

# dampf an der furka

**VFB- MITGLIEDER  
BITTE BLATT MIT MITGLIEDERAUSWEIS UND JAHRESRECHNUNG BEACHTEN!**



Saison-  
ausblick 2016

4



Fahrplan  
2016

7



Gleisumbau

8



Passagiere auf  
der Furka

12



Tagesablauf  
eines Heizers

15



Aus dem  
Verein

19



**ACTUEL DÈS 22**



**SEKTIONEN AB 27**

**IMPRESSUM 37**

Redaktionsschluss

Ausgabe 2/2016

30.04.2016  
Erscheint Mitte Juni

Ausgabe 4/2016

15.10.2016  
Erscheint Mitte November

Ausgabe 3/2016

30.07.2016  
Erscheint Ende August

Ausgabe 1/2017

31.12.2016  
Erscheint Mitte Februar



Bild von Beat Moser

Die Komposition der DFB am 23. Okt. 2015 bei Nätschen am Oberalppass. HG 3/4 Nr. 4 und die Wagen AB 4453, A 4229 und ABD 4558. Der grösste Berg im Hintergrund ist das Gross Muttenthorn, in der Mitte der Stotzig First und im Tal unten (nicht sichtbar) ist Realp.

## EDITORIAL

VON RUEDI TRAUB

### BAHNGESCHICHTEN

Wussten Sie schon, ...

... dass am 23. Oktober 2015 erstmals seit 47 Jahren wieder ein Reisezug der DFB über die Oberalp-Bahnstrecke zwischen Andermatt und Disentis verkehrte? Siehe Bild auf dieser Seite. Mehr unter [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) -> *Neuigkeiten*

... dass bis am 29. März 1969 die BrMB, die Brunnen-Morschachbahn, Zahnrad System Strub, von Brunnen auf den Axenstein fuhr?

... die Stoosbahn, 1933 erbaut (steilste Standseilbahn der Welt), von Schlattli im Muotathal, voraussichtlich im 2016 durch eine neue Standseilbahn vom „Hinteres Schlattli“ ersetzt wird?

... eine Meterspur-Bahn von 22,6 km Länge vom Haslital bis Obergoms angedacht ist (Grimselbahn)? Beteiligt wären die „Zentralbahn“, die „Matterhorn Gotthard Bahn“ und die „Rhätische Bahn“. Durch diesen Zusammenschluss entstünde ein 844 km langes Meterspurnetz. Kosten: > 1 Mia Franken.

... dass am 8. Mai 1842 das grösste Eisenbahnunglück Frankreichs auf der Strecke Versailles – Paris, je nach Quelle, bis zu zweihundert Tote forderte (Achsbruch an der 1A1-Lok „Eclair“).

### HISTOIRES DE TRAINS

Saviez-vous déjà ...

... que le 23 oct. 2015, pour la première fois depuis 47 ans, un train de voyageurs à vapeur a circulé entre Andermatt et Disentis par la ligne de l'Oberalp ? Voir l'image sur cette page.

... que jusqu'au 29 mars 1969 le BrMB, (Brunnen-Morschachbahn), à crémaillère système Strub, conduisait de Brunnen à l'Axenstein ?

... que le Stoosbahn, construit en 1933 (un des funiculaires les plus raides du monde), partant de Schlattli dans le Muotathal, sera probablement remplacé en 2016 par un nouveau funiculaire (LE plus raide du monde) partant de „Hinteres Schlattli“ ?

... que des plans existent pour un chemin de fer à voie métrique de 22,6 km de long entre le Haslital et la Haute Vallée de Conches (Grimselbahn) ? Le „Zentralbahn“ (CFF), le „Matterhorn Gotthardbahn“ et le „Chemin de Fer Rhétique“ s'y intéresseraient. Cette liaison créerait un réseau à voie métrique de 844 km. Coût : > 1 mia de francs.

... que le 8 mai 1842, le plus grave accident ferroviaire de France, sur la ligne Versailles – Paris, a fait, selon les sources, jusqu'à deux-cents morts (rupture d'axe sur la loc 1A1 „Eclair“).

Titelbild von Urs Züllig

Die HG 3/4 Nr. 1 fährt aus dem Westportal (Wallis) des Furka-Scheiteltunnels zur Station Muttbach



## ZIELE UND NEUERUNGEN IM FAHRPLAN

# AUSBLICK AUF DIE SAISON 2016

VON URS ZÜLLIG, GESCHÄFTSLEITER

*Wie in der letzten Nummer erläutert, befinden wir uns bei Erscheinen dieser Ausgabe im Jahreszyklus der DFB in der Phase der Saisonplanung. Konkret werden die Projekte, Neuerungen und Verbesserungen für die Saison 2016 im Detail geplant, dokumentiert und je nach Bedarf geschult. Diese basieren auf den Zielsetzungen für die kommende Saison, welche wir im Folgenden kurz vorstellen möchten:*

### ZIELE 2016

Bekanntlich arbeitet die DFB bezüglich Zielprozess mit einer um die Dimension „Sicherheit“ erweiterten „Balanced Scorecard“ (BSC) (Konzept zur Messung, Dokumentation und Steuerung der Aktivitäten eines Unternehmens. Red.) Die Zielsetzungen werden auf Stufe Gesamtunternehmung und pro Abteilung festgelegt. Auf Stufe der Unternehmung lauten die wichtigsten Ziele wie folgt:

Unseren Gästen und Erlebnissuchenden wollen wir

- eine kundenfreundliche und informative DFB-Webseite „ERLEBEN“ präsentieren
- neu auch im Gegenzug die 1. Klasse anbieten
- in der 1. Klasse einen Mehrwert offerieren und diesen auch bewerben
- attraktivere Anschlüsse auf den Gegenzug in Oberwald und Gletsch ermöglichen
- mit dem Früh-/Spätzug eine bessere Erschliessung der Region Furka in den Randstunden bieten
- die Furka Gastronomie als Teil des Erlebnisses „Furkabahn“ präsentieren
- speziell Firmen, Organisationen und Vereinen das Extrazugsangebot besser bekannt machen

Für unsere aktuellen und künftigen Mitarbeitenden wollen wir

- die Information durch den Ausbau des INTRANETS deutlich verbessern und die Administration vereinfachen
- Anfragen von Interessenten für eine Mitarbeit rascher bearbeiten
- bei Neuerungen und Veränderungen der Informationspolitik mehr Beachtung schenken

Im Bezug auf Prozesse und Infrastruktur streben wir an

- die Werkstätteerweiterung Realp fertig zu stellen und einzuweihen
- das Projekt Wagenremise Realp voranzutreiben, die

Eigentumsfrage zu klären und die Mittelbeschaffung zu intensivieren

- die systematischen Unterhaltsprojekte (Etappe 2016) umsetzen
- die Strategie 2020 zu aktualisieren

Die Sicherheitsziele lauten wie folgt

- das Leitorgan Sicherheit ist operativ
- das Instrument der Ereignismeldung ist eingeführt und wird genutzt
- die wichtigsten SMS-Prozesse sind definiert und eingeführt
- die quantitativen Ziele sind bekannt (Anschlagbrett) und werden gemessen

Bei den Finanzen streben wir an

- mehr Passagiere zu befördern resp. höhere Einnahmen gemäss Budget zu erzielen
- einen Plan zur nachhaltigen Verbesserung der Ertragslage der DFB AG zu erarbeiten

### DER FAHRPLAN 2016 - NEUERUNGEN IM ANGEBOT

Für die Saison 2016 gibt es im Betriebskonzept und Fahrplan (siehe folgende Doppelseite) wesentliche Neuerungen, welche wir unseren Lesern näher vorstellen möchten. Damit erhoffen wir uns, frühzeitig Ideen für eigene Reisepläne zu geben und die Vereinsmitglieder als wichtige Werbebotschafter in die Lage zu versetzen, kompetent über unsere Bahn und die neuen Möglichkeiten in der Saison 2016 Auskunft geben zu können.

### BETRIEBSKONZEPT 2016

Die Betriebsdauer im Herbst wird wieder wie früher bis zum 1. Oktoberwochenende ausgedehnt. Die Periode des täglichen Betriebs im Sommer dauert wie bisher 6 Wochen, wird aber um 1 Woche nach hinten verlegt und endet neu am 21. August. Die Abfahrt des Gegenzugs in Oberwald ist neu auf 10.45 Uhr festgelegt, um einen optimalen Anschluss an den Regio der MGBahn aus Brig herzustellen und damit für Gäste aus den Regionen Genfersee/Bern/Interlaken und Innerschweiz attraktivere Anreisemöglichkeiten am Morgen anzubieten. Der Gegenzug führt neu ebenfalls 1. Klasse.

Die Fahrplanperiode des Gletscherzugs (Zusatzzug 11.15 Uhr ab Realp) wurde auf die fünf stärksten Wochenenden im August/September reduziert. Der Dieselzug (Abenteuer



Rottenschlucht) befährt neu FR/SA/SO als Früh-/Spätzug die ganze Strecke und ermöglicht so Fahrgästen in Randstunden einen besseren Zugang zur Furka Region und deckt gleichzeitig eine Vielzahl interner Logistikbedürfnisse ab. Der äusserst schwach genutzte Dampfzug Gletsch – Oberwald morgens entfällt.

Im Detail sehen die Neuerungen im Fahrplan 2016 pro Zug wie folgt aus:

#### STAMMZUG

Der Stammzug verkehrt unverändert 10.15 Uhr von Realp nach Oberwald und 13.50 Uhr ab Oberwald nach Realp – jeweils FR, SA, SO vom 18.6.-2.10. sowie täglich vom 11.7. – 21.8.2016. Aufgrund von Wagenrevisionen werden die Kompositionen Stammzug/Gegenzug getauscht – der Stammzug verkehrt 2016 in der Regel mit der roten Komposition.

#### GEGENZUG

Der Gegenzug verkehrt wie bisher FR/SA 1.7. – 24.9. 14.30 Uhr ab Realp und SA, SO 2.7. – 25.9. 10.45 Uhr ab Oberwald. 2016 verkehrt in der Regel die blaue Komposition im Gegenzug. Dieser erhält neu 24 Plätze 1. Klasse. Die Verkehrszeiten wurden wie folgt angepasst, um einen optimalen Anschluss in Oberwald zu ermöglichen:

- Abfahrt neu 10:45 ab Oberwald mit Anschluss von MGB an 10.37 Uhr (von Bern 08.07 Uhr, Brig an 09.11 Uhr/ab 09.23 Uhr)
- Neu in Gletsch 11.15 Uhr wieder Anschluss von Postauto an 11.10 Uhr von Meiringen (von Luzern 08.05 Uhr, Meiringen an 09.16 Uhr/ab 09.25 Uhr)
- Kreuzung mit Stammzug neu wieder in Muttbach
- Verkürzung Aufenthalt Furka von bisher 35 auf 20 Minuten
- Ankunft in Realp nur 10 Minuten später 12.51 Uhr (statt 12.40 Uhr)
- Rückfahrt ebenfalls 15 Minuten später

Die Dampflok bleibt am Nachmittag am Zug bis Oberwald – der unbeliebte Wechsel auf Dieseltraktion in Gletsch entfällt. Die Überfuhr Oberwald – Gletsch erfolgt als Lokzug.

#### GLETSCHER ZUG

Dieser Zusatzzug verkehrt FR, SA, SO vom 12.8. – 11.9. an Wochenenden mit grosser Nachfrage mit unveränderter Fahrordnung 11.15 Uhr ab Realp nach Gletsch und 15.15 Uhr ab Gletsch nach Realp. Die Komposition besteht unverändert aus zwei B2 sowie dem Bistrowagen WRs 2227 «Steam-Pub» mit einem Angebot an Getränken und Snacks.

#### ABENTEUER ROTTENSCHLUCHT DIESELZÜGE

Neuer Frühzug Realp – Gletsch (-Oberwald) und Spätzug (Oberwald – ) Gletsch – Realp.

Das bisherige Abenteuer Rottenschlucht Angebot bleibt bestehen und wird mit einem Früh-/Spätzug wie folgt ergänzt: Jeweils FR, SA, SO vom 1.7. – 25.9. morgens Realp ab 09.00 Uhr – Gletsch 10.15 Uhr- Oberwald 10.40 Uhr und nachmittags (Oberwald 14.45 Uhr – Gletsch an 15.07 Uhr/ab 16.10 Uhr – Realp 17.40 Uhr

Dieser Zug führt einen Aussichtswagen (36 Pl./zwei Rollstühle), zwei B Mitteleinstieg (96/2.) sowie einen Gepäckwagen. Damit können auch interne Bedürfnisse wie Personaltransporte für die Bauabteilung, Betrieb und Furka Gastronomie, Warentransporte nach Furka, Dienstsendungen, Versorgung der zahlreichen Kleinbaustellen, Wagenüberfahren und die Schmierung der Zahnstange abgedeckt werden.

*Bild von Urs Züllig*

Die Anschlüsse des Gegenzugs ab Oberwald werden ab 2016 nach Westen ausgerichtet und optimiert.





#### WEITERE TÄTIGKEITSSCHWERPUNKTE IN DER SAISON 2016

Die grösste Umstellung aus interner Sicht ist die Übernahme der Furka Gastronomie in Eigenregie ab kommenden Saison. Ziel ist es natürlich, dass unsere Gäste von der Veränderung möglichst wenig bemerken und wenn, dann nur im positiven Sinn.

Die Bauabteilung plant für die Bausaison 2016 an „grösseren Brocken“ nebst der jährlichen Totalerneuerung von 300 Metern Streckengleis (siehe Artikel von Manfred Willi) eine weitere Etappe der Scheiteltunnelsanierung sowie zahlreiche weitere Massnahmen im Rahmen des systematischen Unterhalts.

In Realp soll die Fertigstellung der Werkstätterweiterung, sowohl im Aussenbereich als auch der Einrichtung, mit einer Einweihungsfeier für die Gönner- und Sponsoren Anfang September gefeiert werden.

Im Bereich Werkstätten liegen die Prioritäten in Realp auf der Bereitstellung des Rollmaterials für den Früh-/Spätzug, der Remotorisierung des Tmh 985, in Uzwil auf dem „Endspurt“ an Lok 704 und in Aarau auf der Fertigstellung des AB 4462 für den Einsatz ab Saison 2016. Im Wagenunterhalt steht ein reich befrachtetes Revisions- und Kontrollprogramm an.

