserdorfstr. 12, 8195 Wasterkingen, Tel. + Fax 01 869 48 39, Natel 079 365 74 38, E-Mail: ast@sma.ch.

Sektionsreise am Samstag, 11. August

Dieses Datum haben wir ja schon im letzten Heft angekündigt. **Programm:** Um 8 Uhr fährt unser Zug im Zürcher HB ab nach Basel. Von dort geht es weiter Richtung Jura, über Delsberg nach Glovelier. Dort besteigen wir den Sonderzug der CJ «Belle Epoque» (diesmal nicht ein Dampf-, aber trotzdem ein historischer Zug, Baujahr 1913!). Damit befahren wir die heute teilweise stillgelegte, dafür landschaftlich wohl schönste und auch eisenbahntechnisch interessante Strecke des Juras Richtung Saignelégier. Wir verlassen den Zug aber kurz vorher in Pré-Petitjean und besichtigen die Werkstatt/Remise der jurassischen Dampfbahn-Freunde. Anschliessend führt uns ein Bus auf den Mont Crosin, wo wir unser Mittagessen einnehmen. Weiter geht es per Pferdewagen zum imposanten Wind-Kraftwerk, das wir unter kundiger Führung anschauen. Via Mont Soleil und zuletzt per Drahtseilbahn fahren wir hinunter nach St. Imier, wo wir den Zug für die Heimfahrt via Biel besteigen. Ankunft Zürich HB kurz vor 20 Uhr.

Da an diesem Samstag in Saignelégier der Marché-Concours stattfindet, möchte ich denjenigen Teilnehmern, die mehr an Pferden als an Technik interessiert sind, die Möglichkeit anbieten, an Stelle von Remise und Wind-Kraftwerk diesen Anlass zu besuchen; allerdings wäre dann auch die Mittagsverpflegung individuell einzunehmen, und das Bahnbillet Saignelégier – La Chaux-de-Fonds – St. Imier selber zu bezahlen.

Ungefähre Kosten

Normal-Variante: GA: 85 Franken / HT: 125.– / 1/1: 170.–, inkl. Mittagessen. – Variante «Marché-Concour»: GA 30.–, HT: 65.–, 1/1: 105.–, ohne Mittagessen. Anmeldung per Fax, Post oder E-Mail bis spätestens 14. Juli 2001 an den Reiseleiter Fritz Schmutz. Adresse siehe oben. Das Detailprogramm mit Einzahlungsschein werden die Angemeldeten vor Ende Juli erhalten.

Bauwochen

Hier seien nochmals die ebenfalls im letzten Heft publizierten, von unserem neuen Bauchef geleiteten BW in Erinnerung gerufen: Es sind dies die Kalenderwochen (KW): 27, 28, 34, 35, 39, 40. Bitte denkt

daran, dass es auch im Jahr nach Gletsch noch viel zu tun gibt. Auch für «last minute» Fronis gibt es noch Platz; und versucht doch einmal, einen Kollegen zum Mitarbeiten zu motivieren! Wir hoffen, dass wir unterdessen auch die wegen der Unwetterschäden vom letzten Oktober zusätzlich anberaumten BW, die KW 23 und 24, mit etlichen Zürchern besetzen können. Anmeldungen sofort an Toni Stamm. Adresse siehe oben.

Mitglieder

Erinnern Sie sich an den Artikel unter diesem Titel im letzten Heft? Es ging da um unsere Furka-Freunde im Kanton Glarus. Dann raten Sie einmal, wie viele Zuschriften der Verfasser auf diesen Aufruf bekam! Oder wie viele Glarner wir an unserer GV im Kunsthaus begrüßen konnten? Ich hoffe, dass sich diesmal jemand meldet, damit ich mit einem Kenner der lokalen Gegebenheiten besprechen kann, wie und wo der Hebel für eine Verbesserung der leidigen Situation anzusetzen ist! Wer weiss, vielleicht ergibt sich anlässlich der Sektionsreise eine Gelegenheit dazu.

Euer Mitglieder-Betreuer und Frondienst-Koordinator: *Fritz Schmutz*

Der Präsident in eigener Sache

Im Vorstand haben wir uns überlegt, wie wir unser Vereinsleben attraktiver gestalten könnten. Sie, liebe Mitglieder, wollen wir in diese interessante Aufgabe miteinbeziehen. Unser Vorschlag: Wir möchten uns jeden 2. Monat abwechslungsweise in Rapperswil und Zürich zu einem Gedanken- und Ideenaustausch treffen. Gerne höre ich Ihre Meinung, ob ein Interesse vorhanden ist. Bitte schreiben Sie an die Sektionsadresse.

Ich/wir sind an einem Stammtisch interessiert JA NEIN

Andere Vorschläge:

Name, Vorname, Strasse, PLZ/Ort, Telefon, Fax, Natel, E-Mail

Kurt Brügger, Präsident

Sektion Gotthard

Auch dieses Jahr findet wieder das Dampferfest statt. Vom 24. – 25. August erleben Sie romantische Mondscheinfahrten ab Andermatt bis Tiefenbach und natürlich die Super-Stimmung im Barwagen und im Festzelt mit vielen Überraschungsgästen! Weitere Informationen erhalten Sie unter www.dampferfest.ch oder ab 1. Juli am Bahnhof FO in Andermatt (Telefon 041 888 75 11). Dort kann man auch die Dampffahrten reservieren (sehr empfohlen!).

Voranzeige Sektionsreise

Dieses Jahr führt uns die Sektionsreise ins Bündnerland. Mit dem original restaurierten «Triebwagen 30» geniessen wir den Berninapass. Bitte reservieren Sie schon heute das Datum: 22. – 23. September 2001. *Markus Russi*

Sektion Edelweiss stellt sich vor

In der Ausgabe vom Dezember 2000 (Seite 15) erwähnte man die Gründung der neuen Sektion Edelweiss vom 13. Oktober. Sie wurde mit der bevorstehenden Umstrukturierung des Zentralvereins in Verbindung gebracht. Nachdem die Sektionsstatuten und das Gründungsprotokoll am 4. November genehmigt waren, konstituierte sich der Vorstand wie folgt: Präsident: Hellmut Kuhlmann (Rheinfelden), Vizepräsident: Max Stieger (Rheinfelden), Kassierer:in: Hella Stieger (Rheinfelden), 1. Beisitzer:in: Helen Baasch (Männedorf), 2. Beisitzer: Alfred Bähler (Koppigen), 1. Revisor: Felix Thommen (Zollikon). Mitgliederbestand: 123, davon 40 in der Schweiz, Deutschland und Österreich, übrige ausserhalb und Übersee.

Sicher beschleunigten die bevorstehenden Umstände (ZV in Del.-V/GL) dieses Vorhaben. Neben anderen Motiven stellte man sich auch die berechnete Frage, wie organisieren sich diejenigen zahlenden Mitglieder, die bis anhin keiner Sektion

angehörten und bisher in einer «98er-Liste» geführt wurden.

Im Hinblick als neutrale, aber nicht untätige Sektion aufzutreten, einigte man sich auf das Signet «Edelweiss» des VFB. Viele unserer Mitglieder bringen direkt, beziehungsweise indirekt durch ihre frühere Tätigkeit ganz spezifisches Wissen, Erfahrungen und Geschäftsbeziehungen mit, auf die man ungern verzichtete. Wir sind Realisten. Auf alle Fälle scheuen wir uns nicht, angenehme wie unangenehme Dingen anzusprechen und beim Namen zu nennen.

Wir sind leider keine Oberarmhydrauliker. Wir sehen uns eher als Rutengänger, die nach Wasser suchen und damit Finanzen meinen. Wir halten nicht viel von «man sollte». Unsere Devise heisst aufspüren und wenn Aussicht auf Erfolg «dran bleiben». Übersteigt unser Vorhaben den Verantwortungsbereich und die finanziellen Mittel, ist der Zeitpunkt da, zu erwägen, die minuziösen Vorbereitungen an übergeordnete Instanzen abzugeben. Denn ohne diese Zusammenarbeit DFB/VFB läuft nichts.

Hellmut Kuhlmann (Rheinfelden)

Sektion Bern

Nach jahrelanger Vakanz hat die Sektion Bern wieder einen Vizepräsidenten: Daniel Gertsch. Er war vor seinem Unterbruch als Aktivmitglied zuletzt als Vorstandsmitglied zuständig für die Bauentsätze. Die Hauptversammlung der Sektion Bern vom 23. März 2001 in Worblaufen hat Daniel Gertsch einstimmig und mit grossem Applaus in das neue Amt gewählt. Mit ebensolchem Votum wurden auch die übrigen Vorstandsmitglieder bestätigt, beziehungsweise Hans von Allmen verabschiedet. Einstimmig genehmigt wurden von der HV auch alle Traktanden, wie das Protokoll der vorgängigen HV, Jahresberichte, Jahresrechnung, Revisorenbericht, Déchargeerteilung an den Vorstand sowie Budget 2001. Als Gäste waren Peter Grünig (ZV, VFB), Otto Metzger (langjähriger Chef ZfW) und

Josef Albisser (VR, DFB AG) sowie Referent David Camenisch von der RhB anwesend. Camenisch wusste mit interessanten Informationen zu seiner Bahn und insbesondere zum Vereinatunnel zu begeistern. Es wurde auch ein kurzer Videofilm über den Bau des längsten Schmalspurtunnels der Welt vorgeführt. Die von der Sektion Bern organisierte Generalversammlung des VFB vom 5. Mai in Bätterkinden ist erfolgreich über die Bühne gegangen. Von verschiedenen Rednern aus dem alten und neuen Vereinsvorstand wurde den Organisatoren und deren Helfern gedankt. Der Saalbau mit den guten technischen Einrichtungen sowie der integrierten Ausschanktheke bewährte sich.

Die diesjährige Sektionsreise wird uns am Sonntag, dem 19. August ins Berner Oberland führen. Wir fahren mit dem Car von Bern nach Interlaken, wo wir auf die Ballenberg-Dampfbahn umsteigen. Auf der Brüniglinie gelangen wir via Meiringen nach Giswil, wo Mittagsrast im Hotel Bahnhof eingelegt wird. Zurück mit dem Car in Brienz, besteigen wir das frisch renovierte Dampfschiff «Lötschberg». Mit dem auf den Ursprungszustand zurückgebauten Salondampfer von 1914 gelangen wir nach Interlaken zurück.

Die Sektionsreise kostet 70 Franken, die Mittagsverpflegung 20 Franken. Anmeldungen nimmt bis am 15. Juli 2001 der Sekretär entgegen: Julian Witschi, Monbijoustrasse 28, 3011 Bern, E-Mail sekretariat@vfb-bern.de. Laufend mit Informationen rund um die Furka-Bergstrecke aktualisiert wird die Homepage der Sektion Bern. Unter www.vfb-bern.de finden Sie aber auch Geschichtliches sowie Bilder, Fahrplaninfos und Bahnartikel zur DFB.

Neue «Furka-Seiten» im Web

Der Kreis der Furka-Webseiten ist wiederum angewachsen. Neu ist auch die VFB-Sektion Aargau mit einer Homepage unter www.vfb-aargau.ch online. Unter www.dfb-rollmaterial.ch ist zudem neu auch ein Verzeichnis mit Bildern, technischen Daten usw. des Rollmaterials der DFB aufgeschaltet.

Sektion Innerschweiz

Am 9. März 2001 fand in Luzern die GV der Sektion Innerschweiz statt. Vor der Versammlung konnte die Betriebsleitstelle der SBB in Luzern besichtigt werden. Von sieben Computer-Arbeitsplätzen aus wird der gesamte Bahnverkehr von Basel über den Gotthard nach Chiasso überwacht und gesteuert. Weitere Linien des ehemaligen Kreis II gehören ebenfalls zum Bereich der Leitstelle in Luzern, darunter z.B. die Brünigbahn und die Seetalbahn. Die Mitarbeiter der Leitstelle überwachen den Zugverkehr. Dazu werden die Zugstandorte automatisch nach Luzern gemeldet. Diese Istwerte werden mit den Sollwerten aus einer Datenbank verglichen. Eine Prognoserechnung zeigt auf den Bildschirmen mögliche Konflikte, z.B. bei einer Zugskreuzung oder für Anschlusszüge. Bei Verspätungen oder Störungen wird vom Rechner vorgeschlagen, welche Züge wo andere Züge abwarten usw. Mit diesen Informationen und mittels Checklisten wird z.B. bei einer Fahrleitungsstörung der Bahnersatzbetrieb organisiert, der Fernverkehr wird umgeleitet und Regionalzüge werden vorzeitig gewendet. Der Disponent in der Leitstelle gibt diese Anweisungen telephonisch an Stellwerke und Bahnhöfe weiter, er gibt auch Informationen an Lok- und Zugführer sowie an Presse, Radio, Teletext usw. durch. Besten Dank für die Organisation dieser interessanten Besichtigung an Vizepräsident Stan Holecek.

