

dampf an der furka

Das Betreten der
Steffenlochbrücke
ist verboten.
Passung benötigt
www.dampf-an-der-furka.ch



Zwei Kraftpakete für die Furka

4



Grossandrang in der Wagenwerkstatt Aarau

7



Delegierte unterstützen Projekte

10



Die Woldmannli-Tradition

11



Gardist Alfredo

14



Historische Seethalbahn

16



Umbau des Tmh 985

17

 **ACTUEL DÈS 21**

 **SEKTIONEN AB 25**

IMPRESSUM 37

Redaktionsschluss			
Ausgabe 3/2016	30.07.2016 Erscheint Ende August	Ausgabe 1/2017	31.12.2016 Erscheint Mitte Februar
Ausgabe 4/2016	15.10.2016 Erscheint Mitte November	Ausgabe 2/2017	27.04.2017 Erscheint Mitte Juni



Bild von Ruedi Traub

Ein schöner Sommertag auf der Furka. Der Rückwärtige Dienst (RWD) der DFB AG führt neu die Gastrobetriebe in Realp, Oberwald und die Furkabeiz.

EDITORIAL

VON RUEDI TRAUB

ESSEN IM WALLIS DES 19. JAHRHUNDERTS

Auch heute noch werden Gerichte aus alter Zeit gegessen. Vor über hundert Jahren hatte man sich wirklich saisonal verpflegt oder man musste die Lebensmittel einfach konservieren. Man räucherte, trocknete an der Luft, pökelte usw. Methoden also, die immer noch angewendet werden.

Zwei Gerichte werden im Goms serviert: Cholera (Cholleri, Chollere) und Gsottäs (Gsottus). Allem Anschein nach wurde die bakteriell verursachte Cholera in Zeiten von Epidemien durch Trinkwasser und infizierte Nahrung verursacht. Daher durfte nur noch mit Lebensmitteln aus dem eigenen Haus gekocht werden. Mehl, Kartoffeln, Lauch, Zwiebeln, Äpfel und Käse sind in den meisten Haushalten immer vorhanden. Damit kann man eine herrliche Pastete backen, eben Cholera (siehe DadF 2/2010).

Gsottäs ist eine deftige Mahlzeit mit eingesalzenem und getrocknetem Fleisch und „Gommerli“ (Würstchen), welche gesotten werden, dazu Kohl, Randensalat, Kartoffeln und als „Dessert“ Grotschätä“ (getrocknete Birnen).

Die tägliche Verpflegung bestand aus Käse, Brot, Suppe, getrocknetem Fleisch, Kartoffeln und Kaffee (wahrscheinlich Kaffeeersatz, z.B. aus den Wurzeln der Wegwarte). Wurzel- und anderes Gemüse wurden eingeschlagen.

Quelle: Das Goms und die Gomser von Friedrich Gottlieb Stebler. CHF 33.50 im Buchhandel

REPAS VALAISAN DU 19E SIÈCLE.

Aujourd'hui encore, on mange des plats des temps anciens. Il y a plus de cent ans, on se nourrissait de manière vraiment saisonnière, ou alors il fallait conserver les aliments de manière simple. On fumait, séchait à l'air, salait, des méthodes toujours utilisées.

Deux plats sont servis dans la vallée de Conche : Cholera (Cholleri, Chollere) et Gsottäs (Gsottus). Selon toute vraisemblance, le choléra d'origine bactérienne était transmis, aux temps des épidémies, par l'eau que l'on buvait et la nourriture infectée. C'est pourquoi on ne cuisinait plus que des produits de la maison. Farine, pommes de terre, poireaux, oignons, pommes et fromage sont toujours disponibles dans la plupart des ménages. C'est avec cela que l'on confectionne ce merveilleux pâté, le „Cholera“ (cf. DadF 2/2010).

Le „Gsottäs“ est un repas solide, composé de viande salée et séchée et de „Gommerli“ (petites saucisses), le tout bouilli, avec du chou, des racines rouges et des pommes de terre, et comme dessert des „Grotschätä“ (poires séchées). La nourriture quotidienne était constituée de fromage, pain, soupe, viande séchée, pommes de terre et café (vraisemblablement un succédané, extrait par exemple des racines de la chicorée).

Titelbild von Urs Züllig

Lok 9 auf der Steffenbachbrücke



AUFARBEITUNG DER VIERKUPPLER LOKS IN UZWIL - STANDORTBESTIMMUNG

HG 4/4 704 UND 708 - ZWEI KRAFTPAKETE AN DER FURKA

VON WALTER FRECH, ROBERT FRECH, PETER RIEDWYL UND URS ZÜLLIG

Der nachfolgende Beitrag ist eine aktualisierte Zusammenfassung der an der Delegiertenversammlung des VFB am 16. April in Olten in Form eines Frage-/Antwortspiels gegebenen Standortbestimmung dieses Projekts.



Projektleiter Jakob Knöpfel vor dem neuen, genieteten Wasserkasten und dem Kessel von Lok 704

ZULASSUNG

Für die Maschinen ist eine umfangreiche Neuzulassung erforderlich. Dies ist kein Entscheid des Bundesamts für Verkehr (BAV), sondern Folge der heute geltenden Richtlinien und auf europäische Vorgaben abgestützten Verordnungen.

Das Sicherheitsnachweiskonzept wurde durch das BAV im Mai 2015 genehmigt, d.h. die HG 4/4 als „zulassungsfähig“ deklariert. Die Sachverständigen von Stadler Rail wurden vom BAV als Gutachter anerkannt. Die beiden gutachterlichen Stellungnahmen zur Stand- und Entgleisungssicherheit sowie zur Bremsrechnung wurden bestellt und für Juni 2016 in Aussicht gestellt. Bei einer Anhängelast von 70 Tonnen liegen wir bezüglich Stabilität und Bremse (gemäss den Berechnungen für die ungünstigsten Fälle) im „grünen Bereich“.

Die folgenden drei vom BAV im Herbst 2015 noch zusätzlich verlangten Prüfungen und Berechnungen sind ausgeführt und eingereicht worden:

- Protokollierte Prüfung der Radsätze (Riss-, Oberflächen und Ultraschall-Prüfung)
- Spannungsnachweis zum Rahmen (Stossbalken)
- Berechnung der Achswellen

Die Radsätze sind in Ordnung und die Berechnungen „im grünen Bereich“. Die Sicherheitsnachweise sowie die übrigen einzureichenden Dokumente sind grösstenteils erstellt. Die gesamte Sicherheitsnachweis-Dokumentation inkl. allen Berechnungen, Gutachten und vielen weiteren technischen

Unterlagen sind dem BAV komplett, d.h. erst nach Vorliegen der beiden Stadler-Gutachten vorzulegen. Somit steht ein materielles Feedback seitens BAV sowohl zu dieser Dokumentation, als auch zu den drei bereits eingereichten noch aus. Weitere Forderungen seitens BAV erwarten wir keine mehr.

STAND DES WIEDERAUFBAUS HG 4/4 704

RAHMEN / ACHSFÜHRUNGEN: Die Komponenten zu Achslager und Achslagerführungen sind grösstenteils fertiggestellt, ebenso die Tragfedern für beide Loks.

KESSEL: Die neu angefertigte Kupfer-Feuerbüchse ist fertig im Stehkessel eingebaut und vernietet. Die Rauch- und Siederohre sind eingebaut. Am 10. Mai hat der Kessel zur Lok 704 die Wasserdruckprobe durch den SVTI erfolgreich bestanden. Am 10. Mai hat der Kessel zur Lok 704 die Wasserdruckprobe durch den SVTI erfolgreich bestanden. Der neue Wasserkasten rechts ist praktisch fertig, der Wasserkasten links in Arbeit. Roststäbe, Aschekasten, Feuertüre und Kessel-Verschalung sind noch pendent. Viele Anbauteile, Armaturen und Instrumente sind revidiert.

DAMPFMASCHINE: Die Zahnrad- und Adhäsions-Zylinderblöcke sind fertig montiert, ebenso sind Kolben, Lineale, Kreuzköpfe, Schwingen und diverse weitere Anbauteile montiert.

ANTRIEB / RADSÄTZE / BREMSEN: Trieb- und Kuppelstangen zu Adhäsions- und Zahnradantrieb sind grösstenteils fertiggestellt. Das Vorgelege (Zwischengetriebe) zum Zahnradantrieb ist grösstenteils montiert. Die neuen Gegenkurbeln zu Adhäsions- und Zahnradantrieb sowie die Bänder zu den Bandbremsen sind fertig.

STAND DES WIEDERAUFBAUS HG 4/4 708

Der Rahmen ist zu 90 Prozent fertig montiert. Die Zahnrad-Dampfmaschine (Schieber- und Zylinder) sind einbaufertig bearbeitet. Die alte Feuerbüchse ist ausgebaut. Der Kessel ist sandgestrahlt und zur Inspektion durch den SVTI bereit. Mit den Revisions-Arbeiten wurde noch nicht begonnen. Die Komponenten sind zum grössten Teil fertig.

Gibt es hängige technische Herausforderungen? Mit dem Neubau der neuen Kupfer-Feuerbüchse wurde eine der grössten technischen Herausforderungen erfolgreich gemeistert. Die Endmontage, die Inbetriebsetzung sowie die „Abnahme“ halten noch einige Herausforderungen bereit, die wir ebenfalls meistern werden.



Fertiger Kessel zu Lok 704 (noch ohne Isolation und Kesselverschalung)

Vorschriften wie für Lok 704 massgebend bleiben.
WIE HOCH IST DIE AKTUELLE ARBEITSLEISTUNG PRO MONAT IN UZWIL ?

Die Werkstätte-Crew in Uzwil leistet rund 600-700 Stunden pro Monat für beide Lokomotiven, exklusive Logistik-Stunden. Zurzeit beträgt der Anteil für Lok 704 ca. 2/3 und derjenige für Lok 708 ca. 1/3. Der Anteil für Lok 708 ist zunehmend, da nicht (mehr) alle Freiwilligen an Lok 704 beschäftigt werden können. Die Wertschöpfung bis zur Zulassung beträgt pro Lok rund CHF 3,6 Millionen, davon 1,7 Millionen an Drittkosten. Für 2016 wurde ein Budget von CHF 300'000.- beantragt und von der Stiftung gutgeheissen. Die Mittel für 2016 sind gesichert, für 2017 fehlt noch rund die Hälfte.

KÜNFTIGER EINSATZ

Wie hoch ist die zukünftige Nutzlast (Anzahl Wagen, resp. Personen)?

Wir rechnen für die HG 4/4 auf 110 ‰ Steigung mit einer maximalen Anhängelast von 70 Tonnen. (HG 3/4: 60 Tonnen). Somit kann 1 Wagen mehr als mit den HG 3/4 befördert werden. Dies erlaubt es mit einer HG 4/4 Züge mit 180 bis 200 Passagieren (HG 3/4 150 bis 170 Passagiere) zu ziehen. Die Rollmaterialstrategie ist darauf abgestimmt. Hinweis: Die grosse Herausforderung, insbesondere für das Marketing, besteht natürlich darin, auch genügend Passagiere zu finden!

ERGIBT SICH DARAUS EIN ERHÖHTER VERSCHLEISS AN SCHIENE / ZAHNSTANGE?

Durch eine leichte Erhöhung des Seitenspiels der Achsen 1 und 4 wurde der Kurvenlauf der HG 4/4 verbessert, d.h.

ZULASSUNGSPROZESS/ INBETRIEBNAHME

Die „technische Abnahme“ (TBS / Technisch betriebliche Sicherheitsprüfung) durch das BAV möchten wir im Laufe der Saison 2017 „über die Bühne bringen“ um allfällige Nacharbeiten bis Ende Saison erledigen zu können sowie auch um bezüglich Planung des kommerziellen Einsatzes (inkl. den Eröffnungsfeierlichkeiten) genügend Vorlauf zu haben. Im August 2013 haben wir (wohlweislich) nicht nur einen Antrag auf Betriebsbewilligung für die Lok 704 eingereicht, sondern einen solchen auf Typenprüfung nach Art. 7 EBV und Betriebsbewilligung nach Art. 8 EBV für beide Loks. Damit wird die Zulassung der Lok 708 massiv einfacher, d.h. diese sollte sich auf eine Konformitätserklärung und die Bremsproben beschränken, da für deren Bau die gleichen

ÜBERSICHT ÜBER DIE BISHER GELEISTETE STUNDEN UND KOSTEN PER 31.12.2015

Was	Lok 704	Lok 708	Total Projekt
Fremdkosten inkl. Miete / Unterkunft / Verpflegung	CHF 1'500'000.-	CHF 1'160'000.-	CHF 2'660'000.-
Werkstattstunden	34'598 Stunden	21'816 Stunden	56'414 Stunden
Fiktiver Gegenwert bei CHF 30.- pro Stunde (Annahme)	CHF 1'038'000.-	CHF 655'000.	CHF 1'693'000.-
Sponsoring (geschätzt, für beide Loks)	CHF 750'000.-	CHF 750'000.-	CHF 1'500'000.-
Total Wertschöpfung	CHF 3'288'000.-	CHF 2'565'000.-	CHF 5'853'000.-



die Lok an die 20 Meter engeren Kurven bei der DFB (R 80 m) gegen-über Vietnam (R 100 m) angepasst. Streckenseitig wurde die enge Weiche im Bahnhof Realp bereits durch eine doppelte Kreuzungsweiche („Engländer“) ersetzt. Auch einige weitere Anpassarbeiten, wie z.B. die Spurerweiterung bei der Einfahrt ins Depot Realp Gleis 86 sowie einige weitere kleinere Anpassungen (Radlenker), wurden anlässlich des planmässigen Gleisunterhaltes bereits erledigt. Wir erwarten aufgrund des nur geringfügig erhöhten Zuggewichts

und der geringen Anzahl Züge (kein S-Bahn Verkehr mit Viertelstundentakt) keinen spürbaren Mehrverschleiss an Schiene und Zahnstange. Zudem werden bekanntlich im Rahmen der Gleiserneuerung Zahnstangen mit breiteren Lamellen eingebaut.

WIE HOCH SIND DIE REVISIONSINTERVALLE UND KOSTEN?
Bezüglich Revision rechnen wir mit den gleichen Intervallen und vergleichbaren Kosten wie bei den HG 3/4, d.h. mit einem Hauptrevisionsintervall von 15 Jahren, einer Revisionsdauer: (mit Freiwilligen) von ca. 5 Jahren und Revisionskosten für eine R3 von ca. CHF 300'000.- (Basis Erfahrungswerte Hauptrevision HG 3/4 Nr. 9).

EIGENTUMSVERHÄLTNISSE UND FINANZIERUNG
Die HG 4/4 gehören bekanntlich der Stiftung SFB, welche auch die Aufarbeitung finanziert. Die SFB ist daran, einen entsprechenden Nutzungsvertrag mit der DFB AG zu erarbeiten.

ZEITPLAN
Bei normalem Arbeitsfortschritt und ohne Unvorhergesehenes (auch seitens Material- und Zulieferanten) sind wir zuversichtlich, bis im Spätfrühling 2017 die Arbeiten an Lok 704 abschliessen zu können.

Eine erfolgreiche Inbetriebnahme in Realp sowie insbesondere eine ebenso erfolgreiche TBS - ohne grössere Auflagen - vorausgesetzt, müsste die Lok 704 auf Saisonbeginn 2018 kommerziell eingesetzt werden können, die unbefristete Betriebsbewilligung noch im Laufe der Saison 2017 erhalten zu können. Für die zweite Maschine, also Lok 708 rechnen wir mit einer Fertigstellung rund 2 Jahre nach Lok 704.

Aktien kaufen
Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 848 000 144, E-Mail: aktienregister@dfb.ch

Spendemöglichkeiten
Wir danken Ihnen für Spenden an die Stiftung, die diese für Investitionen bei der DFB (Loks und Wagen, Gebäude usw.) verwendet. Diese sind steuerbefreit. Sie können diese mit einem bei der Post erhältlichen neutralen Einzahlungsschein überweisen.

Für Zahlungen aus dem Ausland
Stiftung Furka-Bergstrecke
IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7
Swift-Code: BCVSCH2LXXX
Für Gönner aus Deutschland
Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V.
Bank: Volksbank Lauterbach eG
IBAN: DE 6151 9900 0000 1043 9302

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuerminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen. Bis zu einem Betrag von 200 € gilt der Überweisungsbeleg als Spendenquittung gemäß §50 Abs. 2 S.1 Nr.2 EStDV.

AKTUELLES

GROSSANDRANG IN DER WAGENWERKSTATT AARAU

VON KURT BAUMANN, PRÄSIDENT VFB-SEKTION AARGAU

Seit 22 Jahren bauen und restaurieren die Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt Aarau mit viel Sachverstand und Liebe zum Detail originalgetreue Bahnwagen, die dann auf der Furka-Bergstrecke zum Einsatz kommen. Es ist zur Tradition geworden, dass sie jeweils Ende April zum „Tag der offenen Wagenwerkstatt“ einladen, um den Besuchern Einblick in ihre Arbeit zu geben.

Der Anlass wurde von unserem Leiter Kommunikation Heinz Unterweger mit einem attraktiven Einladungsflyer und einer umfangreichen Dokumentation für die Medien breit angekündigt. Dank guten Kontakten zur Presse erschienen kurz vor dem Anlass, genau im richtigen Moment, in der „Aargauer Zeitung“ und in den „Aarauer Nachrichten“ grosse Reportagen über die Tätigkeiten der Werkstatt. In verschiedenen regionalen Blättern erschienen Veranstaltungshinweise. Der Publikumsaufmarsch übertraf dann auch alle Erwartungen.

INFOS VON DER DFB UND ÜBER DIE REVISIONSPROJEKTE
Am Samstag 30.4.2016 um 11:30 Uhr eröffnete Sektionspräsident Kurt Baumann mit seiner Begrüssungsansprache den offiziellen Teil des Anlasses. Urs Züllig, Geschäftsleiter der DFB AG, betonte die Bedeutung der Wagenwerkstatt für die Dampfbahn und orientierte über geplante Vorhaben – im Speziellen über die für die historischen Personenwagen so wichtige Wagenremise in Realp – und über die Neuerungen im Fahrplan.

Anschliessend erklärte Werkstattleiter Werner Beer kurz den „Lebenslauf“ der in der Wagenhalle zu bestaunenden Objekte:

- Der AB 4462, kurz vor der Vollendung, soll noch in dieser Saison auf der Bergstrecke zum Fahreinsatz kommen.
- Das frisch grundierte Chassis des künftigen Vierachsers B 4231 – ein reiner Zweitklass-Wagen – wartet auf den Aufbau des Wagenkastens.
- Der von der DFB nicht mehr benötigte zweiachsige Hilfswagen X 4917 wird von unserem Verein käuflich erworben und zu einem Zweitklass-Wagen BD 2503 mit Gepäckabteil umgebaut werden.

GESPRÄCHE BEI SPEIS UND TRANK

Nach den Ansprachen kam der grosse Run auf das Verpflegungsangebot. Zu kaufen gab es feine Fackelspieße und



Bilder von Kurt Baumann

Wagenbauhalle: Vorne das Chassis des B 4231 als Ablage für die Bleche des AB 4462 (hinten).