#### AUFRUF ZUR WERBUNG FÜR UNSERE BAHN

Das wichtigste Ziel für das Marketing für 2016 ist es, wieder mehr Fahrgäste auf die DFB zu locken. Dazu benötigen wir Unterstützung. „Wer hat Sie zur Reise mit der DFB motiviert“ lautete ein Teilaspekt der Fahrgästabfrage 2015. Die Antworten verteilten sich wie folgt:

- 55% Freunde/Bekannte
- 17% Region/Bahn
- 13% Hobby
- 6% Reisebericht
- 6% Werbung

Damit hat sich klar bestätigt, dass wir alle als Träger unserer grossartigen Bahn, also die Mitarbeiter, Vereinsmitglieder, Aktionäre und übrigen Supporter der Dampfbahn, die wichtigsten Werbebotschafter für unser Projekt sind. Wir bitten deshalb alle, ab sofort im Freundes- und Bekanntenkreis kräftig die Werbetrommel für unsere Bahn zu rühren und auf das attraktive Angebot 2016 aufmerksam zu machen. Online Reservationen sind seit Mitte Oktober möglich, in den nächsten Monaten sogar mit Frühbucher-Rabatt. Besten Dank im Voraus für Eure Unterstützung.

*Bild von Urs Züllig*  
Das Angebot an Zügen mit Dieseltrektraktion wird auf die Saison 2016 hin deutlich ausgeweitet. Kreuzung in Gletsch.





# 2016 Fahrplan Preise

Freitag, Samstag und Sonntag  
vom 18. Juni bis 2. Oktober 2016  
Täglich vom 11. Juli bis 21. August 2016

## Realp–Gletsch–Oberwald

Zugnummer	Diesel 323	133	139	Diesel 241	157
Sitzplätze	2.Kl.	1.+2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.	1.+2.Kl.
Realp DFB ab	<b>11</b> 09.00	10.15	<b>12</b> 11.15		<b>13</b> 14.30
Tiefenbach DFB ab	• x 09.14	10.35	• 11.35		• 14.50
Furka DFB an	• 09.27	11.00	• 12.00		• 15.15
Furka DFB ab	• 09.40	11.25	• 12.35		• 15.30
Muttbach-B. ab	• 09.55	11.35	• 12.45		• 15.40
Gletsch an	• 10.12	11.59	<b>12</b> 13.07		• 16.01
Gletsch ab	• 10.15	12.05	↳	<b>11</b> 13.15	• 16.10
Oberwald an	<b>11</b> 10.40	12.30		<b>11</b> 13.40	<b>13</b> 16.35

## Verkehrstage

- 11** Freitag, Samstag und Sonntag vom 1. Juli bis 25. Sept. 2016  
Zug mit Diesellokomotive: Platzreservierung ist möglich, für Gruppen obligatorisch. Gratistransport von Fahrrädern im Selbstverlad.
- 12** Freitag, Samstag und Sonntag vom 12. August bis 11. Sept. 2016
- 13** Freitag und Samstag vom 1. Juli bis 24. Sept. 2016
- 14** Samstag und Sonntag vom 2. Juli bis 25. Sept.

## Oberwald–Gletsch–Realp

Zugnummer	134	Diesel 238	154	Diesel 258	158	Diesel 364
Sitzplätze	1.+2.Kl.	2.Kl.	1.+2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.
Oberwald ab	<b>14</b> 10.45	<b>11</b> 11.30	13.50	<b>11</b> 14.45		
Gletsch an	• 11.10	<b>11</b> 11.52	14.15	<b>11</b> 15.07		
Gletsch ab	• 11.15		14.20	↳	<b>12</b> 15.15	<b>11</b> 16.10
Muttbach-B. ab	• 11.40		14.45		• 15.40	• 16.30
Furka DFB an	• 11.50		14.55		• 15.50	• 16.43
Furka DFB ab	• 12.10		15.30		• 16.10	• 16.55
Tiefenbach DFB ab	• 12.30		15.50		• 16.30	• x 17.11
Realp DFB an	<b>14</b> 12.51		16.10		<b>12</b> 16.51	<b>11</b> 17.40

## Zeichen- erklärung

- Zug führt einen Barwagen.
- x Halt auf Verlangen

## Fahrpreise

Preisgarantie bis 2. Oktober 2016

Strecken	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
	2.Kl.	1.Kl.	2.Kl.	1.Kl.
Realp–Oberwald	73.–	121.–	121.–	200.–
Realp–Gletsch	57.–	95.–	94.–	156.–
Realp–Furka	37.–	62.–	59.–	98.–
Gletsch–Furka	35.–	58.–	55.–	91.–
Gletsch–Oberwald	29.–	48.–	48.–	79.–

### Zug mit Diesellokomotive (nur 2.Klasse):

Realp–Oberwald	Einfache Fahrt	48.–
Realp–Gletsch	Einfache Fahrt	37.–
Gletsch–Oberwald	Einfache Fahrt	19.–

Die Platzreservierung in den Dampfzügen ist obligatorisch. Reservationssystem: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**  
Postfach 141, CH-6490 Andermatt

**Internet:** [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)  
**Mail:** [reisedienst@dfb.ch](mailto:reisedienst@dfb.ch)  
**Telefon:** 0848 000 144  
**vom Ausland:** +41 848 000 144

Gruppenermässigung  
ab 10 Pers.: 20 %

Änderungen vorbehalten  
Stand vom 31.12.2015



IM 300-METERTAKT VORAN:

# JÄHRLICHER GLEISUMBAU AN DER FURKA-BERGSTRECKE

VON MANFRED WILLI, BAUABTEILUNG DFB AG

Der rund hundertjährige Gleis-Oberbau befindet sich im letzten Abschnitt seiner Lebensdauer. Der Aufwand für Überwachung und Instandhaltung ist überdurchschnittlich hoch, muss aber in Kauf genommen werden, um einen sicheren Bahnbetrieb gewährleisten zu können. So ist die jährliche Totalerneuerung von rund 300 Metern Zahnstangengleis einer der festen Bestandteile des DFB-Bauprogramms.

Die seit 1988 kontinuierlich durchgeführten Erneuerungen tragen auch einer Auflage des Bundesamts für Verkehr (BAV) Rechnung. Mit dem Gleisumbau 2015 wurde bisher eine Länge von 9'340 Metern sanierter Strecke erreicht, dies entspricht 52 Prozent der gesamten Streckenlänge zwischen Oberwald und Realp.

## VORARBEITEN

Die für die Bauabteilung etwas ruhigere Winterzeit wird für die Erarbeitung des Umbauprogramms genutzt. Der Praxisteil findet mit dem Aufführen der Schienen und eines Teils der Stahlschwellen bereits im Vorjahr statt. Das Gewicht für Schienen, Schwellen, Zahnstangen und Befestigungsmaterial beträgt etwa 60 Tonnen pro Umbauabschnitt. Beim Abladen des Materials wird darauf geachtet, dass die folgende Schneeräumung keinesfalls behindert wird. Oberbaumaterial, welches in die Räumgeräte gelangen würde, könnte dort fatale Schäden, Ärger und unliebsame Verzögerungen verursachen. Das Aufführen der restlichen Schwellen, der Zahnstangen und des Befestigungsmaterials erfolgt gleich nach der Schneeräumung der entspre-

Strecke, Bahnhof	Anfang (von)	Anfang km	Ende (bis)	Ende km	Profil	Gleistyp	Umbaujahr
Oberwald-Gletsch	Rottenbrücke Talseite	44,790	Kehrtunnel Portal Bergseite	45,430	VST-C	Zahnstange	2007
Oberwald-Gletsch	Kehrtunnel Portal Bergseite	45,430	Gletsch, Zahnstangenausfahrt	45,794	VST-C	Zahnstange	2006
Oberwald-Gletsch	Gletsch, Zahnstangenausfahrt	45,794	Gletsch, Weichenanfang Weiche 11	46,005	SBB I	Adhäsion	2008
Gletsch	Weichenende Weiche 14a	46,202	Gletsch, BUe Blauhaus	46,265	SBB V	Adhäsion	1998
Gletsch-Muttbach		48,395	Bahnübergang Furkastrasse	48,847	VST-C	Zahnstange	1997
Gletsch-Muttbach	Bahnübergang Furkastrasse	48,917	Muttbach	49,667	VST-C	Zahnstange	1997
Muttbach	Weichenanfang Weiche 23	49,890	Scheiteltunnel Bogenende	50,188	VST 36	Adhäsion	1994
Muttbach-Furka	Scheiteltunnel	51,337	Scheiteltunnel	51,637	VST 36	Adhäsion	2013
Muttbach-Furka	Scheiteltunnel	51,637	Scheiteltunnel Bogenanfang	51,750	VST 36	Adhäsion	2007
Muttbach-Furka	Scheiteltunnel Bogenanfang	51,750	Furka, Weichenanfang Weiche 31	51,902	VST 36	Adhäsion	1996
Furka, Gleis 1	Weichenanfang Weiche 32	51,942	Furka, Weichenanfang Weiche 33	52,061	VST 36	Adhäsion	2003
Furka	Zahnstangeneinfahrt	52,134		52,431	VST-C	Zahnstange	2006
Furka-Tiefenbach		52,431		52,531	VST-C	Zahnstange	2008
Furka-Tiefenbach		52,531		52,836	VST-C	Zahnstange	2011
Furka-Tiefenbach		52,836	Sidelenbachbrücke, Widerlager Bergseite	53,136	VST-C	Zahnstange	2014
Furka-Tiefenbach		54,189	Steinstafelbrücke, Widerlager Bergseite	54,48	VST-C	Zahnstange	2015
Furka-Tiefenbach	Steinstafelbrücke, Widerlager Bergseite	54,480	Steinstafelbrücke, Widerlager Talseite	54,593	VST-C	Zahnstange	2009
Furka-Tiefenbach	F-T Steinstafelbrücke TS	54,593		54,910	VST-C	Zahnstange	2005
Furka-Tiefenbach		54,910	Tiefenbach, Zahnstangenausfahrt	55,147	VST-C	Zahnstange	2004
Tiefenbach	Weichenende Weiche W 42 Gleis 1	55,294	Weichenende Weiche W 43 Gleis 1	53,392	SBB V	Adhäsion	1991
Tiefenbach	Tiefenbach, Zahnstangeneinfahrt	55,504		55,665	VST-C	Zahnstange	2002
Tiefenbach-Realp	Steffenbachbrücke, Widerlager Talseite	56,307	Tunnel I Portal Bergseite	56,500	VST-C	Zahnstange	2001
Tiefenbach-Realp	Tunnel I Portal Bergseite	56,500	Tunnel III Portal Bergseite	56,900	VST-C	Zahnstange	1992
Tiefenbach-Realp	Tunnel III Portal Bergseite	56,900	Wilerbrücke, Widerlager Bergseite	57,695	VST-C	Zahnstange	1994
Tiefenbach-Realp	Wilerbrücke, Widerlager Talseite	57,756		57,820	VST-C	Zahnstange	2009
Tiefenbach-Realp		57,820	Realp, Zahnstangenausfahrt	58,123	VST-C	Zahnstange	2012
Realp	Realp, Zahnstangenausfahrt	58,123	Realp, Weichenanfang Weiche 51	58,698	SBB V	Adhäsion	1989





chenden Strecke. Die Schneeräumequipe nimmt auf die bevorstehenden Umbauarbeiten Rücksicht, indem dieser Abschnitt breiter als normal geräumt wird. Nicht selten säumen hohe Schneewände diese Arbeitsstelle. Die fristgerechte und effiziente Durchführung dieser anspruchsvollen Bauprogramme stellt hohe Anforderungen an die Abteilung Zugförderung. Den Lokführern wird bereits vor Beginn der Betriebssaison grosses Engagement abverlangt. Ebenfalls eine wichtige Vorarbeit sind die erheblichen Leistungen für das Aufarbeiten und Bereitstellen des Befestigungsmaterials für Schienen und Zahnstangen. Diese Aufgabe wird durch die Gruppe Werkhof wahrgenommen, die dazugehörigen Arbeiten werden durch einen verdienten – ebenfalls ehrenamtlichen Mitarbeiter und sein Team – in unzähligen Stunden ehrenamtlicher Mitarbeit während des ganzen Jahres erledigt.

#### NACH DER SCHNEERÄUMUNG GEHT ES LOS

Die Hauptarbeiten werden während dreier Wochen in den Kalenderwochen 22 - 24 in Angriff genommen (je nach Datum der Betriebseröffnung). Um die Schneeräumung nicht zu behindern und noch Zeit für Wagenüberfahren zu gewinnen, erfolgt der Gleisabbruch erst am Wochenende vor dem Start der Umbauarbeiten. Die rund elf Meter langen Gleisjoche werden normalerweise getrennt, halbiert und mittels eines Raupenbaggers aus dem Altschotter gehoben und neben der Strecke deponiert. Anschliessend werden die Zahnstangen demontiert, um die Stücke „handlicher“ und besser stapelbar verladen zu können. Der Abtransport des Altmaterials erfolgt meist erst während der Betriebssaison. Dieselbe Maschine, welche ebenfalls ehrenamtlich bedient wird, erstellt auch ein möglichst präzises Planum (linearer, horizontaler und möglichst gleichmässiger Unterbau), auf dem in der Folge das „neue“ Oberbaumaterial montiert wird.

#### GLEISVERSICHERUNG ...

... ist nicht ein klassisches Versicherungsgeschäft, sondern einer Massnahme, die sicherstellt, dass das neue Gleis in Lage und Höhe an genau gleicher Stelle zu liegen kommt wie das Alte. Eine unspektakuläre, aber wichtige Vorarbeit ist das Anbringen entsprechender Markierungen. Vorzugsweise werden dafür die bestehenden Beton-Mastfundamente der ehemaligen Fahrleitungsanlage verwendet. Bei grösseren Distanzen und in Kurven werden zusätzliche Holzpfähle gesetzt.

#### VORARBEITEN IM UMBAUABSCHNITT

Kunstbauten, welche im Umbauabschnitt liegen, werden wo nötig erneuert. Oft sind dies deformierte und gebrochene Steindolen oder Zementrohre aus der Bauzeit der Furka-Bergstrecke. Diese Durchlässe werden meist durch Kunststoffrohre mit grösserem Querschnitt ersetzt. Während eines Totalumbaus ist der Ersatz von Rohrdurchlässen sehr viel einfacher als unter einem bestehenden Gleis hin-



Bilder von Manfred Willi,  
Jürg Bolliger

oben  
Im Rahmen von Totalumbauten wurden jeweils auch die angrenzenden Zahnstangeneinfahrten erneuert.

unten  
Heinz Mettler und sein Team bewirtschaften im Magazin „Bielen“ in Realp das Oberbaumaterial.



durch: Mannschaft, Maschinen und Gerätschaften sind auf Platz, Transporte sind gewährleistet und ohne die Behinderung durch einen Gleisrost ist die Arbeit in einer vergleichsweise kurzen Zeit und ohne Risiken erledigt. Parallel zu den Planiearbeiten entsteht in den Umbauabschnitten ein Kabeltrasse. Das papierisolierte und mit einem Bleimantel versehene Streckenkabel aus den Vierzigerjahren kann so nach und nach ersetzt werden. Mit den Trassearbeiten wird ein Kabelschutzrohr verlegt, und alle 100 Meter wird ein Einzugschacht aus vorgefertigten Betonelementen eingebaut.