Anschliessend durfte Präsident Roland Mühlethaler eine stattliche Anzahl Mitglieder im Restaurant Postino zur Generalversammlung begrüßen. Als Gäste anwesend waren Ruedi Willi vom VR der DFB sowie Bruno Rütli von der Sektion Edelweiss. Einstimmig genehmigt, mit bestem Dank an die Verfasser, wurden das Protokoll, der Jahresbericht sowie die Jahresrechnung 2000. Mit dem Budget 2001 wurde eine Spende von 10'000 SFr. an die DFB sowie 1'000 SFr. an die Baugruppe Goldau genehmigt. Peter Sicher zieht seinen Antrag «Weiterbeste-

hen der Sektion Innerschweiz?» zurück, den er vorsorglich gestellt hatte. Peter Kronenberg tritt nach 4jähriger Vorstandstätigkeit zurück, und Hans-Bernhard Schönborn, der zu den Initiatoren der Rettung der Furka-Bergstrecke gehört, gibt sein Amt nach 10 Jahren auf. Der Präsident verabschiedet beide mit etwas «Flüssigem», und die Versammlung dankt für ihren Einsatz mit Applaus. Als neue Vorstandsmitglieder wurden Esther Wirz, Peter Peyer und Willy Auf der Maur gewählt, Alice Abegg, Lucie Frank, Roland Mühlethaler und Stanislav Holecek sowie die Rechnungsrevisoren Christoph Amstad und Markus Röthlisberger werden einstimmig wiedergewählt. Unter Verschiedenem zu reden gab eine ausserordentliche GV des Zentralvereins in Olten sowie die Adress-Verwaltung beim Zentralverein. Ruedi Willi dankte allen Fronis für den Einsatz. Bruno Rütli stellte Bilder vor mit Motiven der DFB-Loks in Vietnam.

Das Vereinsprogramm im Jahr 2001:

- alle drei Wochen Samstags-Arbeitseinsatz an der Furka-Bergstrecke. Auskunft / Anmeldung (wenn möglich am Mittwoch-Abend ab 19.00 Uhr) bei Jakob Hartmann 041 / 917 15 46.
- Sektions-Ausflug am Samstag, 25. August 2001, ab Luzern mit Postauto via Küssnacht-Brunnen-Flüelen nach Realp. Unterwegs Zustiege-Möglichkeit. Mit dem DFB-Dampfzug nach Gletsch. Weiter mit dem Postauto nach Oberwald-Ulrichen. Auf dem Nufenenpass Mittagshalt, Verpflegung im Restaurant oder Picknick im Freien. Das Postauto führt uns via Bedrettotall-Airola zum Gotthardpass und weiter nach Andermatt und heimwärts bis Luzern. Preis pro Person 89 SFr. Ermässigung für Familien. Auskunft, Anmeldung bis 30. Juni bei Peter Peyer, Telefon 041 / 240 53 25.
- DFB-Stand an den Modellbautagen im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern wird durch unsere Sektion betreut. Diese bekannte Modellbahn-Ausstellung in echtem Eisenbahn-Ambiente dauert vom 5. bis 14. Oktober 2001.



Einlagern von Schienen-Befestigungs-Material im ehemaligen Armee-Stollen in Realp.

Arbeitstage in Realp

Die ersten zwei Samstags-Einsätze im April in Realp sind bereits Vergangenheit. Da die Bergstrecke noch unter der Schneedecke liegt, wurde in Realp vor allem Material bereitgestellt. Neben kleineren Arbeiten rund ums Depot wurde Schienen-Befestigungs-Material im ehemaligen Armeestollen eingelagert. Zuerst mussten an der Einrichtung im neuen DFB-Materiallager letzte Details fertiggestellt werden, danach konnte durch Fronis von verschiedenen Sektionen Material sortiert und eingelagert werden. Bereits letztes Jahr wurde damit begonnen, durch gutes Einordnen konnte nochmals für weiteres Material Platz geschaffen werden. Auch das Beschriften der Behälter ist wichtig, damit der Baudienst das Benötigte schnell verfügbar hat. Für die weiteren Arbeitseinsätze in Realp hoffe ich auf eine regere Beteiligung aus der Sektion Zentralschweiz.

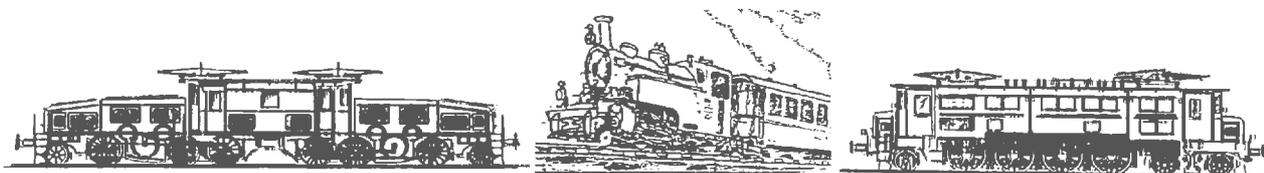
Willy Auf der Maur

VFB Sektion Innerschweiz
Postfach 4922
6002 Luzern

Nostalgie RHEIN EXPRESS

Historischer Fernschnellzug der EUROVAPOR

Alpen- und Gletscherdampf auf 2160 m ü.M. Sonntag, 2. September 2001



Erleben Sie auf dieser Tagesreise folgende Höhepunkte:

- Fahrt im Nostalgie RHEIN-EXPRESS, gezogen von den historischen SBB-Lokomotiven Ae 4/7 und Ce 6/8 (braunes «Krokodil») aus den zwanziger und dreissiger Jahren.
- Fahrt im DFB-Dampfzug von Realp über die einmalige Furka-Bergstrecke nach Gletsch oder umgekehrt.
- Fahrt im Postautobus ab Airolo über den Nufenenpass nach Gletsch oder umgekehrt.
- Fahrt mit der Furka-Oberalpbahn Göschenen–Andermatt–Realp oder umgekehrt.

Unsere Alpenreise Richtung Gotthard beginnt in Haltingen mit Halt in Basel Bad.Bf, wo uns die Ae 4/7 des Vereins «MIKADO 1244» erwartet. Die Abfahrt in Basel SBB ist um zirka 7.40 Uhr. Weitere Zustiegshalte sind **Liestal, Aarau und Rotkreuz**.

Auf den Gotthardrampen ab Erstfeld leistet das legendäre «Krokodil» Ce 6/8 14 253 Vorspanndienste. In Göschenen verlässt die Hälfte der Reisenden unseren Zug und fährt mit der meterspurigen Furka-Oberalp-Bahn via Andermatt nach Realp, wo der DFB-Dampfzug bereit steht. In gemächlicher Fahrt geht es mit Volldampf durch eine grandiose Gebirgslandschaft über hohe Viadukte und eng gewundene Tunnels, mit einem prächtigen Ausblick auf den Rhonegletscher nach Gletsch.

Die Weiterfahrt erfolgt mit dem Postautobus über den Nufenenpass an die Gotthard-Südseite nach Airolo, wo der Nostalgie RHEIN-EXPRESS für die Rückfahrt nach Basel bereit steht.

Die andere Hälfte unserer Fahrgäste führt die Reise ab Airolo in umgekehrter Reihenfolge aus.

Richtpreise inkl. DFB-Dampf- und Postautofahrt: 1. Klasse Fr. 175.–, 2. Klasse Fr. 145.–.
Programme und Auskünfte erhalten Sie ab Mai bei

EUROVAPOR Sektion Nostalgie RHEIN-EXPRESS

Gundeldingerstr. 135	CH-4053 Basel	Telefon 061/363 35 32, Fax 061/363 35 34
Bannstrasse 32	D-79576 Weil am Rhein	Telefon 07621/7 49 68
Kreuzstrasse 1	D-79106 Freiburg	Telefon 0761/275 330

Neuanfang bei der Sektion Wallis

Anlässlich ihrer Generalversammlung am 27. April 2001 in Münster erhielt die VFB-Sektion Wallis eine vollständig erneuerte Vereinsleitung. Unter Vorsitz von Tagungspräsident Beat Moser wurden die folgenden Personen einstimmig in den Vorstand gewählt: Reto Meister (Oberwald) als Präsident, Dr. Philipp Carlen (Brig) als Vizepräsident, Daniela Diezigi-Imwinkelried (Münster) als Kassierin sowie die Beisitzer Beat Kreuzer (Oberwald) und Alain Nicolet (Ulrichen).

Der mit Dank verabschiedete, bisherige Vorstand unter Leitung von René Schläpfer präsentierte seine Jahresabrechnung mit einem Vermögen von rund 4650 Franken und erhielt folglich die notwendige Entlastung.

Das aus Vertreter/innen von Tourismus und Gewerbe zusammengesetzte neue Vorstandsteam möchte sich in erster Linie möglichst aktiv an der bevorstehenden Aufarbeitung der Strecke Gletsch-Oberwald beteiligen. Dazu sicherte man sich bereits die Unterstützung der Oberwalder Gemeindebehörden. Mit geeigneten Veranstaltungen soll die einheimische Bevölkerung zum Mitmachen motiviert werden. Neben Neumitgliedern will man auch Aktionäre und Fronarbeitskräfte werben. Dazu wird am 29. Juni im Hotel Tannenhof in Oberwald (Beginn 19.30 Uhr) ein erster Info-Abend mit Diavortrag stattfinden, zu dem Einheimische und Feriengäste willkommen sind. Der Termin wurde so gelegt, dass auch bereits am Vortrag der DFB-Generalversammlung in Andermatt angereiste, auswärtige Dampfbahnfreunde teilnehmen können. In Zukunft werden jeweils zu Beginn der Sommersaison alle Beherberger der Region und die am Tourismus beteiligten Stellen persönlich mit Informationsmaterial über die DFB und ihren Zugbetrieb bedient. Auch die Zusammenarbeit mit der Furka-Oberalp-Bahn möchte der verjüngte Vereinsvorstand möglichst eng gestalten. Die Dampfbahnfreunde im französischsprachigen Wallis werden in Koordination mit der Section Romande betreut.

Sektion N.W.S

Das Dreikönigstreffen im Seegarten Grün 80 begann mit dem Vorstandessen. Anschließend um 20 Uhr wurde von Dr. Peter Schwaller (Verwaltungsratspräsident) ein Referat gehalten, um den Verein ins richtige Licht zu rücken. Es wurde mit Applaus verdankt. Mit rund 50 Teilnehmern war das Dreikönigstreffen sicher ein Erfolg.

GV vom 10. April, Bahnhof SBB

Eine enttäuschend kleine Schar Mitglieder traf sich zu dieser Generalversammlung. Enttäuschend, weil unser Referent Stephan Maurer über die Probleme der SBB, über die S-Bahn (späterer Ausbau) WC-Anlagen in den Bahnhöfen, Lärmbekämpfung, Rollmaterial und Fahrplangestaltung ein Referat hielt.

Die Wahlen brachten die Rücktritte von Alfred Heinimann als Präsident (Suspendierung der Mitgliedschaft im Vorstand der Sektion und dem VFB bis auf weiteres sowie von Andi Schaub (Organisator Bauwochen) im Vorstand.

Als neuer Präsident wurde mit Applaus Paul Tschudin gewählt. Die Kasse wurde von den Revisoren genehmigt und einstimmig angenommen.

Bauwoche

Die Bauwoche der Sektion N.W.S., zusammen mit den Sektionen Aargau und Zürich, in Gletsch, vom 3. bis 8. Juli 2000, war mit einer ausgezeichneten Küchenmannschaft, der Zusammenarbeit mit den Kollegen, Einsatz in Gletsch und Muttbach, sehr erfolgreich.

Gewerbeausstellung

Diese Ausstellung in Sissach vom 6. bis 8. Oktober 2000, mit rund 100 Ausstellern, war mit dem Werbewagen der Sektion Aargau, in Zusammenarbeit der Sektion Aargau und N.W.S., ein voller Erfolg. Ein herzlicher Dank an Ernst Schmid (Sektion Aargau) für die tolle Zusammenarbeit sowie auch an die weiteren Helfer.

Wir wünschen der DFB und dem VFB mit der Unterstützung der Sektionen einen vollen Erfolg.

Paul Tschudin, Präsident Sektion N.W.S.

Der Vorstand der Sektion Nordwestschweiz

Präsident: Paul Tschudin

Unterm Schellenberg 121, 4125 Riehen
Tel. + Fax 061-601 30 67

Kassier: Franz Ringwald

Steinrebenweg 128A, 4153 Reinach
Tel. 061-711 09 51

Aktuar: Roger Benz

Vorstadt 26b, 4324 Obermumpf
Tel. 062-873 31 02

Baueinsätze: Paul Tschudin

Unterm Schellenberg 121, 4125 Riehen
Tel. + Fax 061-601 30 67

Beisitzer: Eric Adam

Drosselstrasse 59, 4059 Basel

Sektion Stuttgart

Mit grosser Bestürzung mussten wir Mitte Dezember 2000 zur Kenntnis nehmen, dass Hans-Joachim Wasserroth im Alter von 77 Jahren verstorben ist. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen, besonders seiner Frau, die stets seine Aktivitäten für unseren Verein begleitete und unterstützte. Seine langjährige Mitgliedschaft im Verein Furka-Bergstrecke war gekennzeichnet durch seinen Tatendrang und seine Zielstrebigkeit, die immer mit einem grossen Mass an Einfühlungsvermögen und Kompromissfähigkeit verbunden war. Er hinterlässt eine schwer zu schliessende Lücke. Die Sektion Stuttgart wird ihren «Jochen» in ehrender Erinnerung behalten.

Neuer Vorstand

Der neue, am 2. März 2001 gewählte Vorstand, setzt sich wie folgt zusammen:
Stellvertretender Vorsitzender: Eberhard Kühnle, Paul-Lincke-Strasse 22, 70195 Stuttgart, Tel. und Fax 0711-696 175.
Kassier: Steffen Kern, Bauwochen: Richard Schust.