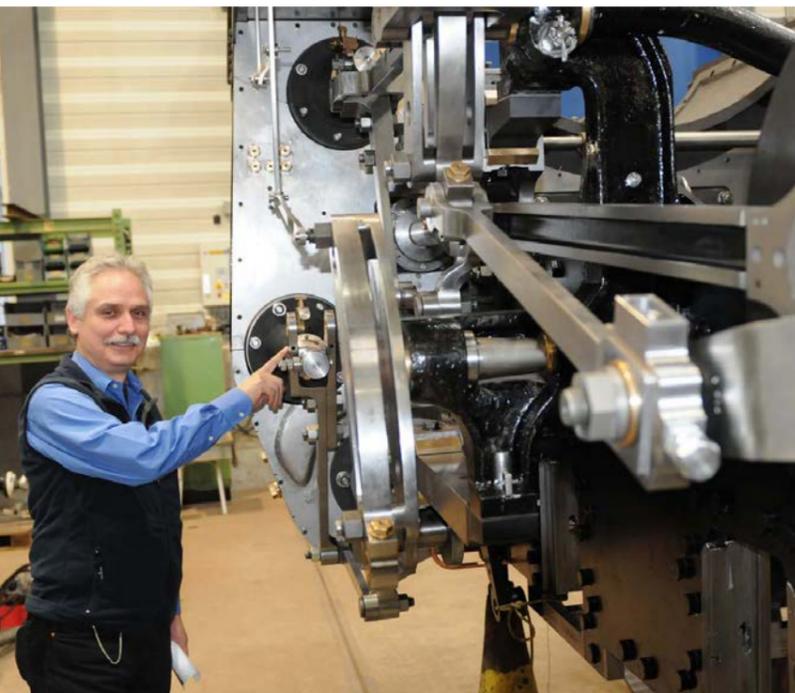


Die Piazza Furka bietet einen guten Rahmen für Gespräche (Wagen hinten: Häxekafi)

Würste vom Grill mit Brot, Getränke und Kaffee. Am grossen Kuchenbuffet konnten leckere selbstgebackene Kuchen und Torten ausgesucht werden. Das Grillteam war voll gefordert und grillierte die Fleischwaren professionell, auch angesichts des Drucks der Warteschlange.

Die Piazza Furka war praktisch bis zum letzten Platz besetzt und es herrschte eine gute Stimmung. Die neu gestaltete Infowand mit attraktiven Bildern und Informationen über die DFB, den VFB, die SFB und natürlich die Sektion Aargau und ihre Aktivitäten fand gute Beachtung. Erfreulich war die Tatsache, dass Mitglieder zahlreicher Sektionen des VFB, sogar aus Deutschland, Kader der DFB AG, etliche Mitglieder des Zentralvorstandes und von befreundeten Organisationen wie der Gartenbahn Staufen oder des Dampf museums Winterthur anreisten. Dies gab Gelegenheit zu vielen interessanten Gesprächen.

Markus Staubli zeigt das Triebwerk von Lok 704



Einfach einscannen & mehr erfahren!



INFORMATION FÜR NEULESER, ERINNERUNG FÜR «ALTE HASEN» KURZ GEFASSTE GEBRAUCHSANWEISUNG

Mehr wissen
www.dfb.ch ist die Internet-Seite der Dampfbahn

Mitfahren
2016 verkehren die Dampfzüge vom 18. Juni bis zum 2. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, über dfb.ch oder Telefon 0848 000 144 (Mo - Fr 9 bis 11 Uhr), E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Mitglied werden
Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag 60 Franken für Einzelmitglieder und 90 Franken für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a. A., Tel.: 044 761 47 01, Mobile: 079 329 47 62, E-Mail: vfb.mitgliederservice@dfb.ch oder via Internet www.dfb.ch/verein

Mitarbeiten
Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Hansjürg Krapf, Leiter Personal DFB AG, Rosenastrasse 6, CH-9200 Gossau, Tel.: +41 71 385 54 06, Mobile: +41 79 232 42 43 E-Mail: personaldienst@dfb.ch



Das Team vom Häkekafi, einem zu einem heimeligen Restaurantwagen ausgebauten Eisenbahnwagen, hatte alle Hände voll zu tun. Im Angebot waren unter anderem der leckere Häkekafi und feine Kuchen, gespendet von den Partnerinnen unserer Mitarbeiter.

INTERESSANTE DETAILS ÜBER DIE REVISIONSARBEITEN
Zentrum des Interesses war natürlich der AB 4462, der knapp vor der Fertigstellung sowohl sein Bild als „ausgewachsener“ Personenwagen zeigte, als auch Einblick in viele Details ermöglichte, die später nicht mehr zugänglich sein werden. In der Schreinerei und Metallwerkstatt gab es viele spannende Stationen zu sehen, betreut von motivierten und sachkundigen Mitarbeitern. Die Lampenwerkstatt zeigte den Werdegang der tollen Dampflok-Lampen; es gab bereits wieder einige Bestellungen für die Warteliste.

MAGNET FÜR DIE JUNGEN UND JUNGGEBLIEBENEN: BALLONWETTBEWERB

Beim Eingang zur Werkstatt lockte ein Ballonwettbewerb mit attraktiven Preisen zum Mitmachen. Die schmucken blauen Ballone mit dem weissen DFB-Logo der Wagenwerkstatt waren am Schluss bis auf drei Stück zu Kinderhänden gelangt oder mit Wettbewerbskarten bestückt auf die Reise geschickt worden.

Bilder von Kurt Baumann
von oben links nach unten rechts

Ausschnitt aus der Präsentation über die Wagenremise Realp

Auch die Souvenirs fanden gutes Interesse

Der Ballonwettbewerb war Magnet für die Kinder

Fachkundige Erklärungen zu den Drehgestellen

Reiseleiterin Verena Rügger macht Gästen eine Fahrt über die Furka-Bergstrecke schmackhaft



INFOS ZUR GEPLANTEN REMISE ZUM SCHUTZ DER WERTVOLLEN PERSONENWAGEN

Der Infostand zum Thema Wagenremise Realp war mit einer Bildpräsentation, Plänen und dem Wagen-Modellabteil als optischen Schwerpunkten gut besucht. Die 50 Flyer, die an interessierte Personen abgegeben wurden, waren am Abend weg.

Der Souvenirstand, mit seinem umfangreichen Angebot an Gegenständen, fand grosse Beachtung und war gut frequentiert. Unsere Reiseleiterin Verena Rügger nutzte die Gunst der Stunde für Beantwortung von Fragen und Beratungen für geplante Reisen.

Der Wettergott Petrus muss ein Fan der Wagenwerkstatt sein; trotz einiger dunkler Wolken war es den ganzen Tag sonnig und trocken. Als das Zelt vom Ballonwettbewerb abgebaut und alles weggeräumt war, öffneten sich die Schleusen und es goss in Strömen. Dies tat jedoch der guten Stimmung im Schutz der Werkstatt und Piazza keinen Abbruch.

Ein grosses Dankeschön an alle, die zum guten Gelingen dieses Anlasses in irgendeiner Form beigetragen haben. Ein spezieller Dank gebührt unserem frisch gewählten Vizepräsidenten Leo Müller, der als Organisator dieses Anlasses einen tollen Job gemacht hat!



ATTRAKTIVE NEUE ANGEBOTE AN DER FURKA

MITTAGESSEN IN GLETSCH MIT BERGSICHT

VON URS ZÜLLIG, MARKETINGLEITER a.i. DFB AG

Das sind wirklich sensationelle Angebote. Ein immer wieder gewünschtes Angebot mit Reiseunterbrechung in Gletsch und dabei ein feines Mittagessen bei den neuen Gastgebern im „Glacier du Rhône“ geniessen. Oder Wandern mit der Dampfbahn ab Furka bzw. Muttbach nach Realp oder Oberwald. Oder Bike in Realp verladen, in Muttbach aussteigen und nach Oberwald abfahren. Nicht vergessen: Halt in Gletsch und bei der Sennin Monika nach dem Essen feinen Walliserkäse kaufen.

Der Gegenzug verkehrt ab Oberwald jeweils Samstag und Sonntag vom 1. Juli bis 25. September.

DFB-WANDEREXPRESS FÜR FRÜHAUFSTEHER
Ab Saison 2016 verkehrt der DFB-WanderExpress, gezogen von einer Diesellok, jeweils Freitag/Samstag/Sonntag vom 1. Juli bis 25. September über die ganze Strecke der DFB.

Realp ab	09:00	an 17:40
Furka an	09:27	ab 16:55
Furka ab	09:40	an 16:43
Gletsch an	10:12	ab 16:10
Gletsch ab	10:15	an 15:07
Oberwald an	10:40	ab 14:45

Rechtzeitig auf die neue Saison hin haben wir für alle, die gerade selbst eine Reise zur Furka planen oder als „Reiseberater“ im Bekannten- und Freundeskreis aktiv sind, einige Tipps und Hinweise auf attraktive und neue Angebote zusammengestellt.

Dieser Zug ist nicht nur für Frühaufsteher und Wanderer attraktiv, auch Fahrräder können im Selbstverlad transportiert werden. Zudem sind die Ticketpreise für diese Züge rund 30% günstiger als für die Dampfzüge.

GÖNNEN SIE SICH DIE 1. KLASSE

In den bequemen Fauteuils unserer Dampfzüge lässt sich die einmalige Fahrt im Stil des letzten Jahrhunderts noch besser geniessen. Ab dieser Saison verwöhnen wir unsere Erste-Klasse-Passagiere mit besonderer Aufmerksamkeit, einem Getränk/Snack sowie einem kleinen Andenken an eine hoffentlich unvergessliche Reise. Warum nicht gleich ein Coupé oder sogar ganzes Abteil zusammen mit Freunden buchen?

PACKAGE-DEAL: GLETSCHER-ZUG MIT MITTAGESSEN IM „GLACIER DU RHÔNE“

Das Hotel Glacier du Rhône in Gletsch und die Dampfbahn Furka-Bergstrecke offerieren die Hin- und Rückfahrt auf dem Gletscher Zug und das Mittagessen im Glacier du Rhône (Tagesmenu) zum einmaligen Spezialpreis von CHF 88.-. (Angebot nur unverändert buchbar).

AUCH DER GEGENZUG FÜHRT AB SAISON 2016 NEU DIE 1. KLASSE

Die Züge Realp ab 14:30 - Oberwald an 16:35 an Freitagen/Samstagen sowie Oberwald ab 10:45 - Realp an 12:51 an Samstagen und Sonntagen vom 1. Juli bis 25. September führen neu ebenfalls einen Wagen mit erster Klasse.

Der Gletscher-Zug fährt jeweils Freitag/Samstag/Sonntag vom 12. August bis 11. September 2016 wie folgt:

Realp ab	11:15		
Gletsch an	13:07	Gletsch ab	15:15
		Realp an	16:51

Promotions-Angebot: Zur Einführung dieses Angebots erhalten unsere Gäste in erster Klasse ab 2 Personen 20% Rabatt. Die Promotion gilt ausschliesslich auf diesen Zügen.

BUFFET FURKA IN NEUEN HÄNDEN

Die Gastronomie auf der Furka wird ab Saison 2016 durch die DFB selbst betrieben. Gerantin Cilly Jauch und ihr Team freuen sich, sie ab 18. Juni auf der Furka begrüßen und verwöhnen zu dürfen - lassen sie sich überraschen.

GEGENZUG AB OBERWALD MIT VERBESSERTEN ANSCHLÜSSEN

Ab Saison 2016 verlässt der Gegenzug Oberwald erst um 10:45 und ermöglicht damit einen schlanken Anschluss an den Regio Oberwald an 10:37 (Brig ab 09.23, Bern ab 08.06, Lausanne ab 07.17). Dies ermöglicht für alle mit dem ÖV aus der Westschweiz oder via Bern - Brig anreisenden Gäste, am morgen 1 Stunde später als bisher aufzubrechen. Falls sie oder ihre Gäste planen über diese Route anzureisen, prüfen sie die neuen Möglichkeiten und lassen sich überraschen.

Und zum Schluss eine Bitte: DFB-Insider sind die besten Werber - also bitte weitersagen und im Bekannten und Freundeskreis für die DFB im Allgemeinen und für obige Angebote im besonderen die Werbetrommel rühren - herzlichen Dank im Voraus.





AUS DEM VEREIN

DELEGIERTE GENEHMIGEN SPENDE FÜR GLETSCH-OBERWALD

VON JULIAN WITSCHI, KOMMUNIKATION VFB

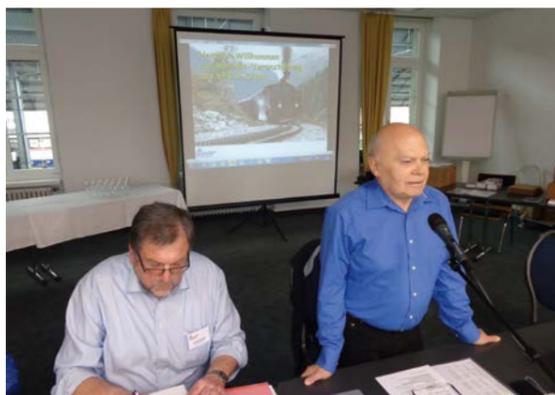
An der Delegiertenversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) vom 16. April gaben die Anträge viel zu reden. Die Vertreter der Sektionen folgten schliesslich in allen Punkten dem Zentralvorstand.

Insgesamt reisten 36 Delegierte aus 21 Sektionen an die DV in Olten. Entschuldigen mussten sich die Vertreter der Sektion Innerschweiz. Von der Sektion Belgien ging erneut keine Rückmeldung ein. Nachdem diese Sektion faktisch nicht mehr existiert und seit 2013 kein Kontakt mehr besteht, beschloss die DV nun, diese aus dem Dachverband auszuschliessen. Die wenigen Mitglieder werden nun vom ZV angeschrieben und auf andere Sektionen verteilt. Umfassend diskutierten die Delegierten über die beantragte Kündigung des Kooperationsvertrags mit der Sektion Aargau. Als Grund für den Antrag nannte der ZV, dass die Zweckbestimmung von der Sektion seit einigen Jahren nicht mehr eingehalten werde. Die Sektion Aargau verwende die

jährlich zugesprochenen CHF 20'000 nicht mehr wie festgeschrieben zur Finanzierung der Wagenwerkstätte in Aarau, sondern stelle die Mittel explizit für den Bau der geplanten Wagenhalle in Realp zurück. Diese Rückstellung könne der VFB aber selber machen und dann zum Baustart der Wagenhalle einen bedeutenden finanziellen Beitrag leisten.

Mehrere Delegierte wandten ein, es sei bei dem Vertrag nicht prinzipiell um die Wagenwerkstätte, sondern um den Wagenbau und -unterhalt gegangen. Der Aargauer Delegierte und Sektionspräsident Kurt Baumann erklärte, die Sektion Aargau habe mit der Schaffung eines Fonds und der Zuweisung von Mitteln aus dem Kooperationsvertrag ein Zeichen setzen wollen, wonach der Bau der Wagenhalle nötig sei. Urs Degen von der Sektion Nordwestschweiz entgegnete, es müsse Ordnung herrschen. Der Kooperationsvertrag sei ausschliesslich zur Mitfinanzierung der Wagenwerkstätte Aarau bestimmt. Die Zweckbestimmung sei klar. Die Sektion Aargau könne jederzeit einen Antrag für das Aufheben eines Fonds für die Wagenhalle oder für eine neuerliche Mitfinanzierung der Wagenwerkstätte Aarau stellen. Der Antrag wurde mit 20 Ja gegen 14 Nein und 1 Enthaltung genehmigt. Die dadurch freiwerdenden Mittel von jährlich CHF 20'000 werden nun ab 2017 zweckgebunden für den Neubau einer Wagenhalle an der Furka-Bergstrecke verwendet. Damit kommen sie auch wieder den von der Sektion Aargau aufgebauten Personenwagen zu Gute.

CHF 100'000 FÜR GLETSCH-OBERWALD
Einstimmig fiel dagegen das Votum für den dritten Antrag aus: Die Stiftung Furka-Bergstrecke hatte den Verein um eine Unterstützung für die Finanzierung von bestehenden Verpflichtungen gebeten. Konkret ging es um ihre Restschuld bei der DFB AG von CHF 200'000 für die Erstellung der Strecke Gletsch-Oberwald. Die Strecke konnte zwar erfolgreich vollendet werden, was aber spürbar mehr kostete als ursprünglich angenommen. Die Delegierten gaben nun 100'000 CHF aus den Rücklagen des VFB frei, welche umgehend überwiesen werden. Der als Gast anwesende Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl bedankte sich herzlich im Namen der Stiftung. Geplant sei, die restlichen Mehrkosten auch abzutragen, damit das Kapitel abgeschlossen ist. Es blieben aber noch zahlreiche andere Projekte wie die Lokremise, die Wagenhalle oder die HG 4/4. Peter Riedwyl hatte die DV-Teilnehmer vor dem offiziellen Teil an einer Matinée zusammen mit dem Geschäftsleiter



Bilder von
Julian Witschi

36 Delegierte sowie weitere Gäste und Sektionspräsidenten reisten nach Olten

VFB-Präsident Robert Frech führt durch die DV, links zur Seite ist Vizepräsident Bernd Hillemeier

der DFB AG, Urs Züllig, umfassend über den Stand der Aufarbeitung der beiden Dampflokomotiven HG 4/4 und deren Finanzierung orientiert (siehe Bericht in diesem Heft). Auf der Traktandenliste stand dann neben der Jahresrechnung 2015, dem Jahresbericht und dem Budget 2017 die Wahl von Beat J. Klarer in den Zentralvorstand VFB. Um das Marketing und damit insbesondere die Mitgliederwerbung zu intensivieren, hatte der ZV im letzten Herbst den bisherigen DFB-Marketingchef in sein Gremium berufen. Er hat inzwischen mit Geschäftsleiter Urs Züllig die Marketingaktivitäten von AG und VFB definiert und abgegrenzt. Hauptaufgaben der Vereinsaktivitäten sind die Gewinnung von Mitgliedern, von freiwilligen Mitarbeitenden und von Fahrgästen aus ihren Gebieten.

Die Delegierten wählten Beat J. Klarer ohne Gegenstimmen zum Mitglied des ZV. Ebenso klar bestimmten sie Esther Zürcher von der Sektion Romandie und Peter Fietz von der Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus zu den beiden neuen Revisoren. Bestätigt wurden die drei Mitglieder der Geschäftsprüfungskommission: Sonja Kircher (Sektion Schwaben), Urs Degen (Nordwestschweiz) und Thomas Schubiger (Graubünden). Die ZV-Mitglieder müssen sich erst 2017 wieder zur Wahl stellen. Das Gremium erhielt mit 35 Ja bei einer Enthaltung die Décharge.

Die GPK kümmerte sich 2015 um zwei Hauptthemen: Sie empfiehlt dem ZV einerseits, baldmöglichst ein Reglement für ausserordentliche finanzielle Unterstützungen zu Gunsten von VFB-Sektionen auszuarbeiten und der DV 2017 zur Beschlussfassung zu unterbreiten. Andererseits führte die GPK zu den Informationsschriften bei den Sektionen eine Umfrage durch. Der ZV soll künftig periodisch die Kosten der Informationsschriften überprüfen und Offerten einholen. Parallel dazu solle die Mitgliederkartei mit den Mailadressen ergänzt werden, um einen rascheren Zugang zu den Mitgliedern sicherzustellen.

PRIORITÄT MITGLIEDERWERBUNG

Für 2016 hat der ZV zusätzlich folgende Ziele gefasst: Priorität Mitgliederwerbung mit mindestens einer Stabilisierung des Bestandes, Umsetzung der Marketingziele einleiten, Werbeaktivitäten mit Mitarbeiterpool und Einbezug der Sektionen, Mittelfristige Finanzplanung mit Partnerorganisationen DFB AG und SFB, Nachfolgeregelung ZV, Führungshandbuch bereitstellen.