#### GLEISMONTAGE

Die Verlegung von Zahnstangengleis weicht vom Vorgehen der Montage von Adhäsionsgleis ab. Die Lage der Schwellen richtet sich nach den Bohrungen der Zahnstangenlamellen. Die Arbeitsanweisung aus dem DFB-Bauhandbuch beschreibt den Ablauf so:

Arbeitsanweisung „Verlegung von Zahnstangengleis System «Abt» auf Stahlschwellen“

Nach Möglichkeit wird die Arbeitsrichtung bergwärts gewählt. Dies ergibt weniger Teilungsfehler an der Zahnstange und ermöglicht das laufende Einschottern und Stopfen des fertig montierten Gleises. Damit können die folgenden Schottertransporte bereits korrekt liegendes Gleis befahren.

#### ZUSAMMENSCHLUSS

Durch Deformationen und Lagefehler des alten Gleises gestaltet sich der Zusammenschluss der Zahnstange zwischen dem erneuerten und dem alten Abschnitt ziemlich knifflig. Dafür werden jeweils Zahnstangenlamellen in Sonderlängen vor Ort ermittelt, in der Werkstatt Realp modifiziert und anschliessend an der Übergangsstelle eingebaut. Das neu eingebaute Schienenprofil (VST-C, 30 Kilogramm pro Meter) weicht vom alten Profil (B, 25 Kilogramm pro Meter) auch von der Höhe und von der Kopfform her ab. Beim Übergang werden daher geschweisste Übergangs-Passschienen eingebaut, diese wandern jährlich zum nächsten Umbauabschnitt mit. Sie gewährleisten eine saubere Fahrt vom neuen auf das alte Gleis.

#### EINSCHOTTERN

Der in den erneuerten Abschnitten eingebaute Schotter stammt vom Hartschotterwerk Gasperini in Attinghausen (UR). Der Altdorfer Quarzsandstein ist ein fein bis mittelkörniger Arkosesandstein mit einem Quarzgehalt zwischen 50 und 70 Prozent (Quelle: Homepage Gasperini AG, [www.gasperiniag.ch](http://www.gasperiniag.ch)).

Der Transport der beachtlichen Menge von rund 160 Tonnen dieses hochwertigen Materials auf das Schotterdepot beim Stützpunkt Realp erfolgt auf dem Strassenweg. Nach Möglichkeit werden Leerfahrten zum ei-

genen Betrieb oder auf andere Baustellen ins Urserntal genutzt.

Nach dem Befüllen des DFB-eigenen Schotterwagens Fad 4855 wird die Ladung auf die Arbeitsstelle transportiert und dort möglichst gleichmässig abgeladen. Eine sehr anspruchsvolle Tätigkeit, denn Abladefehler ziehen aufwändige, schweisstreibende Handarbeit und Verzögerungen nach sich. Der beladene Schotterwagen entspricht einer Masse von 50 Tonnen, was fast dem Gewicht eines Reisezugs entspricht. Vorzugsweise wird dafür die eingemietete MGB-Diesellokomotive HGm 4/4 oder eine DFB-Dampflok HG 3/4 eingesetzt..

#### REGULIEREN

Das eingeschotterte Gleis wird auf einer grösseren Länge angehoben und in Lage und Höhe gerichtet. Nach einer umfassenden Revision kam beim Totalumbau 2015 erstmals seit vielen Jahren die Stopfmaschine Matisa wieder zum Einsatz, welche die DFB Ende der achtziger Jahre von der Firma Müller Gleisbau AG in Frauenfeld übernehmen konnte. Die maschinelle Gleisregulierung ist gegenüber der Handarbeit mit den Wacker-Stopfhämmern bedeutend kräfteschonender und ergibt zudem eine homogenere und damit qualitativ bessere Stopfung.

#### GLEISABNAHME

Der fertig umgebaute Gleisabschnitt wird durch die Leitung der Bauabteilung einer Abnahme unterzogen. Insbesondere werden die engen Toleranzen bei den Zahnstangenstössen und die Zahnstangenhöhe mit Lehren überprüft. Die Resultate der systematischen Gleismessung mit dem Messwagen werden protokolliert und nach der Auswertung abgelegt.

#### FREIWILLIGE

Für den Gleisumbau kann die Bauabteilung seit vielen Jahren nebst den bewährten VFB-Sektionen Rhein-Main und Innerschweiz auf die Unterstützung der Ausbildungsorganisation „Login“ zählen. Diese Institution bietet angehenden Berufsleuten (Verkehrswegbauer Fachrichtung Gleis) eine dreijährige BIGA-anerkannte Berufslehre an ([www.login.org](http://www.login.org)). Die Lernenden haben an der Furka-Bergstrecke eine gute Gelegenheit, die Montage von Zahnstangengleis zu erlernen und Gleisbauarbeiten mit einfachen Mitteln zu praktizieren. Bei den Gleisumbauten der vergangenen Jahre haben sich die drei Baugruppenleiter Norbert Kirchner, Hans Kabbe und Dieter Koesling besonders verdient gemacht. Sie haben mit Umsicht und grossem Engagement die anspruchsvollen Arbeiten fachlich begleitet und tatkräftig zugepackt.

Notabene stellen Arbeiten am Oberbau von Zahnstangenstrecken auch für andere Bahnen und Gleisbauunternehmungen eine grosse Herausforderung dar.



## RISIKEN

Die Durchführung grösserer Gleisbauarbeiten ist während der Betriebszeit nicht möglich. Da sich der Aufwand für den Zusammenschluss des erneuerten mit dem bestehenden Gleis relativ aufwändig gestaltet, ist es interessanter, eine grössere Teilstrecke an einem Stück umzubauen. Die Erneuerung von etwa 300 Metern während drei Wochen hat sich seit mehreren Jahren als praktikabel und effizient erwiesen.

Eine solch lange zusammenhängende Zeitspanne ohne fahrplanmässigen Bahnbetrieb ergibt sich nur im Frühling zwischen der Schneeräumung und der Betriebsaufnahme. Winterschäden am Trasse, Verzögerungen bei der Schneeräumung, späte intensive Schneefälle und die Risiken einer Gebirgsbaustelle können den ohnehin knapp bemessenen Zeitraum für das Umbauprogramm gefährden. Für solche Fälle sind jeweils fertige Programme für alternative Gleisbauarbeiten verfügbar. In der Geschichte der DFB haben solche Verhältnisse zwei Mal eine solche Programmumstellung verursacht.

Die bevorstehende Betriebseröffnung setzt die Verantwortlichen der Bauabteilung jeweils unter grossen Druck. Abgesehen davon, dass das Gleis rechtzeitig in einem sicheren Zustand befahrbar sein muss, sollte für die vor der Betriebseröffnung nötigen Wagenüberfahren zusätzlich mindestens ein Tag zur Verfügung stehen.

## WERTSCHÖPFUNG

Für den jährlichen Umbau fallen jeweils Material-, Maschinen- und Transportkosten in der Höhe von ca. 15'000 Franken an. Der Wert der Leistung der freiwillig Mitarbeitenden entspricht etwa 200'000 Franken.

Zum Einsatz gelangt taxiertes, aussortiertes und damit funktionstüchtiges gebrauchtes Oberbaumaterial, welches sehr günstig oder durch Gegenleistungen bei anderen Bahnen und Gleisbauunternehmungen erworben werden kann. Die Materialkosten für 300 Meter erneuertes Gleis würde beim Einsatz von Neumaterial jedoch etwa 260'000 Franken betragen. Jedes Jahr entsteht so eine sehr grosse Wertschöpfung für unser Projekt.

## Stand der Dinge

Das vor hundert Jahren eingebaute Gleis mit dem Schienenprofil „B“ und den nur 25 Millimeter starken Zahnstangenlamellen hat ein beachtliches Alter erreicht. Der Aspekt, dass die Furka-Bergstrecke jährlich nur während etwa vier Monaten befahren wurde, relativiert allerdings das Alter des Gleisoberbaus, hingegen machen die Einflüsse der Korrosion jeweils keine lange Winterpause.

Das erneuerte, um eine Stufe massivere Gleis mit dem Schienenprofil VST-C, den massiveren Stahlschwellen und den 33 Millimeter breiten Lamellen sollte eine ähnliche oder längere Lebensdauer erreichen. Dieser Zeitpunkt liegt wohl ausserhalb unseres Einflussbereichs, daher der Auftrag an unsere Nachfahren: Bitte diese Aussage zu gegebenem Zeitpunkt verifizieren, danke.



Bilder von Manfred Willi

*Bild oben*  
Der Schotterwagen Fad 4855 wird von der Diesellok HGm 4/4 zur Umbaustelle geschoben.



*Bild mitte*  
Die Montage der zwölf Meter langen Schienen erfordert Teamarbeit

*Bild unten links*  
Die Stopfmaschine Matisa BL 09 mit Baujahr 1961 leistet trotz ihres fortgeschrittenen Alters an hervorragende Dienste an der Furka-Bergstrecke

*Bild unten rechts*  
Gleisversicherung an einem „Hunziker“-Mastfundament der ehemaligen Fahrleitungsanlage. „H“ entspricht der Höhe der Schienenoberkante, „D“ bezieht sich auf die Distanz zur Gleisachse.





Bild von  
Alfredo Degen

Nadine beim  
Bahnübergang  
Gletsch

### BIKERIN GEWINNT GEGEN DAMPFLOK

VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR

Nadine, die Ehefrau des Ex-Gardisten Alfredo Degen und Hobbysportlerin, begleitete ihren Mann nicht etwa auf den Zug dieses Jahr, sondern per Rennrad ein Dutzend Mal über die Furka Realp-Oberwald-Realp bei seinen Einsätzen! Dies zum Gaudi vieler Passagiere und der ganzen Crew, tauchte sie immer wieder und noch "vor" dem Eintreffen der Züge an den uns bekannten Fotospots und Stationen in Gletsch, Oberwald und Realp auf. Im Chor riefen die Passagiere mit Inbrunst "Hopp Nadine".

### PASSAGIERE MIT DAMPF UNTERWEGS

VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR

*Der achtjährige Yves erhält zu seinem Geburtstag ein Dampfpreise*

Familie Tapernoux ist mit ihren drei Söhnen Yves, Fabrice (5) und Silas (9) im Wallis in den Ferien. Deshalb nutzen sie die Gelegenheit, Bahnfan Yves zum Geburtstag mit einer Dampfahrt über die Furka zu überraschen. Wer weiss, ob dieser Ausflug die Buben dazu anregt, an der Märklinbahn im Dachstock ihres Hauses in Trogen etwas zu bauen.



Bild von  
Alfredo Degen

### AUCH ALT BUNDESRÄTE BESUCHEN DIE DAMPFBAHN

VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR

Wie mir Alfredo Degen übermittelte, sah man per Zufall Moritz Leuenberger. Er befand sich auf einer Schulreise mit den Mitschülern und Mitschülerinnen des Jahrganges 1946 und sie fuhren von Gletsch nach Realp. Auf dem Bild sieht man ihn in Begleitung von Sergio Rovelli, Alfredo Degen und Kurt Meier. Man beachte: Leuenberger lächelt!



## ES GIBT NICHTS, WAS ES NICHT GIBT

VON VERENA RÜEGGER, REISELEITERIN SEKTION AARGAU

*So viele Vrenelis auf einem Bild, man darf gar nicht daran denken, was diese Goldstücke für einen Wert darstellen.*

Und das kam so: Im Kanton Aargau besteht schon seit mehr als 20 Jahren ein Vreneli-Club, und der wollte einmal mit der Furka Dampfbahn auf Reisen gehen. Die Gründerin nahm am Tag der offenen Wagenwerkstatt mit mir Kontakt auf. Hallo Vreni – ein Blick, ein Lachen und die Sympathie war da. Die Reiseorganisation ging flott und schon bald starteten 20 Teilnehmerinnen zur zwei Tage dauernden Vreneli-reise 2015: Glasi Hergiswil und Dampfbahn Furka Bergstrecke, eine Kombination, die nicht mehr übertroffen werden kann.

Wer nun glaubt, bei dieser Truppe würden auf den Ruf „Vreni“, 19 Köpfe in Rufrichtung gedreht, und aus 19 Kehlen komme ein hingebungsvolles, „ja bitte“, der irrt sich gewaltig. Klar haben wir alle unsere Beinamen. Wen wunderts, ich bin das Furka-Vreni! Noch etwas ist mir aufgefallen: Da gab es keine Motzereien und keine Zicke-reien, alle waren fröhlich und aufgestellt. Unser schallendes Lachen hat auch Ruedi Burri, unseren Zugsbegleiter angesteckt (er hatte übrigens die Idee für diesen Beitrag). Ich glaube, so eine lustige „Bande“ hatte er noch nie auf dem Zug – halt eben alles VRENELIS!



Bild links von  
Verena Rüegger

Ein kleiner, aber auch  
fröhlicher Teil des  
„Vreneli-Clubs“

## GEHÖRLOSE FAHREN MIT - EIN TOLLES ERLEBNIS

VON WALTER ZAUGG AUS BELP

*Was viele nicht wissen: Unsere Bahn ist ausgerüstet für Behinderte. Wir haben an verschiedenen Stellen (Endhaltestellen, Gletsch) Hebebühnen für Rollstühle deponiert. Gegen Voranmeldung können diese benutzt werden.*

Ich selbst bin riesiger Bahn Fan, erst recht wenn es um Dampfloks geht. Diesen Virus habe ich wohl meinen ehemaligen Fussballkollegen und einigen Freunden übertragen, indem ich für sie einen Ausflug mit der Furka-Dampfbahn durch die wunderschöne Strecke Realp-Oberwald organisierte. Ich spürte bei ihnen eine grosse Spannung und Vorfreude! Sehr angenehm überrascht wurden wir auch von unserem Zugbegleiter Alfredo Degen. Er kommunizierte humorvoll, klar und deutlich sprechend mit uns! Das haben wir ihm hoch angerechnet, denn wir sind alle Gehörlose und eine solche gute Kommunikation erleben wir selten in der Öffentlichkeit! Bravo Alfredo!!! Auch die Fragen von den Gehörlosen über die Technik und Mechanik der Dampfloki wurden vom Zugpersonal geduldig beantwortet! Ein grosses Lob an sie! Eine bis zuletzt geheim gehaltene Überraschung erlebten meine Freunde auf der Furka Station: es gab einen schönen Apéro-Tisch mit feinem Wein und Sbrinz! Der Tag mit der Furkabahn war toll, das Wetter war gnädig mit uns und die Fahrt ging viel zu schnell zu Ende! Aber, wir kommen wieder!!!