Ausserdem wurde beschlossen, 3000 DM für die Aufarbeitung der Lok 4 zu spenden. Der Souvenireinkauf betrug im Jahr 2000 rund 2600 DM. Er konnte auf den Messen «Modellbau Süd» und «CMT» mit grossem Erfolg abgesetzt werden. In der 33. KW 2001 beteiligt sich die Sektion an der Bauwoche und dem Kioskdienst. *Eberhard Kühnle*

Ausbau Gletsch–Oberwald 2006

Wir sind Realisten genug, um zu wissen, wieso wir uns das aufwandintensivste Teilstück Gletsch–Oberwald als letztes vorbehalten haben. Auf alle Fälle war das dazumal ein sehr kluger Entscheid.

Dieser Streckenabschnitt, verursacht unter Einbezug von Frondienstwilligen Aufwendungen von ca. 3,5 Mio Franken. Ohne den Einsatz unserer Fronis, müsste mit doppelten Kosten gerechnet werden. Der Streckenabschnitt beinhaltet aufwändige Stützmauern, Tunnel- und Brückensanierungen, Strassenüberführungen, sowie neue, teure Kunstbauten.

In der Tat sind neue Wege und Modelle gefragt, die erlauben, Materialkosten und die Frondiensteinsätze in den betreffenden Abschnitten zu finanzieren.

Wir stehen nun kurz vor der Realisierung in gegenseitiger Absprache mit der DFB AG und dem VFB.

Das Vorbild

Die Idee stammt von einem Fussball-Club, welcher vor Jahren das gleiche Konzept zur Finanzierung eines neuen Fussballfeldes erfolgreich anwendete. Das Rasenfeld, aufgeteilt in Flächen von einem m², wurde vorübergehend mittels Darlehen von CHF 300.– pro m², durch viele «Klein-Investoren» mühelos finanziert. Ferner hatte sich die ortsansässige Bank gezielt engagiert, indem sie einen letzten Termin für die Zeichnung der Darlehen in Aussicht stellte und dabei zusicherte, die bis dahin eingegangene Summe durch ihren Darlehensbeitrag mit gleichen Konditionen, begrenzt zu verdoppeln. Dieser Anreiz verlieh der Aktion das gewisse Vertrauen und löste eine «Kettenreaktion» aus.

Nach 8-jähriger Laufzeit war alles zurückbezahlt – der Platz saniert – der Verein wurde schuldenfrei und selbsttragend ...

Unser Aufruf: auf nach Oberwald!

Wir wollen uns keinesfalls in Gletsch an einen «Sackbahnhof» gewöhnen. Die Chance, Oberwald 2006 umzusetzen, dieses Ziel ist nur solidarisch zu erreichen.

Die Chance ist ein Versuch wert, die Eisenbahnschiene pro Meter auf der Strecke Gletsch–Oberwald, in Form von Darlehen anzubieten.

Sponsoringgedanken

In letzter Zeit bekunden wir immer grössere Mühe, die nötigen Finanzen zu beschaffen und sicherzustellen. Mehrere nicht voraussehbare Naturkatastrophen und aussergewöhnliche Vorfälle in der Vergangenheit trugen dazu bei.

Diese Feststellung soll Signal sein, mit einer einmaligen Gemeinschaftsaktion «Eisenbahnschienen» – gegenüber dem üblichen Sponsoringgedanken – einen denkwürdigen Beitrag zu leisten.

Lethargie hat keinen Platz. Im Gegenteil, Schwierigkeiten sind da, um überwunden zu werden. Wir sind es uns, unseren Fronarbeitern, gleich ob finanziell, manu-

ell oder geistig tätig, schuldig, in wohlweislicher Voraussicht den verlässlichen Background zu schaffen.

Um diesen finanziellen Engpass zu überwinden, braucht es ein persönliches finanziell zumutbares Engagement aller.

Unser Potential

Die Freunde der Furka-Bergstrecke zählen ca. 11'400 Aktionäre und ca. 7'500 Mitglieder. Viele sind beides. Wir kennen viele Freunde und pflegen Beziehungen zu vielen Menschen in der Wirtschaft, der Industrie, im Handel und den Kommunen. Wir müssen diese nur wahrnehmen und auf sie zugehen, denn unsere 4. Dimension ist unser Wille!

Finanzierungsmodell

Einem solventen Bankinstitut wird auf einen fest vereinbarten Termin, schlagartig ein grosser Investorenbetrag (z.B. CHF 7,5 Mio.) zur langfristigen, sicheren, risikofreien Anlage anvertraut. Der jährliche Gewinn (z.B. 4% Rendite = CHF 300'000.–) wird alljährlich in den Streckenaufbau Gletsch–Oberwald investiert. Nach ca. 8 Jahren erhalten die Investoren ihr eingesetztes Geld vollumfänglich zurück!

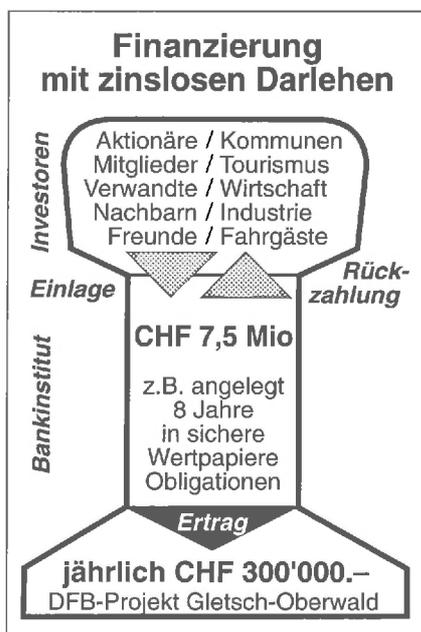
In diesen 8 Jahren könnten aber für CHF 2,4 Mio Leistungen für die Furka-Bergstrecke zwischen Gletsch und Oberwald investiert werden.

Unser Beitrag

Beliebig viele «Investoren» leisten demnach einen Beitrag, indem sie «zinslose Darlehen» von min. CHF 750.– mit einer Laufzeit von z.B. 8 Jahren symbolisch pro Meter Eisenbahnschiene Gletsch–Oberwald zur Verfügung stellen.

Ist der Wille vorhanden, ein derartiges Finanzpaket helfen zu schnüren? Aus den vielen Darlehen von CHF 750.–, liesse sich bei diesen Meterpreisen terminlich ein unantastbares Finanzpaket schnüren, das einen optimalen Zins ausschüttet. Nach 8 Jahren setzt die garantierte Rückzahlung des Einsatzes ein.

..... Unsere Sponsorentätigkeit während der Laufzeit ist der Verzicht auf den Zinsertrag!



Durch dieses Engagement wäre es möglich, innert Jahresfrist, mit einem selbstgewählten Betrag die schöne Summe von ca. CHF 7,5 Mio leihweise zu mobilisieren. Dies bedeutet, dass für die laufenden 8 Jahre alljährlich über CHF 300'000.- Zinsertrag für die Sanierung anfallen. Man könnte bereits im Frühjahr 2002 mit der Aktion beginnen und Ende Jahr einen ersten Ertrag abschöpfen!

Agieren und reagieren ist gefragt!

Der bekannte erste Schritt ist getan. Die DFB AG und der VFB müssen sich abprechen, um eine geeignete Träger-

schaft zu einem Bankinstitut zu finden und eine vertrauensvolle kooperative Zusammenarbeit aufzubauen. Nutzen wir diese einmalige Chance.

Gefragte Mitarbeit von DFB/VFB

Mit der heutigen Information und dem Fragebogen ist unsere Mission vorübergehend erfüllt. Wir erwarten von Seiten der DFB/VFB-Kreise eine grosse Reaktion mit positivem Ausgang der kommenden Umfrage. Wir sind alle im gleichen Boot und auf die Mitarbeit aller Sektionen und der Aktionäre schlechthin angewiesen.

Gleis oder Loks, sowohl als auch!

Wir müssen uns als Vereinsmitglieder vergegenwärtigen, dass die Konzessionsträgerin und Besitzerin der Trasse Realp-Oberwald, die DFB AG ist. Prioritäten, Entscheide fallen demnach in ihren Kompetenzbereich. Wir, vom VFB, wollen lediglich mit dieser Idee durch «Working» mithelfen, am gleichen Strick, in derselben Richtung zu ziehen und einen ausserordentlichen Kulturbeitrag leisten und erfüllen. *Hellmuth Kuhlmann*

Unterstützt uns!,

..... auf nach Oberwald!

Umfrage / Fragebogen (mit Wettbewerb)

Finanzierung der Strecke von Gletsch nach Oberwald (Wallis)

Jede 50. Rückantwort wird mit einer Freifahrkarte auf der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG belohnt.

Bitte beantworten Sie unsere Fragen ehrlich. Sie sind uns sehr wichtig für das weitere Vorgehen bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG.

- | | |
|--|--|
| – Ist der Zeichnungsbetrag von CHF 750.– pro Meter für Sie angemessen und zumutbar | JA <input type="checkbox"/>
NEIN <input type="checkbox"/> |
| – Würden Sie diese Idee unterstützen | JA <input type="checkbox"/>
NEIN <input type="checkbox"/> |
| – Wenn ja, wie viele Meter würden Sie zeichnen? | Anzahl Meter _____
(zutreffendes bitte ankreuzen) |

Beziehung zur Bahn: Mitglied Verein Furka-Bergstrecke VFB
Aktionär Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG
Privat, weder noch

Einsendeschluss ist der 15. August 2001

Wir danken Ihnen für die Zeit, die Sie für die Beantwortung der Fragen aufgewendet haben und wünschen Ihnen viel Glück.

Das Umfrage-Resultat wird in der Zeitschrift «dampf an der furka», Ausgabe 3/2001 publiziert.

Name _____
Vorname _____
Adresse _____
PLZ / Ort _____
Land _____
Jahrgang _____
(Personalien fakultativ)

Einsenden an: Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG
Wettbewerb
CH-3999 Oberwald

Section romande

Chers membres et amis de langue française, comme vous avez pu le voir dans le dernier journal, il n'y a pas eu grand chose en langue française. C'est un peu de notre faute. Le président étant très pris, il n'a pas été informé de la date de la clôture rédactionnelle. Ce qui n'est pas le cas pour ce numéro. Nous essayerons à l'avenir, de vous traduire les articles et informations intéressantes qui ont paru en allemand dans le numéro précédent si l'équipe de la rédaction le veut bien. Nous commençons déjà dans ce numéro, et espérons que les nouvelles choisies vous auront donné toute satisfaction. Merci de votre compréhension. Le président.

Raport annuel 2000 du président

Etat de la section

La section romande pouvait compter 314 membres à fin 2000 après 19 démissions et 8 exclusions pour non paiement de la cotisation et 63 nouveaux membres. Nous voulions arrivé à 300 membres, nous avons dépassé toutes nos espérances. A ce jour nous sommes toujours à 314 membres car les nouveaux membres ont juste compensé les démissions du début de cette année suite à la réception des cotisations.

L'augmentation des membres ne c'est pas fait tout seul. De par notre présence dans les diverses bourses et manifestations, et ainsi que l'envoi de 3650 mailing qui ont été adressé à tous les employés des transports publics privés, et ainsi qu'aux employés des CFF.

Sans cela nous ne serions pas autant, car il y a un certain manque de synergie au niveau des membres pour que l'augmentation soit encore plus grande.

Nous avons eu de la chance d'avoir deux excellents reportages dans deux journaux français, ce qui a eu pour effet de nous amener quelques nouveaux membres français.

Le but cette année est d'arriver à 350 membres.

Activité 2000

L'année commence par la traditionnelle bourse de Peseux le 12 février CA 468.-, qui sera suivi par la bourse de Payerne, à laquelle nous n'avons pas pu y participer pour raison de deuil de dernière minute de la personne qui devait y aller. Et comme il est très difficile de trouver des volontaires!!

La bourse suivante eu lieu à Confignon le 25 Mars CA 635.-.

La prochaine activité fut divisée en deux parties, l'une à Pontarlier du 10 au 11 juin qui avait pour nom Espérail, qui c'est déroulé dans les locaux Sbaro. Au point de vue vente se ne fut pas terrible, mais nous avons quand même fait une excellente publicité.

L'autre manifestation était modélisme à Lausanne, qui se déroula pendant 3 jours et demi, soit du vendredi 9 au lundi 12 juin. Il y eut un tournus de 4 personnes, soit Messieurs Porchet, Züger, Martin, et moi-même, je crois n'avoir oublié personne CA 2'922.-.

A toutes ces manifestations nous avons du payer une location.

Les 23-24-25 juin comme d'habitude nous sommes invités au festival vapeur du Bouveret ou nous faisons un joli chiffre d'affaire de vente 2'383.- et ou nous distribuons énormément de prospectus pour l'inauguration de Gletsch et la future saison.

Comme vous avez pu le voir et entendre l'inauguration du tronçon Muttbach-Gletsch eu bien lieu, mais par un temps à ne pas mettre un chien dehors. Domage car les organisateurs c'étaient donné beaucoup de peine. Votre président y était présent pour recevoir la presse de langue française. Suite à cette inauguration il y eu quelques comptes rendus dans les journaux, et aussi deux reportages à la télévision. Reportage que vous verrez à la fin de l'assemblée.

Le dimanche 16 juillet 11 membres me rejoignent pour venir travailler pendant une semaine. Le soir nous sommes reçu par Walter Willi, qui nous explique les travaux futurs qui seront à faire, et nous donne une liste de travail pour la semaine. Walter Willi a répondu à toutes les questions des membres présents.