Weiter wurde beschlossen, den Mitgliederbeitrag 2017 unverändert zu belassen. Die DV gedachte mit einer Schweigeminute der 84 verstorbenen Mitglieder. Namentlich erwähnt wurde Eberhard Kühnle, langjähriger Präsident der Sektion Stuttgart. Robert Frech erläuterte sogleich die Besorgnis erregende Statistik zur Altersstruktur im VFB.



Der VFB Jahresbericht 2015 mit Angaben zur finanziellen Entwicklung findet sich auf unserer Internetseite

KULTUR UND GESELLSCHAFT IM URSERNTAL

DIE WOLDMANNDLI-TRADITION

VON JÜRIG ZIMMERMANN

Traditionen können für die Identifikation eines Individuums oder eine Gruppe sehr wichtig werden. Einen guten Überblick erhält man mit www.lebendige-traditionen.ch und dann „Traditionen“.

In einem ersten Moment ist es ein eher seltsames Treiben wie die Andermatt, eingehüllt in Jutesäcken und mit dröhnenden Treicheln, durch ihr Dorf ziehen. Aber bei näherem Hinsehen stossen wir auf eine Geschichte, die bis auf das Jahr 1397 zurückgeht.

Das lärmige Treiben wird mit der jahrhundertelangen, sorgsam Pflege des Baumbestands am Gurschen in Verbindung gebracht. Der Leiterzählung zufolge repräsentieren die Woldmannndli jene Arbeiter und Tagelöhner, die früher zum Wohl der Dorfgemeinschaft den kleinen, aber für den Lawinenschutz eminent wichtigen Gurschenwald hegten und vor Holzfrevl bewahrten. Das Brauchritual hat den Sinn, ihnen für ihre lebenserhaltenden Dienste zu danken.

Den Interessierten Lesen verweise ich auf das Quellmaterial „Lebendige Traditionen, Woldmannndli, 4. August 2012 des Bundesamts für Kultur:



<http://www.lebendige-traditionen.ch/traditionen/00205/index.html?lang=de>





UNSERE DAMPFBahn - KULTURELL VERSTANDEN

QUO VADIS KULTUR?

VON BEAT J. KLARER, VFB MARKETING

Kultur ist nicht nur Malerei, Musik und Schriftstellerei. Nein, auch Technik ist Kultur und somit auch unsere Dampfbahn.

Wikipedia schreibt über Kultur folgende Definition: Kultur (lateinisch cultura ‚Bearbeitung‘, ‚Pflege‘) bezeichnet im weitesten Sinne alles, was der Mensch selbst gestaltend hervorbringt, im Unterschied zu der von ihm nicht geschaffenen und nicht veränderten Natur. Kulturleistungen sind alle formenden Umgestaltungen eines gegebenen Materials, wie in der Technik oder der bildenden Kunst, aber auch geistige Gebilde wie Musik, Sprachen, Moral Religion, Recht, Wirtschaft und Wissenschaft. Warum gerade hier diese Definition? Das Konstrukt „Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist ein schönes Beispiel zur Umsetzung der Definition Kultur in die Realität. Auf der einen Seite ist der Faktor Mensch wie auch die Technik die das Ganze schön visualisiert. Als Paradebeispiel von Verkettungen der Elemente „Kultur“ bildet der Auftritt der DFB an der Ferienmesse (FESPO) Zürich Ende Januar dieses Jahres. Rund 65'000 Besucher aus den diversen Kulturregionen der Schweiz besuchten die FESPO 2016 und häufen sich auf kleinstem Raum der Messe. Noch schöner und vor allem fürs Auge sind die diversen Besuche von Menschen aus fremden Ländern am Stand. Aber hier gilt auch, wie gehe ich mit diesen Menschen um, wie spreche ich sie an oder mache ich diese selbst zum Ausstellungsobjekt. Ich denke, hier gehört eine eigene Wertschätzung vom Gegenüber vor wie auch sein eigenes persönliches Bewusstsein. Soll nun

zum Beispiel einer bildhübschen Brasilianerin von der Copacabana Dampfbahnudeln oder Lokiwecker ange-dreht werden? Ich denke eher nein, aber dafür Einsatz von Fingerspitzengefühl um der Zielerreichung der DFB gerecht zu werden. In diesem Falle soll ein kleiner Small-talk im Vordergrund stehen und nicht einer Nötigung zum Kauf eines Artikels. Eher eine kleine Erläuterung über unser einmaligen hochalpinen Vorzügen und von unserer Dampfbahn selbst. Der Besucher soll ein „Aha-Effekt“ ohne Zwang erhalten. Damit verstärken wir bestimmt auch den dringend benötigten Bekanntheitsgrad und das Image unserer Bahn, was äusserst sinnvoll ist und gar zur möglichen Mitgliederwerbung dient.

Versuchen wir die ganze Mechanik zu verstehen - ohne den Hintergrund kommerzieller Gedanken. Und daher ist Ethnologie eine Kulturwissenschaft und zum Teil gar eine Emotion. Genauer, die Wissenschaft vom kulturell Unverstandenen. Aber Kultur bleibt nicht in den Köpfen und Herzen der Menschen, sondern auch bei sich selbst. Sie dringt nach aussen, informiert wie wir leben, was für eine Welt wir uns schaffen, wird sichtbar, fühlbar und erfahrbar. Was für Häuser und Maschinen (gar Lokomotiven), wie wir bauen, wie wir zusammenleben, wie wir arbeiten und Freizeit verbringen, an was wir glauben, welche Geschichten wir uns erzählen, was wir moralisch für richtig und falsch empfinden usw. All das ist Ausdruck und Teil von Kultur. Unsere gesamte Lebensweise ist Ausdruck von Kultur. Auch die Sprache, die Sprache um verstanden zu werden. Die Sprache, um das Gegen-seitige zu verstehen um auch nicht verletzt zu werden.



Bild von
Alfredo Degen

Unser FESPO-
Stand mit neuen
Elementen

HOTEL GLACIER DU RHONE

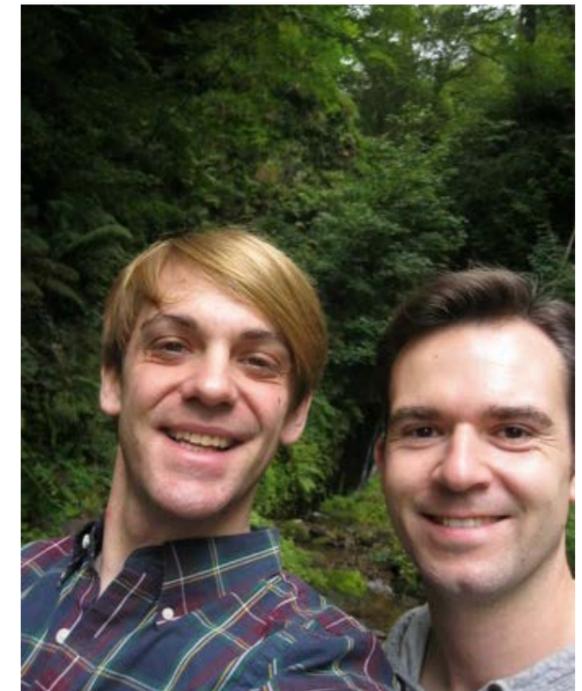
DIREKTIONSWECHSEL IM HOTEL

VON MARK UND TOBIAS WINKELMANN

Wir möchten bekannt geben, dass mit dieser Saison, die Leitung des Hotel Glacier du Rhone in Gletsch gewechselt hat. Maya Belzer hat sich einer neuen Herausforderung zugewandt und mit den langjährigen VFB Mitgliedern der Sektion Edelweiss Mark und Tobias Winkelmann gibt es eine nicht minder kompetente Geschäftsleitung.

Beide blicken wir auf mehr als 15 Jahre Erfahrung in der internationalen Hotellerie zurück, die letzten 12 Jahre davon in der Schweiz. Unsere Motivation dieses Hotel zu leiten ist die Geschichte und der Charme, den dieses Haus nach wie vor ausstrahlt. Eine Nacht in Gletsch, in dieser Oase der Ruhe und der Abgeschlossenheit, lässt einen alle Sorgen und die Hektik des Alltags vergessen. Dieses Hotel bedeutet uns mehr als nur Arbeit. Es ist das ganze "Drumherum", sei es die Dampfbahn direkt vor dem Haus, die Natur, der atemberaubende Blick auf den Gletscher oder das unberechenbare Tagesgeschäft mit einzigartigen Erlebnissen mit aller Art von Menschen.

Alle Dampfbahn Kollegen sind jederzeit herzlich willkommen, ob tagsüber oder abends am Stammtisch und für alle die uns öfter besuchen, gibt es ab dieser Saison eine Treuekarte!



WIR SUCHEN ...

KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN FÜR VERSCHIEDENE MANAGEMENT- UND SPEZIALISTENAUFGABEN

in den operativen und unterstützenden Bereichen, die

- Freude an historischen Bahnen und eine Affinität zur Region Urserental/Goms haben
- sich freiwillig engagieren und dabei ihre beruflichen Kompetenzen und Erfahrungen einbringen wollen
- eine neue oder zusätzliche Herausforderung mit einem hohen Grad an Selbständigkeit und Gestaltungsfrei- raum suchen.

Wir danken dir, wenn du auch in deinem Freundes- und Bekanntenkreis interessierte Personen auf unseren Bedarf ansprichst und sie motivierst, mit uns Kontakt aufzunehmen.

Auf einen solchen freut sich Hansjürg Krapf, Personalchef DFB AG. Telefon +41 71/385 54 06. E-Mail: personalchef@dfb.ch.





UND NOCH EIN GARDIST AUS DER DFB

GARDIST ALFREDO

VON ALFREDO DEGEN, ZUGBEGLEITER

Es ist nicht ganz einfach, Gardist zu werden. Grösste Hürden: katholisch, ledig, nicht älter als dreissig Jahre und mindestens 174 cm gross. Der ehemalige Schweizergardist Alfredo Degen von der Sektion Zürich erzählt einige nicht alltägliche Begebenheiten während seiner Gardezeit in den Jahren 1966 bis 1968.

Angefangen hatte alles in der Döttlinger (Aargau) Jungwacht, als ich noch Alfred genannt wurde. „Wird die Schweizer Garde aufgelöst?“ titelte der damals junge Blick als ich eine kaufmännische Lehre absolvierte. Das darf nicht passieren sagte ich mir und entschied kurzerhand mich in Rom zu melden. Nach der Rekrutenschule als Radfahrer, reiste ich am 1. Juni 1966 für 2 3/4 Jahre nach Rom. Vereidigt wurde ich allerdings erst am Gardisten-Gedenktag vom *6. Mai 1967.

Mein Vater wollte nicht, dass ich Alfredo genannt werde; meine Mutter war eine ehemalige Italienerin aus Norditalien. Ihre Vor-Vorfahren waren allerdings Bündner, namens Bergamin gewesen, welche damals ihr Glück in der reichen Lombardei suchten. Demnach kehrte ich nach fast drei Jahren als Alfredo zurück und mein Vater musste dies akzeptieren! Heute ist Italienisch ja ohne Einschränkungen salonfähig! Ob König, Kanzler, Filmsternchen, Fussballer oder Popstar: Wer immer zum Papst Paul VI. (bürgerlicher Name, Giovanni Battista Enrico Antonio Maria Montini) will, muss an der Schweizer Garde vorbei. Schweizergardisten werden in der Regel bewundert, fotografiert, gefilmt und von Frischvermählten sogar angefasst, damit das Glück währt. Wer hat wohl dieses Gerücht in die Welt gesetzt? Früher haben die Römerinnen dem Flegelkind gedroht die Schweizergarde zu holen!! Viele Touristen aus aller Welt wie auch die Römer brauchten lange bis sie akzeptieren konnten, dass wir ausnahmslos echte Schweizer sind. Beliebt war und ist heute noch, der Sport aller Art. – Als aktiver Velorennfahrer, stellte ich 1967 den Vatikanischer Meister. Die Carabinieri aus dem

Anmerkung:
*Während der Plünderung Roms (Sacco di Roma) am 6. Mai 1527 starben mehr als drei Viertel der Truppe (147 der insgesamt 189 Mann) gemeinsam mit ihrem Kommandanten Kaspar Röist bei der Deckung des Rückzugs von Papst Clemens VII. in die Engelsburg. Dieser Tag, der 6. Mai, gilt noch heute als der Gedenktag der Schweizergarde, an dem jährlich die neuen Rekruten vereidigt werden.



Vatikan machten da lange Gesichter! Als Hobby begleitete ich zahlreiche Gäste durch die ewige Stadt. Italienischunterricht, Fahrstunden nehmen, jassen, basteln, malen, musizieren, diskutieren sowie lesen. Der Begriff Internet kannte damals noch niemand! Zudem wurden wir täglich 2-3 Tage später mit Zeitungen von Genf bis Romanshorn versorgt, was uns zu gut informierten Schweizerbürger machte. Auf die Frage, würdest Du wieder in die Garde gehen, könntest Du das Rad zurückdrehen? Auf diese Frage gibt es eine klare Antwort: Einmal Gardist, immer Gardist! Wie kommt man zur DFB? Bei meiner letzten Geschäftsreise als Verkaufsleiter einer Druckerei in die Romandie, war ich in der glücklichen Situation, die Direktübertragung der Eröffnung Oberwald – Gletsch am Radio mit zu erleben. Am nächsten Tag meldete ich mich sogleich übers Internet als Zugbegleiter an. Meine frühere Erfahrung als Steward bei der Swissair liessen umgehend Reisegefühle aufkommen. Der DFB-Funken hat mich buchstäblich durch den Äther von Radio DRS1 erwischt!

DIE VORAUSSETZUNGEN GARDIST ZU WERDEN:

Schweizerbürger, katholisch, ledig, gut beleumundet, Lehrabschluss bestanden oder erfolgreiche Maturitätsprüfung, Alter zwischen 19 und 30 Jahre, körperliche Mindestgrösse von 174 cm, absolvierte Rekrutenschule, voll militärdiensttauglich, den physischen und psychischen Anforderungen des berufsmässigen Sicherheitsdienstes genügend

AUFTRAG DER GARDE:

Die Päpstliche Schweizergarde kontrolliert die Eingänge der Vatikanstadt und bewacht den Apostolischen Palast, die Residenz des Heiligen Vaters. Es ist Aufgabe der Päpstlichen Schweizergarde, den Personenschutz des Heiligen Vaters sicherzustellen. Dieser Dienst wird von besonders ausgebildeten Kadern übernommen. Ausser diesen Sicherheitsaufgaben gehört es zu den Aufgaben der Schweizergarde, Ordnungs- und Ehrendienste zu leisten. Ferner stellt die Garde die militärische Ehrenformation des Papstes bei Besuchen von Staatsoberhäuptern, Botschaftern, Ministern und anderen Persönlichkeiten.

SOLD:

Was verdient heute ein Gardist (Hellebardier)? Der Sold eines Schweizer Gardisten beträgt etwa 2'000 Euro, brutto. Davon wird Verpflegungsgeld gleich abgezogen. Unterkunft ist frei und Steuern gibt es keine. Man beachte, der Durchschnittlicher Lohn eines Römers oder Römerin, ca. Fr. 1'500 bis 2'200 (!).

ANDERE BAHNEN

BESUCH MODELLEISENBAHN-ANLAGE CHEMIN DE FER DU KAESERBERG (CFK)

VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR, UND BERNHARD STRECKEISEN

Das total ausgebuchte Event war eine gute Kombination von Miniatur-Eisenbahntechnik und dem Erlebnis des Besuches der Zähringerstadt Freiburg, eine zweisprachige Stadt, die vom Sprachen-Grenzfluss Saane bzw. Sarine durchflossen wird.

Sympathisch, der Tag begann erst um halb zehn Uhr in Zürich mit der Bahnfahrt nach Freiburg/Fribourg und über Apéro, freiburgischem Mittagessen zur Führung in der grössten Modelleisenbahn-Anlage der Schweiz in Granges-Paccot. Zu Beginn erläuterte ein sehr gelungener Film die Entstehung der Anlage und ihre technischen Daten. Dazu gibt es beeindruckende Zahlen: Bauzeit 17 Jahre, über zweitausend Meter Gleise, davon vierzehn Meter Zahnradstrecke (Riggenbach). Die Anlage ist vollcomputerisiert, ein einziger Mann steuert diese. So fahren die Züge in immer wieder auf verschiedenen Streckenabschnitten auf drei Ebenen. Beeindruckend sind die originalgetreue Landschaft sowie auch die Nachtfahrten mit der entsprechenden Beleuchtung. Das lässt die Bahnlerherzen höher schlagen.

Das moderne Gebäude über vier Stockwerke verfügt über alle Nebeneinrichtungen einer Ausstellung wie Vitrinen, Mall und Verpflegungsmöglichkeiten (mit Traiteur-Service). Auch ein Original Ae 6/6 Fahrsimulator ist vorhanden und kann von Lokifans gemietet werden. Die CFK ist mit Auto (Parking vorhanden) und öffentlichem Verkehr gut erreichbar. www.kaeserberg.ch

FREIBURG VON BERNHARD STRECKEISEN

Nach Rückkehr mit einem Sonderbus nach Freiburg wartete bereits der Minizug auf die Ankömmlinge für eine Extra-Stadtrundfahrt. Diese Stadtrundfahrt hatte es in sich, führte sie doch durch eine wirklich wunderschöne Altstadt mit ihren stattlichen Kirchen und Gebäuden, auch vorbei am sehr schönen Stadthaus. Die Fahrt wurde Deutsch kommentiert und überquerte auch den „Röstigraben“, sprich die Saane, auf die gegenüberliegende Seite der Stadt, mit einem herrlichen Ausblick bei vollem Sonnenschein auf die Stadt selbst mit ihrer dominierenden Kathedrale (siehe Foto).

Alles in allem war auch dieser Teil des Ausfluges sehr gut gelungen und es erfolgten viele positive Feedbacks. Nach Abschluss der Stadtbesichtigung ging es per Pedes zurück

zum Bahnhof, wo um 17:04 Uhr der IC nach Zürich genentert wurde. Ein wunderschöner Tag mit vielen grossen Eindrücken über eine Modellanlage und eine, den meisten unbekannte, wunderschöne Stadt Freiburg, neigte sich damit dem Ende zu. Die Sektion freut sich bereits auf weitere solche Highlights im nächsten Jahr.



Bild von Ruedi Traub

Hauptebene der CFK mit dem „Regisseur“ bei den Bildschirmen

Bild von Alfredo Degen

Blick auf die Altstadt Freiburg mit Kathedrale und neuer Umfahrbahnbrücke „Poya“. Es ist eine Schrägseilbrücke mit der grössten Spannweite in der Schweiz





VEREIN HISTORISCHE SEETHALBAHN

LOK "BEINWYL", NORMALSPUR-DAMPF VON 1882

VON WILLY AUF DER MAUR, PRÄSIDENT DER SEKTION INNERSCHWEIZ

Ab 1994 wurde die Seetalbahn saniert, viele Bahnübergänge verschwanden. Eine Fahrt ist aber durch die Lage nahe der Strasse mit den recht starken Steigungen immer noch ein Bahnerlebnis.

In Hochdorf ist der Sitz des Vereins Historische Seethalbahn. Das unter Denkmalschutz stehende Depot konnte 2008 von den SBB übernommen werden. Es ist ein einzigartiger Zeitzeuge in Shedbauweise und stammt von 1910. Nach der Renovation der gesamten Gebäudehülle erfolgte 2011 das Einweihungsfest. Seither findet jeweils Anfangs September ein Remisenfest statt. Hier treffen Oldtimer von der Strasse und historische Maschinen auf die Dampfzüge. Im 2015 ergänzte eine Modellbahn-Ausstellung im Depot das Festprogramm. Zu Gast waren das Seetal-Krokodil De 6/6 15301 und das Perlen-Tigerli E 3/3 8492. Sie fuhrten zusammen mit der „Beinwyl“ Extrazüge nach Hitzkirch und Eschenbach.