## PROJEKTWOCHE DER TECHNISCHEN FACHSCHULE BERN IN REALP

# LEHRLINGE ARBEITEN AN FURKABAHN

VON RUTH RICHLI

*Vom 17. bis 22. Mai 2015 unterstützen 19 SchreinerpraktikerInnen EBA und PRA die Dampfbahn Furka Bergstrecke in Realp. Bei Arbeiten am neuen Werkstattgebäude bewiesen die Lernenden nicht nur ihre Teamfähigkeit und Improvisationskünste, sondern zeigten auch ihre Wetterfestigkeit!*

Wir haben uns sehr gefreut nach Realp zu fahren, um zu arbeiten. Ab Brig dauert die Zugreise nur noch 1,5 Stunden. Dann gingen wir in das Gemeindehaus von Realp.

### DIE SONNE GIBT POWER

Am Montagmorgen schien die Sonne durch das Fenster und schenkte uns Power. Einige gingen mit den freiwilligen Mitarbeitern der Dampfbahn zur Arbeit, andere mit Herrn Gammeter, Herrn Reichen und Frau Richli, unseren Lehrern. Bei der Isolierungsarbeit gab es zwei Gruppen, die einen isolierten oben auf dem Gerüst am Lokomotivdepot, die anderen waren unten und mussten die Latten zuschneiden und vorbohren. Nach der Mittagspause ging es genau gleich weiter. Weil die Sonne schien und das Wetter so schön war, wollten wir noch ein bisschen länger bis um 19 Uhr arbeiten, um bei schlechtem Wetter früher Feierabend zu machen. Danach gab es Abendessen. Mit Gamschen endete der Tag.

### SCHNELLER ROSTEN

Am Dienstagmorgen um 6.15 Uhr wurden wir im Gemeindehaus von unserem Lehrmeister geweckt, um uns für den Tag vorzubereiten. Das Frühstück wurde von der DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) bereitgestellt. Nach dem Frühstück gingen wir an die Arbeit. Die Gerüstgruppe

arbeitete sehr schnell, sie wurde noch am gleichen Tag fertig. Sie haben schon vor der Woche eine Lehre gemacht, um schneller rosten (Roste anbringen, auf welchen die Isolation angebracht wird) zu können. Sie arbeiteten in zwei Teams, ein Team fing links an und das andere rechts, zuerst senkrecht und dann waagrecht. Anschliessend passten wir die Isolation ein, wir waren froh, als wir am Abend duschen konnten, denn das Material juckte sehr.

### NEBEN EINER 30 MILLIONEN VILLA VORBEI GEHEN

Am Mittwoch musste eine Gruppe um 8 Uhr am Realper Bahnhof sein. Von dort fuhren wir nach Andermatt. Unser Führer traf uns am Anfang des Hotelprojekts von Samih Sawiris. Wir durften neben einer 30 Millionen Villa vorbeigehen und sie betrachten. Besonders an diesem Projekt ist, dass das Grundstück früher der Schweizer Armee gehörte. Das Schönste war, als wir vom Führer eine warme Schokolade bekamen. Die anderen blieben in Realp und erstellten einen Bahnübergang. Es war schwierig, mit kalten Fingern die Bretter einzupassen. Als wir am Freitag fertig wurden, waren wir sehr stolz auf unsere Arbeit und die Mitarbeiter der DFB freuten sich auch!

### WANDEMONTAGE

Am Donnerstagmorgen haben wir den Meterriss (ein Meter bis fertig Boden) mit dem Messgerät angezeichnet. Danach haben wir den Bohrhämmer mit einem Meisseleinsatz geholt. In der Zwischenzeit haben die Chefs mit einer Kreissäge die Wand aufgetrennt. Wir haben mit dem Bohrhämmer die Stücke rausgemeisselt oder mit dem Hammer rausgeschlagen. Das hat uns sehr Spass gemacht. Die Stücke, die wir rausholten, haben wir in eine Schubkarre gelegt und in eine Baggerschaufel gekippt. An beiden Tagen war es sehr kalt, jedoch haben wir viel gelernt.

### PIZZA EXTRA FÜR UNS

Am Freitagmorgen wurden wir in Gruppen eingeteilt. Ich war der kleinen Gruppe von Herrn Guido zugeteilt, der bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke freiwillig arbeitet. Wir mussten an einem kleinen Materialunterstand am Dach weiterarbeiten, Bleche zuschneiden und eine Stange aussen festschweißen. Wir machten das Dach fertig und legten Steine darauf. Nun versorgten wir das Werkzeug und räumten den Unterstand ein. Danach gab es Pizza extra für uns, später verabschiedeten die Arbeiter uns. Wir machten uns nach dieser anstrengenden Woche auf die Heimreise.

Bilder von  
Ruth Richli

links  
Voller Körpereinsatz

rechts  
Rosten mit der  
vorbereiteten Lehre





## TAGESABLAUF ALS HEIZER

# EINE GANZ HEISSE SACHE

VON HANSRUEDI DÄLLENBACH, LOKOMOTIVFÜHRER

*Einfach Kohle auf den Rost in der Feuerbüchse zu schippen, damit ist es nicht getan. Es braucht sehr viel Know-how, welches nur in der zweijährigen Ausbildung als Heizer angeeignet werden kann.*

Heute bin ich als Heizer eingeteilt und möchte über diesen interessanten aber fordernden Einsatz berichten. Dabei muss man nicht nur einfach Kohle in die Feuerbüchse schippen sondern dies erfolgt sehr gezielt, zum richtigen Zeitpunkt und in der richtigen Menge wie nachfolgend beschrieben.

Dank der Vorheizanlage ist der Kessel über Nacht auf etwa 150 °C aufgeheizt oder die Temperatur gehalten worden wenn die Lok schon am Vortag im Einsatz war. Dabei wird das Kesselwasser über eine externe Elektroheizung langsam erwärmt. Damit kann sich der gesamte Kessel langsam ausdehnen denn wenn dies zu schnell geschieht, entstehen Kesselschäden wegen unterschiedlichen Ausdehnungen. Anno dazumal wurden die Loks durch einen Depot-Heizer über Nacht aufgeheizt respektive unter einem Ruhefeuer gehalten, so dass das Lokpersonal die Maschine betriebsbereit übernommen werden konnte.

CA. 7 UHR

Zuerst kontrolliere ich mit den Wasserständen ob das Niveau mindestens das Minimum hat sonst darf ich nicht anfeuern. Ansonsten kann ich mit der Vorheizanlage noch mehr Kesselwasser einspeisen. Dann etwas schweisstreibend reinige ich in der Feuerbüchse den Rost von den Schlacken. Anschliessend werfe ich Kohle ringsherum auf den Rost und schichte Holz in der Mitte auf. Weil die Steinkohle eine Zündtemperatur von über 400 °C hat, kann man sie nicht so einfach anzünden. Deshalb feuert man zuerst mit Holz wo dann deren Glut die Kohle anzuzünden vermag.

CA. 7:30 UHR

Nachdem das Feuer brennt, ist der erste "Morgensport" getan und das Morgenessen ist verdient. Zwischendurch muss ich immer wieder etwas Holz nachlegen und der Druck respektive die Temperatur beginnt langsam zu steigen. Langsam sollte auch die erste Kohle Feuer gefangen haben aber ich lege immer noch Holz nach. Daneben helfe ich mit dem Lokführer zusammen die Maschine zu schmieren, die Schmierpumpen aufzufüllen und zu kontrollieren.

CA. 8:30 UHR

Der Kessel hat in der Zwischenzeit genügend Druck so dass wir mit der Maschine aus dem Depot ins "Kohlegleis" fahren können. Dort laden wir etwa eine Tonne Kohle und etwa 3 Kubikmeter Wasser. In der Zwischenzeit habe ich nun auch in der Mitte des Rostes Kohle aufgeworfen. Damit brennt nun auf dem ganzen Rost ein dünnes flächiges Kohlefeuer und der Druck sollte auf etwa 12 bar kommen.

CA. 9:30 UHR

Nach dem Umziehen werfe ich etwas mehr Kohle über den ganzen Rost damit wir genügend Feuer sprich Energie für die Aufwärmfahrt haben. Diese Fahrt machen wir damit einerseits der Zylinderblock etwas angewärmt wird und weniger Kondenswasser entsteht. Andererseits prüfen wir ob an der Maschine alles so funktioniert wie es sollte.

CA. 9:45 UHR (EINE HALBE STUNDE VOR ABFAHRTSZEIT)

Im Bahnhof angekommen und an die Wagen angefahren, respektive gehängt, baue ich nun das Grundfeuer für die Fahrt auf. Bei maximaler Anhängelast muss das Grundfeuer relativ dick sein (vielleicht etwa 30 Zentimeter) und bei kleiner Anhängelast relativ dünn (ca. 15 Zentimeter). Sonst ist entweder zu wenig Energie drin oder das Feuer zieht nicht wenn nur wenig Abdampf bei kleiner Anhängelast entsteht. Ich werfe also in kurzen Abständen ringsherum immer wieder Kohle auf den Rost, die dann bei Abfahrt möglichst durchgebrannt ist. Da wir im Stillstand keinen Abdampf von der Maschine haben und damit nur wenig Zug im Feuer ist, nutze ich den Hilfsbläser um das Feuer anzufachen. Zusätzlich schaue ich, dass ich einen guten Wasserstand im Kessel als Kesselreserve drin habe. Dazu haben wir zwei Dampfstrahlpumpen wo wir Wasser vom Wasserkasten in den Kessel speisen.

10:15 UHR (ABFAHRTSZEIT)

Nun sollte ich auf Zeit das Grundfeuer aufgebaut haben und decke noch die Mitte des Rostes mit Kohle ab. Der Wasserstand im Kessel passt, der Druck ist nun fast das Maximum von 14 bar. Von mir aus können wir fahren – sind auch alle Fahrgäste da und eingestiegen? Der Bahnhofvorstand winkt mit der Kelle...wir können abfahren! Nach einigen Metern kann ich die Schlammhahnen an den Zylindern schliessen nachdem dort das Kondenswasser raus gedrückt worden ist.



#### FAHRT REALP - TIEFENBACH

Mit dem Abdampf der Maschine über das Blasrohr entsteht ein Vakuum in der Rauchkammer wodurch das Feuer angefacht wird. Dieser Zug im Feuer liefert ziemlich Luft sprich Sauerstoff so dass die Kohle bald weiss glühend brennt also weit über 1000 °C. In regelmässigen Abständen werfe ich nun Kohle auf den Rost, so dass die ganze Kohleschicht nicht zu dick und nicht zu dünn wird. Meistens werfe ich drei Schaufeln hintereinander entweder nach vorne oder in die Mitte oder hinten auf den Rost. Dabei soll die Kohle dort auf dem Rost landen wo man sie haben will! Aber das ist das Können des Heizers weil es nicht einfach ist die grell brennende Kohleschicht richtig zu sehen. Denn sobald Löcher oder auch dünnere Stellen entstehen, geht die meiste Luft dort durch und wird nicht mehr erwärmt respektive geht nicht mehr genügend durch die übrige Kohleschicht. Dann fällt der Druck oder es kommt zu Wassermangel im Kessel und ich muss sofort diese Löcher mit Kohle bedecken. Auch Haufen müssen vermieden werden weil dort die Luft nicht mehr durchgeht und die Kohle nicht mehr richtig brennt. Sobald ich einen Haufen erkenne, muss ich die nächsten Schaufeln um den Haufen herum platzieren. Im Wechsel zum Feuern muss ich Wasser über die Dampfstrahlpumpen in den Kessel nachspeisen das ja zum Fahren verbraucht respektive verdampft wird. Der Kesseldruck sollte immer zwischen 13,5 bar und dem Maximaldruck bleiben und die Heissdampf-Temperatur sollte gegen 400 °C steigen. Bis Tiefenbach werden so in diesen 20 Minuten gegen 2 Kubikmeter verdampft und gegen 200 kg Kohle habe ich bis jetzt in die Feuerbüchse geworfen.

Falls der Wasserstand im Kessel vor Einfahrt in Tiefenbach knapp ist, müssen wir anhalten und "Wasser kochen" sprich Wasser über die Dampfstrahlpumpen in den Kessel nachspeisen. Es gibt Leute, die dann sagen Haltestelle "Tiefenbach Ost", aber zum Heizen ist dieses erste Teilstück am schwierigsten weil die Maschine am Anfang noch relativ kalt ist.

#### TIEFENBACH

Während dem Wasser fassen, beschrifte ich die ganze Kohleschicht auf dem Rost, so dass ich wieder ein Grundfeuer für die Fahrt nach Furka Station habe. Dabei setze ich auch wieder den Hilfsbläser ein, damit ich schön Zug im Feuer habe. Ebenso speise ich wieder zusätzliches Wasser als Kesselreserve in den Kessel, damit ich wieder einen guten Wasserstand habe.

#### FAHRT TIEFENBACH - FURKA STATION

Es geht im gleichen Rhythmus weiter wie bei der Fahrt von Realp nach Tiefenbach. Einzig muss ich nun schauen, dass ich gegen Furka Station nicht mehr zuviel Kohle reinschaufle weil dies der höchste Punkt der Furka-Bergstrecke ist. Sonst habe ich zuviel Dampf, der über das Sicherheitsventil abgeblasen wird und auch unnötig Kohle verbraucht habe. Also auf dem letzten Kilometer die Feuerschicht etwas abbrennen lassen sprich die Schicht sollte nun dünner werden. Trotzdem wurden wieder gegen 2 Kubikmeter verdampft und gegen 200 kg Kohle verbraucht.

#### FURKA STATION

Nachdem ich das Feuer beruhigt habe, darf ich in kurze Pause! Aber ab jetzt bis Oberwald habe ich es nicht mehr streng .