Comme nous n'avions pas de cuisinier, votre serviteur a du mettre le tablier pour que nous ayons à manger. Le repas fut frugal, le cuisto n'ayant pas pris trop de risque en faisant des raviolis.

Nous avons avec nous 2 membres d'Allemagne qui se sont parfaitement intégrés à notre groupe.

Le lendemain, les choses sérieuses commencent, nous serons divisé en plusieurs groupes. Certains iront travaillé dans le tunnel, d'autres iront récupéré des boulons des anciennes traverses qui ont du être changé, avant l'ouverture du tronçon. Nous avons de la chance car le soleil c'était mis de la partie, se qui est toujours agréable en montagne. Durant toute la semaine les membres prirent le rythme du travail.

Côté cuisine, nous avons eu droit à un cuisinier de suisse allemande, qui n'a pas toujours compris les plaisanteries des Welches, et qui n'a encore moins compris, que des travailleurs qui sont en pleine air, ont besoin de manger à leurs faims. Donc à la fin de chaque repas tout le monde se regardaient dans les yeux pour savoir qui allait prendre la dernière portion. Alors que nous n'avons jamais restreint les finances pour les achats de la nourriture. Car chaque section devait financer sa nourriture. Ce système permis d'éviter des abus. Je ne vais pas vous détaillez tous les travaux que nous avons effectué.

Le vendredi soir 21 juillet les 12 travailleurs du samedi nous rejoignaient à l'hôtel de la Furka, pour la traditionnelle soirée fondue.

Le Samedi 22 juillet, les 24 membres de la section romande, étaient sous les ordres de notre toujours aussi dévoué Manfred Willi, pour la pose d'une voie de rangement pour les divers wagons, voie qui faisait une longueur d'environ 35 mètres. Tous les participants eurent un très grand plaisir à construire une fois quelque chose de concret. Tellement les travailleurs étaient engagés dans leur travail, qu'ils en oublièrent l'apéro. Mais, le repas lui, arrivait à point, car tout le monde avait bien travaillé. Repas bien préparé par notre ami président de la

section de Berlin, avec l'assistance de notre membre Pierre Crausaz. A 13h30 recommencement du travail ; pour finir le remplissage du ballaste et du nivellement de la voie. Notre ami Manfred Willi n'en crût pas ses yeux, le soir le bout de voie était terminé, et même en ayant monté soudé le buttoir en fin de voie. Après avoir rangé tous les outils et après une journée bien remplie; d'autres outils furent sorti pour enfin prendre l'apéro sous un magnifique soleil. Le soir nous nous trouvèrent pour un repas à l'hôtel avant de nous séparer le lendemain matin.

Je ne crois pas mentir en disant que tous les participants garderont de bons souvenirs de leurs journées de travail à la Furka. J'espère que nous continuerons d'avoir encore du succès avec notre semaine de travail et ainsi que notre samedi de travail.

Après toutes ces émotions et plaisirs, le train train des bourses reprend ses droits, avec la bourse de St.Maurice 16 septembre pour un CA de Fr. 478.-, qui est notre seule intrusion en Valais.

Elle sera suivie par Nyon Rail Expo, du 20 au 22 octobre, ou cette année nous furent placé juste à l'entrée, se qui nous permis de faire un CA de 1'591.-.

Le 11 novembre participation à la bourse d'Auvernier avec un CA mitigé de Fr. 397.-, mais ou nous avons fait quelques nouveaux membres.

Les 17-18-19 novembre deux membres partent à la conquête de la France, à Expométrie à Paris, qui seront rejoint par un autre membre. Nous serons surpris du nombre de visiteurs. Cela ne désemplit jamais. Et nous nous trouvons en face d'un public connaisseur, et qui achète volontiers des souvenirs de notre association. Un exemple. Nous ne savions pas trop comment cela allait se passer au point de vue vente. Nous avons pris 15 cassettes vidéo. Le samedi à midi toutes les cassettes étaient vendues. Je vous explique pas notre désarroi, lorsque nous avons eu d'autres demandes. Ce fut un succès, nous avons été très bien reçu par les organisateurs, et je crois que les participants sont

partant pour une nouvelle expédition en 2001.

Le 25-26 novembre la section est encore présente à Transexpo dans la gare de l'aéroport de Cointrin. Le CA était un peu plus faible que l'année précédente. Fr. 1311.-. Nous terminons l'année par la bourse d'Epalinges le 9 décembre avec un CA de Fr. 607.-. Donc comme vous avez pu l'entendre ce fut une année bien remplie.

Je tiens à remercier messieurs François Porchet, Robin Perry, François Martin, Alain Kägi, pour leurs aides et participations aux bourses, et ainsi que Siegfried Züger pour l'organisation des bourses et de son engagement. Toutes ces bourses nous ont permis de faire un chiffre d'affaire annuel de Fr. 12'825.-.

Donc ce chiffre qui est notre seule entrée d'argent avec le 20% restant des cotisations, nous montre l'absolu nécessité d'être présent dans les divers manifestations.

Voilà j'ai dit, longue vie à l'association et rendez-vous en 2006 à Oberwald.

Le président J. Fornachon

Nouvelles du conseil d'administration du DFB

Le CA a siégé à deux reprises, une fois à Oberwald et une fois à Coire. A Coire, il a eu l'occasion de jeter un coup d'œil aux travaux de révision des locomotives à vapeur. Impressionné par les activités déployées par les travailleurs volontaires, il a aussi conclu que les mauvaises conditions de travail, dues notamment au manque d'espace, devront être améliorées, soit dans l'atelier existant, soit sur un autre site.

En ce qui concerne le personnel, le nouveau chef du service de l'exploitation a pu être engagé. Par ailleurs, des efforts importants sont faits pour décharger le directeur de l'entreprise, notamment en séparant les travaux d'ordre stratégiques des tâches opérationnelles. La question des rentrées financières était au centre des deux sessions.

– Ainsi, il a été décidé de mieux promouvoir l'action d'augmentation du capital

2001, notamment dans nos trains et aussi sur Internet! Nouveauté: les actions nominatives ne seront émises que sur demande et contre facturation des frais supplémentaires, autrement, des certificats seront remis.

- Par ailleurs, des tractations sont en cours avec certains sponsors, le plus important étant le CS. Ces donateurs auraient la possibilité d'acquérir symboliquement des mètres linéaires de rails.
- Les négociations avec les cantons d'Uri et du Valais pour des crédits d'aide à l'investissement sont encore en suspens.
- Il est aussi important de rendre attentif tous ceux qui bénéficient des retombées du tourisme que notre train à vapeur a une grande importance dans le tourisme d'été. On est en droit d'attendre un plus large soutien financier et moral de ce cercle de personnes. Un train nostalgique est un véritable enrichissement pour les hôtes et pour l'économie des vallées de Conches et d'Urseren.
- A moyenne échéance, on examine aussi si l'engagement du train à vapeur sur le réseau du FO serait envisageable en hiver (transport de fondeurs ou de randonneurs).
- Un événement marketing de grande envergure est planifié pour juillet avec des experts en marketing du secteur économique, afin d'examiner dans quelle mesure notre produit a un effet d'attraction sur l'offre d'ensemble du tourisme régional, s'il peut en avoir un et s'il le doit.

Un autre thème d'actualité est la réparation des dégâts dus aux intempéries de la mi-octobre 2000. De nouveau, il faudra investir une importante somme à cet effet. La sécurité dans le tunnel sommital est également un point important pour le CA. Pour cette raison, les mesures immédiates prises avant la mise en service seront d'une part l'amélioration de l'éclairage dans le tunnel de faite et, d'autre part, le montage d'extincteurs.

Ruedi Willi

Travaux de construction auront lieu à Realp

L'année passée, le but «Gletsch 2000» a été atteint grâce à l'engagement de toutes les forces réunies et pour 2001, une pleine charrette de travail est en attente. Les intempéries dévastatrices du 13 octobre 2000 dans la région alpine ont provoqué de gros dégâts. La ligne sommitale a aussi été touchée. Le programme de construction 2001 attribue un grand nombre d'engagements aux activités de réparation, le solde est prévu pour l'accomplissement de travaux d'entretien et d'assainissement du tracé et des voies Realp-Furka, peut-être pourra-t-on aussi poursuivre l'assainissement du tunnel de faite et réaliser des travaux sur l'infrastructure. Le point fort se déplace donc de nouveau sur le côté uranais, à la Base Realp. Un nouvel hébergement collectif y sera mis à disposition des groupes de travail. A Realp, la cantine, à l'efficacité confirmée, se chargera de nouveau de l'approvisionnement.

Afin de garantir une progression rapide des travaux, on procède à la mise en place d'une direction locale des travaux. Pour avoir une meilleure efficacité, nous cherchons à atteindre une occupation équilibrée et régulière des semaines de travail ainsi que des engagements du samedi. Par expérience, nous savons que les semaines de travail en plein été sont bien occupées, alors que celles de l'avant- et l'arrière-saison sont nettement moins. Etant donné que, premièrement, des travaux qui ne peuvent pas être remis à plus tard doivent être faits avant l'ouverture de la saison et que, deuxièmement, le trafic ferroviaire durant la haute saison entrave les activités de construction, une part importante des travaux doit impérativement être faite au cours de l'avant- ou de l'arrière-saison.

Par ailleurs, une bonne préparation au printemps et la prise des dispositions nécessaires en automne, par exemple la reddition des outils et du matériel, leur réparation et entreposage dans les

magasins et les wagons de matériel, sont indispensables pour accomplir un travail efficace et expéditif durant la saison. Nous aimerions mettre l'accent particulièrement sur ce genre d'activités et appelons de ce fait tous les volontaires à s'annoncer soit individuellement, soit en groupes pour:

- les semaines du calendrier 20 à 24, 35 et dès 39,
- ainsi que pour les samedis suivants: 14 et 21 avril, 5 et 26 mai, 9 juin, 7 et 28 juillet, 11 août, 1, 8, 22 et 29 septembre.

Nous comptons sur votre collaboration. Service de coordination des engagements de travail. *Frederico Rossi*

Les activités hivernales de l'équipe Diesel-DFB

Après la fin de la saison d'exploitation, l'arrivée de l'hiver coïncide avec le début des travaux d'entretien des véhicules. Dans l'atelier-dépôt de Realp, l'équipe Diesel-DFB a révisé les véhicules suivants dans le courant de cet hiver: locomotive diesel HGm 51, tracteur diesel Tm 506, draineuse Xmh 4961. Ce rapport vous donne un aperçu des travaux en cours. Comme vous pouvez le constater, en hiver, nous ne sommes pas au chômage et nous n'hibernons pas.

La locomotive diesel HGm 51

Après la fin des travaux de déblaiement de la neige, cette machine a été victime d'une avarie de la boîte de transmission. Etant donné le manque de place (révision des locomotives à vapeur dans l'atelier-dépôt de Realp) et les activités Manpower (gunitage du tunnel sommital, pousse des trains), le démontage des éléments du mécanisme de propulsion de la HGm 51 n'a pu débuter qu'en septembre. La transmission à engrenages, la boîte de transfert et le convertisseur de couple ont été déposés et transportés chez Erwin Kurath à Coire où ils seront révisés. En novembre, après des recherches qui ont duré des années, nous avons enfin trouvé un convertisseur de

couple adapté qui a remplacé avantageusement l'ancien qui ne pouvait être réparé qu'à grands frais.

Déjà en décembre nous avons réussi à transporter le nouveau convertisseur de couple à Realp et avant la fin de l'année il était installé dans la locomotive.

Nous ne connaissions pas l'état réel de la transmission à adhésion, nous avons donc décidé de démonter également ce mécanisme, afin de contrôler son état. Ceci nous a permis d'assainir la boîte d'essieu de l'axe avant qui créait des problèmes depuis un certain temps déjà, puis de renforcer les ressorts à lames de cet essieu. Ceci était nécessaire, car l'axe avant subit de fortes contraintes lors de l'utilisation du chasse-neige rotatif monté à l'avant de la locomotive.

Mais comment démonter cet essieu, y compris la transmission du moteur suspendu, quand on ne dispose pas de vérins de levage? C'est tout simple: on improvise un dispositif d'abaissement d'essieux rudimentaire. Après un bref entretien sur place avec Manfred et Walter Willi, nous étions fixés sur la procédure à suivre.

Le lendemain matin, Manfred Willi et Peter Schär ont mis en route la scie à rails et ont tronçonné les rails de la voie de fosse à environ 1 m de distance. Entre-temps, Walter s'est chargé de nous trouver des éclisses adéquates pour réinstaller les parties de rails découpés.

Après un délicieux repas préparé par Otto, nous avons poussé la HGm sur la portion de voie préparée le matin, puis nous avons étayé la machine sous le châssis. Au moyen de treuils à chaînes, nous avons légèrement soulevé les axes et la transmission. Les rails ainsi déchargés ont pu être démontés, puis l'essieu abaissé. Grâce à ce procédé, le démontage a été fait en un temps record.

Les différentes transmissions sont actuellement révisés, puis seront à nouveau assemblés.

Jusqu'au déblaiement de la neige, le tout devra de nouveau être installé.

Afin de mieux protéger la vanne de commande (vide - air pressurisé) de la chaleur et de la saleté, nous fixerons sur le côté

droit de la locomotive le boîtier pneumatique confectionné par Bruno Gwerder. A plus longue échéance, toutes les soupapes de commande, aussi celles de la boîte à vitesse, y seront installées.