Fotos von Franz Geisser, Bahnfotograph aus Seewen

8771 E 3/3 3
"Beinwyl", HSB
Verein historische Seethalbahn, Remisenfest Hochdorf, Seetal

1409838 De 6/6
15301 Seetal-Krokodil, Remisenfest Hochdorf

Der Verein wurde ursprünglich zur Rettung eines Seetalbahn-Krokodils gegründet. Das Vorhaben scheiterte im letzten Moment. 1987 konnte die Lok „Beinwyl“ von der Zementfabrik Holderbank gekauft werden. Nach acht Jahren Revision konnte die Lok 1995 wieder in Betrieb genommen werden. Die E 3/3 Nr. 3 „Beinwyl“ fand Gastrecht im SBB-Depot in Beromünster und befuhr mit zahlreichen Extrazügen die Strecke nach Beinwil.

Im Jahr 2000 wechselte die Lok nach Bremgarten-West. Der Verein suchte nach passenden Personenwagen, von der Rorschach-Heiden-Bahn konnte ein Original-Seetalbahnwagen übernommen werden. Vom DVZO wurde ein revisionsfähiger ehemaliger Jura-Simplonbahn-Gepäckwagen übernommen. Diese Wagen wurden durch den Verein saniert.

Die Dampflokomotive Nummer 3 „Beinwyl“ gehört mit Baujahr 1882 zu den ältesten betriebsfähigen Dampfloks der Schweiz. Gebaut wurde die Lok von Krauss in Deutschland. Am 3. September 1883 wurde sie bei Aufnahme des Bahnbetriebes im Seetal in Betrieb genommen. 1912 wurde die Seetalbahn elektrifiziert, die „Beinwyl“ kam als Werklokomotive zur Zementfabrik in Holderbank. 1963 wurde sie ausgemustert und auf einem Kinderspielplatz in der Nähe aufgestellt. Die Zementfabrik wollte die Lok zum 75-Jahr-Jubiläum wieder in Betrieb nehmen. Die Revision scheiterte an Rissen der Feuerbüchse. Der Verein konnte sie übernehmen und die Revision durchführen.

Die Modellbahn-Ausstellung am Remisenfest vom September 2015 wurde in der Zeitschrift Eisenbahn-Amateur vom Dezember 2015 beschrieben. Infos zum Verein: www.historische-seethalbahn.ch. Die Arbeiten für das nächste Remisenfest, das am Wochenende 3./4. September 2016 stattfindet, haben bereits begonnen.



PROJEKT DER DIESELCREW

UMBAU DES Tmh 985

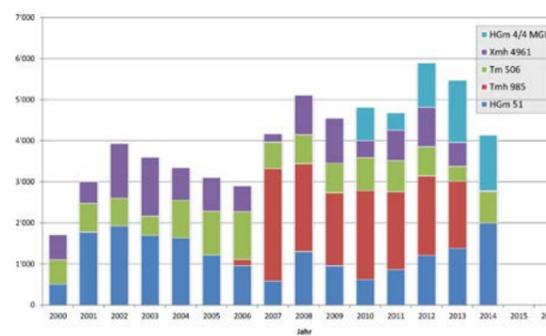
VON FEDERICO ROSSI, DIESELCREW

Welcher aktive Froni kennt ihn nicht, den Tmh 985? Wahrscheinlich beinahe jeder ist schon einmal mit ihm zur Baustelle gefahren oder hat damals zwischen Gletsch und Oberwald geholfen, Schotter abzuladen, welcher durch den Tmh an Ort und Stelle gebracht wurde. Auf unserer wunderschönen hochalpinen Strecke mit ihrer anspruchsvollen Infrastruktur ist er neben der HGm 51 eines der beiden zahnstangengängigen Dieseltriebfahrzeuge, welche es ermöglichen, die Anlagen im Schuss zu halten. Meist erbringen sie ihre wertvollen Dienste weitab vom Publikumsbetrieb und stehen oft nicht in dem Rampenlicht, welches ihnen eigentlich zustehen würde.

VORGESCHICHTE

Die beiden Tmh 985 und 986 wurden 1963 durch die Firma Aebi für die damalige SBB Brünigbahn gebaut. Die DFB AG konnte den Tmh 985 im Jahr 2004 übernehmen. Das Fahrzeug wurde an die Normalien der DFB angepasst (u.a. Vakuumbremse, Zahnrad System Abt, Mittelpufferkupplung statt GF-Kupplung). Nach dem Umbau wurde das Fahrzeug neu zugelassen, die Abnahme durch das BAV erfolgte im Frühling 2007. Das Fahrzeug stand dann von 2007 bis 2013 bei der DFB im anspruchsvollen Einsatz.

Nach mehr als sechs Jahren intensivem Einsatz bei der DFB und gesamthaft 50 Einsatzjahren häuften sich jedoch die Schäden am Antriebsstrang. Beim Tmh besteht dieser im Wesentlichen aus dem Dieselmotor, dem hydrostatischen Getriebe und dem Zahnrad/ Adhäsions- Umschaltgetriebe. Da die DFB für Transporte der Bauabteilung während der ganzen Saison dauernd auf Dieseltriebfahrzeuge angewiesen ist, wurde erkannt, dass dies mit einem einzigen Fahrzeug, der HGm 51, nicht dauerhaft gewährleistet werden kann.



Ein Rückblick auf die bisherigen Einsätze auf der DFB zeigt, dass der Tmh 985 ab 2007 das Rückgrat für die Bautransporte war. Der grösste Teil der Laufleistungen wurde mit diesem Fahrzeug (rot) gefahren. Um den Tmh 985 zuverlässig weiter betreiben zu können, erwies es sich als erforderlich, im Antriebsstrang auch noch diejenigen Komponenten zu ersetzen, die beim Umbau 2007 noch brauchbar waren bzw. aus Kosten- und Zeitgründen noch nicht ersetzt werden konnten.

Es wurde daher durch die Dieselcrew begonnen, ein Konzept für einen Ersatz des Antriebsstrangs zu entwickeln und die Pflichtenhefte und Berechnungen zu erstellen. Unter Zuzug von Spezialisten, welche der DFB ihr Fachwissen unentgeltlich zur Verfügung gestellt haben, wurden die nötigen Berechnungen erstellt und die Auslegung des Antriebs gemacht. Parallel dazu wurde der Tmh unter Verwendung der ursprünglichen Aebi-Zeichnungen durch uns komplett in einem 3D-CAD-Programm modelliert. Die Konstruktion des neuen Antriebsmoduls des neuen Motorrahmens und der dazu benötigten Fertigungszeichnungen erfolgte auf Basis dieses Modells direkt im CAD.

Im Pflichtenheft wurde definiert, dass der Tmh nach dem Umbau die folgenden Anforderungen erfüllen soll:

- Fahrt mit einer Anhängelast von 10 t in 110‰ Steigung oder Gefälle mit 15 km/h
- Fahrt mit einer Anhängelast von 15 t in 118‰ Steigung mit 12 km/h.
- Fahrt in Adhäsion mit einer maximalen Geschwindigkeit von 40 km/h.
- Betriebsartenwechsel Adhäsion > Zahnrad sowie Zahnrad > Adhäsion während der Fahrt.

Folgende Hauptbaumassnahmen wurden daraus abgeleitet:

- Ersatz des Saurer-Dieselmotors durch einen fabrikneuen Motor der Firma Cummins
- Ersatz des „Hydro-Titan-Getriebes“ der Firma Von Roll durch eine neue, zeitgemässe Hydrostatik
- Zahnrad-Adhäsionsgetriebe: Einbau einer Lamellenkupplung statt der Schiebekupplung

Moderne Dieselmotoren erlauben eine markante Leistungssteigerung bei gleichem Gewicht und Einbauraum.

Vergleich Laufleistungen Dieselfahrzeuge



Dies wird sich durch kürzere Transportzeiten positiv auf den Baubetrieb auswirken und der Anteil der Einsätze dürfte weiter zunehmen.

ERSATZ DIESELMOTOR

Seit der Ablieferung im Jahr 1963 war das Fahrzeug mit einem Saurer 6-Zylinder Dieselmotor, Typ C615 DLM mit mechanischem Lader (100kW / 140PS) ausgestattet. Die DFB baute einen Russpartikel-Filter ein. Für Beharrungsfahrten im Gefälle war zusätzlich eine Staudruckbremse aufgebaut.

Neu wird das Fahrzeug mit einem Dieselmotor QSB 6.7 der Firma Cummins ausgestattet (194 kW / 260 PS, Drehzahl: 2200 /min). Der eingebaute Russpartikel-Filter wird weiter verwendet. Wie alle modernen leistungsfähigen Motoren benötigt er einen bis jetzt nicht vorhandenen Ladeluftkühler. Dies bedingt eine Neukonzeption der Motorkühlanlage. Neu wird die Wärme aus dem Kühlwasser und der Ladeluft über einen modernen Querstromrückkühler abgeführt, welcher direkt ab Motorwelle angetrieben wird. Der eingesetzte fabrikneue Motor konnte durch gute Kontakte zu Cummins zu sehr günstigen Konditionen erworben werden.

ERSATZ HYDROSTATISCHES GETRIEBE

Der Antrieb war bisher mittels eines sogenannten Hydrotitangetriebes der Fa. Von Roll realisiert (Leistung 140PS, Betriebsdruck Hauptkreis 300bar, 1700 U/min). Dieses Getriebe ist eine komplett geschlossene Einheit; sämtliche hydraulische Komponenten sind innerhalb der Antriebseinheit eingebaut. Die Pumpe trieb über den Hauptkreis den Ölmotor an. Sowohl der Fahrmotor als auch Pumpe waren schwenkbar ausgeführt, die Schwenkwinkel von Öl-Motor und -Pumpe wurden anhand der Drucke im Hauptkreis gesteuert.

Das Von-Roll-Getriebe wird durch eine zeitgemässe Hydrostatik der Firma Bibus ersetzt. Der Aufbau und die Arbeitsweise sind jedoch vergleichbar: Der Dieselmotor treibt eine Verstellpumpe an, welche mit einem Verstellmotor im geschlossenen Kreislauf arbeitet. Damit die bestehenden Übersetzungen im Zahnradgetriebe beibehalten und Pumpen und Motoren in handelsüblichen Grössen verwendet werden können, wird der Antrieb in zwei parallele Traktionskreise mit je einer Pumpe und einem Motor aufgeteilt. Die beiden Traktionsmotoren übertragen ihr Drehmoment auf ein Summierungsgetriebe, von welchem das Drehmoment auf das Zahnradgetriebe geleitet wird.

Im Fahrbetrieb werden die beiden Traktionskreise parallel betrieben. Zum Anfahren wird der Fahrmotor voll ausgeschwenkt und dann langsam die Pumpe aus der Mittelstellung gebracht. Eine Erhöhung des Schwenkwinkels der Pumpe bewirkt einen steigenden Ölfluss, welcher zu einer Erhöhung der Fahrmotordrehzahl führt. Wenn der

maximale Schwenkwinkel der Pumpe erreicht ist, kann zur weiteren Motordrehzahlerhöhung des Motors noch dessen Schwenkwinkel reduziert werden. Je nach Leistungsbedarf wird vorher die Dieselmotordrehzahl erhöht.

Im Bremsbetrieb werden die beiden Traktionskreise getrennt betrieben. Mit dem Traktionskreis 1 wird ein Teil der anfallenden kinetischen Energie auf den Dieselmotor geleitet und sorgt damit indirekt für den Antrieb der Hilfsbetriebe und der Füllpumpen. Das Bremsmoment des Dieselmotors wird mit einer Abgasklappe zusätzlich erhöht. Reicht diese Bremsleistung nicht aus, fördert der Traktionskreis 2 Öl gegen ein Druckbegrenzungsventil und wandelt die kinetische Energie in Wärme um, welche über die Dachkühlanlage abgeführt wird.

UMBAU ZAHNRAD-ADHÄSIONS-GETRIEBE

Das Antriebsdrehmoment der Hydrostatik wird wie bisher über eine Kardanwelle zum Umschaltgetriebe geleitet. Bisher wurde dort mittels einer nur im Stillstand schaltbaren Schiebekupplung zwischen Adhäsions- und Zahnradbetrieb gewählt. Diese mechanische Umschaltung erwies sich als störungsanfällig und erforderte mehrere aufwändige Reparaturen.

Im Zuge des Umbaus wird stattdessen eine robuste Lamellenkupplung eingebaut. Das Triebzahnrad wird nach dem Umbau dauernd angetrieben werden, in der Adhäsion werden lediglich die Adhäsions-Radsätze dazu gekuppelt. Damit wird das Getriebe vom Prinzip her weitgehend den heute gängigen Zahnradantrieben mit abkoppelbarem Adhäsionsantrieb (z.B. Deh+Komet der MGB) entsprechen. Die Umschaltung wird neu dynamisch möglich sein. Die Entwicklung und Konstruktion des Getriebeumbaus wurde mit Unterstützung durch die Maschinenfabrik Steck in Bowil mit Dieselcrew-Mitarbeitern ohne Kostenfolge für die DFB in Fronarbeit erstellt.

UMBAU HILFSBETRIEBE

Bisher wurden sämtliche Hilfsbetriebeverbraucher aus dem Batteriekreis gespeist, welcher vom Alternator versorgt wurde. Neu werden die Hilfsbetriebe über ein Drehstrom-Bordnetz 3x400V, das von einem hydrostatisch angetriebenen Drehstrom-Generator (17kVA) gespeist wird, versorgt. Im Stillstand kann die volle Hilfsbetriebe-Leistung für externe Verbraucher verwendet werden (Aussen-Steckdose z.B. für Stopfhämmer, Bohrmaschinen, Gunitiermaschine etc.)

STEUERUNG UND SOFTWARE

Die Ansteuerung und Regelung des Antriebs und des Dieselmotors wird in die bereits beim ersten Umbau 2007 eingebaute Selectron-Steuerung vom Typ MAS integriert. Die Elektrik wie die Software des Fahrzeuges wird durch die Dieselcrew den neuen Gegebenheiten angepasst. Das Zusammenspiel zwischen Dieselmotor und der Hydrosta-

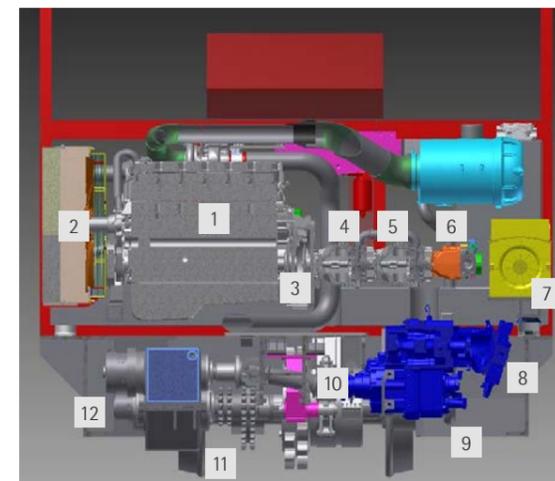
tik wird für unseren Dieselcrew-Software Ingenieur eine anspruchsvolle Regelungsaufgabe sein und während der Inbetriebsetzungsphase einiges an Einstellaufwand in der Fahrzeugsoftware verursachen.

PROJEKTSTAND UND AUSBLICK

Alle bis heute geleisteten Engineeringaufgaben konnten durch DFB-eigene Mitarbeiter oder durch befreundete externe Spezialisten ohne Kostenfolge erbracht werden. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Projekts ist dies nicht selbstverständlich und wir möchten an dieser Stelle allen unseren gutgesinnten Unterstützern herzlich danken. Nachdem das Projekt Ende letztes Jahr soweit fortgeschritten war, dass es durch den Verwaltungsrat der DFB genehmigt werden konnte und der VFB verdankens-

werterweise eine Finanzierungsmithilfe zugesichert hatte, gelangte es Anfang Jahr in die praktische Umsetzungsphase. Die Hauptkomponenten sind alle bestellt oder bereits geliefert, der neue Hauptrahmen der Motorbaugruppe ist gefertigt und am Einbau wird fleissig gearbeitet.

Aufgrund des Projektumfangs sowie des Umstands, dass alle Arbeiten in Fronarbeit geleistet werden, wird es allerdings noch ein weiteres Jahr dauern, bis der Tmh wieder an der Strecke anzutreffen sein wird. Für die Saison 2017 sind die Typentest- und Zulassungsfahrten geplant. Der Einsatz in den Bauzügen soll ab 2018 erfolgen. Wir sind jedoch sehr zuversichtlich und freuen uns darauf, in Zukunft mit dem Tmh ein leistungsfähiges Werkzeug für die Bauarbeiten an der Furka-Bergstrecke zur Verfügung zu haben.



- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. Dieselmotor | 7. Hilfsbetriebe-Generator |
| 2. Motorkühlanlage | 8. Traktionsmotor 1+2 |
| 3. Kupplung DM-Hydraulik | 9. Summierungsgetriebe |
| 4. Traktionspumpe 1 | 10. Gelenkwelle |
| 5. Traktionspumpe 2 | 11. Zahnradgetriebe |
| 6. Hilfsbetriebe-Pumpe | 12. Adhäsionskupplung |





FÜR DIE BAUABTEILUNG

EIN BESSERER DUMPER

VON PETER FISCHER

Seit Jahren leistet der RACO-Dumper mit Baujahr 1984 gute Dienste auf allen möglichen Baustellen als Transportmittel für Baumaterial und Aushub.

In letzter Zeit traten immer wieder altersbedingte Defekte auf und die Beschaffung der Ersatzteile wurde zunehmend schwieriger. Man musste darum früher oder später nach Ersatz Umschau halten. Insbesondere im Hinblick auf Bauvorhaben wie Wagenhalle etc. sollte eine zuverlässige Maschine einsatzbereit sein.

Nach verschiedenen Anfragen im Baumaschinenhandel fand sich bei einer Aarberger Handelsfirma die geeignete günstige und modernere Occasionsmaschine: der Dumper NEUSON DHK6002. Glücklicherweise ergab sich auch eine grosszügige finanzielle Lösung, indem sich die Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus spontan bereit erklärte, die Kosten für die Anschaffung zu übernehmen um das Budget der Bauabteilung zu schonen.

Vor kurzem ist der NEUSON-Dumper nun in Realp eingetroffen und hat schon die ersten Einsätze absolviert. Die Fahrer schätzen den stufenlosen hydrostatischen Fahrantrieb statt zu kuppeln und zu schalten wie früher. Die Mulde ist schwenkbar von links nach rechts und ermöglicht das Auskippen in alle Richtungen ohne umständliches Manövrieren. Die Ladekapazität ist gegenüber dem RACO etwas grösser. War die Kraftquelle vorher ein 2-Zylinder-HATZ-Diesel mit Luftkühlung, ist es jetzt ein 4-Zylinder-KUBOTA-Diesel mit Wasserkühlung.



Bild von Peter Fischer

Der Dumper ist grösser und stärker als sein Vorgänger. Peter Fischer fährt ihn.

ELEKTRONISCHE MEDIEN

DFB GOES TO APP

VON ANDREAS HUWILER, PRÄSIDENT SEKTION OST-SCHWEIZ

Nach der regelmässig aktualisierten Homepage und dem 2015 eingeführten Newsletter für Mitglieder und Interessierte ist die Sektion Ostschweiz nun auch auf Facebook vertreten und bietet sogar eine eigene App für iPhone und Android-Geräte an.