#### FURKA STATION - MUTTBACH - GLETSCH - OBERWALD

Jetzt muss ich nur noch schauen, dass mir das Feuer nicht ausgeht respektive der Kessel noch genügend Dampf oder Wasser für die Hilfstriebe wie Vakuumbremse, Zylinderkühlung, Pfeife usw. produziert und einen genügenden Wasserstand hat. Die Kohleschicht ist relativ dünn (ca. 5 Zentimeter) und ich muss ab und zu mal noch in die Feuerbüchse rein gucken und etwas Kohle nachlegen, sodass der Druck bei etwa zwölf bar verharrt. Nun kann ich die Gegend geniessen! Zusätzlich bediene ich noch die Handbremse bei den Zahnstangen-Einfahrten Furkastrasse & Rotten damit nicht die Zahnräder der Lok & Wagen über das Vakuum gebremst würden.

#### OBERWALD

Nach dem Abstellen der Lok schaue ich, dass ich einen genügenden Wasserstand im Kessel habe. Eventuell muss ich noch mit der Dampfstrahlpumpe nachspeisen. Dann schiebe ich das Feuerbett mit dem Haken nach vorne an die Rohrwand sodass kein flächiges Feuer mehr vorhanden ist und noch Energie entwickelt. Ich werfe noch zusätzliche frische Kohle auf diese Made, damit ich später noch glühende Kohle habe.

#### MITTAGESSEN

En Guete! Es gibt wieder etwas Feines vom Rottenküchen-Wagen.

Nach dem Mittagessen ziehe ich mit dem Haken die noch grössenteils glühende Kohle von der Rohrwand über den Rost, damit ich wieder mit dem Grundfeuer beginnen kann. Das Spiel beginnt nun von neuem wie von Seite Realp.

#### OBERWALD - REALP

Wie Seite Realp habe ich es nun wieder streng bis Muttbach (wieder gegen 400 kg Kohle verfeuert und gegen 4 Kubikmeter verdampft). Das für den Heizer interessanteste Stück ist von Oberwald bis Gletsch, weil es einige Steigungsbrüche drin hat wo man dann nicht zu viel oder zu wenig Kohle drin haben darf. Dies weil die Maschine in den flacheren Stücken weniger Abdampf produziert und damit das Feuer weniger anfacht. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Feuer "verhockt". Ab Muttbach bis Furka Station geht es im Tunnel noch etwas rauf, aber da braucht es nicht mehr so viel Kohle. Ab Furka Station geht es wieder runter und ich kann nun diese Seite geniessen.

#### ABRÜSTUNG

Nach dem Abhängen der Wagen im Bahnhof Realp fahren wir wieder ins "Kohlegleis" beim Depot. Meistens machen wir dort mal kurz Pause und besprechen die Fahrt. Mit dem vorhandenem Feuer speise ich zwischendurch wieder Wasser nach damit der Wasserstand im Kessel bis am nächsten





Morgen genügend sein wird. Danach füllen wir erstmal wieder Kohle in den Lok-Vorratsbehälter nach. Zweitens reinigen wir die Maschine, leeren den Aschenkasten und die Rauchkammer. Für die Lösche in der Rauchkammer haben wir einen ortsfesten, gewaltigen Staubsauger mit dem im Nu die Lösche rausgesogen ist. Das Putzen der Lok hat nicht nur einen "Schönheitseffekt" sondern man kann gleichzeitig auch die Teile auf Schäden überprüfen.

#### NACHTESSEN

In der Zwischenzeit ist es 18 Uhr geworden - Zeit fürs Nachtessen.

#### ABSTELLEN

Je nach Einsatz, Müdigkeit und Helfern kann man noch vor dem Nachtessen ins Depot fahren. Meistens erst nach dem Nachtessen hänge ich die Maschine wieder an der Vorheizanlage an. Bei einem Bier putzen wir danach noch die

Lok-Lampen und lassen den anstrengenden, aber schönen Tag im Depot ausklingen. Insgesamt habe ich heute gegen eine Tonne Kohle verfeuert, sodass man meistens genügend müde ist, um gut zu schlafen.

#### AUSBILDUNG

Wie beschrieben ist die Arbeit als Heizer einerseits physisch anstrengend, aber der Heizer hat auch noch die fahrdienstlichen Aufgaben als Zugbegleiter wahrzunehmen, d.h. bei der Ausbildung zum Heizer muss er neben dem Heizen auch eine fahrdienstliche Ausbildung machen. Die gesamte Ausbildung bis zum geprüften Heizer dauert etwa 2 bis 3 Jahre und wir haben das Einstiegsalter auf maximal 55 Jahre festgelegt weil nur bis zum 70sten Altersjahr gefahren respektive geheizt werden darf. Der Einstieg bei uns läuft typischerweise über die Mitarbeit Dampf bei der Instandhaltung der Loks im Winter in Realp und die Mithilfe bei der Auf- und Abrüstung der Loks beim Fahrbetrieb im Sommer.



Bild von  
Erwin Züger

Walter Wäfler  
beim Feuern auf  
der Lok HG 2/3  
Nr. 6 „Weisshorn“



## UNGLAUBLICH, EINE SCHMALSPURBAHN VON MEIRINGEN NACH OBERWALD

# PROJEKT GRIMSELBAHN

VON PAUL GÜDEL, IGRG

*Was in letzter Zeit unter Nichteingeweihten nur gemunkelt wurde: Es gibt tatsächlich ein solches Projekt und es ist sogar recht weit fortgeschritten.*

Als Mitglied der IG Grimselbahn verfolgt der Verein Interessengemeinschaft Region (IGRG) Gletsch seit Jahren aufmerksam die Realitäten und Visionen des Projektes Grimselbahn, das nach der Auswertung der Machbarkeitsstudie sowie insbesondere durch den Einbezug der nationalen Netzgesellschaft Swissgrid, welche die Stromleitungen zusammen mit dem Bahntrasse in den Grimseltunnel verlegen will, aktuell und realisierbar scheint. „Das Projekt an der Grimsel bietet ideale Voraussetzungen für eine Bündelung von Infrastrukturen und Ausnutzung von Synergiepotenzial“ urteilt die Swissgrid. Der Kanton Wallis begleitet die Arbeiten und unterstützt das Projekt. Im Grimselgebiet könnten 120 Strommasten abgebaut werden.

### WAS IST DIE GRIMSELBAHN?

Die Verbindung zwischen Meiringen und Oberwald mit einer attraktiven, wirtschaftlich und touristisch 26 km langen Schmalspurbahn, die das schweizerische Schmalspurnetz auf eine Länge von 844 Kilometer erweitert, den ländlichen Raum stärkt und den öffentlichen Verkehr im Alpenraum aufwertet. Autoverlad als Option. (Pw)

Es gibt zwei Planungs-Varianten:

- „Touristik“ mit möglichst offener Linienführung. Fahrzeit 25 – 30 Minuten, Zahnrad.
- „Metro“ ab Innertkirchen im Tunnel. Fahrzeit ca. 20 Minuten, Adhäsion.

### TOURISTISCHER NUTZEN

Neue attraktive Verbindungen wie Luzern-Zermatt, Interlaken - Davos/St.Moritz, Montreux-Andermatt werden möglich. Neue Angebote wie der Lötschberg-Basistunnel oder das Ferienresort Andermatt werden in das Konzept einbezogen und ergänzen dieses in idealer Weise. Der grösste Nutzen rund um das Grimselgebiet dürfte die Umwelt betreffen.

Alle wichtigen Tourismusorte in der Schweizer Alpenregion werden direkt mit der Bahn umweltschonend verbunden.

### NUTZEN FÜR DIE DAMPFBAHN FURKA-BERGSTRECKE

Es ergeben sich wertvolle neue Verbindungen ab dem Berner Oberland und der Zentralschweiz; insbesondere die Anbindung an die Zentralbahn wird attraktive Rundfahrten und völlig neue Aspekte der touristischen Angebote ermöglichen. Die Zusammenarbeit mit der MGB, der RhB sowie der Zentralbahn können markant vertieft werden. Das Obergoms und Gletsch werden aufgewertet.

### ZEITPLAN

Die Planung ist sehr weit fortgeschritten. Die Baubewilligung ist in vier Jahren zu erwarten. Die Bauzeit bis zur Inbetriebnahme benötigt sechs bis sieben Jahre. Auf den Winterfahrplan 2025/26 könnten die ersten Züge verkehren, und eine neue Seite in der Schweizerischen Verkehrsgeschichte würde aufgeschlagen.

Die Information der Öffentlichkeit erfolgt auf breiter Basis 2016.

#### Variante «Touristik»

- Möglichst offene Linienführung
- Zahnrad imax = 120 ‰
- Meterspur
- Fahrzeit ca. 25 – 30 Minuten
- Haltestellen Guttannen und Handegg, (Boden als Option)
- Autoverlad als Option (nur PW)
- Gesamte Länge Meiringen-Oberwald ca. 27,3 km
- Grimseltunnel ca. 8,7 km
- Linie ist den Naturgefahren stark ausgesetzt

#### Variante «Metro»

- Ab Innertkirchen möglichst im Tunnel
- Adhäsionsbahn imax = 60 ‰
- Meterspur
- Fahrzeit ca. 20 Minuten
- Haltestellen Guttannen und Handegg, (Boden als Option)
- Autoverlad als Option (nur PW)
- Gesamte Länge Meiringen-Oberwald ca. 26,0 km
- Tunnel Innertk. – Guttannen ca. 6,1 km
- Tunnel Guttannen-Handegg ca. 4,7 km
- Tunnel Handegg – Oberwald ca. 9,7 km
- Totale Tunnellänge Innertkirchen – Oberwald ca. 20,5 km



AUS DEM VEREIN

# KLARER FOKUS – MITGLIEDERWERBUNG

VON BEAT J. KLARER, LEITER MARKETING VFB

*Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke entwickelte sich vollumfänglich zu einem KMU. Zudem werden die gesetzlichen Anforderungen, die betrieblichen Prozesse und Strukturen zusehends in der Richtung eines öffentlichen Transportunternehmens definiert.*

Arbeitsbereiche wie zum Beispiel Administration, Informatik, Werbung oder Mitarbeiter für die Zugsbegleitung wurden selbstverständlich. Für die Erhaltung und Sicherung des wunderschönen Kulturgutes DFB werden künftig vermehrt Mitarbeiter in allen Funktionen wie dies bei einem Transportunternehmen der öffentlichen Hand üblich ist, verlangt. Die neu geschaffene Stelle des VFB Marketings wird nun vereinsübergreifend den Auftrag haben, neue Vereinsmitglieder zu gewinnen, welche unter anderem gewillt sind, Chargen zu übernehmen, die einen professionellen Bahnbetrieb nach allen Anforderungen auch in Zukunft gewährleisten.

Die DFB ist heute ein professionelles Eisenbahnunternehmen obwohl der Betrieb praktisch nur von freiwilligen Mitarbeitern getätigt wird. Um den hohen Anforderungen im Markt und der Einmaligkeit unserer Dampfbahn gerecht zu werden, wurde ein Anforderungsprofil und mit dessen Schnittstellen mit allen beteiligten DFB Stellen ausgearbeitet.

Das VFB Marketing ist primär verantwortlich für die Gewinnung von Neumitgliedern und den dazu benötigten Öffentlichkeitsarbeiten. Dazu wird nun das Corporate Identity generell vermehrt durchgesetzt und der Marktauftritt mit DFB Schwerpunkten lanciert. Für die optimale Kunden- und Standbetreuung wird künftig ein Sektionen übergreifender Personalpool zur Verfügung stehen, welcher bei Bedarf von den einzelnen Sektionen zugezogen werden kann. Diese Mitarbeiter haben eine verkaufsorientierte Ausbildung und sollten die Akquisitionsgespräche optimaler führen können und die Mitgliedergewinnung in allen Belangen effizienter fördern.

Interessante Thematiken und Schwerpunkte werden die Messe- und Ausstellungsstände der DFB neu konzeptionell aufwerten. Nicht nur die DFB wird im Mittelpunkt sein, sondern auch Angebote unserer Partnerunternehmen können das Angebot ergänzen (zB. Angebot „Alpenpower“ von Andermatt). Klar ist aber, dass die

DFB kein Reisebüro wird, sondern die Partnerschaften mit Touristischen Angeboten fördert.

Als Ergänzung können künftig auch regionale Auftritte mit Produkten der MGBahn (Glacier Express), RhB (Bernina Express) oder den SBB (RailAway) vorstellbar sein. Das heisst, wir haben starke Partner und Produkte im Hintergrund welche unseren Marktauftritt mit einer Einmaligkeit stärken.

Das VFB Marketing unterstützt sämtliche Sektionen in verkaufsorientierter Hinsicht und der Akquisition von Neumitgliedern und bei Öffentlichkeitsarbeiten. Ebenso besteht die Möglichkeit bei einer frühzeitigen Anmeldung (Jahresplanung) gewisse Subventionen für die Sektionen aus dem Pott des Zentralvorstandes zu erhalten. Der Zentralvorstand wird auch interessante Werkzeuge zur Verkaufsförderung wie neue Rollup, Give Aways, Presse Templates etc. zur Verfügung stellen.