Le tracteur diesel Tm 506

En 2000, le Tm 506 a exécuté d'importantes tâches. Après la révision faite en hiver 1999/2000, le tracteur avait été engagé dans le tunnel sommital dans les trains de construction, notamment dans le train de gunitage. Durant la saison d'exploitation, il a été utilisé pour pousser les trains voyageurs lors du passage du tunnel sommital.

Juste avant l'hivernage, la transmission du véhicule s'est fait remarquer. Lors du démontage réalisé par Bruno Caprez et moi-même, il s'est avéré que certaines dents de l'engrenage étaient ébréchées et à un endroit, toute une dent s'était cassée. L'analyse a montré que cette transmission avait été une source d'ennuis déjà depuis de nombreuses années, donc déjà avant l'entrée en service au DFB. Elle avait dû être retravaillée à plusieurs reprises. Les roues dentées sont actuellement révisées ou seront refaites par une firme spécialisées, afin que le tracteur soit prêt pour le début de la saison. Jusque-là, la partie électrique sera modernisée et la tension de bord passera de 12 à 24 V.

La draine Xmh 4961

Les transformations faites il y a une année ont été un succès total. Il y a un peu plus d'un an, Marcel Willi avait totalement renouvelé le châssis. Le véhicule avait par la suite été reconstruit sur ce nouveau châssis droit et stable. Nous avons rénové la partie électrique et les commandes, puis remplacé par un arbre de transmission réglable en longueur le joint flector qui créait des problèmes.

Malheureusement, il ne nous a pas été possible de compléter l'intérieur du véhicule l'année passée. L'engin disposait dès lors d'un aménagement intérieur quelque peu rustique, ce qui, lors d'intempéries, n'était pas très agréable pour le personnel (courants d'air).

En nous fondant sur les expériences faites au cours de la saison écoulée, nous avons apporté quelques améliorations nécessaires à la machine dans le courant de l'hiver. L'aménagement de la cabine de pilotage, (sol et coffrage du moteur) ont pu être terminés. Le véhicule sera prêt pour les travaux de déblaiement de la neige, vers la mi-mai. Après les travaux de déneigement, la draine sera utilisée pour l'approvisionnement des divers chantiers (personnel, matériel, nourriture, petit matériel) sur le versant uranais.

Xmh Toni

La section Zurich, sous la direction de Toni Hobi, démontera le mécanisme de crémaillère du Xmh Toni qui était le premier véhicule en service au DFB. La machine portera dès lors le numéro d'immatriculation Xm Toni. Dès la prochaine saison, ce véhicule sera utilisé essentiellement par le groupe SW de la division des constructions pour les transports et la livraison de matériel sur le tronçon à adhésion entre Muttbach et la Furka ainsi que pour les travaux dans le tunnel de faite.

On cherche

Nous cherchons un dessinateur motivé pour établir des dessin techniques de véhicules avec un logiciel CAD. Nous ne pouvons certes pas offrir de salaire, mais l'activité pour l'exceptionnel train à vapeur de la Furka est très intéressante et a lieu au sein d'une petite équipe dynamique. Alors, êtes-vous intéressé? Si oui, annoncez-vous soit par E-mail à juerg.bolliger@dieselcrew.ch, soit par courrier postal à DFB/Abteilung ZfW, Dieselcrew/Jürg Bolliger, Postfach 51, 6491 Realp.

Informations diverses

Vous trouverez régulièrement des nouvelles fraîches au sujet de la Furka sur notre site www.dieselcrew.ch. Faites-nous plaisir et visitez notre site! Nous espérons aussi pouvoir vous donner dans une prochaine édition de ce magazine d'autres informations sur nos activités. Dans un

des prochains cahiers, nous publierons un article sur une nouvelle locomotive pesant 360 tonnes, qui sert au transport de minerai de fer en Suède. Notre collègue Roman Moser est un des accompagnateurs de cette locomotive double géante fabriquée par Adtranz. Laissez-vous surprendre! *DFB-Dieselcrew, Jürg Bolliger*

Nouvelles de l'atelier de Coire

A l'atelier de Coire, on se concentre sur les travaux de révision de la chaudière de la DFB 1. Le châssis de la FO 4 est assemblé. Sur le wagon CF 271, dont le châssis est terminé, on procède maintenant à la mise en place du plancher en bois.

Révision de la chaudière de la DFB 1

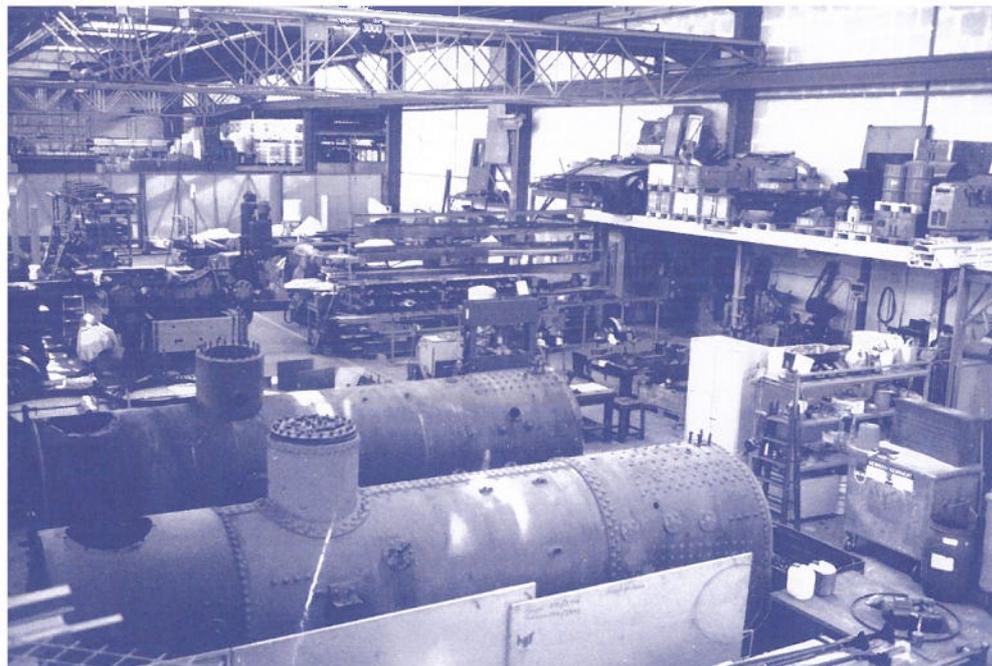
L'année passée, la DFB 1 et trois wagons ont été transférés à Coire. Dans la nuit du 25 au 26 novembre, après l'installation d'un aiguillage de secours, le transfert des véhicules sur une voie des CFF s'est fait en un temps record sous la direction de la division construction du DFB et avec l'accord des responsables des CFF. Une locomotive diesel du RhB a poussé la composition du DFB sur la seule voie métrique dans l'ancien atelier des CFF. Les spécialistes des locomotives à vapeur de Suisse centrale ont dégagé la chaudière en trois jours environ afin qu'elle puisse être soulevée et transférée dans l'atelier du DFB à la Pulvermühlestrasse.

Nombre de soudures de goujons n'étaient plus étanches. Les goujons sur les faces avant et latérales du foyer ont été extraits méticuleusement par fraisage, les nouveaux mis en place et soigneusement soudés.

Les communications

sont à adresser à: Dampfbahn Furka Bergstrecke AG, Atelier Coire, Pulvermühlestrasse 20, CH-7000 Coire, fax 0041 (0)81 285 12 61. Visitez notre atelier et fixez un rendez-vous par téléphone au 0041 (0)81 284 59 27.

Ein Besuch in der Werkstätte Chur



Blick in die prall gefüllte Werkstatt an der Pulvermühlestrasse 20 in Chur. Im Vordergrund der Originalkessel der Lok 4, daneben der Meininger Kessel der Lok 1. Foto: ZfW

Rahmen und Fahrgestell sind an einem Ort abgestellt, der nur noch per Zufall für Schmalspurfahrzeuge zugänglich ist. Der Chef ZfW Anton Westreicher führt in die grosse Halle der ehemaligen SBB-Hauptwerkstätte Chur. Der Kessel der Dampflok 1 wird in der Werkstätte an der Pulvermühlestrasse erneuert. Dort herrscht einiges Gedränge.

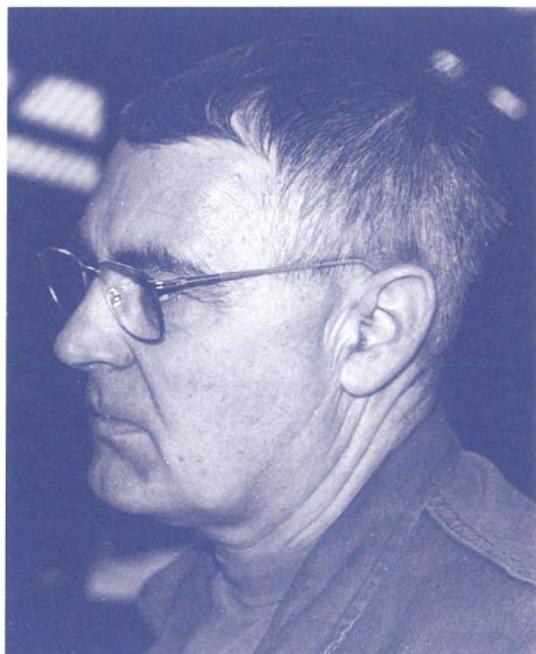
Über die erhalten gebliebene Schiebep Bühne führt ein Dreischienengleis. Es setzt sich auf der einen Seite quer durch die Wiese fort, wo der Anschluss an die RhB-Gleise durch die DFB-Baugruppe hergestellt wurde. Auf der andern Seite führt die Meterspur in die grosse, von den SBB verlassene Halle der einstigen Hauptwerkstätte Chur. Irgendwie scheint es fast ein Wunder, dass die Komponenten noch alle zusammenpassen, dass die eigentlich nutzlose Schiebep Bühne noch vorhanden ist und sie genau dort steht, wo sie für DFB-Zwecke eben stehen sollte.

Anton Westreicher, Chef Zugförderung und Werkstätten bei der DFB, schmunzelt auf den Stockzähnen und erzählt, was er alles unternommen habe, um den kurzfristig benötigten Platz für die Lok 1 sicherzustellen. Deren Kessel musste, wie in der letzten Ausgabe dargelegt, unerwartet einer Revision unterzogen werden. Anton Westreicher machte es möglich, dass die leerstehende SBB-Halle als Abstell- und Lagerplatz verwendet werden konnte. Zusätzlich fanden hier drei Wagen den Winter über einen weit besseren Unterschlupf als im Scheiteltunnel.

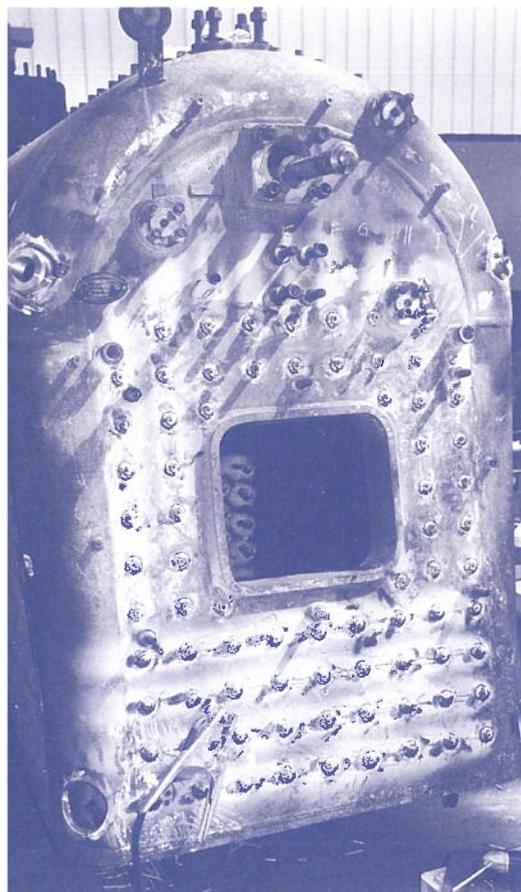
Drinnen steht sie «oben ohne», das Chassis ohne Kessel und Führerhaus. Der geneigte wuchtige Zylinderblock fällt ins Auge, das vierteilige Triebgestänge, das für sich allein so feingliedrig erscheint. Davor der seitliche Wasserkasten mit der stolzen Anschrift DFB1. Darunter das SLM-Schild von 1913 mit der Baunummer 2315. In ähnlicher Art am Kohlenkasten das neuere Furkahorn-

Schild mit den wichtigsten Daten der Lokgeschichte, die 1993 mit der Rückkehr aus Vietnam auf die Furka-Bergstrecke ein drittes Leben versprach. Unterwegs zur Werkstätte an der Pulverstrasse erklärt der ZfW-Chef, weshalb der Werkstättenaufenthalt der Nummer 1 notwendig wurde. Sie hatte seinerzeit und europaweit beachtet, im bekannten Dampflok-AW Meinigen, eine Generalrevision und einen neuen Kessel erhalten. Das war offensichtlich nicht die erwartete Qualitätsarbeit. Der Vergleich mit dem daneben stehenden originalen Kessel der Nummer 4 zeigt den Unterschied. Die Stehkessel-Rückwand wurde in Meinigen aus verschiedenen Teilen zusammengesweisst, beim Originalkessel ist sie aus einem Stück geschmiedet. Die Enttäuschung über die Meininger Arbeit ist bei Anton Westreicher nicht zu überhören. Nach nur sieben Jahren verliert der Kessel Wasser. Schweissnähte sind gerissen, Stehbolzen, die alle bereits ersetzt wurden, ebenfalls.