Auch eine Dampfbahn kann sich den elektronischen Medien nicht verwehren. Entsprechend ist die Sektion Ostschweiz seit einigen Wochen auf Facebook präsent. Auf dieser Seite soll, als Ergänzung zur Homepage und dem vierteljährlichen Newsletter, von den Tätigkeiten der Sektion Ostschweiz, aber auch über andere Themen die im Zusammenhang mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke stehen, berichtet werden. Die Seite ist unter www.facebook.com/furkaostschweiz direkt und auch ohne Facebook-Anmeldung abrufbar. Ein Besuch lohnt sich!

Weiter bieten wir «backfrisch» ein App für iPhone oder Android-Geräte an. Mit diesem App hat man die Neuigkeiten oder Bildergalerien, aber auch weitere Informationen zu Geschichte, Fahrplan, etc. immer bequem zur Hand. Mittels Push-Mitteilung kann man sich auch jederzeit über Neuigkeiten informieren lassen. Die App ist im entsprechenden Store zu finden (Suchbegriff Furka eingeben).



Wir wünschen den Besuchern und Nutzern viel Spass.



RESTAURATION DES DEUX LOCOMOTIVES À 4 ESSIEUX À UZWIL – POINT DE LA SITUATION

HG 4/4 704 ET 708 – NOUVELLES ÉNERGIES À LA FURKA

DE WALTER FRECH, ROBERT FRECH, PETER RIEDWYL ET URS ZÜLLIG
TEXTE TRADUIT PAR FRANÇOIS CLAVADESTCHER ET CLAUDE AM RHYN

Ce compte rendu sous forme de questions - réponses est un résumé du point de la situation présenté lors de l'assemblée des délégués de l'ALSF le 16 avril à Olten.

ETAT DE LA RECONSTRUCTION Certification

L'exigence de re-certification n'est pas une décision de l'OFT, mais une conséquence des lignes directrices en vigueur aujourd'hui, et de réglementations s'appuyant sur des directives européennes. L'OFT a adopté en mai 2015 le concept sécuritaire applicable et de ce fait déclaré la HG 4/4 « apte à la certification ». Pour cette expertise l'OFT a fait appel aux compétences reconnues de Stadler Rail. Des expertises de stabilité et de sécurité en déraillement ainsi que des calculs de freinage ont été requis, les tests sont prévus pour juin 2016. En ce qui concerne stabilité et freinage pour un attelage de 70 tonnes, selon les calculs du cas le plus défavorable, les feux sont au vert. Les trois tests et calculs supplémentaires suivants (exigés en mai dernier par l'OFT) ont été effectués et transmis à l'autorité:

- Compte rendu de tests aux ultrasons sur les roues (état de surface, fissures)
- Analyses des sollicitations sur châssis, longerons, butoirs.
- Calculs des axes de roues

L'ensemble des roues est en ordre et les calculs le sont également. Les comptes rendus de sécurité ainsi que les divers documents exigés sont pour la plupart finalisés. L'ensemble de cette documentation sécuritaire - comprenant tous les calculs, les expertises Stadler et de nombreux autres dossiers techniques - sera remise à l'OFT après réception des deux certificats d'expertise Stadler. Il nous manque donc encore formellement le retour d'information de la part de l'OFT concernant les documents mentionnés, de même que pour les trois premiers documents déjà transmis, mais nous ne prévoyons pas d'autres exigences de la part de l'OFT.

RECONSTRUCTION / POINT DE LA SITUATION HG 4/4 704
CADRE / GUIDE-AXE: Les éléments tels que paliers, guide-axes ainsi que ressorts de suspension pour les deux locomotives sont en grande partie terminés.

CHAUDIÈRE: La toute nouvelle boîte à feu en cuivre



Le chef de projet Jakob Knöpfel devant la nouvelle citerne rivetée et la chaudière pour la loco 704

est terminée, rivetée et installée dans la chaudière. La tuyauterie interne est en place et la chaudière est parée pour le test de pression en eau. La tuyauterie de surchauffe est terminée. Il reste du travail à faire sur certains éléments tels que tringlerie, cendrier, porte du foyer, carrosserie externe. De nombreux accessoires, armatures ou autres instruments sont révisés.

MACHINERIE: Les blocs-cylindres pour crémaillère et adhérence sont montés, de même que pistons, glissières, croisillons, contrepoids et autres accessoires.

TRANSMISSION / ROUES / FREINS: Les bielles et les autres éléments de la transmission crémaillère et adhérence sont prêts. L'engrenage intermédiaire de la crémaillère est en grande partie monté. Les nouveaux contre-vilebrequins pour crémaillère et adhérence sont terminés de même que les garnitures de freins à ruban. Citerne, poste de conduite avec caisse à charbon: La nouvelle citerne de droite est en travail; les dessins pour la citerne de gauche ainsi que pour la caisse à charbon sont pratiquement terminés.

RECONSTRUCTION / POINT DE LA SITUATION HG 4/4 708
Le châssis est monté à 90 %. La machinerie (tiroir et cylindre) est préparée et prête au montage. La vieille boîte à feu a été démontée. La chaudière a été sablée et se trouve prête pour l'inspection technique par l'ASIT (Association Suisse d'Inspection Technique). Les travaux de révision n'ont pas encore commencé; les diverses composantes sont en très grande partie terminées.

RESTE-T-IL DES DÉFIS TECHNIQUES EN SUSPENS ?
Un des plus grands défis, celui de la nouvelle boîte à

feu en cuivre, a été maîtrisé avec succès. Son montage, sa mise en service et sa réception par l'OFT, via le TBS (Epreuve- Test de Sécurité d'Exploitation = ETSE) nous réserve encore quelques défis que nous maîtriserons.

PROCESSUS DE CERTIFICATION / MISE EN SERVICE
Concernant la « réception technique », plus précisément l'ETSE, nous aimerions accomplir cette étape durant la saison 2017, ceci afin d'avoir la possibilité d'effectuer d'éventuels travaux correctifs jusqu'à la fin de la saison, et de pouvoir anticiper la planification commerciale, sans oublier les festivités d'inauguration. Lorsque, en août 2013, nous avons transmis la demande d'exploitation pour la locomotive 704, nous ne l'avons pas faite que pour cette machine mais, avec clairvoyance, pour le type HG 4/4 selon les réglementations applicables (Art. 7 et 8 EBV). Ceci résultera en une considérable simplification pour la certification du second modèle. Cela devrait se limiter à une déclaration de conformité et un test de freinage pour la 708, puisque il s'agit d'une construction quasi identique selon les mêmes règles que la 704.

QUELLE EST LA CHARGE MENSUELLE DE TRAVAIL À UZWIL ?
Les équipes de l'atelier d'Uzwil effectuent 600-700 heures / mois pour les deux locomotives, sans parler des heures de logistique. La 704 en absorbe environ 2/3 et la 708 environ 1/3. Cette répartition va changer en faveur de la 708 car tous les bénévoles ne peuvent plus tous être occupés sur la 704.

VUE D'ENSEMBLE DES HEURES ET DES COÛTS EN DATE 31.12.2015

Quoi	Locomotive 704	Locomotive 708	Total du projet
Coûts externe inclus location, table et logis	CHF 1'500'000.-	CHF 1'160'000.-	CHF 2'660'000.-
Heures d'atelier	34'598 heures	21'816 heures	56'414 heures
Contre-valeur fictive CHF 30.- / heure (prix admis)	CHF 1'038'000.-	CHF 655'000.	CHF 1'693'000.-
Sponsoring (estimation pour les deux machines)	CHF 750'000.-	CHF 750'000.-	CHF 1'500'000.-
Valeur totale	CHF 3'288'000.-	CHF 2'565'000.-	CHF 5'853'000.-

sur la page de droit

Markus Staubli le doigt sur un des éléments moteurs de la loco 704

L'évaluation des frais jusqu'à la réalisation totale s'élève à environ CHF 3'600'000.-- par locomotive dont CHF 1'700'000.-- de coûts externe. Pour 2016, un budget de CHF 300'000.-- a été proposé et approuvé par la Fondation. Les moyens pour 2016 sont assurés, pour 2017 il manque encore environ la moitié.

ENJEU FUTUR
Quelle est la future charge utile (nombre de wagons, nombre de personnes) ? Pour les HG 4/4, nous comptons une déclivité de 110 ‰ avec une charge maximale de 70 tonnes à tracter (60 tonnes pour les HG 3/4). Ainsi, une HG 4/4 peut tracter un wagon de plus qu'une HG 3/4. Les compositions avec une HG 4/4 peuvent transporter entre 180 et 200 passagers, avec une HG 3/4 entre 150 et 170 passagers. La stratégie du matériel roulant est ainsi déterminée sur cette base. Mais attention, le grand défi, surtout en ce qui concerne le marketing, c'est de trouver suffisamment de passagers.

EN DÉCOULE-T-IL UNE USURE PLUS GRANDE DES VOIES ET CRÉMAILLÈRES ?
Par une légère augmentation du jeu latéral des essieux 1 et 4, le rayon de courbure a été amélioré (réduit), c'est-à-dire que les locomotives ont été adaptées pour des courbes plus serrées de 20 mètres au DFB (rayon 80 mètres) qu'au Vietnam (rayon 100 mètres). Du côté des voies, un aiguillage serré dans la gare de Realp a été remplacé par un double aiguillage de croisement (« anglais »). Quelques adaptations supplémentaires ont déjà été réalisées dans le cadre de l'entretien planifié des voies, telles que l'élargissement des voies à l'entrée du dépôt de Realp, voie 86, et quelques autres adaptations moindres. Sur la base de cette augmentation insignifiante

du poids des trains et du faible nombre des convois (il ne s'agit pas de trafic RER cadencé tous les quarts d'heure !), nous ne nous attendons pas à une hausse significative de l'usure des voies et de la crémaillère. De plus, comme on le sait déjà, des crémaillères avec des lamelles plus larges seront installées dans le cadre de la modernisation des voies.

QUELS SONT LES INTERVALLES DE RÉVISION ET LES COÛTS ?
Concernant la révision, nous comptons avec les mêmes intervalles et des coûts comparables à ceux valables pour les HG 3/4, c'est-à-dire un intervalle de 15 ans entre les révisions générales, une durée de révision de 5 ans (avec des bénévoles) et des frais de révision de CHF 300'000.-- pour une R3 (base : expériences faites lors de la révision générale de la HG 3/4 n° 9).

RAPPORTS DE PROPRIÉTÉ ET FINANCEMENT
Les HG 4/4 appartiennent à la Fondation SFB, qui en finance aussi les rénovations. C'est pourquoi la Fondation doit négocier un contrat d'utilisation avec le DFB AG.

ECHÉANCIER
Quand les travaux pourront-ils être achevés ? A partir de quand les locomotives pourront-elles être utilisées commercialement ? Quand interviendra la mise en service de la HG 4/4 708 ? En cas d'avancée normale et sauf imprévu (également du côté du matériel et des fournisseurs), nous sommes confiants que les travaux de la locomotive 704 pourront être achevés d'ici la fin du printemps 2017.
En cas de mise en service réussie à Realp, ainsi que d'une ETSE également réussie – sans grandes obligations à devoir remplir – la locomotive 704 pourrait être mise en service commercialement au début de la saison 2018. Nous ferons tout notre possible afin d'obtenir l'autorisation d'exploitation à durée illimitée au cours de la saison 2017.
En ce qui concerne la deuxième machine, la locomotive 708, nous estimons qu'elle sera terminée environ deux ans après la locomotive 704.



HOTEL GLACIER DU RHONE

CHANGEMENT DE DIRECTION À L'HÔTEL

PAR MARK ET TOBIAS WINKELMANN

Nous souhaitons vous informer qu'à l'aube de cette nouvelle saison, la direction de l'hôtel du Glacier du Rhône à Gletsch a changé. Maya Belzer a décidé de relever un nouveau défi et l'hôtel a été repris par deux membres de longue date de la section Edelweiss, Mark et Tobias Winkelmann, dont la compétence de direction n'est pas moindre.

Ensemble nous portons un regard sur plus de 15 ans d'expérience dans l'hôtellerie internationale, dont les 12 dernières en Suisse. Notre motivation de diriger cet hôtel est de continuer à faire rayonner l'histoire et le charme de cette maison. Une nuit à Gletsch, dans ce havre de repos et d'isolement, fait oublier les soucis et l'effervescence du quotidien. Cet hôtel représente plus que du travail, c'est aussi tout ce qui s'y rapporte : le train à vapeur devant la maison, la nature, l'étourdissante perspective sur le glacier, ou des rencontres fortuites avec toute sorte de gens pendant le labeur quotidien.

Tous les amis du train à vapeur sont à chaque moment les bienvenus, que ce soit durant la journée ou en soirée à la table des habitués, et les plus fidèles seront dès à présent récompensés par une carte de fidélité.



Photo de Ruedi Traub

Gletsch, vue sur la gare et le "Glacier du Rhône"



OSKAR HAAG

VERDIENTES MITGLIED DES VFB IST NICHT MEHR



OSKAR (OSKI) HAAG - 01.10.1930 – 16.01.2016

Von Fritz Schmutz, Mitglied der Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus

ADie Nachricht seines Todes in seinem 86. Lebensjahr überraschte mich sehr, da ich ihn eine Woche zuvor noch getroffen hatte, und zwar gesund und munter, so wie ich ihn seit jeher kannte. Dies erst noch im Bahnhof Wollishofen, einem langjährigen Arbeitsort von Oski, heute umgebaut in ein nostalgisches Café. Sein unerwarteter Tod war die Folge eines unglücklichen Sturzes zuhause.

Oski war ein „in der Wolle gewaschener“ Bähnler und stellte sein Fachwissen seit vielen Jahren unserer Dampfbahn mit grossem Engagement zur Verfügung. Auch in unserer Sektion hinterliess er seine Spuren: Als Delegierter nahm er jahrelang auch an Vorstandssitzungen teil und nahm dort wesentlichen Einfluss auf die Diskussionen. Auch seine handwerklichen Talente konnte er in vielen Einsätzen beweisen.

Sein Wirken war auch bei der DFB zu spüren: So hat er als Pragmatiker dezidiert die Meinung vertreten, die beiden HG 4/4 sollten von Anfang an auf Leichtloel-Betrieb umgebaut werden. Dies bewies er mit einem umfassenden Argumentarium, das er noch untermauerte mit einer Machbarkeitsstudie, die er von R. Waller, DLM AG, Umbauer der Lok „Breithorn“, erstellen liess. Trotz anfänglich positiver Signale aus der Führungsetage der DFB konnte sich diese bahnbrechende Idee aber schliesslich nicht durchsetzen gegen das Ziel, die beiden Vietnam-Veteranen im Original wieder aufzubauen. Dieses Engagement hat ihn im ganzen Betrieb bekannt gemacht, und er erhielt deswegen den Spitznamen „Öi-Oski“.

Er war ein grosszügiger Spender und auch Gründungsmitglied des 1000er-Clubs. Die Anwesenheit des Stiftungsrats-Präsidenten an der Abdankung war eine schöne Anerkennung dafür.

Die Sektion ZH-SH-GL und die gesamte Furka-Gemeinde danken Oski für den selbstlosen Einsatz für unsere Bahn. Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

INFORMATIONEN ZU DEN VFB SEKTIONEN

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 23 Sektionen gegliedert. Einen Überblick bietet die Internetseite www.dfb.ch/verein. Dort findet sich auch die ständig aktualisierte Agenda mit den Ausflügen, Besichtigungen, Werbeanlässen, Bauaktivitäten und Mitgliederversammlungen.



UND SO EINFACH GEHT'S:
QR-Code mit einer dafür geeigneten App mit Ihrem Smartphone abfotografieren und schon gelangen Sie direkt auf die Seite. Auf dieser können Sie sich dann über die aktuellsten Ereignisse informieren.

AARGAU

AGENDA

18. Juni 2016	Eröffnungsfahrt Furka-Bergstrecke	Verena Rügger	079 722 52 42
24. - 26. Juni 2016	Rail Days Verkehrshaus Luzern	Harald Salzmann	079 357 23 58
3. - 8. Juli 2016	2. Arbeitswoche	Jürg Morf	062 291 11 40
10. Juli 2016	Furkafahrt mit Volkshochschule Dietikon	Verena Rügger	079 722 52 42
20. August 2016	Sommerfahrt Furka-Bergstrecke	Verena Rügger	079 722 52 42
28. Aug. - 2. Sept.	3. Arbeitswoche	Jürg Morf	062 291 11 40
7. September 2016	Sektionsreise	Verena Rügger	079 722 52 42
18. September 2016	Sponsorenfahrt AB 4462	Verena Rügger	079 722 52 42

PERSONENWAGEN AB 4462 VOR DER FERTIGSTELLUNG

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt Aarau

Die Revision resp. der Wiederaufbau dieses ersten originalen Vierachs-Personenwagens ex FO/BFD mit 18 Plätzen 1. Klasse und 28 Plätzen 2. Klasse ist schon weit fortgeschritten: Im April konnten wir den Linoboden fertig belegen und die Rohre der Dampfheizung montieren. Alle Fenster mit der nötigen Scherenmechanik und Verkleidung wurden eingesetzt, die Wandkassetten mit Tischen, Papierkörben und Armlehnen versehen und die Plattform- und Abteiltüren eingepasst. Fahrwerkseitig sind die aufgearbeiteten Achsen nun in den Drehgestellen eingesetzt. Die Bremsanlage wird noch komplettiert.

NOCH VIEL DETAILARBEIT

Im Mai geplant waren insbesondere noch die Montage der Aussenbleche und die Innenausrüstung mit Dach-

himmel, Bänken, Gepäckablagen, Lampen und Dachlüftern. Die gesamte, bereits gespritzte Aussenhaut (2mm Alu) besteht inkl. Deckleisten aus 138 Teilen, jedes muss sorgfältig angeschraubt und abgedichtet werden. Die Wagenbeschriftung erfolgt auf separatem Arbeitsplatz vorgängig der Blechmontage.

In der Schreinerei wird noch fleissig an der Aufarbeitung der 1.Klasse Bänke gearbeitet, die Bänke zweiter Klasse sind bereits einbaubereit. Über jeder Bank befindet sich eine Gepäckablage. Die der 1. Klasse sind gespritzt und zusammengestellt, die der 2. Klasse sind noch in Montage.

Vor der Montage der Ablagen wird der Dachhimmel eingepasst: Das heisst 7 riesige unhandliche weisse Platten millimetergenau zuschneiden, in den Innenraum bringen und am Dach befestigen ohne sie zu beschädigen.



Zum Schluss warten noch unzählige Deckleisten, Fussleisten, Abdeckungen, Fingerschutze der Türen usw. auf ihre sorgfältige Montage. Mit dem Anbringen des Revisionsdatums am Roll-out-APéro in Aarau wird die vierzehnte, anspruchsvolle Wagenrevision im Beisein vieler Sponsoren ihren Abschluss finden.

ERSTE ARBEITSWOCHE 2016 AUF DER FURKA

Von Jürg Morf, zuständig für Arbeitseinsätze

Vom 24. bis 29. April absolvierte bereits das erste Team der Sektion Aargau unter der Leitung von Ernst Jaeggi eine Arbeitswoche auf der Bergstrecke. Arbeitsort war zum Grossteil Realp. Die Arbeiten im Einzelnen: Rampe Gleis 6: alte Mauer abbrechen, ausbaggern, Schalung erstellen, Betonieren der neuen Mauer, Werkstatt Heizungsraum: Montieren von Kleiderstangen zum Trocknen von Kleidern, Werkstatt Sanitärtrakt Obergeschoss: Malerarbeiten, Werkstattgebäude 3: Versetzen der Regale des Magazins der Dieselcrew, Werkstatt Gleis 88: Verschliessen der Bodenöffnung aus Sicherheitsgründen, Kohlenrampe: Montage von Leitplanken aus Sicherheitsgründen, Felsflanke Biel: Dank wenig Schnee war es möglich, den Fels zu säubern: Entfernung loser Felsbrocken und anschliessende Säuberung des Schienentrasses. Obwohl sich in dieser Woche zum Teil der Winter zurückmeldete, konnten die Arbeiten plangemäss erledigt werden. Spezialisten der Sektion werden wieder bei der Auswintierung der Strecke (Schneeräumung, Aufstellen der Steffenbachbrücke, Bahnübergang Oberwald etc.) mitwirken. Die Sektion Aargau wird 2016 insgesamt wieder vier Arbeitswochen auf der Bergstrecke im Einsatz sein.