*Bild von Beat J. Klarer Lok 3 der FO im Massstab 1:5 der Katzenssee Bahn. Diese Lok wurde an der FESPO 2016 in Zürich als Blickfang am neuen DFB Stand präsentiert.*





## AUS DER STIFTUNG

# DIE STIFTUNG FURKA-BERGSTRECKE SAGT DANKE

VON PETER RIEDWYL, STIFTUNGSRATSPRÄSIDENT

*Ein weiterer Meilenstein für die Dampfbahn ist mit der Fertigstellung der Erweiterung der Werkstätte/Remise in Sicht. Die Restfinanzierung ist praktisch gesichert. Zwei Wettbewerbsgewinner können sich freuen. Ein Bauingenieur wird neuer Stiftungsrat.*

Im Dampf an der Furka 3/2014 wurde der überarbeitete Flyer Remise Realp beigelegt. 19 Gönner widmeten ihren Gönnerclubbeitrag von mindestens 2'000 Franken diesem Zweck. Weitere 197 Spender überwiesen eine zweckgebundene Spende. Mit den eingegangenen 81'965 Franken sollte die Restfinanzierung praktisch sichergestellt sein. Herzlichen Dank allen Spendern und auch den vielen Freiwilligen die zum Fortschritt beitragen. Weil die Kapazität bei den Freiwilligen Mitarbeitern ausgeschöpft war, konnte trotz dem schönen Wetter im Oktober / November der Bau nicht fertiggestellt werden. Geplant ist jetzt der Abschluss auf die Bahn-Saison 2016. Die Stiftung führt zur Spendergewinnung jedes Jahr ein Wettbewerb mit Karten und Tischsets durch bei dem die Anzahl Passagiere geschätzt werden kann. Als Hilfe wurde die Anzahl vom Vorjahr angegeben. Zu gewinnen gibt es eine Dampfbahnfahrt für 6 Personen inkl. Mittagessen mit persönlicher Betreuung durch Bruno Rütli. Mit 26'964 war die Anzahl erheblich tiefer als im Vorjahr, was

bei den Schätzungen zu grösseren Abweichungen führte. Mit 26'973 war Sonja Büchel aus Kreuzlingen am nächsten. Den zweiten Platz gewann Andreas Boutellier aus Gipf-Oberfrick. Herzliche Gratulation. An der Stiftungsratssitzung im September wurde Heinz Schaller aus Sursee als neuer Stiftungsrat gewählt. Er hat einen Abschluss als Bauingenieur HTL und ein Nachdiplomstudium in Unternehmungsführung absolviert. Er ist Inhaber der Schaller Baumanagement AG. Seit 2012 ist er unter anderem Stiftungsrat beim Ruderzentrum Rotsee. Damit konnte ein fachlich kompetenter Nachfolger für Peter Püntener gefunden werden. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit. Das Schwergewicht der Stiftung beim Fundraising 2016 ist das Ausfinanzieren der alten Verpflichtungen. Einerseits den Restbetrag der anerkannten Mehrkosten Gletsch-Oberwald von 200'000 Franken und der noch fehlenden Mitteln von geschätzten 700'000 Franken für die beiden Loks HG 4/4. Der Lotteriefonds des Kantons Zürich unterstützt unter dem Titel Inlandhilfe Gesuche bei denen in unserem Fall die Kantone Uri und Wallis ebenfalls Beiträge gesprochen haben. Mit tatkräftiger Unterstützung von Hermann Walser, ehemaliger Stiftungsrat, reichen wir ein Gesuch in Zürich ein für die Lok Nr. 704, die in Winterthur von der SLM gebaut wurde. Ein namhafter Beitrag wäre ein grosser Schritt nach vorne.

Einfach  
einscannen &  
mehr erfahren!



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

**Mehr wissen**  
[www.dfb.ch](http://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, Telefon 0848 000 144, E-Mail: [reisedienst@dfb.ch](mailto: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](mailto:vfb.mitgliederservice@dfb.ch) oder via Internet [www.dfb.ch/verein](http://www.dfb.ch/verein)

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

**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](mailto: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 erhältlichem 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 Steuererminderung 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.



## FÜR FREIWILLIGE MITARBEITER

# VERSICHERUNGS- SCHUTZ

VON BERND HILLEMEYR, VFB-VIZEPRÄSIDENT

Es wurde immer wieder die Frage gestellt, ob und in welchem Umfang freiwillige Mitarbeiter bei der DFB versichert sind. Im Zuge der Neuregelung der Versicherungen der gesamten DFB-Gruppe hat sich der Zentralvorstand dafür eingesetzt, hier klare Aussagen zu erhalten. Es wurden verschiedene Recherchen durchgeführt und mögliche Versicherungsfragen formuliert. Auf dieser Grundlage wurden in enger Zusammenarbeit von unserem Versicherungsbroker Kessler zwei Merkblätter erstellt, welche die wichtigsten Fragen rund um den Versicherungsschutz der freiwilligen Mitarbeiter in verständlicher Form beantworten. Ausführlich wird dabei auch auf die besondere Situation der Freiwilligen aus Deutschland eingegangen.

Die beiden Merkblätter stehen auf den Internetseiten des Vereins [www.dfb.ch/verein](http://www.dfb.ch/verein) im Bereich „Unterlagen“ zur Verfügung.

Auch wenn die freiwilligen Mitarbeiter während ihrer Einsätze versichert sind, so sollte auch an den möglichen Fall einer Erkrankung gedacht werden. Es ist deshalb für Helfer aus dem Ausland der Abschluss einer Auslandskrankenversicherung empfohlen, die meist gegen einen relativ kleinen Betrag als Ergänzung zu anderen Versicherungen oder Dienstleistungen (ADAC, Kreditkarte) abgeschlossen werden kann.

Bei allen Absicherungen ist es aber immer noch die Vermeidung von Unfällen die bessere Lösung. Hier sind alle freiwilligen Mitarbeiter aufgerufen, bei ihren Arbeiten genügen Sorgfalt und Umsicht walten zu lassen und sich strikt an die Vorgaben wie z.B. den Arbeitsanweisungen der Bauabteilung zu halten.

## AUS DEM VEREIN

# SPK UND TREFFEN DE/NL IM ZEICHEN DES MARKETINGS

Am 31. Oktober fand in Würenlingen im Kanton Aargau die Sektionspräsidentenkonferenz (SPK) 2015 statt. Hauptthema war das Marketing des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB). Hierzu gab es vom neuen VFB-Marketingleiter Beat Klarer umfassende Ausführungen. In einem Workshop haben die Präsidenten Eckpunkte für Massnahmen zur Gewinnung von Fahrgästen, freiwilligen Mitarbeitenden, Fahrgästen und Mitgliedern erarbeitet und die Erwartungen an das zentrale VFB-Marketing formuliert. Daneben gab es verschiedene Informationen zum Versicherungsschutz der freiwilligen Mitarbeitenden, zum gemeinsamen Internetauftritt, der Mitgliederdatenbank und dem Zugang zum Intranet. Auch blieb Zeit für individuelle Fragen und persönliche Kontakte. Bereits am 17. Oktober hatten sich die Verantwortlichen der Sektionen aus Deutschland und den Niederlanden in Mannheim getroffen. Zum Hauptthema Werbung und Standauftritt war Beat Klarer angereist. Vorgestellt wurde auch der neue Werbepost für Deutschland, der dort den Sektionen leihweise zur Verfügung gestellt werden kann. Weitere Themen waren der gemeinsame Internetauftritt, der Umgang mit dem Intranet, Werbemittel, Wege der Spendenbeschaffung und die Zusammenarbeit zwischen den Sektionen. Bilder der SPK finden sich auf unserer Internetseite:



<https://www.dfb.ch//index.php?id=1565>

## MITGLIEDERAUSWEIS UND –RECHNUNG

Diesem ersten Dampf an der Furka des neuen Jahres liegt wie gewohnt der neue Mitgliederausweis als Deckblatt bei. Mitglieder können damit weiterhin einen Rabatt von 20 Prozent auf DFB-Billette beanspruchen. Inbegriffen sind auch die vier jährlichen Ausgaben dieses Heftes. Zudem kann der Eisenbahn-Amateur vergünstigt abonniert werden. Der Zentralvorstand sagt herzlich Merci für die Unterstützung aller aktiven und „passiven“ Mitglieder! Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist ein Gemeinschaftswerk, das auf den Förderverein angewiesen ist und bleibt. Helfen Sie mit, das Vorhaben zu erhalten! Der Zentralvorstand ist allen Mitgliedern sehr dankbar, die den Jahresbeitrag in den nächsten Tagen und Wochen entrichten. Dies erspart unnötige administrative Aufwände und trägt dazu bei, dass wir die Dampfbahn in der weitgehend einnahmefreien Vorsaison unterstützen können.



## OBJECTIFS ET NOUVEAUTÉS À L'HORAIRE

# COUP D'OEIL SUR LA SAISON 2016

URS ZÜLLIG, DIRECTEUR / TRADUCTION PAR F. MARTIN

Comme expliqué dans le dernier numéro, nous nous trouvons, au moment de la parution de celui-ci, dans la phase « planification » du cycle annuel du DFB. Concrètement, les projets, les nouveautés et les améliorations pour la saison 2016 sont planifiés en détail, documentés et, selon les besoins, enseignés. Ceux-ci se basent sur les objectifs fixés pour la saison à venir, que nous vous présentons brièvement ci-après :

### OBJECTIFS 2016

Comme on le sait, le DFB travaille, pour fixer ses objectifs, avec un « Balanced Scorecard » (BSC) (Concept pour la mesure, la documentation et le pilotage des activités d'une entreprise. Réd.) augmenté d'une dimension « sécurité ». Les objectifs sont fixés au niveau de l'entreprise et par département. Au niveau de l'entreprise, les objectifs principaux sont les suivants :

À nos hôtes et amateurs d'événements, nous voulons :

- présenter un site WEB du DFB convivial et informatif
- proposer la 1e classe aussi dans le « train en sens inverse »
- offrir une plus-value aux voyageurs de 1e classe, et le faire savoir
- rendre possibles des correspondances plus attractives avec le « train en sens inverse » à Oberwald et Gletsch
- faciliter aux randonneurs l'accès à la région de la Furka aux heures creuses, grâce aux trains du matin et du soir
- présenter la gastronomie Furka comme élément de l'événement « Train de la Furka »
- faire mieux connaître aux entreprises / organisations / associations l'offre de trains spéciaux

Pour nos collaborateurs actuels et futurs, nous voulons :

- améliorer notablement l'information et simplifier l'administration par le développement de l'INTRANET
- traiter plus rapidement les demandes de personnes intéressées à collaborer
- prêter plus d'attention à la politique d'information

lors de nouveautés et de changements

En relation avec les processus et les infrastructures, nous nous efforcerons :

- de terminer et d'inaugurer l'agrandissement des ateliers de Realp
- de poursuivre le projet de hangar à wagons de Realp, de clarifier les questions de propriété et d'intensifier la recherche de moyens financiers
- de réaliser le projet d'entretien systématique (étape 2016)
- d'actualiser la stratégie 2020

Les objectifs de sécurité se présentent comme suit :

- l'organe directeur sécurité est opérationnel
- l'instrument d'annonce d'événement est introduit et utilisé
- les plus importants processus SMS sont définis et introduits
- les objectifs quantitatifs sont connus (tableau d'affichage) et mesurés

Pour les finances nous nous efforcerons :

- de transporter plus de passagers, resp. d'augmenter les recettes, conformément au budget
- d'élaborer un plan pour l'amélioration durable des recettes du DFB AG

### L'HORAIRE 2016 – NOUVEAUTÉS DANS L'OFFRE

Pour la saison 2016, il y aura dans le concept d'exploitation et dans l'horaire (cf. page 7) d'importantes innovations, que nous aimerions présenter plus en détail à nos lecteurs. Nous espérons ainsi donner à temps des idées de projets de voyages personnels, et permettre aux membres de l'association, nos importants ambassadeurs publicitaires, de donner de manière compétente des informations sur notre train et les nouvelles possibilités de la saison 2016.

### Concept d'exploitation 2016

La durée d'exploitation en automne s'étendra de nouveau, comme naguère, jusqu'au premier week-end d'octobre. La période d'exploitation quotidienne en été durera 6 semaines comme jusqu'ici, mais sera retardée



d'une semaine et se terminera le 21 août. Le départ du « train en sens inverse » à Oberwald sera fixé à 10:45, pour assurer une correspondance optimale avec le train régional du MGBahn de Brigue et offrir aux voyageurs des régions Léman / Berne / Interlaken et Suisse Centrale des possibilités d'arrivée le matin plus attractives. De plus, le « train en sens inverse » aura aussi la 1e classe. La période de circulation du train de Gletsch (train supplémentaire, 11:15 au départ de Realp) a été réduite aux 5 week-ends les plus fréquentés en août/septembre. Le train Diesel (Aventure Gorges du Rhône) parcourt désormais, les vendredis, samedis et dimanches, la ligne entière comme train du matin / du soir, offrant aux voyageurs un meilleur accès à la région de la Furka aux heures creuses, et répondant en même temps à un grand nombre de besoins logistiques internes. Le train à vapeur du matin Gletsch – Oberwald, très peu utilisé, disparaît.

En détail, voici les nouveautés de l'horaire 2016, train par train :

#### TRAIN PRINCIPAL (STAMMZUG)

Le train principal circule sans changement, dép. 10:15 de Realp pour Oberwald et 13:50 d'Oberwald pour Realp – les vendredis, samedis et dimanches du 18.6 au 2.10, et tous les jours du 11.7 au 21.8.2016. En raison de révisions de voitures les compositions du train principal et du train en sens inverse seront échangées – en 2016 le train principal circulera, en principe, avec la composition rouge.

#### TRAIN EN SENS INVERSE (GEGENZUG)

Le train en sens inverse circule comme jusqu'ici les vendredis et samedis du 1.7 au 24.9, dép. 14:30 de Realp, et les samedis et dimanches du 2.7 au 25.9, dép. 10:45 d'Oberwald. En 2016 le train en sens inverse circulera, en principe, avec la composition bleue. Ce train aura, et c'est nouveau, 24 places en 1e classe. Afin d'assurer des correspondances optimales à Oberwald, les horaires ont été aménagés comme suit :

- Nouveau : dép. 10:45 d'Oberwald en correspondance avec le MGB de 10:37 (Berne dép. 08:07, Brigue arr. 09:11 / dép. 09:23)
- Nouveau : à Gletsch à 11:15, la correspondance est rétablie avec le CarPostal de Meiringen à 11:10 (Lucerne dép. 08:05, Meiringen arr. 09:16 / dép.

09:25)

- Croisement avec le train principal de nouveau à Muttbach
- La halte à la station Furka est raccourcie de 35 min à 20 min
- Arrivée à Realp seulement 10 min plus tard à 12:51 (au lieu de 12:40)
- Retour Realp – Furka 15 min plus tard aussi

L'après-midi, la loc à vapeur reste en tête du train jusqu'à Oberwald – le peu apprécié changement de traction (Diesel) à Gletsch est supprimé. Le transfert Oberwald – Gletsch se fait par train de locomotives.

Dès 2016, les correspondances du « train en sens inverse » à Oberwald seront adaptées et optimisées en fonction de l'ouest. (Note du trad. : C'est pas trop tôt !)

#### TRAIN DE GLETSCH (GLETSCHER ZUG)

Ce train supplémentaire circule, les vendredis, samedis et dimanches du 12.8 au 11.9, les week-ends de forte affluence, avec un horaire inchangé : dép. 11:15 de Realp pour Gletsch et 15:15 de Gletsch pour Realp. La composition reste inchangée : deux B2 ainsi que la voiture-bistro WRs 2227 « Steam-Pub » avec boissons et snacks.