Es sind Kenner und Spezialisten an der Arbeit. Das sieht selbst ein Laie. Und öfters wenden sie sich an ihren Chef Dampf, Jakob Knöpfel. So wird denn unser Gespräch ebenso oft unterbrochen und wir schweifen durch die trotz ihrer



Jakob Knöpfel, Chef Dampf: Die Begeisterung kam bei der Brienz-Rothorn-Bahn.



Gut zu erkennen sind die «dicken» Schweissnähte der in Meiningen aus mehreren Teilen zusammengesetzten Kesselrückwand der Lok 1. Die oberen Auswaschbuchsen sind provisorisch befestigt.

Erweiterung um 200 m² eng überstellte Werkstatt. An der Lok Nummer 4 wird der Rahmen erneuert. Gleichzeitig wird am Kessel der Nummer 1 gearbeitet. Nietentechnik wird heute nicht mehr angewendet, also gibt es keine Spezialisten mehr, sagt Jakob Knöpfel. Jakob Knöpfel erwähnt die Goldauer Martin Horath und Armin Ulrich. Sie haben sich mit Dampflok beschäftigt. «Wir bilden Leute aus, sonst kann die DFB auf die Dauer nicht überleben.» Es ist für viele eine Rückkehr zum traditionellen Maschinenbau. Jakob Knöpfel: «Wir sind weitherum die Einzigen, die sich an so etwas wagen.» Und dann erst noch als «Fronis». Dann erzählt er, wie er als kleiner Bub seinen bei der Brienz-Rothorn-Bahn tätigen Grossvater begleiten durfte und wie er sich später viel mit dem Depotchef unterhalten und von diesem viel gelernt habe. Heute ist übrigens der Kesselin-

spektor «im Land». Da zwei sehr gut harmonisierende Mitarbeiter mit dem Einbau der Auswaschbuchsen beschäftigt sind, ist es Jakob Knöpfel gerade recht, wenn diese heikle Arbeit gleich fachtechnisch überprüft und allenfalls «abgesegnet» wird.

Im übrigen drängt die Arbeit. Die «Furkahorn» muss bei Saisonöffnung traktionsfähig zur Verfügung stehen. Es werde knapp mit dem Montieren, meint Jakob Knöpfel. Am 20./21. Juni soll die Lok 1 bereit sein. Das hat seinen Grund.

Am 23. Juni ist bei Alptransit in Sedrun Besuchstag. Von 10 bis 16 Uhr wird

ein Dampfzug der DFB auf der Zahnradstrecke zwischen Werkplatz und Anschluss Bugnei im Einsatz sein. So kann sich der in Chur überwinterte Zug die Kosten für die Überfuhr selbst verdienen, schmunzelt Anton Westreicher. Denn am gleichen Tag, also am 23. Juni, fährt er noch nach Realp. Nicht aus eigener Kraft. Leider.

Gerhard Oswald

PS: Die Wagenbauer von Chur mögen entschuldigen, dass ihre Absichten und Aktivitäten in diesem Beitrag nicht berücksichtigt wurden.



Es wird genau ausgemessen, in welchem Winkel die Auswaschbuchse einzubauen ist. Fotos: Gerhard Oswald

Die Marketing-Neuigkeiten

Jubiläumsreise «75 Jahre FO»

Erfolgreich unterwegs ist der Sonderzug Disentis–Andermatt–Gletsch am 3. Juli 2001. Mitte Mai hatten bei einem Verkaufskontingent von 130 Plätzen bereits über 100 Teilnehmer/innen definitiv gebucht und mehrheitlich auch bereits bezahlt. Raschentschlossene können also noch einige Sitze ergattern!

Mehr freie Plätze sind hingegen am 4. Juli 2001 vorhanden. Die von den Sektionen Zürich und Ostschweiz organisierten Sonderzüge Realp–Gletsch–Realp warten noch auf Mitreisende. Aufgrund des Buchungsstandes ist die Durchführung dieser ungewöhnlichen Überraschungsfahrten aber bereits garantiert. Gerne nimmt der DFB-Reisedienst weitere Reservationen entgegen. Buchungunterlagen sind dem Internet (www.furka-bergstrecke.ch) zu entnehmen.

Helfer/innen, bitte melden !

In Zusammenhang mit dem Dampfimbiss über die Mittagszeit im Bahnhof Realp am 3. Juli sucht Heidi Albisser noch einige Helfer/innen. Hilfsbereite Personen melden sich bitte kurzfristig unter Telefon 032 / 665 11 24 oder via E-Mail dfb.souvenir@fu-be.ch.

Neue Drucksachen und Souvenirs

Anfang Juni sind die DFB-Fahrplanprospekte mit den Anschlüssen von FO und Reisepost erschienen. Sie sind in deutscher und französischer Sprache erhältlich. Auch in Englisch liegen entsprechende Imprime vor. Neu werden auch die nicht kostenpflichtigen Werbeprospekte über den DFB-Souvenirhandel in Wiler vertrieben. Entsprechende Bestellungen sind deshalb bitte inskünftig direkt an Heidi Albisser zu richten.

Auch der DFB-Bildkalender 2002 mit seinen prächtigen Aufnahmen stösst auf grosses Interesse. Da die Auflage begrenzt ist, sollte schnell bestellt werden.

Der Kalender ist ausschliesslich bei den VFB-Sektionen, in den DFB-Bahnhofskiosks in Realp und Gletsch sowie beim Souvenirhandel erhältlich.

Redaktor Gerhard Oswald hat in der letzten Ausgabe von «Dampf an der Furka» die neuerschienene Broschüre des Eisenbahn-Journals vorgestellt. Es präsentiert unter dem Titel «75 Jahre FO» in reichbebildeter Form die Geschichte der Bahnstrecke Brig–Andermatt–Disentis und widmet über 50 Seiten der Furka-Bergstrecke. Dabei wird auch ausführlich über unsere Dampfbahn berichtet. Diese Broschüre ist zum Preis von sFr. 22.80 beim Souvenirhandel oder an den DFB-Kiosks in Realp und Gletsch erhältlich. Nur beim Kauf über diese Bezugsstellen kommt ein Drittel des Verkaufspreises der DFB zugute.

Dampfbahn-Buch in Französisch

Am 23. Juni wird die Section Romande in Bex (VD) das Buch des Autors Johannes von Arx in französischer Sprache der Öffentlichkeit präsentieren. Vereinsmitglied Claude Solioz (Sion) hat den Text freundlicherweise in Fronarbeit aktualisiert und übersetzt. Seiner Arbeit ist es zu verdanken, dass sogar noch einige aktuelle Aufnahmen zusätzlich platziert werden konnten.

Buchbestellungen sind ausschliesslich an die Section romande (Tel. 021 800 48 61, E-Mail jfornachon@bluewin.ch) oder an den DFB-Souvenirhandel zu richten.

Volldampf für japanische Gäste

In Zusammenarbeit mit führenden Reiseveranstaltern ist es gelungen, diesen Sommer erste japanische Reisegruppen für Dampfbahnfahrten über die Furka zu gewinnen. Sie sind meist auf der Durchfahrt (Glacier-Express, Jungfrauregion, Zermatt, Luzern, Mailand) und haben bekanntlich wenig Zeit zum Verweilen. Diese Kundschaft aus Fernost birgt ein

grosses Potential und sichert uns das zukünftige Geschäft. Soeben wurde eine japanischsprachige Reisebeschreibung in einer ersten, günstigen Fassung (Umfang 2 Seiten DIN-A4) erstellt, die den Reisenden aus Japan gratis abgegeben wird.

Durch eine zuverlässige und freundliche Betreuung dieser unternehmungslustigen und interessierten Gäste haben wir die Gewähr, dass diese wichtigen Frequenzen in den nächsten Jahren mit dem Zweizugbetrieb weiter zulegen werden. Wir danken allen Mitarbeiter/innen für die Unterstützung in dieser wichtigen Angelegenheit.

Beat Moser

Souvenirbestellformular

In der Mitte eingehaftet finden Sie das neuste Souvenirbestellformular. Nebst alt bewährten finden Sie auch neue Artikel. Für Ihre Arbeit am Computer haben wir eine Mausmatte mit einem Dampfzug bedrucken lassen. Sie ist zum absoluten Spezialpreis von 12 Franken erhältlich. In den nächsten Monaten wird eine grosse Anzahl Souvenirartikel mit Bild und Text im Internet aufgeschaltet.

Heidi Albisser

Fototaschen

Über unseren Partner Fototeam AG, Postfach, CH-6033 Buchrain, können Sie auch dieses Jahr Ihre Filme entwickeln lassen. Dabei kommen 20% Ihres Umsatzes an die Furka-Bergstrecke zurück. Benutzen Sie also für die Dampfbahn dieses Angebot.

Bruno Albisser

Herzlichen Dank

für die Überweisung
Ihres Mitgliederbeitrages!

Saisonbeginn mit Attraktionen

Die Betriebssaison 2001 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) beginnt Ende Juni. Zum Auftakt sollen attraktive Veranstaltungen möglichst viele Eisenbahnfreunde in die Regionen am Oberalp- und Furkapass locken.

AlpTransit-Dampffestival

Rechtzeitig vor Saisonbeginn wird die Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 von der Churer Werkstätte in ihr Einsatzgebiet nach Realp überführt. Unterwegs macht sie am 23. Juni einen Zwischenhalt in Sedrun, wo auf der Baustelle des Gotthard-Basistunnels ein «Tag der offenen Baustelle» stattfinden wird. Interessierte Gäste reisen mit Bahn oder Auto nach Sedrun. Mitten im Dorf befindet sich das AlpTransit-Informationszentrum mit einer attraktiven Ausstellung (zahlreiche Modelle und interessante Tonbildschau). Von dort führt eine Standseilbahn hinunter ins Baugelände Las Rueras, von wo ein 990 m langer Stollen in den Fels geschlagen wurde. An seinem Ende können die Fördereinrichtungen und die Belüftungsanlagen unter kundiger Führung besichtigt werden. Der anschliessende, 800 m tiefe Schacht ist aus Sicherheitsgründen nicht zugänglich. Als Attraktion wird zwischen 10.00 und 16.00 Uhr die Dampflokomotive Nr. 1 mit DFB-Reisezugwagen auf dem 2,2 km langen, mehrheitlich mit Zahnstange ausgerüsteten Anschlussgleis Tscheppa-Las Rueras pendeln. Sie wird ihre Kraft in max. 40 % Steigung / Gefälle demonstrieren und als Höhepunkt die als Tunnel gebaute Strassenunterführung sowie die 210 m lange und 50 m hohe Bugnei-Stahlfachwerkbrücke befahren. Am Rand der Hauptstrasse bei der Kleinsiedlung Bugnei wird eine Behelfshaltestelle eingerichtet, da die FO-Betriebsgleise aus betrieblichen Gründen nicht befahren werden dürfen. Für zusätzliches Publikum wird die Vorbeifahrt des Radwettbewerbes «Tour de Suisse» sorgen. Denn an gleicher Stelle

werden nach der Mittagszeit die Spitzenathleten auf ihren Rennvelos bei einem spannenden Zwischenspur zu bewundern sein.

Das gratis angebotene Dampfbahn-Abenteuer kann man bei etwa 15 Hin- und Rückfahrten geniessen. Die DFB wird diesen Anlass für die Werbung nutzen. Ausserdem soll mit Spendenkasse und Souvenirverkauf dringend benötigtes Geld für die Behebung der auf der Furka-Bergstrecke im Oktober 2000 entstandenen Unwetterschäden gesammelt werden.

Wäre dies nicht ein lohnendes Ziel für einen Familienausflug in Kombination mit einer vergnüglichen FO-Bahnfahrt über den Oberalppass?

75 Jahre Eisenbahn über die Furka

Im Sommer 1926 verkehrten die ersten Züge durchgehend zwischen Brig und Disentis. Dieses Jubiläum wollen die Furka-Oberalp-Bahn (FO) und die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) am 3. und 4. Juli gemeinsam feiern. So finden exklusive Sonderfahrten statt, welche die Eisenbahnfreunde an Oberalp- und Furkapass locken sollen. Am Dienstag wird ein aussergewöhnlicher Nostalgiezug mit einer 60-jährigen Elektrolok von Disentis nach Andermatt fahren. Dort werden die Reisezugwagen von Dampflokomotiven übernommen und direkt über die neue Realper Verbindungsweiche in Richtung Gletsch befördert. Unterwegs sind kurze Zwischenhalte für Verpflegung sowie zum Fotografieren und Filmen geplant. Nach einem Sektempfang in der Station Furka wird die Dampfkomposition in einer Abendfahrt nach Realp zurückkehren. Am Mittwoch, 4. Juli, sind die Dampfzüge bei Sonderfahrten zwischen Realp und Gletsch unterwegs.

Es gibt noch eine beschränkte Anzahl freie Plätze. Eine raschmögliche Vorreservierung ist nötig. Detailinformationen sind auf www.furka-bergstrecke.ch erhältlich. *Beat Moser*

Tagesausflug für alle Furka-Dampfbahn-Fans

Sonntag, 2. September 2001

- Besichtigung der Grimsel-Kraftwerke KWO
- Dampfbahnfahrt von Gletsch nach Realp
- Rückreise via Andermatt, Göschenen

Nach dem Grosse Erfolg der letztjährigen Furkafahrt organisiere ich mit Einbezug der Streckenerweiterung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke nach Gletsch eine neue Variante der interessanten Tages-Rundreise. Wie im Vorjahr lautet die Devise: Auf die Furka chauffieren sowie einmal so richtig verwöhnen lassen und dabei die herrliche Bergwelt in vollen Zügen geniessen.