EINE REISE IN DIE SCHWEIZERISCHE DAMPF – VERGANGENHEIT

Von Harald Salzmann, Werbeleiter

Am Samstag, 19. März (Wiederholung am 2. April) führte die Sektion Aargau einen attraktiven Frühlingausflug durch, der von unserer Reiseleiterin Verena Rüeggler wiederum umsichtig geplant worden war. Die Reise führte uns als Erstes zur Lokomotivwerkstatt in Uzwil, wo uns die beiden versierten DFB-Werkstattmitarbeiter Jakob Knöpfel und Markus Staubli erwarteten.

HG 4/4 NR. 708 IM FORTGESCHRITTENEN ROHBAU

Aufgeteilt in zwei Gruppen konnten wir die beiden im Aufbau befindlichen HG 4/4 Nr. 708 und 704 in allen Details begutachten. Bei der Lok 708 sind die Dampfzylinder und auch der ganze Zahnradantrieb bereits fertig im Tragrahmen montiert. Jakob Knöpfel zeigte uns auch die noch einzige Streifschuss-Stelle, die auf die Vietnamvergangenheit der Lok 708 hinweist. Die restlichen 19 Einschüsse konnten aus Sicherheitsgründen nicht erhalten werden.

Der bereits fertig erstellte Dampfkessel und die kupferne Feuerbüchse, welche aus 16 mm starken Kupferplatten von Hand gedrückt wurde, zogen viele neugierige Blicke auf sich. Die Kesseldruckprüfung steht kurz bevor, womit erneut ein wichtiger Meilenstein erreicht wäre. Ein wenig im Hintergrund versteckt, aber nicht minder wichtig für eine Dampflok, sind die beiden Wasserkästen in Arbeit. Alle staunten über die feine Handarbeit und die unendlich vielen Nietpunkte.

Auf die Frage unsererseits, wann wir die starke HG 4/4 705 auf der Furka Bergstrecke sehen könnten, antwortete Jakob: „Wir hoffen, dass wir bis Neujahr fertig sind mit dem Aufbau“. Vielleicht können wir somit im Jahre 2017 erneut ein Fest auf der Furka feiern!

INFORMATIVE VIDEOS

Martin Staubli führte die zweite Gruppe in den Aufenthaltsraum, wo wir ein kurzes Video vom Drücken der Kupfer-Feuerbüchse sehen konnten. Diese einmalige Handarbeit bedarf einer sehr sorgfältigen und wohlüberlegten Abfolge von Aufwärmen mit Gasbrennern und Nachdrücken über die Stahlmatrix. Als weiteren spannenden Film konnten wir einen englischen Werbefilm aus dem Jahr 1930 sehen, in dem die Herstellung der grossen englischen Dampflokomotiven gezeigt wurde, ein in jeder Hinsicht authentisches Zeitdokument. Der Werkmeister in schwarzem Anzug und Hut – die Arbeiter in verschwitzten Kleidern.

Die SUVA hätte bei der damaligen Arbeitsweise sofort eine Betriebseinstellung verfügt, denn Schutzanzüge oder Handschutz bei Giessereiarbeiten waren damals ein Fremdwort. Abgasabsaugung, Absturzgeländer u.ä. suchte man ebenfalls vergeblich. Das waren damals in der Schwerindustrie unbekannte Sicherheits- und Gesundheitsvorkehrungen, die heute eine Selbstverständlichkeit sind. Zum Glück haben sich die Zeiten geändert.

DAMPFMASCHINENBAU VON WELTRUF IN WINTERTHUR

Nach einer kurzen Fahrt nach Winterthur wurden wir in der alten Sulzer Werkhalle 181 zur nächsten Geschichtslektion erwartet. Im Dampfzentrum erlebten wir dank unserem Führer Peter Hirt einen spannenden und professionellen Rundgang durch die Schätze des Dampfzentrums. Dabei wurde uns bewusst, was für eine herausragende Stellung die weltweit für ihre Qualität geachtete schweizerische Maschinenindustrie im Raume Winterthur früher innehatte. So ist unter anderem die 70 Tonnen schwere 3-Zylinder-Dampfmaschine der Firma Sulzer zu sehen, welche an der Weltausstellung in Paris 1889 für Aufsehen sorgte. Die durch ihre komplexe Aufbauart und den Flächenbedarf beeindruckendste Dampfmaschine war für mich die liegende 3-fach Zylinder ETH Laboranlage. Sie wurde 1899 durch die Firmen Sulzer und Escher-Wyss für das damalig führende ETH Maschinenlabor gebaut. Zur Anlage gehören auch zwei Dynamoeinheiten gebaut von den Firmen BBC und Thury. Wie viele ETH Studenten wegen der ausgeklügelten Anlage schlaflose Nächte bei Rechenaufgaben verbracht haben, wissen wir nicht – aber es dürften viele gewesen sein!

Das älteste Ausstellungsstück, die 1-Zylinder Balancier-Dampfmaschine, erbaut in Berlin mit Jahrgang 1859, wurde in der Wasserversorgung der Grossstadt eingesetzt. Durch die fachgerechte Restauration ist ein Exponat entstanden, das durch seine Schlichtheit sehr beeindruckt. Es wären noch viele weitere Ausstellungsstücke zu erwähnen, wie z.B. eine Dampfwalze, ein Kettenbaggerschiff, Escher-Wyss Schiffsmotoren, und... und...



Mehr zum Dampfzentrum unter
www.dampfzentrum.ch

Bilder von
Heinz Unterweger

Montage der
Dampfheizung



Der Drehgestellrahmen
wird auf die Radachsen
aufgesetzt

Überarbeitung der
1.-Klasse-Sitze

Einsetzen der
Fenster Scheiben



Der Linoboden lässt
zusammen mit den
Sperrholzwänden das
Wageninnere strahlen



Bilder von Jürg Morf

rechte Spalte
oben nach unten unten

Schaln und Betonieren
der Rampe Gleis 6



Montage der Leitplan-
ken bei der Bekoh-
lungsanlage

Schliessen des Auf-
stiegloches bei Gleis 88



Bilder von
Heinz Unterweger

Blick ins Fahrwerk der
Lok 108

Blick in die Feuerbüch-
se, die in Uzwil gefertigt
wurde

Bild (rechts) von
Harald Salzmann

3-Zylinder Dampfma-
schine, die 1889 an der
Weltausstellung in Paris
gezeigt wurde





BERN

HV UNTERSTÜTZT BAUPROJEKTE

Von Julian Witschi, Sekretär

Die Hauptversammlung der VFB-Sektion Bern vom 18. März in Zollikofen hat die Jahresrechnung 2015 genehmigt und damit auch die Spende für die Aufstockung des Sanitärtraktes beim Depot Realp von CHF 796,80. Wie kommt es zu dieser speziellen Zahl?

Für das im letzten Jahr erfolgreich umgesetzte Erweiterungsprojekt fielen Ausgaben von CHF 34'226,80 Franken an. Auf der anderen Seite gingen gemäss der von Kassier Willy Balmer lückenlos geführten Buchhaltung Spenden von CHF 33'430 ein. Dafür sei allen Spendern nochmals herzlich gedankt! Den grössten Teil steuerte die Sektion Zürich mit CHF 20'000 bei. Sie hatte das Projekt ursprünglich an die Hand genommen. Auch die Sektionen Ostschweiz, Gotthard, Innerschweiz, Solothurn und München/Oberbayern engagierten sich finanziell. Hinzu kamen Spenden von Einzelpersonen.

Die Sektion Bern deckte das per Ende 2015 noch vorhandene Defizit von CHF 896,90. Die letztjährige HV hatte dazu ein Beitrag von maximal CHF 5'000 vorgesehen. Die Kosten für die vom Berner Baugruppenchef Hermann Stamm geleitete Aufstockung konnten nur dank des freiwilligen Einsatzes vieler Bauhelfer aus diversen Sektionen und diversen Materialspenden so tief gehalten werden. Stamm insistierte an der HV darauf, es brauche dringend eine Fachkommission für Evaluation, Vorbereitung und Begleitung der Bauprojekte. Dringend verbessert werden müssten auch die Materialbereitstellung und der Maschinenunterhalt.

Die 23 Sektionsmitglieder an der von Präsident Theo Bögeholz geleiteten Hauptversammlung, darunter mit Franz Kissling der Vizepräsident des Verwaltungsrates der DFB AG, billigten auch für 2016 Ausgaben zugunsten der DFB-Bauaktivitäten. Vorgesehen sind eine Spende von CHF 2'000 für Material zur geplanten Bankettsanierung in der Berner Bauwoche und von CHF 500 für die Nachrüstungen der Fluchtwege in der Aufstockung Realp.

Martin Schwertfeger ist aus dem Sektionsvorstand zurückgetreten. Er bleibt der Sektion aber als Mitglied erhalten. Die HV dankte ihm für seine Verdienste. Ansonsten blieben die Verantwortungsträger unverändert.

Die Sektion engagiert sich aber nicht nur im Bau. Unter Leitung von Vizepräsident Thomas Gehri nahmen auch die Werbeaktivitäten und in der Folge die Souvenirverkäufe spürbar zu. Die Jahresrechnung schloss insgesamt bei Ausgaben von CHF 6'555,72 mit Mehreinnahmen von CHF 862,08. Wichtig sind auch die von Hanspeter Wyss organisierten Reisen.

REISEN ZUR FURKA UND ZUM BAHNPARK BRUGG

2016 organisiert die Sektion Bern wieder diverse attraktive Gruppenreisen. Die Erlebnisreise zum Alten Silvester Urnäsch/Schwägälp und die Frühlingsreise nach Amsterdam sind bereits erfolgreich über die Bühne gegangen. Am 27. August führt die diesjährige Sektionsreise zum Bahnpark Brugg. Das dortige Lokdepot ist eine der ältesten vorhandenen Depotalagen im Mittelland, und die Sammlung an historischen Fahrzeugen ist beeindruckend.

Am 25. September bietet sich wieder unsere exklusive Furkareise: Mit dem Saurer RH fahren wir dank Spezialbewilligung über die für Privatfahrzeuge gesperrte Grosse Scheidegg und dann über die Grimsel zur Furka-Bergstrecke. Nach der Fahrt mit der Dampfbahn geht es zurück via Susten.

Details zu den Reisen finden sich auf den Flyern in der Agenda auf unserer Internetseite www.dfb.ch/bern. Auskünfte erteilt Hanspeter Wyss unter Tel. 079 379 86 32.

100 JAHRE BAHNVERBINDUNG SOLOTHURN-BERN

Vor 100 Jahren, am 9. April 1916 wurde die Eisenbahnverbindung Solothurn–Bern eingeweiht. Der RBS begeht das Jubiläum mit einem multimedialen Rückblick auf hundert Jahre, die die Region verändert haben. Der Höhepunkt des Jubiläumsjahrs wird ein Volksfest an den drei Orten Solothurn, Jegenstorf und Bern am 27. August 2016.

In Bern und Solothurn werden Besucherinnen und Besucher sich neben Essensständen und Musik-Acts auch über eine «Echtzeitverbindung» direkt miteinander austauschen können. Auf dem grossen Festplatz in Jegenstorf treten elf Gemeinden in «Jahrhundertfestspielen» gegeneinander an. Vereine aus der Region zeigen ihr Können und Bands und Musikgesellschaften sorgen für die musikalische Untermauerung. Fortlaufend wird unser Rahmenprogramm mit Highlights für Gross und Klein erweitert. Auch die VFB Sektion Bern ist in Jegenstorf im Schlosshof mit einem Werbepoststand präsent.



NORDWESTSCHWEIZ

FRÜHLINGSAUSFLUG VOM 23. APRIL

Von Urs Degen, Sektionspräsident

Rechtzeitig um 07.50 Uhr standen alle gemeldeten Teilnehmer gut gelaunt beim Gleis 3 im Basel SBB für die Kulturreise ins „Rüebliand“ bereit. Unsere Reise ging über Brugg ins Weinland im unteren Aaretal.

DAS KLOSTER „SION“

Dieses befindet sich nicht im Wallis, sondern in Klingnau nahe beim Wasserschloss Aare-Rhein in Koblenz. Die Anlage war ein Wilhelmitenkloster von 1269 bis 1810 am Fusse des Achenberges „Si-on“, wo heute noch das Oratorium „Sion“ steht. Kurz vor Ende der Klosterzeit kam es durch die Gewährung von sogenanntem Kirchenasyl zu Verstimmungen mit der weltlichen Ordnung. Im Laufe der Zeit wurde das Kloster reichlich beschenkt, unter anderem mit verschiedenen Weinparzellen in bester Lage. Zur Ergänzung kauften die Wilhelmiten grössere Rebberge dazu. Der Weinbau im unteren Aaretal ist über 1000 Jahre alt. Die erste Meldung über den Rebbau in dieser Region datiert von 892. Die Gebäude wurden nach der Klosteraufhebung 1810 zunächst als Baumwollfabrik und ab 1837 als Seidenmanufaktur verwendet. Sie züchteten eigene Seidenraupen und pflegten dazu die Maulbeerbäume. Im Laufe der Zeit wurden die Gebäude zu Wohnungen umgebaut. Erhalten ist noch der alte gewölbte Klosterkeller. Pünktlich um 09.30 Uhr empfing uns der Kellermeister Armin Sütterlin vor der Weinschule.

WEINGUT ZUM „STERNEN“

Im Juni 1894 erfuhr Adelbert Meier, dass ein Teil der ehemaligen Klosterreben zu kaufen sei. Der Würenlinger Land- und Gastwirt vom „Sternen“ zögerte nicht lange. Für den Betrieb ist der Wein „Kloster Sion“ dank ausgezeichneten klimatischen Bedingungen ein ganz besonderer Rebberg. Die Nähe zum Klingnauer Stausee, der geringen Höhe (ab 319 m) und der bisengeschützten Lage verdankt der Rebberg das milde Klima. Der schwere Boden aus Opalinus-Ton und stark verwittertem Muschelkalksediment ist sehr mineralhaltig. In der Lage „Kloster Sion“ werden heute ausser „Pinot noir“ auch die Sorten „Pinot gris“ und „Gewürztraminer“ angebaut. Die mineral- und eisenhaltige Tonschicht verleiht dem „Kloster Sion“ seine besonderen Aromen.

HOTEL RESTAURANT ZUM „STERNEN“

Der „Sternen“ hat eine langjährige Tradition. Aus dem frühmittelalterlichen klösterlichen Gutshof entwickelten sich drei Betriebe unter einem guten Stern: Das Restaurant zum Sternen mit seiner 170-jährigen Geschichte, das Weingut zum Sternen und die bald 90-jährige Rebschule Meier. Alle drei Betriebe verbinden eine grosse Familientradition. Nach der Besichtigung der Weinschule und der Wein-Degustation in der „Villa Lang“ hinter dem Restaurant konnten die 18

Teilnehmer ein feines Mittagessen mit dem obligaten „Aargauer“ Kartoffelstock (mit Rüebli) geniessen. Der Bus holte bei der Post die rundum zufriedene Gruppe um 15.33 Uhr für die Rückfahrt ab.



- Sa, 25. Juni - GV DFB AG, Oberwald
 - Fr - So, 22. bis 24. Juli - Werbeanlass „Ysebähnli am Rhy“, Pratteln
 - Sa, 24. September - Herbstausflug Gotthard, Ab durch den Berg, Schwyz
 - Mo - Sa, 12. bis 17. Oktober - Fronarbeit in Realp
 - Sa, 26. November - Mitgliedertreffen, Arlesheim
- (Änderungen bleiben vorbehalten)

Wir wollen unsere Mitglieder zeitgerecht orientieren. Mit der Mailadresse im Mitgliederverzeichnis können wir Sie bei Bedarf schneller orientieren. Wir bitten Sie daher, die Mailadresse sowie allfällige sonstige Änderungen an den Präsidenten mitzuteilen. Besten Dank.

Präsident Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil, 061 401 32 65, vfb-nwch.praesident@dfb.ch



OSTSCHWEIZ

AGENDA

26.06. - 02.07.2016	Bauwoche 2/2016	Markus Staubli	071 951 80 79
03.09.2016	Mitgliederanlass "Am und auf dem Bodensee"	Erwin Hug	071 385 64 17
24./25.09.2016	Werbeauftritt am Isliker Härbscht-Märt	Erwin Hug	071 385 64 17
23.10. - 29.10.2016	Bauwoche 3/2016	Markus Staubli	071 951 80 79

Die Kontaktpersonen sind auch unter vorname.nachname@dfb.ch per Mail erreichbar. Die aktuelle Agenda ist auch unter www.dfb.ch/ostschweiz zu finden

HAUPTVERSAMMLUNG 2016

Von Andreas Huwiler

Trotz oder vielleicht gerade wegen dem zurückgekehrten Winter mit teilweise starkem Schneefall fanden am Samstag, 5. März 2016 erfreulicherweise 85 Personen den Weg aufs Areal der Dampflok-Werkstätte nach Uzwil zur 29. Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz.

Bereits zum dritten Mal fand die Hauptversammlung in unmittelbarer Nähe zu den im Wiederaufbau befindlichen Vierkuppelmaschinen HG 4/4 statt. Bereits vor der offiziellen Türöffnung um 12 Uhr trafen die ersten Interessierten ein und bestaunten die Arbeiten in der Werkstätte. Nach und nach tröpfelten die Mitglieder, Gäste und Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ein. Mit Start der HV um 14 Uhr waren die Bänke mit 85 Personen erfreulicherweise wiederum sehr gut besetzt. Nach den regulären Traktanden von Jahresbericht des Präsidenten über den Rückblick von

Bau- und Werbechef zu Rechnung 2015 und Budget 2016 wurden der gesamte Vorstand sowie die Revisoren und die Delegierten gewählt. Ausser einer Rochade bei Revisor und Ersatzrevisor gab es keine personellen Veränderungen. Anschliessend an die wohlverdiente Pause präsentierten uns Urs Züllig, Geschäftsführer der DFB AG sowie Beat Klarer, neuer Marketingverantwortlicher des ZV VFB Informationen von der Furka bzw. vom Zentralvorstand.

Anschliessend an die Hauptversammlung bestand wiederum die Möglichkeit die fortschreitenden Arbeiten an den Vierkuppelmaschinen zu besichtigen. Können wir in einem Jahr eine fertige Lokomotive bewundern? Lassen wir uns überraschen. Der Besuch der Hauptversammlung 2017 wird die Frage beantworten!

Wir danken dem Werkstattteam, allen emsigen Helfern aber besonders den Teilnehmern und Teilnehmerinnen für den grossen Aufmarsch. Wir werden den eingeschlagenen Weg weiterbeschreiten.

ERFOLGREICHE ST. GALLER FERIENMESSE 2016

Von Erwin Hug, Werbeleiter

Das Gastland Zypern und weitere tolle Ferienvorschläge für Urlaub auf allen Kontinenten lockten 35'000 Messebesucher in die St.Galler Olma-Hallen. Das war natürlich auch für die VFB Sektion Ostschweiz eine Verpflichtung, hier dabei zu sein. Das Werbeteam konnte sein Angebot erstmals auf einer vergrösserten Ausstellfläche von 16 Quadratmetern präsentieren.