#### TRAIN DIESEL « AVENTURE GORGES DU RHÔNE » (ABENTUEUR ROTTENSCHLUCHT)

Nouveau train du matin Realp – Gletsch (– Oberwald) und du soir (Oberwald –) Gletsch – Realp

L'offre actuelle « Aventure Gorges du Rhône » reste inchangée, mais complétée par un train du matin / du soir :

Les vendredis, samedis et dimanches du 1.7 au 25.9, le matin Realp 09:00 – Gletsch 10:15 – Oberwald 10:40 et l'après-midi Oberwald 14:45 – Gletsch arr. 15:07 / dép. 16:10 – Realp 17:40. Ce train conduit un wagon panoramique (36 pl. / 2 chaises roulantes), deux B à portière centrale (96/2.) ainsi qu'un wagon à bagages. Ceci permet de répondre aussi à des besoins internes tels que transports de personnel pour le département construction, l'exploitation et la gastronomie Furka, transports de marchandises pour la Furka, envois de



service, approvisionnement de nombreux petits chantiers, transferts de wagons et graissage de la crémaillère. L'offre en trains Diesel sera largement étendue à la saison 2016.

#### D'AUTRES ACTIVITÉS IMPORTANTES DE LA SAISON 2016

D'un point de vue interne, le plus grand changement est la reprise de la Gastronomie Furka en régie propre dès la saison qui vient. Naturellement, l'objectif est que nos hôtes remarquent le moins possible ce changement, ou alors seulement dans un sens positif. Le département construction prévoit de s'attaquer en 2016 à de « gros morceaux » : en plus du renouvellement total de 300 mètres de pleine voie (cf. article de Manfred Willi), une nouvelle étape de l'assainissement du tunnel de faîte, ainsi que de nombreuses mesures dans le cadre de l'entretien systématique. A Realp l'achèvement de l'agrandissement des ateliers, tant l'extérieur que l'aménagement intérieur, doit être fêté début septembre avec les donateurs et sponsors.

Dans le domaine des ateliers, les priorités sont : à Realp, la préparation du matériel roulant pour les trains du matin et du soir et la remotorisation du Tmh 985, à Uzwil le « rush final » sur la loc 704 et à Aarau l'achèvement de l'AB 4462 pour sa mise en service dès la saison 2016. Dans l'entretien des wagons, un programme chargé de révisions et de contrôles nous attend.

#### FAITES DE LA PUBLICITÉ POUR NOTRE TRAIN !

L'objectif principal du Marketing pour 2016 est toujours d'attirer de plus nombreux voyageurs au DFB. C'est pourquoi nous avons besoin de votre soutien. « Qui vous a motivé à voyager avec le DFB ? », demandait notamment l'enquête auprès des voyageurs en 2015. Les réponses se répartissent comme suit :

- 55 % Amis / connaissances
- 17% La région / le train
- 13% Hobby
- 6% Récit de voyage
- 6% Publicité

Il est donc clairement confirmé que nous tous, protagonistes de notre magnifique train : collaborateurs, membres de l'association, actionnaires et autres supporters du train à vapeur, sommes les plus importants ambassadeurs publicitaires de notre projet. Nous vous prions donc tous de faire sans tarder, auprès de vos amis et connaissances, une grosse propagande pour notre train, et de les rendre attentifs à l'offre attractive de 2016. Les réservations en ligne sont possibles depuis mi-octobre, dès maintenant même avec rabais pour réservation à l'avance. Merci d'avance pour votre soutien.

## UNE TROUVAILLE SENSATIONNELLE

DE ARNE MORITZ, MARKETING /  
TRADUCTION PAR J-P. MELCHNER

*Il vaut la peine, en fouillant dans les vieilles mesures, d'y regarder d'un peu plus près. Voici ce qui est arrivé dans le Blauhaus (Maison Bleue).*

En vue de la préparation de la place de fête à Oberwald pour le centenaire de la ligne Brig-Gletsch, on a installé un guichet provisoire pour la vente des billets. A cet effet la section NRW a transformé le vieux container de l'installation des sprinklers. Son aspect a été revalorisé intérieurement et extérieurement par l'adjonction d'une fenêtre supplémentaire pour un second guichet.

En fin de compte il a été équipé de tables et de chaises. Les volontaires n'en crurent pas leur yeux lorsqu'ils allèrent chercher les tables dans le dépôt de meubles de la Maison Bleue à Gletsch ; sous la vieille toile cirée qui recouvrait la table se cachait un numéro du Times du 24 juillet 1924, soit pratiquement jour pour jour vieux de 90 ans !



**INCROYABLE, UN CHEMIN DE FER À VOIE ÉTROITE ENTRE MEIRINGEN ET OBERWALD**

# PROJET DU CHEMIN DE FER DU GRIMSEL

PAUL GÜDEL, IGRG (INTERESSENGEMEINSCHAFT DER REGION GLETSCH), TRADUCTION PAR C. AM RHYN

*Voici ce qui était seulement murmuré ces derniers temps entre non-initiés: Il y a en effet un réel projet et il est même bien avancé.*

En tant que membre de l'IG du train du Grimsel, l'association de la communauté d'intérêt de la région de Gletsch (IGRG) suit attentivement depuis des années les réalités et les visions du projet du train du Grimsel. Celui-ci semble actuel et réalisable d'après les résultats de l'étude de faisabilité, et ceci spécialement par l'inclusion de la société nationale du réseau Swissgrid, qui souhaite transporter le courant électrique parallèlement au tracé du chemin de fer dans le tunnel du Grimsel. "Le projet du Grimsel offre une configuration idéale pour une connexion d'infrastructures et pour tirer profit du potentiel de synergies" pense Swissgrid. Le canton du Valais accompagne les travaux et soutient le projet. 120 pylônes de lignes à haute tension pourraient être démontés dans la région du Grimsel.

**QU'EST-CE QUE LE TRAIN DU GRIMSEL?**

La liaison entre Meiringen et Oberwald par un chemin de fer de 26 kilomètres à voie étroite, attractif, économique et touristique qui renforce l'espace rural et accroît le trafic de voyageurs dans le secteur des Alpes. Le réseau ferré suisse à voie étroite serait ainsi porté à 844 kilomètres. Trains-autos en option.

**IL Y A DEUX VARIANTES PLANIFIÉES :**

- "Touristique" avec une ligne le plus possible à ciel ouvert. Durée de parcours 25-30 minutes, crémaillère
- "Métro" dans un tunnel depuis Innertkirchen. Durée de parcours environ 20 minutes, adhérence

**VARIANTE «TOURISTIQUE»**

- Ligne le plus possible à ciel ouvert
- Crémaillère, rampe max. 120 ‰
- Voie métrique
- Durée de parcours env. 25 – 30 minutes
- Haltes Guttannen et Handegg, (Boden en option)
- Chargement d'autos en option (voitures privées seulement)
- Longueur totale Meiringen – Oberwald env. 27,3 km
- Tunnel du Grimsel env. 8,7 km
- Ligne fortement exposée aux dangers de la nature

**AVANTAGES TOURISTIQUES**

De nouvelles liaisons attractives telles que Lucerne-Zermatt, Interlaken-Davos / St-Moritz, Montreux-Andermatt deviennent ainsi possibles. De nouvelles offres comme le tunnel de base du Lötschberg ou le lieu de vacances d'Andermatt seront incluses dans le projet et le compléteront de la meilleure façon. L'avantage principal pour les alentours de la région du Grimsel devrait concerner l'environnement. Tous les lieux touristiques importants des Alpes suisses seront directement reliés avec le train, qui préserve la nature.

**AVANTAGES POUR LE TRAIN À VAPEUR DE LA FURKA**

Il y aura de nouvelles liaisons très performantes depuis l'Oberland bernois et la Suisse centrale. Le fait d'être relié au Zentralbahn permettra de créer d'intéressants voyages circulaires et de proposer des aspects complètement nouveaux de l'offre touristique. La collaboration avec le MGB et le RhB ainsi que le Zentralbahn pourra être largement accrue. La haute vallée de Conches et Gletsch seront mis en valeur.

**CALENDRIER**

La planification est très avancée. L'autorisation de construire est attendue d'ici 4 ans. Le temps de construction jusqu'à la mise en service demandera 6 à 7 ans. Ce sera lors de l'horaire d'hiver 2025/2026 que les premiers trains pourront circuler et une nouvelle page de l'histoire des transports suisses sera ainsi tournée. Une large information destinée au public sera réalisée en 2016.

**VARIANTE «MÉTRO»**

- Dès Innertkirchen le plus possible en tunnel
- Chemin de fer à adhérence, rampe max. 60 ‰
- Voie métrique
- Durée de parcours env. 20 Minuten
- Haltes Guttannen et Handegg, (Boden en option)
- Chargement d'autos en option (voitures privées seulement)
- Longueur totale Meiringen – Oberwald env. 26,0 km
- Tunnel Innertkirchen – Guttannen env. 6,1 km
- Tunnel Guttannen – Handegg env. 4,7 km
- Tunnel Handegg – Oberwald env. 9,7 km
- Longueur totale des tunnels Innertkirchen – Oberwald env. 20,5 km



**EBERHARD KÜHNLE**

## **VERDIENTES MITGLIED DES VFB IST NICHT MEHR**



### **EBERHARD KÜHNLE, LANGJÄHRIGER PRÄSIDENT DER SEKTION STUTTART VERSTORBEN**

*Von Bernd Hillemeyr, VFB-Vizepräsident*

Am 28. Oktober ist Eberhard Kühnle nach schwerer Krankheit im Alter von 76 Jahren verstorben. Er war von 2002 bis 2014 Präsident der Sektion Stuttgart und bis zu seinem Tode Vizepräsident. Neben seiner Vorstandstätigkeit war er auch aktiv bei Baueinsätzen an der Furka, im Info-Kiosk Gletsch, organisierte Vereinsausflüge und hat bis zuletzt auf unzähligen Ausstellungen und Messen für die Dampfbahn geworben. Grosse Unterstützung erhielt er dabei durch seine leider schon 2009 verstorbene Ehefrau Anita.

Eberhard Kühnle war sowohl bei den deutschen als auch Schweizer Sektionen ein gerne gesehener Kollege. Dadurch ergaben sich auch viele schöne Freundschaften.

Neben der Dampfbahn war die Imkerei sein grosses Hobby. Die Bienen haben ihm gezeigt, dass nur Zusammenarbeit zum Erfolg führt. Dies war auch sein Lebensmotto.

In jüngeren Jahren war er aktiver Leichtathlet und hier auch als Kampfrichter bei vielen Veranstaltungen im Einsatz. Dabei zählte sicher die Weltmeisterschaft im Jahre 1993 in Stuttgart zu den Höhepunkten.

Schon durch seine Krankheit gezeichnet konnte er sich noch im September einen lang gehegten Wunsch erfüllen und das Miniatur Wunderland in Hamburg besuchen.

Unser Beileid gilt seinen drei Söhnen mit ihren Familien.

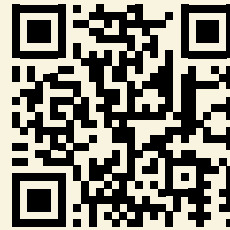


## INFORMATIONEN ZU DEN VFB SEKTIONEN

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 23 Sektionen gegliedert. Einen Überblick bietet die Internetseite [www.dfb.ch/verein](http://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

04. März 2016	Generalversammlung	Kurt Baumann	076 580 42 66
16. April 2016	Markt Zurzach	Peter Debrunner	079 508 85 86
24. – 30. April 2016	1. Arbeitswoche	Jürg Morf	062 291 11 40
30. April 2016	Tag der offenen Wagenwerkstatt	Werner Beer	079 645 28 54
7. Mai 2016	Frühlingsmarkt Dietikon	Harald Salzmänn	079 357 23 58
18. Juni 2016	Eröffnungsfahrt Furka-Bergstrecke	Verena Rüeegg	079 722 52 42

### AUFRICHTE AB 4462

Von Heinz Unterweger und Werner Beer

Das wohl prägendste Ereignis der letzten Periode war das Aufsetzen des vormontierten Daches auf die tragende Struktur des Personenwagens AB 4462. Das Dach, bestehend aus zwei 12.6 Meter langen Pfetten, 3 Bindern, 11 Spanten und ca. 40 Quadratmeter Täfer, hatten wir in bequemer Arbeitshöhe am Boden zusammengebaut, imprägniert, gestrichen und mit einer Unterdachfolie abgedeckt. Auch die Dachbleche konnten bereits angepasst werden. Zur „Aufrichte“ haben wir spontan die Sponsoren eingeladen, die tatkräftig mithalfen, die Pfosten mit ihren Zapfen in die Löcher der Pfetten und Binder einzufädeln. In weniger als 1 Stunde haben wir das Dach mit den beiden Hallenkränen hochgehoben und auf die tragenden Pfosten aufgesetzt. Siehe auch den Bericht auf unserer Homepage unter



[www.dfb.ch//index.php?id=1578](http://www.dfb.ch//index.php?id=1578) .

### BEGINN INNENAUSBAU

Zum Abschluss dieser Arbeiten galt es noch, alle Schraubverbindungen (ca. 370 Schrauben M12) der Knotenbleche und Verstärkungswinkel festzuziehen und zu kontrollieren. Den Innenausbau begannen wir mit der Montage der Sockelbretter als Voraussetzung für den Einbau der davor liegenden Dampfheizung. In weiteren Schritten erfolgt die Montage der Seiten- und Stirnwände in Birkensperrholz. Mit dem vorgezogenen Aufbau eines Musterfensters prüfen wir die Passgenauigkeit aller beteiligten Einzelteile wie Schere, Fensterglas, Fensterrahmen, Sims, Tischli, Store usw.

### CHASSIS B 4231

Den frei gewordenen Platz der Dachmontage haben wir genutzt, um das schon vor einiger Zeit sandgestrahlte und grundierte Chassis des Vierachsers B 4231 aus dem Freien in die Halle zu bringen. Daran werden wir weitere Richt- und Schweissarbeiten durchführen, bevor es – wieder in seine Normallage zurückgedreht – als Arbeitsbühne für den Aufbau des Wagenbodens dienen wird.



#### HILFSWAGEN X 4917, KÜNFTIG BD 2503

Am Freitag 30.10.2015 holten wir mit Hilfe unseres treuen Sponsors Baumann Transporte AG Lenzburg den bereits ausgeräumten zweiachsigen Hilfswagen FO X 4917 von Realp nach Aarau. Da der DFB ein besser ausgerüsteter Hilfswagen für die kleineren Einsätze zur Verfügung steht (größere Fälle würden mit der MGB abgedeckt) liegt es nahe, diesen historischen Wagen ex BFD C 203 wieder in einen BD zurückzubauen. Der Wagen war 1929 zum CF 272 (16 Plätze 3.Klasse mit Gepäckabteil) umgebaut worden, so wie er zu Dampfzeiten oft in vielen Zügen und auch im Glacier Express im Einsatz stand. Als erste Arbeiten werden wir ihn teilweise ausblechen, um den Zustand des Wagens beurteilen und einen Revisions- und Budgetplan erstellen zu können.