Programm-Übersicht:

Reise in modernem Reiseocar der Firma Knecht Eurobus, mit unserem Chauffeur Bea Brehm.

Einsteige-Orte:

- Windisch Eurobus Brugg Bahnhof
 - Holderbank Felsgarten Aarau Bahnhof
- In Brugg wird die S12 von Baden, in Aarau der Schnellzug von Basel abgewartet!

Abfahrtszeit zwischen 6.45 und 7.15 Uhr. Unterwegs werden im Car Gipfeli und Kaffee serviert.

Um ca. 8.50 Uhr treffen wir in innerkirchlen beim KWO-Verwaltungsgebäude ein.

Anschliessend eindruckliche Besichtigung der Kraftwerke Oberhasli (KWO) unter der Führung von Furka-Mitglied Urs Zürcher!

Zeitplan:

- 9.00/10.00 Uhr Orientierung/Geschichte KWO
- 10.30/12.00 Uhr Besichtigung der Zentrale Grimsel 2 inkl. Kristallkluft
- Mittagessen im Grimsel Hospiz
Menü ab Fr. 16.-/reservierte Plätze!
Weiterfahrt über den Grimsel-Pass nach Gletsch
- 14.30 Uhr Ankunft in Gletsch
- 15.00 Uhr Abfahrt Dampfzug in Gletsch via Muttbach-Belvédère/Schetteltunnel/Station Furka nach Realp
- 16.40 Uhr planmässige Ankunft in Realp
- Weiterfahrt nach Andermatt (mit Kurzaufenthalt zur freien Verfügung)
- 17.30 Uhr ca. Abfahrt in Andermatt

Auf der Rückreise werden Sandwiches/Getränke serviert!

Ich freue mich, Sie am 2. September 2001 an Bord des Cars begrüßen zu dürfen!

Der Organisator:

Daniel Bühner

75 Jahre FO – der Anfang

In der Epoche nach 1851 entstanden verschiedene Bahnprojekte, welche die Region an der Furka hätten durchqueren sollen. Für verschiedene lagen sogar Konzessionen vor.

Ein Schweizerisches Projekt von 1907 betraf eine schmalspurige Bahn von Brig nach Gletsch. Eine andere Gesellschaft plante die Weiterführung 1908 ebenfalls meterspurig von Gletsch über Furka, Oberalp nach Disentis mit elektrischer Traktion. Die beiden Projektgruppen vereinigten sich klugerweise und gründeten schon am 27. Mai 1910 in Lausanne die «Compagnie suisse du Chemin de fer de la Furka», mit Sitz in Bern. Die gegründete Aktiengesellschaft nach Schweizer Recht legte sofort die Papiere zur öffentlichen Zeichnung auf. Auffallend zu beobachten war, dass gerade nur 142 Aktionäre die 8 Mio. zeichneten (16'000 à 500 Franken). Mit grossem Abstand führten zwei französische Unternehmen, die «Crédit Mobilier Français, Paris» (2685 Aktien) und die «Thalmann & Cie, Paris» (2055 Aktien) das Aktienregister an. Die vielen Minderheitsaktionäre aus der Schweiz und dem übrigen Ausland konnten in der Tat gegen die französische Bankenübermacht nichts ausrichten. Der Finanzierungsplan für das grosse Bahnprojekt bestand auch durch die Ausgabe von 60'000 Obligationen à 500 Franken, bei einem Zinssatz von 4½ %. Rückzahlung ab 1. Oktober 1920–1969.

Der Finanzierungsplan setzte sich zusammen aus 8 Mio. Franken Aktienkapital und 30 Mio. Obligationen. Folgende Zuteilung lag vor (in Millionen Franken):

Organisation / Verwaltung	0.5
Bauzinse	2.28
Landerwerb	1.4
Unterbau	19.44
Oberbau	5.6
Hochbau	1.4
Telegraph + Signale	0.15

Verbauungen	0.5
Rollmaterial	2.0
Mobilien + Gerätschaften	0.25
Amortisierende Verwendungen	4.2
Unvorhergesehenes	0.28
Finanzierungsplan	38.0

Die sechs Schweizer Verwaltungsräte der «Furkabahn AG» von insgesamt elf mussten sich unterordnen. Die «Konzernleitung» setzte die «Société de construction des Batignolles, Paris» als Generalunternehmer für die Bauarbeiten ein.

Jetzt wurde klar: Im Herzen der Schweizer Alpen baute ein französisches Konsortium eine wichtige Alpentransversale. Immerhin konnte die Schweizer Industrie grosse Teile des Rollmaterial liefern.

SLM Winterthur

10 Dampflokomotiven HG 3/4 in zwei Serien (Nr. 1...4 – 1913, Nr. 5...10 – 1914).

SIG Neuhausen (1914):

5 Personenwagen AB4	Nr. 51-55
7 Personenwagen BC4	Nr. 151-157
10 Personenwagen C4	Nr. 251-220
10 Personenwagen C2	Nr. 201-210
10 Gepäck-/Postwagen FZ4	Nr. 351-360
Die 30 Güterwagen stellte die Firma «Chantiers de la Buire, Lyon» in Frankreich her (1914):	
10 Güterwagen	K Nr. 401-410
10 Güterwagen	L Nr. 501-510
6 Güterwagen	L Nr. 551-556
10 Güterwagen	M Nr. 601-610
12 Güterwagen	M Nr. 701-712

Schwieriger Landerwerb

Für den Bahnbau der «Furka-Bahn» musste das Land Privater und etlicher Gemeinden enteignet werden (Expropriation). Die Landeigentümer erhielten (z.B. Franken 2.80 m² in Lax) 70 % bei Vertragsabschluss und 30 % nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Bahn (Vermessung und Kolaudation). In ver-

schiedenen Gemeinden wurde auch zusätzlicher Boden enteignet, um zu gutem Steinmaterial (Steinbrüche, kurze Transportwege) für den Brückenbau zu gelangen. Alle diese amtlichen «Händel» dauerten seine Zeit. Die Streitig- und Gehässigkeiten betreffend der Enteignungen beschäftigten auch viele Richter. Die «Furkabahn AG» beschwerte sich bei den Gemeinden und Bundesbehörden und machte geltend, durch die «verzögerliche» Geschäftsabwicklung ergäben sich massive Verteuerungen. Viele in Archiven liegende Unterlagen und Dokumente tragen deshalb die Aufschrift «Pressant».

Schon im Juni 1910 führten Meinungsverschiedenheiten (und / oder absehbare Finanzengpässe, Kosteneinsparungen) zur Konzessionsänderung. Anstelle einer elektrischen, schmalspurigen sollte jetzt eine «nur» dampfbetriebene Bahn gebaut werden und das schweizerische Zahnstangensystem dem französischen «Hanscotte» weichen.

Dank dem eingeräumten Mitspracherecht des Militärdepartementes konnten wesentliche Projektänderungen bewirkt werden. Auch sollte auf Intervention der Gemeinde der Bahnzielort «Disentis» in der Bahnbezeichnung Aufnahme finden (Brig-Furka-Disentis B.F.D.). Das Abzahnstangensystem überwand bei gleicher Leistung der Loks sogar wesentlich grössere Steigungen (110‰).

Baubeginn

Das Trasse war aber von Brig bis Niederwald bereits mit einer maximalen Steigung von nur 90 ‰ abgesteckt und am 22. Juni 1911 erfolgte der offizielle Baubeginn in Naters. Unverzüglich begannen die Arbeiten an verschiedenen Orten, z.B. am Viadukt und Kehrtunnel in Grenchols, am Scheiteltunnel an der Furka. Im Mai 1912 starten die Arbeiten in Andermatt und im Juli in Disentis. Gleichzeitig wird die RhB-Strecke von Illanz nach Disentis eröffnet.

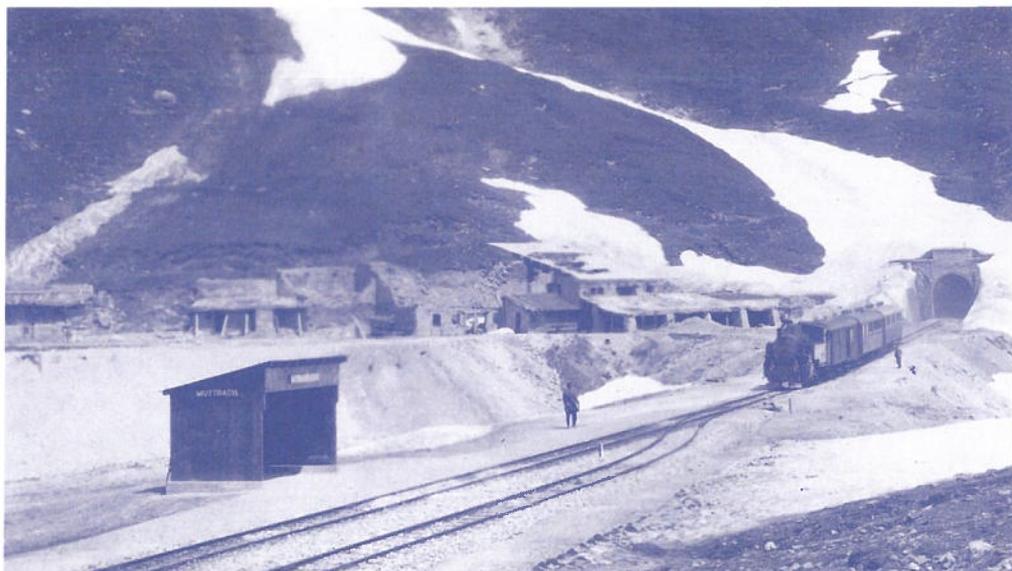
Die Unerfahrenheit und Unterschätzung der geologischen und meteorologischen Verhältnisse der französischen Bauherrschaft verursachen bald wesentliche Zusatzkosten und Verzögerungen bei

Planung und Bau der Strecke. Beim Scheiteltunnel in Muttbach bricht man nach 158 Metern Vortrieb im schiefrigen und instabilen Baugrund die Arbeiten ab. Der um 100 Meter nach Süden verlegte neue Versuch wirft den Zeitplan völlig durcheinander. Die Bauleitung verhängt durchgehende Winterarbeit (klimatisch auf der Urnerseite nicht verantwortbar). Im flach auslaufenden, schattigen Talbereich des Muttbach (-Gletschers) wird auf 2120 Metern ü.M. für 200 Arbeiter eine Barackenbehausung erstellt. Proviant, Brennstoffe (Kohle / Holz), Erste-Hilfematerial sowie Baustoffe (Bauholz, Zement, Zuschlagstoffe, Petrol, Kerzen, Karbid) wird für einen achtmonatigen harten Winter angelegt. Nach dem Einschneien im Herbst waren die Leute auf sich alleine abgestellt und von der Aussenwelt hilflos abgeschnitten! Die teils arktischen Bedingungen forderten auch mehrere Menschenleben durch die zahlreichen, gefährlichen Lawenniedergänge entlang der Baustellen. Zusehends paarte sich mit den technischen und terminlichen Problemen auch noch das fehlende Geld. Mangels fehlender Baustoffe (Zement und Baukonstruktionsholz) müssen die Arbeiten Anfang 1914 vorübergehend bei Muttbach eingestellt werden.

Brig – Gletsch öffnet

Die Bahn meldet einen Teilerfolg mit dem fertigstellen der Strecke Brig – Gletsch. Mit drei festlich geschmückten Sonderzügen wird in Gletsch am 30. Juni 1914 die Strecke feierlich eröffnet. Die Furkabahn offeriert den 400 geladenen Gästen im Seiler-Hotel «Glacier du Rhône» ein grosses Bankett.

Der erste planmässige Zug verkehrte am 1. Juli, inoffiziell, da verschiedene Abschlussarbeiten sich verzögerten und die amtliche Abnahme erst noch bevorstand. Im August 1914 bricht der Erste Weltkrieg aus, Frankreich ist beteiligt. Alle befahrbaren Streckenabschnitte, auch am Näschen werden zur Mobilmachung durch das Militär belegt. Die Bauarbeiten werden vorübergehend eingestellt. Zwischen Brig und Oberwald wird nur ein



Haltestelle Muttbach-Belvédère mit den Ruinen der im Text erwähnten Winterunterkünfte. Repro aus 75 Jahre FO (Beat Moser)

provisorischer Bahnbetrieb mit Güterzügen angeboten, mitunter auch mit Personenbeförderung.

Im Frühjahr 1915 werden die Bauarbeiten auf der ganzen verbleibenden Strecke wieder aufgenommen. Die Gelder aus Paris blieben aber aus.

Im Mai tritt Italien ebenfalls ins Kriegsgeschehen ein, die vielen italienischen Bauarbeiter (Mineure) bleiben aus. Trotzdem wird weitergebaut. Am 25. September wird der Furkatunnel durchbrochen und noch vor Wintereinbruch das Trasseee Andermatt – Disentis vollendet.

Inzwischen ist der Abschnitt Brig – Gletsch amtlich abgenommen und wird täglich mit drei Zugsparen bedient, bei nur schwacher Benützung.