Am bewährten Standort herrschte während der 3 Messtage reger Betrieb. Das grosse Besucherinteresse nach Information über die Dampfbahn und ihrem Umfeld zeigt, wie wichtig solche Werbeauftritte sind. Die Zwei-Tagesreise aus dem Furka-Kennenlern-Programm wurde vom Publikum begeis-

tert aufgenommen. (Besten Dank an Hans-Walter). Die Loko-Teigwaren liessen sich gut verkaufen und der Wettbewerb fand regen Zuspruch.

Garantiert wird sich aus diesen Werbemassnahmen Kapital in Form von Fahrgästen, freiwilligen Helfern und neuen Vereinsmitgliedern schlagen lassen. Wir freuen uns schon heute auf die nächste Ferienmesse in St. Gallen.



ROMANDIE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2016 DE LA SECTION ROMANDIE

Innovation et convivialité ont constitué les deux grands traits de notre dernière Assemblée générale, tenue au Centre paroissial "Les Hirondelles" à Nyon le samedi 5 mars dernier. Nouvelle formule, autre lieu, horaire repensé et surtout beaucoup plus de temps à disposition pour mieux se connaître.

Pourquoi tant de changements? Lors de nos dernières Assemblées organisées rituellement à Lausanne un vendredi soir, nous avons constaté que les contraintes d'horaire s'imposaient à l'ordre du jour au fur et à mesure de l'avancement de la soirée; beaucoup devaient quitter la salle avant la fin des débats. L'attention portée aux messages et la qualité des contacts entre nous en souffraient. C'est ainsi qu'a germé l'idée de trouver un moment plus favorable et, tant qu'à faire, de prolonger la partie statutaire de la rencontre par un repas de soutien à nos activités. Cependant, une telle entreprise ne pouvait réussir qu'avec l'aval des personnes concernées. Comme l'a rappelé notre Président Philippe Roux, un sondage avait été effectué auprès des membres en cours d'année. Le Comité a pris acte des réponses reçues, qui ont validé la préférence pour le samedi matin et une grande flexibilité géographique. La proposition d'un repas de soutien ayant été plébiscitée, la voie était libre pour un premier essai.

Une bonne trentaine d'entre nous ont répondu présent; rendez-vous à Nyon à 10 heures 15 pour l'Assemblée proprement dite. Après les quelques mots de bienvenue, la parole a été donnée à Michel Berlie, représentant de l'Association soeur Nyon-Saint-Cergue-Retro. Comme l'ALSF, cette dernière trouve sa raison d'être dans la sauvegarde d'un élément du patrimoine ferroviaire régional qui inspire spontanément de la sympathie auprès du public. Au départ, une idée de deux employés du Nyon-Saint-Cergue-Morez : faire revivre une automotrice d'origine pour le centième anniversaire de leur ligne. Leur rêve s'est concrétisé par la création de l'Association, puis par le choix de récupérer l'automotrice 10. Mise en circulation en 1918, retirée du service régulier en 1985 et cédée au Chemin de fer de la Mure en 1992, elle y est restée garée dans un hangar jusqu'à son rapatriement en Suisse en 2010. Depuis, des membres s'activent à lui redonner une seconde jeunesse; toutes ses pièces ont été démontées, nettoyées, souvent refaites et enfin remontées. Le travail progresse selon les plans et c'est une motrice comme neuve qui pourra être montrée au public (encore sur une remorque routière) lors de la fête du jubilé en juillet 2016. Ensuite, elle retrouvera "ses" rails, mais seulement lorsqu'une place

Bilder von
Andreas Huwiler

rechte Seite
von oben nach unten

Ruhe vor dem Sturm

Der Nachwuchs naht

Ein Genuss



Bilder von
Bernd Spichale

rechts Präsident
Andreas Huwiler

unten
Abstimmung zur
Jahresrechnung

links
Geschäftsführer DFB
AG Urs Züllig



à l'abri pourra lui être assurée, probablement en 2017. Félicitations pour ce magnifique témoignage et pour ce travail de restauration qui suscitera l'émotion bien au-delà des quelques 150 cotisants de l'Association. En effet, le petit train rouge et le "pimpon" vibrant de son klaxon résonnent encore dans la mémoire collective; pour beaucoup, son retour fera revivre toute une période. Il est intéressant, mais pas surprenant, d'entendre que cette équipe de bénévoles reçoit un soutien enthousiaste des communes riveraines et de la population. Nul ne doute que la "10" circulera souvent...

La partie formelle de l'Assemblée s'est déroulée de manière très classique, l'unanimité ayant été la règle pour toutes les propositions faites ! Dans son rapport, le Président a particulièrement insisté sur la nécessité de renouveler nos effectifs et lancé un appel du coeur à participer aux efforts de recrutement. En 2015, le nombre de membre a légèrement reculé et un phénomène nouveau est apparu, celui du tourisme des Associations. Des personnes nous trouvent sympathiques et nous rejoignent le temps d'un exercice, avant de démissionner pour aller soutenir (ponctuellement?) une autre cause. Si nous insistons tant sur cette question, c'est qu'elle est fondamentale pour l'avenir de notre train qui, rappelons-le, ne bénéficie d'aucun soutien public et qui voit malheureusement un nombre grandissant des "pionniers" de la reconstruction renoncer pour raison d'âge.

La section Romandie est active et vivante. Les inscriptions en cours pour la prochaine semaine de travail permettront certainement d'accueillir un groupe complet de bénévoles romands, dont la qualité de l'exécution des tâches confiées est à chaque fois remarquée par le DFB. Par ailleurs, le chiffre d'affaires réalisé à l'occasion des promotions a augmenté de manière réjouissante, notamment grâce à la vente du nouveau DVD. Sur le plan financier, les comptes restent équilibrés et si le bénéfice recule quelque peu, c'est principalement en relation avec la constitution d'une réserve des DVD susmentionnés.

Il n'y avait pas d'élection du Comité cette année. Par contre, après déjà six années passées dans la fonction de délégué, Pierre Weiss a souhaité passer la main pour se concentrer sur son rôle de responsable de la communication. A sa place a été élu à l'unanimité Pierre-Alain Bossel, qui officiera dès 2017 avec Philippe Roux et Jean-Pierre Melchner (suppléant). Par ailleurs, les vérificateurs des comptes actuels ont été confirmés dans leur fonction.

La session des questions - réponses a montré si c'était nécessaire l'attachement des amis présents à notre train en général et à Gletsch en particulier. Plusieurs propositions pertinentes ont été reçues; elles seront étudiées attentivement.

Vers midi, tout avait été dit et le temps des contacts informels pouvait débiter. Après l'apéritif offert par la section, les membres ont pu passer à table pour profiter du repas de soutien d'inspiration valaisanne et vaudoise; viande séchée, raclette au fromage de Randogne, desserts maison et fendant de qualité avaient tout pour créer la bonne humeur souhaitée. Le repas s'est ainsi prolongé jusque vers 15 heures 30. Une fois terminé, plusieurs convives ont spontanément offert leur aide pour la vaisselle et la remise en ordre de la salle, qui a pu être rendue propre plus vite que prévu.

Merci pour ce geste apprécié à sa juste valeur, merci aussi à nos deux racleurs Sébastien Bruchez et David Chambovey, merci enfin à vous toutes et tous chers membres, dont la participation réjouie et amicale à nos activités est la plus belle des motivations pour le Comité.

Pierre Weiss / Responsable de la Communication / Mars 2016

ZÜRICH-SCHAFFHAUSEN-GLARUS

UNSER MITARBEITER PORTRAIT

Im heutigen Kurzportrait stellen wir Emil Halter vor, eines der aktivsten und engagiertesten Sektionsmitglieder.

Du hast vor kurzem deinen 80. Geburtstag gefeiert und zeigst noch immer eine beeindruckende Aktivität und Schaffenskraft. Woher schöpft du die Kraft und Motivation?

Die Freude im Team von Gleichgesinnten etwas zu bewirken, war und ist für mich die Motivation, zudem bin ich noch Riegenleiter im Männerturnverein und pflege meinen Garten. Mit meiner Frau Vreni geniesse ich die neue Wohnung mit prächtiger Aussicht über die ganze Stadt.

Was führte dich zur Dampfbahn?

Mein Sohn war Aktionär und fand, dass ich auch etwas beitragen könnte. Ich kaufte Aktien, später wurde auch meine Frau Aktionärin. Obwohl ich beruflich keinen Bezug zum Bahnbetrieb hatte, entschloss ich mich zu einem Wocheneinsatz mit der Sektion Zürich.

Erinnerst du dich an deinen ersten Arbeitseinsatz?

Ja, natürlich, obwohl dies etwa 30 Jahre zurückliegt. Eine hap-pige Woche mit viel körperlichem Einsatz! Weitere 20 solcher Einsätze folgten! Vieles war noch nicht professionell, wie z.B. bei der Sicherheit. Personentransporte wie wir sie durchführten, wären heute undenkbar. Unsere Sicherheitswärter erfüllen heute eine wichtige Aufgabe. Die Unterkunft war in einfachen Metallcontainern, die Küche sehr einfach und hygienisch fragwürdig.

War für dich ein Weitermachen nach diesem Einsatz schon klar?

Eigentlich schon, denn bald war ich überzeugt, dass die Erhaltung dieses Kulturgutes lohnenswert ist.

Hast du jemals befürchtet, dass das Projekt scheitern könnte? Die Probleme waren ja vielfältig und enorm.

Nein, nie. Das Projekt war immer geprägt und getragen von einem unglaublichen Teamgeist, Optimismus, Freude und Durchhaltewillen. Das ist offensichtlich der Furka-Virus. Zudem waren uns nicht alle „Stolpersteine“ bekannt. Wir waren ja nicht ständig vor Ort.

Mit dem Beginn des Fahrplanbetriebes Realp-Tiefenbach im Juli 1992 wurde ein wichtiger Meilenstein erreicht. War das ein Motivationsschub?

Natürlich freuten wir uns. Aber es war uns auch klar, dass sich der weitere Fortschritt in Richtung Oberwald nach den verfügbaren Mitteln - Finanzierung wie Arbeitskräfte - richten musste. Dies ist heute noch so und zu akzeptieren.

Du stellst sehr hohe Anforderungen an dich und dein Umfeld. Dein Verantwortungsgefühl ist sehr hoch.

Ja das stimmt. Aber wenn man sich mit einer Sache identifiziert, ist es naheliegend. Ein Fronarbeiterbetrieb verlangt viel Eigeninitiative; nicht alles wird vorgegeben. Die Führungskräfte sind ohnehin stark belastet.

Über die Jahre konntest du dank deinen Beziehungen gratis zahlreiches Material besorgen.

Das war sehr wertvoll für die Ausrüstung der Werkstätten und für unsere Lager. Ja was habe ich alles geliefert! Metallschränke, Werkbänke, Drehbänke, Sandstrahlanlage, Hubstapler, Schweisstisch, Gestelle, etc. Wertvoll waren die vielen Meter Palletgestelle für Chur und Realp.

Ich erinnere mich an verschiedene Projekte die du realisiert hast.

Ich habe zusammen mit Kollegen fast alle Bauwagen eingerichtet. Ebenfalls eingebaut haben wir die Palletgestelle in der Remise und im Lager „Bielen“. Kollegen sorgen jetzt für Ordnung.

Maurerwagen als Schlagwort. Eines dieser Projekte?

Ja, das war im vergangenen Winter. In den vielen Jahren kam diverser Material dazu und die Ordnung liess zu wünschen übrig. Um die Situation zu verbessern, hat ein Kollege und ich, zusammen mit Helfern von Grund auf alles Material neu geordnet. Erstmals ist ein Inventar von einem Bauwagen erstellt worden. Zusätzliche Gestelle wurden eingebaut, alles ist nun übersichtlich gelagert und mit Farbe codiert. Es ist ein Musterwagen. Ich bin stolz über das Erreichte. Danken will ich noch der Sektion Zürich, ich hatte eine Kostengutsprache um fehlendes Material zu besorgen..

Während deiner langen Tätigkeit bist du nicht nur vor Ort tätig gewesen. An welche Aktionen erinnerst du dich gerne?

Mit Unterstützung der Kantine meines Arbeitgebers waren wir erstmals am Züri-Fäscht. Wir verkauften „Risotto con Fun-gi“. Reinerlös Fr 8'000.- für die DFB.

Ich akquirierte und begleitete Gruppen über die Furka und habe weit über 100 Personen als Mitglieder geworben. Seit 25 Jahren organisiere ich einen Samstagseinsatz, welcher mein ehemaliger Arbeitgeber finanziell unterstützt. Damit sind über Fr 50'000.- in die DFB Kasse geflossen.

Du bist der Macher mit viel Eigeninitiative. „Man sollte“ ist nicht deine Devise.

In den vielen Jahren lernte ich die DFB kennen und kann dadurch diverse Arbeiten selbständig ausführen. Nur zwei Beispiele: Ich stellte den Kontakt zu einer Lehrfirma für Polymechniker und weitere Berufe her. Seither arbeiten die Lehrlinge für die DFB, hauptsächlich für die Lokwerkstätte mit sehr grossem Erfolg. Letztes Jahr machte ich die Planung für den Lagerplatz Geren bzw. dessen Umzug selbstständig, aber immer in Absprache mit der zuständigen Fachstelle.





Rückblickend: was sind deine persönlichen Highlights und allenfalls Enttäuschungen?

Freudige Erlebnisse gäbe es viele aufzulisten. Der Teamgeist und die Kollegialität sind für mich immer wieder freudige Momente. Im Team mitgeholfen zu haben, für die Nachwelt ein Kulturgut zu erhalten, all dies freut mich und macht mich auch stolz. Enttäuschungen gab es auch, arbeiten mit Nichtfachleuten ist nicht immer einfach. Aber ich bin ja auch einer!

Was sind deine Wünsche?

In Sachen Unfallsicherheit ist noch einiges zu verbessern. Die Nachwuchsförderung ist sehr wichtig und ist Sache von allen. Ich wünsche mir ein Gesamtkonzept „wo wird was, wie gelagert“. Dies ist unbedingbar für einen reibungslosen Fronarbeiterbetrieb.

Interview mit Bruno Letter

HAUPTVERSAMMLUNG VOM 12. MÄRZ 2016

Von Bruno Letter, Aktuar

An der Hauptversammlung der grössten VFB-Sektion nahmen dieses Jahr 66 Personen teil, darunter ein nicht stimmberechtigter Gast. Eröffnet wurde der Anlass mit einem Referat von unserem VFB-Kollegen Walter Benz. Seit Ende August 2015 ist er der neue Besitzer des Blauhauses in Gletsch, welches vormals bekanntlich der DFB gehörte. Aus diesem Grund stiessen seine Ausführungen, insbesondere seine Beweggründe zu diesem mutigen Schritt, auf grosses Interesse. Zum heutigen Zeitpunkt ist noch vieles unklar und seine Visionen, Gedanken und Wunschkonzepte, insbesondere auch über die Nutzung, bedürfen weitere Abklärungen. Die erste Begehung des Objektes zeigte einen enormen Finanzbedarf. Dieser kann nicht durch eine Einzelperson getragen werden, weshalb das Eigentum in eine Stiftung übertragen werden sollte. Wünschenswert oder denkbar sei, dass weitere erhaltenswürdige Gebäulichkeiten in Gletsch in die gleiche Stiftung überführt würden. Die Erhaltung des Ortsbildes Gletsch sei sein hohes Ziel. Das Benutzungs- und davon abhängig das Raumkonzept sind noch nicht abschliessend definiert. Wir wünschen Walter „gut Gelingen“ und viel Erfolg. Da keine Anträge eingereicht wurden, mussten nur die statutarischen Traktanden behandelt und verabschiedet werden. Alle Abstimmungen wurden angenommen. Die Jahresrechnung 2015 schloss mit einem Verlust von CHF 5'076,30 ab. An die Wagenwerkstätte Aarau wurden CHF 5'000 überwiesen. Die Bilanz weist ein Vereinsvermögen von CHF 56'769.57 aus. Im Budget 2016 sind CHF 10'000 für die neue Wagenremise in Realp budgetiert, sowie CHF 7'500 für die Anschaffung eines Occasions-Dumpers für die Bauabteilung Realp. Als grösste Sektion mit 2'400 Mitgliedern weisen wir eine Abnahme gegenüber dem Vorjahr von 2.8 Prozent aus. Dies widerspiegelt leider eine generelle Tendenz. Verabschiedet wurden Alfredo Degen als Vorstandsmitglied und Fritz Schmutz, als langjähriger Redaktor. Als Nachfolger von Alfredo Degen wurde Bernhard Streckeisen gewählt. Ein ausführlicher Bericht ist in unserer Internetseite publiziert.

OBERBAYERN

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

Von Hans Berger, Sektionspräsident

Am 2. März 2016 konnte ich als Sektionspräsident im Vereinslokal Bar Portugal neben den Sektionsmitgliedern auch unsere Gäste ZV-Vizepräsident Bernd Hillemeyr und Gattin Ulrike zur Hauptversammlung begrüessen.

Nach dem Gedenken an die Verstorbenen des Gesamtvereins und der Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung konnte ich auch gleich zur Tat schreiten und den Jahresbericht abgeben. Mit Unterstützung von unseren Freunden Peter Krogloth und Ralf Jordan der VFB-Sektion Nürnberg nahmen wir mit einem Info-Stand bei der 5. Modellbahnausstellung im MVG-Museum am 14. und 15. März 2015 teil.

In der Hauptversammlung 2015 wurde der Beschluss gefasst, einen Wäschetrockner für die Unterkunft in Realp anzuschaffen. Dieser wurde umgesetzt, so dass ich zusammen mit Wilfried Höbel auf der Fahrt zur Delegierten-Versammlung nach Olten mit einem Umweg im Depot Realp am 17.04.2015 den Wäschetrockner abliefern konnte. Am nächsten Tag ging es dann weiter zur DV nach Olten. Bei der DV konnte ich aufgrund eines Vorstandschäfts-Beschlusses an den Projektleiter Hermann Stamm eine Spende in Höhe von 500 Euro zur Aufstockung des Sanitärtraktes im Depot Realp übergeben. Am 17. Oktober 2015 besuchte der Delegierte Wilfried Höbel das Treffen der deutschen und niederländischen Sektionen in Mannheim. Am 31.10.2015 nahm ich an der Sektionspräsidentenkonferenz in Würtenlingen/Schweiz teil.

Bei 9 Stammtischen wurden die Anwesenden durch Vorträge von Helmut Mack und als Gast Volker Kabisch über das Geschehen bei der Eisenbahn im In- und Ausland informiert. Für unseren Infostand wurden sechs Werbe-Rollups und mehrere Prospektständer beschafft. Im Jahr 2015 fand ein neues Mitglied zu uns. Leider ist ein langjähriges Mitglied ausgetreten. Derzeit gehören 65 Mitglieder der VFB-Sektion Oberbayern an.

An der HV legte anschließend Helmut Mack seinen Kassenbericht ab. Kassenprüfer Peter Hübner bestätigte die ordnungsgemässe Führung der Kasse, so dass nach seinem Vorschlag die Vorstandschafft von den Mitgliedern entlastet wurde. ZV-Vizepräsident und Stiftungsrat Bernd Hillemeyr informierte uns nun über die Aktivitäten und geplanten Arbeiten bei DFB, VFB und SFB.

Zum Schluss danke ich allen Mitgliedern, Spendern und freiwilligen Helfern für Ihren Betrag, welcher für unsere Dampfbahn Furka Bergstrecke geleistet wurde und wird. Wie jedes Mal bitte ich euch um Mitteilung über die Änderung der persönlichen Daten, ob Anschrift, e-mail-Adresse oder Kontodaten. Herzlich lade ich euch auch zu unseren Stammtischen ein, welche noch gesondert aufgeführt werden.