Verschiedene Gommer Gemeinden sowie Bürger berufen sich auf ihr Recht, nach der amtlichen Streckenabnahme die ausstehende Restzahlung (30 %) für den enteigneten Boden zu bekommen. Die Gesellschaft verspürte keine Eile (ohnehin kein Geld) und geizte nicht mit Ausreden. Die Gommer gelangten sogar an den Bundesrat, mit der Bitte, aktiv zu werden. Sie hätten der Gesellschaft die Konzession erteilt und damit die Bodeneignung ermöglicht, somit müssten sie auch für die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen einstehen.

Die (erste) gemauerte Steffenbachbrücke pustete am 16. Mai 1916 eine Lawine in

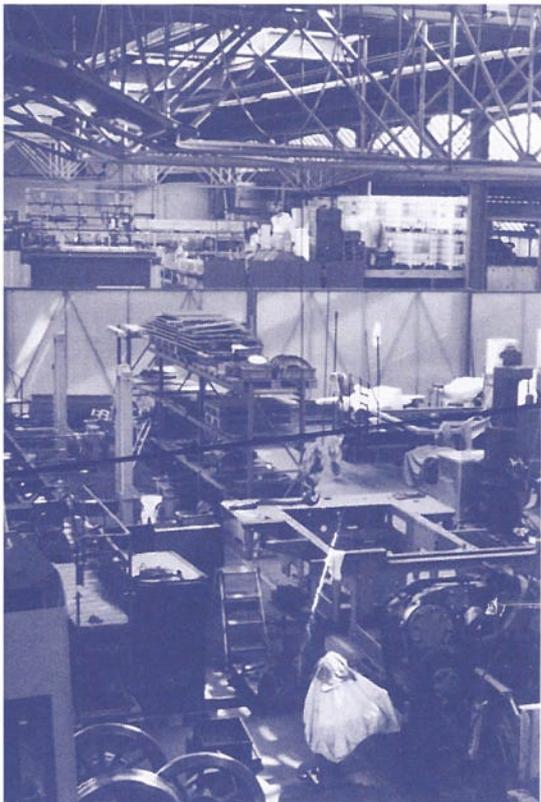
den Talgrund der Furkareuss, bevor je ein offizieller Zug dieselbe befahren konnte. Damit wurde das Ende des Bahnbaus an der Furka eingeläutet. Die Bahngesellschaft kündigte darauf im Januar 1917 den Vertrag mit der Baufirma in Paris.

Ein Zugpaar im Goms

Die Bahngesellschaft beantragte bei den Behörden einen reduzierten Winterfahrplan (1916/17 ab 1. November bis 31. März), in Anbetracht der misslichen Betriebsergebnisse. Ab Münster bis Oberwald sollten nur noch Fuhrwerke eingesetzt werden. In der Vernehmlassung wehrten sich die Gommer erfolgreich mit der Begründung, in der Winterzeit in Brig wichtige Märkte besuchen zu können. Mit Zuschüssen von Bund und Kanton konnte der Bahnbetrieb werktags mit einem Zugpaar im Goms bis Oberwald aufrecht erhalten werden. Auf der Strecke Gletsch bis Disentis eroberte sich die Natur beharrlich ihren Anteil zurück. Rutsche verschütteten Trasseeteile, rissen Abschnitte in die Tiefe oder begannen zu überwuchern. Die Überreste der Steffenbachbrücke zerlegten sich mit der Zeit wieder in ihre Einzelteile im Wasserlauf der Furkareuss. Verschiedene finanzielle Rettungsversuche misslangen.

Das Bundesgericht verhängte am 2. Dezember 1923 den Konkurs über die Brig-Furka-Disentis-Bahn. *Peter Grünig*

Wir brauchen mehr Platz



Engste Platzverhältnisse in der Werkstätte Chur, wo sich Lok- und Wagenbauer in die Quere kommen.

Anton Westreicher weiss, was in seinem Bereich vonnöten wäre. Der Chef ZfW DFB sagt es klar und deutlich. Sowohl mündlich als auch in einem knapp gefassten Bericht, den er dem Verwaltungsrat am 17. Februar unterbreitete. «dampf an der furka» vermittelt daraus die wichtigsten Aspekte.

Die Kernaussage seines Berichts kleidet Anton Westreicher in ein allgemein verständliches Beispiel: «Unser «Häuschen» ist zu klein, die Familie ist gewachsen, die Infrastrukturen sind dringend anzupassen.» Mit Infrastrukturen sind in diesem Fall die Werkstätten gemeint. Jene in Realp ist voll belegt. Dieser Stützpunkt sei nun, so der Chef ZfW, gemäss dem vorliegenden Projekt der Bauabteilung als vordringlich «zu erweitern bzw. auszubauen». Die Anschlussfrage lautet: Wo

remisieren wir die zurzeit in der Werkstätte Chur befindliche Lok 4 im Jahr 2002?

Ein weiteres Anliegen: Auch die sanitären Einrichtungen sind zu sanieren. Der heutige Zustand sei eine Zumutung, stellt Anton Westreicher fest. Junge und interessierte «Neufronis» verlassen aus diesem Grund Realp wieder.

Auf mittlere Sicht sollten die ungenügenden Platzverhältnisse grosszügig gelöst werden. Die gemietete Werkstatt an der Pulverstrasse in Chur konnte vorübergehend um 200 m² erweitert werden. Ebenfalls nur vorübergehend steht in der ehemaligen SBB-Hauptwerkstätte zusätzlicher Platz zur Verfügung. Als vordringlich wird mittelfristig «eine eigene, entsprechend grosse Werkstätte im Raume Chur mit Gleisanschluss» eingestuft. Auch der Wagenbauer brauche schliesslich seinen Platz.

Die Begründung für dieses Anliegen ist einfach. Anton Westreicher: «Wenn wir

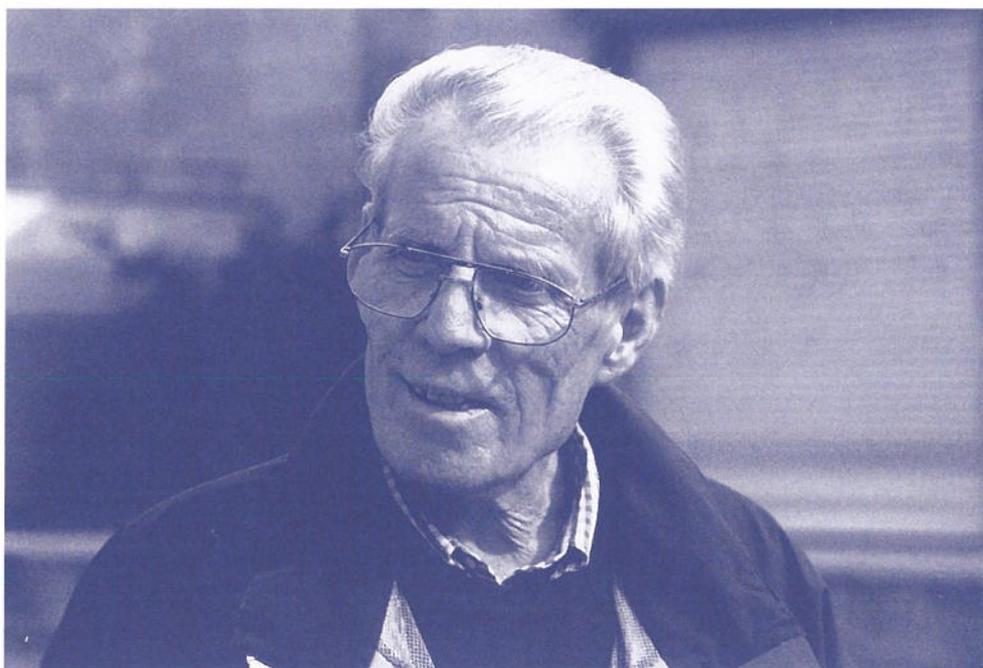
mit der Aufarbeitung der Vierkuppeler, welche zurzeit noch in Altdorf liegen, beginnen wollen, brauchen wir eine grössere Werkstätte.» Ebenso werden Ein- und Abstellplätze für die wachsende Zahl Personenwagen benötigt. Da ist das Projekt im Raum Realta/Cazis, das weiter verfolgt wird.

Von der Traktion her ist nach Ansicht des Chefs ZfW die Beschaffung einer leistungsstarken Diesellokomotive unerlässlich. Nur so könne ein sicherer Bahnbetrieb gewährleistet werden.

Diese Ziele vor Augen äussert sich Anton Westreicher auch in grundsätzlicher Hinsicht. Oberwald, so meint er, «soll das Ziel sein und bleiben». Aber das Bestehende müsse Vorrang haben und verbessert werden.

Auch mit dem Gedanken, «eines Tages mit Festangestellten zu operieren», kann Anton Westreicher wenig anfangen. Das sei seiner Ansicht nach finanziell nicht zu verkraften. Zudem befürchtet er, mit einem solchen Vorgehen «könnten wir heutige «Fronis» verärgern und verlieren». Für ihn ist das Nebeneinander von bezahlten Angestellten und nichtbezahlten Fronis, die das Gleiche tun, nicht vorstellbar. Dies sei «ein gefährlicher Weg».

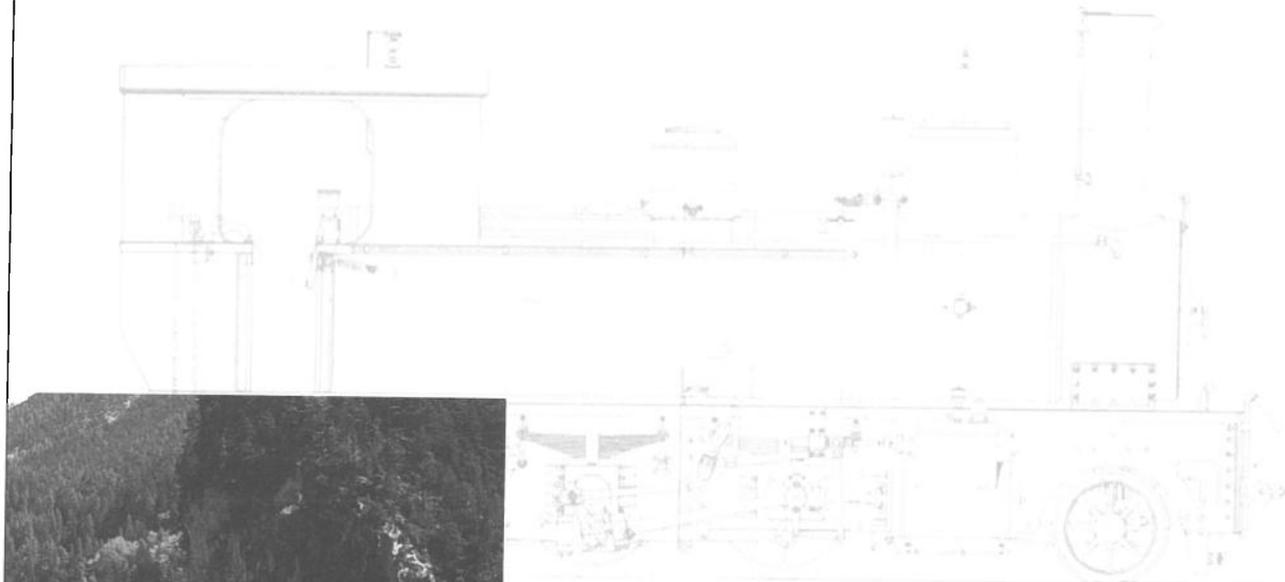
Gerhard Oswald



Anton Westreicher auf der Schiebepöhrne vor der ehemaligen SBB-Hauptwerkstätte, wo die Lok 1 und Personenwagen für einen Winter untergebracht waren.

Foto: Gerhard Oswald

Bahnhistorisches Museum in Preda Bahnerlebnis Preda - Bergün Filisur - Tiefencastel



Im Albulatal engagiert sich der Verein Bahnhistorisches Museum Albula zusammen mit einem prominenten Patronatskomitee für eine faszinierende Idee. Das Projekt Bahnerlebnis Albula will das historische Rollmaterial der Rhätischen Bahn in einem Museum in Preda erhalten, präsentieren und zukünftig für Publikumsfahrten einsetzen. Zudem soll die bald 100-jährige, vollständig intakte Albula-Bahnstrecke als Zeitzeugnis von internationaler Bedeutung mit Informationen über Geschichte, Technik, Menschen und Kultur erlebbar gestaltet werden.



Wenn Sie sich für dieses Projekt interessieren, schicken wir Ihnen gerne unsere Projektbroschüre.

Verein Bahnhistorisches Museum Albula

Fax 081 356 36 09

Schicken Sie uns Exemplare
Projektbroschüren

Absender

.....
.....
.....

Bahnerlebnis Albula
Projektleitung
Herr Willy Ziltener
Crapera sot 7
CH 7078 Lenzerheide

Erleben Sie die Faszination des Eisenbahn-Modellbaues

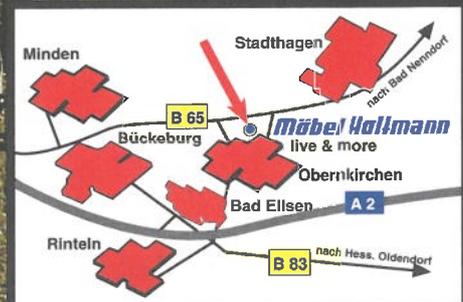
in unseren Ausstellungsräumen



DFB
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Möbel Hoffmann

31683 Obernkirchen/Gelldorf · An der B.65
Telefon 05 7 24 / 39 60 · Fax 3 96 13
www.moebelhoffmann.de



BAB A2 Abfahrt Bad Eilsen