TERMINE DER VFB-SEKTION OBERBAYERN 2016 - 2017

Die Stammtische der VFB-Sektion Oberbayern finden normal jeden ersten Mittwoch im Monat statt im Vereinslokal Bar Portugal, Friedensstraße 28, 81071 München. Das Lokal ist mit ca. 5 Minuten Fußweg ab dem Ostbahnhof zu erreichen. Im August und Dezember fällt der Stammtisch aufgrund Sommer- bzw. Winterpause aus. Das Programm der Stammtische:

01.06.2016	Dia-Vortrag "Eisenbahn im Grossraum Barcelona" von Helmut Mack
06.07.2016	Dia-Vortrag "Eisenbahn in Katalonien und Mallorca" von Helmut Mack
07.09.2016	Dia-Vortrag "Erzberg-, Steyr- und Ybbstalbahn aktuell" von Helmut Mack
05.10.2016	Dia/Film-Vortrag von Hans Schlieper: 124 Jahre Eisenbahntrajekte über Rhein und Bodensee (1852 - 1976)
02.11.2016	Dia/Film-Vortrag "Walisische Bahn-Erinnerungen" von Wilfried Höbel
04.01.2017	Dia-Vortrag "Achensee-, Zillertal- und Pinzgaubahn aktuell" von Helmut Mack
01.02.2017	Dia-Vortrag "Museumseisenbahnen am Ober- und Hochrhein" von Helmut Mack
01.03.2017	Hauptversammlung mit Neuwahlen

ERSTMALS WERBE-ROLLUPS IM EINSATZ

Von Hans Berger, Sektionspräsident

Bei der 6. Modellbahnausstellung im MVG-Museum München am 12. und 13. März 2016 war die VFB-Sektion Oberbayern an exponierter Stelle gleich beim Eingang mit den neu angeschafften Werbe-Rollups vertreten. Wilfried Höbel, Willi Häselin, Udo Lang und Reinhard Schirner unterstützen Sektionspräsident Hans Berger bei der Präsentation unserer Dampfbahn Furka Bergstrecke. Nebenbei zeigten wir mittels Beamer-Vorführung das Geschehen an der Furka dem Publikum durch einen von Hans Berger bei Besuchen und Baueinsätzen gefertigten Film. Viele Besucher betrachteten am Stand die Bildwand und bedienten sich an den ausgelegten Prospekten und Heften. Einigen war die Dampfbahn Furka Bergstrecke schon ein Begriff, jedoch zeigte sich auch, dass durch persönliche Ansprache der Standbetreuer das Interesse mancher Besucher erst geweckt wurde. So bleibt zu hoffen, dass der eine oder andere zum Besuch unserer Dampfbahn oder auch zur Mitarbeit angeregt wurde.



Bilder von
Hans Berger

oben
DFB-Werbekost an
exponierter Stelle im
Eingangsbereich des
MVG-Museum

unten
Werbekost mit
Wilfried Höbel (links)
und Hans Berger



NORDDEUTSCHLAND

AKTIVITÄTEN ZU JEDER JAHRESZEIT

Von Bernd Fischer,
Schriftführer und kommissarischer Präsident

Die Sektion Norddeutschland verfügt über gleich zwei sehr aktive Gruppen, die zu unterschiedlichen Jahreszeiten ihre Hauptaktivitäten entwickeln und deren personelle Schnittmengen durchaus fließend sind:

Die Baugruppe formiert sich wie immer um diese Jahreszeit, um mit den zahlreichen Fronis im Sommermonat August 2016 wieder an der Furka – Bergstrecke zu bauen. In diesem Jahr findet unsere Bauwoche in der ersten Augustwoche, also der 31. Kalenderwoche, statt.

Dagegen ist die kältere Jahreszeit im Herbst, Winter und Frühjahr die Hochsaison für unsere Freiwilligen, die sich mit dem Modulbau der Furka – Bergstrecke im Maßstab 1:87 beschäftigen und unsere Anlage ständig ausbessern und erweitern. Nach Fertigstellung des auf drei Modulen gebauten Bahnhofes Oberwald und dem Neubau des Bahnhofes Gletsch sind schon wieder weitere Module bei einigen Sektionsmitgliedern in Planung. Noch im Mai soll zum ersten Mal der Neubau des Bahnhofes Realp öffentlich gezeigt werden. Wir sind die einzige Sektion des Vereins mit einer betriebsbereiten und transportablen großen Modulanlage, die mittlerweile aus mehr als 30 Modulen mit einer Streckenlänge von rund 40 Metern besteht. Mittlerweile sind fast alle Bauwerke und Bahnhöfe der Originalstrecke im Modell nachgebildet. Die ersten Module wurden vor über 20 Jahren gebaut, schon damals hatte man in der Sektion erkannt, dass wir im Norden nur mit der anschaulichen Anlage in Verbindung mit dem Infostand beim Publikum auf Veranstaltungen großes Interesse für Urlaub an der Furka-Bergstrecke wecken können. Es geht uns heute wie damals darum, die Furka-

Bergstrecke auch im Norden bekannter zu machen. Keine einfache Aufgabe, wenn man über 1'000 Kilometer vom Furkagebiet entfernt ist.

In Fortsetzung dieser nun über 20jährigen Tradition haben wir auch in der vergangenen Winter- und Frühjahrssaison zahlreiche Veranstaltungen mit dem Infostand und der Modulanlage besucht: Wir waren auf Ausstellungen in Schleswig und Bad Oldesloe in Schleswig-Holstein vertreten, und stellten die Anlage mit dem Infostand auch am 5./6. März auf der „Modellbau Schleswig- Holstein“ in den Holstenhallen in Neumünster aus. Dabei handelt es sich um die mit Abstand größte Messe im Raum Schleswig-Holstein, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern, die auch von Besuchern aus dem Skandinavischen Raum stark frequentiert wird.

Außerdem konnten wir mit unserer Modulanlage die Sektion Berlin-Brandenburg bei Ihrer schon 22. (!) Modellbahnausstellung Ende Februar in Berlin unterstützen und den Besuchern dort den Streckenabschnitt von Muttbach über Gletsch nach Oberwald im Modell zeigen.

Wir nehmen in diesem Jahr mit der Modulanlage noch an folgenden Veranstaltungen teil:

- Hamburg – Bergedorf vom 21./22. Mai (mit der Gesamtanlage!)
- Schwerin, bei den Schweriner Eisenbahn- u. Modellbahntagen vom 01. - 03. Oktober
- Die Teilnahme an einer weiteren Ausstellung ist für November in Planung

Für das erste Septemberwochenende planen wir die Reise unserer Sektion, die uns in diesem Jahr von Freitag bis Sonntag zu den Dampfloktagen nach Meiningen führen soll, also dorthin wo die Dampfloks HG 3/4 Furkahorn und Gletschhorn vor Jahren wieder für die Furka-Bergstrecke einsatzbereit aufgearbeitet worden sind.



CLUB GRAND HÔTEL & PALACE

H. - Ueli Gubser, CEO, Feldbergstrasse 86,
CH-4057 BASEL
E-Mail: gubser@clubgrandhotelpalace.ch

(0)61 692 37 25, Fax.: +41 (0)61 693 44 88

**Tradition und Qualität
Mehr als 100 Mitglieder
Möchten auch Sie dazugehören?**

UNSERE MITGLIEDER IM GOMS

Grand Hôtel GLACIER du RHÔNE GLETSCH
Hotel FURKA OBERWALD
Hotel HUBERTUS OBERGESTELN
freuen sich auf Ihren Besuch!

Unser Tipp:

Fahren Sie mit der Furka Dampfbahn und besuchen Sie anschliessend eines unserer Mitglieder.

WWW.CLUBGRANDHOTELPALACE.CH

ZÜRI FÄSCHT 2016

SEKTION ZÜRICH-SCHAFFHAUSEN-GLARUS AM ZÜRI FÄSCHT

Besuchen Sie unseren Stand
auf dem Lindenhof vom
1. - 3. Juli 2016

Wir verkaufen Kaffee und Kuchen

Impressum:

Herausgeber/Verlag:
VFB Verein Furka-Bergstrecke www.dfb.ch/verein
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG www.dfb.ch/ag
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke www.dfb.ch/stiftung

Redaktionsadresse :
Ruedi Traub (tr),
Talwiesenstrasse 92, 8055 Zürich
Telefon +41 44 462 66 06
E-Mail: dadf.redaktion@dfb.ch

Redaktionskommission:
Vorsitz: Julian Witschi, Kommunikation VFB,
Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch
Vorsitz Stv.: vakant
Traductions: Section Romandie ALSF/VFB
Jürg Zimmermann, ständiger Mitarbeiter Fotografie
Tel. +41 79 874 52 25, juerg.zimmermann@dfb.ch
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

Sektionsnachrichten :
Aargau: Heinz Unterweger, heinz.unterweger@dfb.ch
Bern: Julian Witschi, julian.witschi@dfb.ch
Nordwestschweiz: Martin Wymann, mwymann@intergga.ch

Herstellung, Druck:
SuterKeller Druck AG
Medien- und Printunternehmen
Henzmannstrasse 20
CH-4800 Zofingen

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 848 000 144
administration@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:
VFB Verein Furka-Bergstrecke
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a.A.
vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Erscheinungsweise:
vierteljährlich (Mitte Februar, Mitte Juni, Mitte September,
Ende November) Einem Teil der Auflage des «Dampf an der
Furka» werden die vierteljährlich erscheinenden «Sektions-
nachrichten» der Sektionen Aargau, Bern und Nordwest-
schweiz beigelegt. Sie sind im Abonnementspreis
inbegriffen.

Abonnement :
CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:
¼ Seite CHF 300.- | ½ Seite; CHF 500.- | 1 Seite sw CHF
900.- | 1 Seite 4-farbig; CHF 1200.- | Rückseite CHF
1500.-

Rabatte:
2-Mal = 5% / 3-Mal = 10% / 4-Mal = 15%
Zuschriften an die Redaktion bitte mit Name und
Adresse des Absenders/der Absenderin versehen.



Bild von
Bernd Fischer

Bild Steffen-
bachbrücke im
Modell



Interesse für freiwillige Mitarbeit beim VBF oder bei der DFB AG



Ich interessiere mich für eine Mitarbeit bei der Dampf-Bahn-Furka-Bergstrecke. Ich weiss, dass meine Tätigkeit finanziell nicht entschädigt wird. Die betriebseigene Unterkunft und Verpflegung ist jedoch gewährleistet. Meine Daten werden vertraulich behandelt. Informationen zu Versicherungen finden sich auf www.dfb.ch/verein -> Unterlagen.

Personalien (bitte in Blockschrift)			
Name		Vorname	
Geb'datum		Beruf	
Straasse		PLZ	
Wohnort		Land	
Tel fest	P	Tel mobile	
E-Mail P	P	E-Mail G	

Ich möchte mich beim VBF and/oder bei der DFB AG freiwillig engagieren (nach erfolgter Ausbildung bzw. Einführung. Mich interessieren folgende Aufgabenbereiche:

Verein Furka-Bergstrecke			
<input type="checkbox"/>	Wagenbauwerkstatt Aarau (VFB Seiden AG)	<input type="checkbox"/>	Repräsentantin zu Messen und Ausstellungen
<input type="checkbox"/>	Teilnahme an Bauwerken des VFB	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Vorstand einer VFB-Sektion
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Zentralvorstand VFB
DFB AG			
<input type="checkbox"/>	Dampflokführer (Leitbeginn max. 55 Jahre alt)	<input type="checkbox"/>	Landschaftspflege / Vegetationskontrolle
<input type="checkbox"/>	Dampflokführer (Bauschulung als Heizer / Vorkassezung)	<input type="checkbox"/>	Mitarbeiterin im Gleisbau
<input type="checkbox"/>	Diesellokführer	<input type="checkbox"/>	Bedienung / Wartung von Baumaschinen
<input type="checkbox"/>	Umschalt, Revision und Bau von Lokomotiven	<input type="checkbox"/>	Begleiterin von Buszügen
<input type="checkbox"/>	Umschalt, Revision und Bau von Bahnmotoren	<input type="checkbox"/>	Arbeiten im Magazin / Durchführung Materialtransporte
<input type="checkbox"/>	Zugheifer (Einstiegsalter max. 60 Jahre)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-Frau Hoch- und Tiefbau (Mauer, Schieber, usw.)
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiterin (Stellvertretung im Zug)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-Frau für Elektro-, Sanitär- und Malerarbeiten
<input type="checkbox"/>	Fährleitstellenin	<input type="checkbox"/>	Leiter/-in von Baugruppen
<input type="checkbox"/>	Schalttafelarbeiten / Billebretarbeit	<input type="checkbox"/>	Ingenieurin (Bau/Konstruktion)
<input type="checkbox"/>	Begleiterin von Gruppen vor Ort im Zug	<input type="checkbox"/>	Andere Baufacharbeit
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiterin eines Souvenirshop	<input type="checkbox"/>	Marketing / Werbung / PR
<input type="checkbox"/>	Bedienerin Bahnhofskasse Realp	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit am Webauftritt
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiterin Betriebskantine	<input type="checkbox"/>	Software-Entwicklerin
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiterin Hamakiosk in den Unterthalen Realp	<input type="checkbox"/>	Bedienung Computer und Netzwerk
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiterin Unterthalenabzweigung Gebäude, Umgebung	<input type="checkbox"/>	IT-Systemadministration

<input type="checkbox"/>	Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten vorerst genauer besprechen und bitte um einen Anruf
<input type="checkbox"/>	Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der DFB mitzuarbeiten. Ich möchte aber wie folgt unterstützen:
<input type="checkbox"/>	mit einer Spende (Sie erhalten einen Einzahlungsschein zugestellt)
<input type="checkbox"/>	mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke, VFB; (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)
<input type="checkbox"/>	als Aktionär der DFB AG (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)

Damit wir Sie kontaktieren können, senden Sie bitte Ihre Unterlagen an eine der folgenden Adressen:			
Verein VFB	Verein Furka Bergstrecke (VFB) Mitgliederservice / Administration Frau Simone Hunler Steinschtrasse 8 CH-8210 Aarau am Albis Telefon +41 44 781 47 01 Mobile +41 78 328 47 82 vfb.mitgliederservice@dfb.ch	DFB AG	Dampf-Bahn-Furka-Bergstrecke AG Herr Hansjürg Krapf Personalschef DFB AG Rosenausstrasse 6 CH-6200 Gossau Telefon: +41 71 385 54 08 Mobile: +41 78 232 42 43 personalsdienst@dfb.ch



1. Reisedienst: Karl Reichenbach und seine Mutter Margrit sind für den Zahlungsfluss auf der Furka verantwortlich. In Schänis führen die beiden seit Januar den Versand der Souvenirartikel. (Bild von Ruedi Traub)
2. Tobias Hardmeier auf der Lok 4 im Bereich Steinstaffel (Bild von Urs Züllig)

3. Rolf Lang in Gletsch (Bild von Urs Züllig)
4. Sophie Aerni in der Restauration Realp (Bild von Ruedi Traub)
5. Jack Lyrenmann kredenzt einem Gast den „Dampfloki-Wein“ (Féchy) (Bild von Ruedi Traub)
6. Andrea Andenmatten in Muttbach (Bild von Urs Züllig)
7. Georg Caprez als Logistiker in Realp tätig (Bild von Ruedi Traub)

ANGEBOTEN



Die Fahrt von Flasp nach Oberwald kann in und aus dem Führerstand der Lok H3 S/4 Nr. 4 mit Kamera-Blickern aus fünf unterschiedlichen Perspektiven miterlebt werden. Der auf einer speziellen Transport weisbare Kameraständer eines kompetenten DFB-Lokführers vermittelt viel Wissenswertes über den Dampflokbetrieb.

- ① **NEU: DVD-Film „Vollkampf am Parkpass“**
Führerstandsfahrt von Flasp nach Oberwald
Verlagsgesellschaft Bahn / Buder Filmproduktion
110 Minuten Laufzeit; deutscher Kommentar
Neuausgabe 2016 CHF 24.90



- ② **Neu: Spiel mit 30 Spielplanen**
72 Körnern mit abwechselnd verteiltem
Eiseln; Schachtelgrösse ca. 27 x 16 x 4 cm
(LxBH); Spielhöhe: 20 DFB / 8 DVBZ
Mit Spielanleitung in D/F/R; Eigenverlag DFB
Ein Preisbeleg für die ganze Familie
CHF 27.90



- ③ **NEU: DFB-Bildkalender 2017**
mit 24 Farb- und 24 W-Bildern sowie
DFB-Informationen; Teil dreisprachig
d/F/R; 28 Seiten, Format DIN A4 quer,
aufgeklappt DIN A3 CHF 16.90



- ④ **NEU: gewohnter Furka-Bergstrecke**
Bildband mit 208 Seiten und 220 Farb-
Bildern
Teile deutsch und französisch
AB-Verlag, Autoren Moser und Krebs (Ausgabe 2014)
Abköpfspreise CHF 38.00 (solange Vorrat)

- ⑤ **Dampfba-
hn-Trennwand**
100 Gramm
aromatisierter
Pflanzens mit
einem DFB-Bild
auf der Ober-
fläche
CHF 6.90



- ⑥ **Frühlingseichel**
Baumwolle, mit
aufgedrucktem
DFB-Logo; Grösse
160 x 24 cm
Erhältlich in den
Farben rot, blau,
gelb, grün sowie
hellgrün und sch-
warz CHF 26.90



Alle Sachen sind im Webshop abgebildet.
Bitte gewünschte Farbe angeben.



⑦



⑧

Schmuck-Ideeen
mit aufgedrucktem Dampfba-
hn-Foto
Maass: 12 x 12 cm (quadratisch)
Füllung mit Edelsteine „Kornblume“
(Inhalt 60 g) CHF 16.90



- ⑦ **SW-Foto „Jubiläum“: Dampfzüge in Glotz**
⑧ **Plättchen mit Staffelschichten**



- ⑨ **Schirmmütze Cap dunkelblau**
DFB-Logo auf Vorderseite und
Web-Adresse www.dfb.ch auf
der Rückseite in silberner Farbe
aufgedruckt; Grösse verstellbar
CHF 16.90

⑩



⑪ **Kornbl**

Maass der
Servietten:
16 x 16 cm
(quadrat)



NEU: Serviettenhalter aus Buchenholz
in der Form einer Dampflokmaschine
Holz 100% FSC; Dicke ca. 10 mm
Grösse 15 x 7 x 10 cm (LxBxH);
mit Laser-Gravur des DFB-Firmenlogos

- ⑩ **Halter ohne Servietten** CHF 6.90
⑪ **Halter mit 20 Pflanzenservietten**
Kornbl-Platzenservietten CHF 13.90

Hiermit bestelle ich:

Weitere Artikel unter www.dfb.ch/shop

Artikel Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Stückzahl											
Farbe											

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____

DAFB 2/2016

Bestellung im Webshop www.dfb.ch/shop

Per E-Mail szwens@dffb.ch

Oder Teilen senden an: DFB Souvenirhandel,

Bahnhof SBB, CH-8715 Schöftli

Telefon: 0949 000 144 (von Ausland +41 649 000 144)

Verkaufs- und Lieferbedingungen:

Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung

Freischale für Porto: bis CHF 200.00 = CHF 10.00

kosten in Schweiz: ab CHF 201.00 = kostenlos

Porto ins Ausland wird nach Aufwand verrechnet.

Telefon-Nummer oder

E-Mail-Adresse für Rückfragen