#### WERBEANLÄSSE, TAG DER OFFENEN WAGENWERKSTATT UND SCHULUNGEN

Siehe Agenda. Bereits sind einige Werbeanlässe im 1. Halbjahr geplant, um der DFB Passagiere, Vereinsmitglieder und Mitarbeiter zu bringen. Zum Tag der offenen Wagenwerkstatt sind alle Interessierten eingeladen, sich vom Fortschritt der Arbeiten am AB 4462 ein Bild zu machen, der ja 2016 bereits wieder auf den Schienen der Bergstrecke fahren wird. Die Räume der Wagenwerkstatt werden wieder für die Schulung der Mitarbeiter der DFB zur Verfügung stehen.

Wie jedes Jahr wird zur Eröffnung der Fahrsaison ein Car aus dem Aargau Passagiere zur Fahrt über die Furka bringen und im April werden unsere Kollegen in einer ersten Arbeitswoche an der Bereitstellung der Strecke mitwirken.

Bilder von  
H. Unterwegger



*Bild links*  
Das vormontierte Dach  
des AB 4462 schwebt  
auf das Kastengerippe

*Bild rechts*  
Unzählige Hände fädeln  
gleichzeitig die vielen  
Pfosten in die Löcher  
der Pfetten und Binder  
ein

*Bild unten*  
Das Chassis des  
künftigen B 4231 und  
der künftige BD 2503  
nehmen den freigewor-  
denen Platz ein



## INNERSCHWEIZ

Von Willy Auf der Maur

### GENERALVERSAMMLUNG

Die GV 2016 der VFB Sektion Innerschweiz findet statt am Samstag-Nachmittag, 2. April 2016, im Restaurant Ochsen in Littau. Beginn um 14.00 Uhr. Adresse : Cheerstrasse 2, 6014 Luzern. Nach der GV zeigt uns Heinz Haldi einen Film „Highlights des Transsib“ von seinen Reisen in die Taiga.

### BAUEINSÄTZE

Die Innerschweizer sind im 2016 für folgende Bauwoche an der Furka : 6. bis 11. Juni 2016, Kalenderwoche 23. Interessenten wenden sich an Franz Elmiger.

Zudem sind folgende Samstags-Einsätze an der Furka geplant:

16. April, 30. April, 21. Mai, 11. Juni (Zeltmontage), 2. Juli, 23. Juli, 13. August, 3. September, 24. September, 3. Oktober, (Zeltabbau)

Bitte diese Termine vormerken, wir benötigen jede helfende Hand!

Unser bewährter langjähriger Leiter der Froni-Gruppe, Jakob Hartmann, hat sich auch für 2016 zur Verfügung gestellt, Besten Dank, Jakob. Vielen Dank auch an Franz Elmiger für die tatkräftige Unterstützung von Jakob und an unsere weiteren Baugruppenleiter.

Anmeldung für Arbeitseinsatz:

Jakob Hartmann  
Baumatt - 6284 Sulz LU  
041 917 15 46, ab 19 Uhr abends

Franz Elmiger  
Mühlestrasse 24 - 6294 Ermensee  
079 691 30 41

Willy Auf der Maur  
Alte Gasse 6 - 6423 Seewen/SZ  
077 407 60 13

Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert die Organisation, Danke. Weiterhin gesucht: Fahrer aus dem Raum Luzern / Seetal, die Kollegen an die Einsätze nach Realp / an die Furka mitnehmen.

### FURKA-HOCK

Der Furka-Hock im 2016, wie immer am 1. Dienstag im Monat, wieder ab 2. Februar. Wir treffen uns ab 19.30 Uhr im See-Bistro LUZ. Es befindet sich neben Anlegestelle und Schiffsbillet-Schalter der SGV, direkt am See, vom Bahnhof in 2 Minuten nur quer über den Bahnhof-Vorplatz.



# NORDWESTSCHWEIZ

## FRONARBEIT

Von Heinz Stocker

Der Start in die Bauwoche vom 12. bis 17. Oktober 2015 ist recht gut. Aber wir sind nur noch sieben „Nasen“ und dies ist eigentlich sehr wenig. Zudem liegt das Durchschnittsalter bei ca. 80 Jahren. Wo sind denn die „jungen Fronis“ der Sektion NWCH? Wir hätten sie dringend nötig!

Der Start war wettermässig sehr gut und ebenso die Verpflegung. Dass wir aber am Wochenende in mehr als 20 Zentimeter Neuschnee herumstapfen würden, das erwarteten wir nicht unbedingt.

Nun zu unseren Aufträgen:

- Sie bestanden vor allem im Aufräumen und urbanisieren von alten Lagerplätzen. Ebenso das Entsorgen von Schrott in die Mulde. Das war eine sehr „gewichtige“ Arbeit, die auch nachhaltig wirken wird.
- Dann gab es auch die wichtigen Einwinterungsarbeiten. Die jährliche anstehende Arbeit ist der Ausbau der Zahnstangen in der Hauptstrasse in Oberwald.
- Ein weiterer Beschäftigungszweig war das Erstellen von Einrichtungen und Ordnung im Maurerwagen. Neue Gestelle wurden eingebaut und geordnet mit Material belegt. Es musste alles raus, was nicht dorthin gehörte. Das Material sollte erst noch am richtigen Ort deponiert werden, damit es nicht mehrmals in die Hand genommen werden muss. Aber das ist wahrscheinlich ein Dauerauftrag ohne Ende.
- Ein weiterer Auftrag war die Zerlegung von Gleisjochen in Reckingen. Das für uns brauchbare Material darf die DFB behalten.
- Die unvorhergesehenen Zusatzarbeiten mussten wie üblich ebenfalls noch erledigt werden.

Auf jeden Fall war die Woche kurzweilig und anstrengend. Wir sind glücklich, dass die Woche ohne Pannen und Unfall bewältigt werden konnte. Die abendlichen Diskussionen am Tisch haben mir ebenfalls gefallen, denn sie ersetzen den Besuch aller vier geschlossenen „Beizen“ in Realp! Trotzdem, die nächste Arbeitswoche wartet auf uns. Es gibt immer Arbeit für unsere Bahn, auch für „jüngere“ Helfer.

## TÄTIGKEITEN 2016

(Daten bitte notieren, Änderungen vorbehalten)

Do, 31. März

32. Generalversammlung NWCH

(gilt als Einladung)

Beginn 19:30 Uhr

Restaurant „Weiherhof“, 4054 Basel

(Endstation BVB Linie 8)

Traktanden:

1. Protokoll der 31. GV vom 26.3.2015
2. Tätigkeitsberichte
3. Jahresrechnung 2015 und Revisionsbericht
4. Décharge-Erteilung an den Vorstand
5. Beiträge 2016 (Orientierung)
6. Budget 2016
7. Jahresprogramm 2016
8. Orientierung über Tätigkeiten VFB/DFB AG
9. Anträge von Mitgliedern
10. Verschiedenes

Sa, 23. April - Frühlingsausflug (Weinreise)

Gäste herzlich willkommen

Details in den Sektionsnachrichten 2/16

Sa, 30. April - Werbeanlass in Allschwil

Mi, 25. Mai - Werbeanlass in Liestal

Mo - Sa, 1. bis 6. Juni - Fronarbeit in Realp

Fr - So, 22. bis 24. Juli - Werbeanlass „Ysebähnli am Rhy“

Sa, 24. September - Herbstausflug ins Blaue

Sa, 26. November - Mitgliedertreffen



## OSTSCHWEIZ

### AGENDA

12.02. - 14.02.2016	Werbeauftritt an der Ferienmesse St. Gallen	Erwin Hug	071 385 64 17
05.03.2016	Hauptversammlung 2016	Andreas Huwiler	071 966 45 62
23.04. - 30.04.2016	Werbeauftritt an der SIGA Sargans	Erwin Hug	071 385 64 17
08.05. - 14.05.2016	Bauwoche 1/2016	Markus Staubli	071 951 80 79
26.06. - 02.07.2016	Bauwoche 2/2016	Markus Staubli	071 951 80 79
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](http://www.dfb.ch/ostschweiz) zu finden

### HELFERANLASS 2015

Von *Andreas Huwiler*

Aus nah und fern reisten die Helfer der Bauwochen und Werbeauftritte zum Helfer Anlass in die Dampflokwerkstätte Uzwil.

Auf den 20. November lud die Sektion Ostschweiz zum all-jährlichen Helfer Anlass nach Uzwil ein. Dieser Anlass ist der Dank an alle freiwilligen Helfer für den grossartigen und nicht selbstverständlichen Einsatz unter dem Jahr. Der Einladung zu diesem Anlass folgten nicht nur Ostschweizer. Nein - auch aus anderen Kantonen, dem nördlichen Nachbar Deutschland und sogar aus Holland konnten Helfer begrüsst werden.

Zu Beginn des Anlasses konnte mit dem Apéro der erste Durst gelöscht und die fortschreitenden Arbeiten an den Vierkuppelmaschinen HG 4/4 bestaunt werden. Nachdem uns der Gastgeber Markus Staubli in den Hallen der Dampf-

lokwerkstätte willkommen hiess, folgten wir schnell dem lockenden Duft des feinen Raclettes. Neben der feinen Verköstigung kam auch der Austausch unter den Anwesenden nicht zu kurz. Seien es gemeinsame Erlebnisse, Austausch von Erfahrungen oder sonstige Themen, die Gespräche drehten sich mehrheitlich um unsere Dampfbahn an der Furka.

Weiter im Programm konnten wir einen Film zum Nieten des Dampflokessels bestaunen. Es ist immer wieder eindrücklich was in Uzwil unter dem Motto "geht nicht, gibt's nicht" geschaffen wird. Wir freuen uns diese Lok in naher Zukunft an der Furka bestaunen zu können. Anschliessend an die Dankensworte des Präsidenten, der auch dem an diesem Abend wirkenden Küchenteam galt, konnte ein feines Dessert genossen werden.

Wir freuen uns auf das Jahr 2016, die anstehenden Arbeiten und Auftritte und zählen auf jede bewährte aber auch neue freiwillige Unterstützung.

Bild rechts  
von Hans-Walter  
Beyeler



Bild links von  
Andreas Huwiler



In der Werkshalle Uzwil begrüsst Markus Staubli die Helfer. Als Zeichen der Wertschätzung wird ihnen anschliessend eine Raclette serviert. Alle freuen sich, dass nächstens der erste Vierkuppel die Werkstätte Richtung Furka verlassen wird.



## WORTE DES SEKTIONSPRÄSIDENTEN

Von Andreas Huwiler

Wir blicken auf ein für die Sektion Ostschweiz intensives, spannendes, zwischendurch auch herausforderndes aber erfolgreiches Jahr zurück. 19, 29 und 18 Teilnehmer, verteilt auf drei Bauwochen der Sektion Ostschweiz, waren letztes Jahr tatkräftig an der Furka engagiert. Abbruch der Kohlanlage mit 50 und nicht 1 Kubik Bauschutt, Austausch Weiche 57 im Personenbahnhof Realp, Verlegung einer neuen Wasserleitung zur Remise Realp, Unterhalt in den Tunnels, aber auch sehr viele kleinere Arbeiten an Infrastruktur und Strecke konnten unfallfrei erledigt werden. Ohne die Organisation der Bauwochen geht es nicht, ohne die Küchenmannschaft geht's nicht, aber auch ohne die Freiwilligen im Bau selber geht's nicht. Alles zusammen funktioniert aber so gut, dass die Bauabteilung der DFB die engagierte und selbständige Sektion Ostschweiz jedes Mal aufs Neue schätzt. Ein Dank an alle an den Bauwochen beteiligten Personen.

3 + 4 + 2 + 2 = Total 11 Tage wurde 2015 für die Furka-Bergstrecke geworben. In St. Gallen, Kreuzlingen/Konstanz, Uzwil oder Altstätten, einmal grösser, einmal kleiner wurde auf unsere Dampfbahn aufmerksam gemacht. Nur so können wir Fahrgäste gewinnen, Mitglieder oder Freiwillige finden und Spenden generieren. Auch bei den Werbeauftritten geht's nicht ohne Planung, Organisation und Freiwillige für den Standbau und die Standbetreuung. Herzlichen Dank an alle, die an diesen Anlässen beteiligt waren. Ein grosser Dank gebührt aber auch all unseren „passiven“ Mitgliedern, die mit dem jährlichen Beitrag die finanzielle Basis unseres Vereins und somit auch einen wichtigen Beitrag für die Furka-Bergstrecke leisten. Auf all die freiwilligen Helfer und Helferinnen sowie unsere Vereinsmitglieder sind wir auch 2016 angewiesen. Wir zählen auf alle!!

Wir wünschen allen ein gutes, erfolgreiches und besonders ein gesundes 2016.

## DIE DAMPFBahn ZU GAST BEIM MODELLEISENBAHNCLUB ALTSTÄTTEN SG

Von Erwin Hug

Am Wochenende vom 7. und 8. November 2015 durfte der Modelleisenbahnclub Altstätten SG sein 40-Jahr Jubiläum feiern. Eine beeindruckende Ausstellung mit Modellbahn-börse, kreativen Clubanlagen des Veranstalters und faszinierenden Modellbahnanlagen in verschiedenen Spurrössen lockte sehr viel eisenbahnbegeistertes Rheintaler-Publikum in die Turnhalle des Schöntal-Schulhauses. Mit einem an guter Lage positionierten Werbestand durfte sich Sektion Ostschweiz präsentieren. Das grosse Besucherinteresse nach Informationen zur Dampfbahn, dem Mitgliederwesen und der Freiwilligenarbeit bestärkte die anwesende Werbecrew erneut, dass sich jeglicher Aufwand für unsere gemeinsame Sache, den Erhalt und die Zukunft unserer Furka-Bergstrecke zu sichern, wirklich lohnt.

Das gibt Schub für die nächsten Projekte im 2016.

## BILDER SAGEN MEHR ALS WORTE – BAUWOCHE 44/15



Bilder von  
Rudolf Burkholter  
(von oben nach unten)

Das kreative Küchenteam in Aktion.

Materialverschiebung mit Hilfe des Elchs.

Aufrichte des Neubaus.

Bild von Heini Koch  
Gruppenfoto Teilnehmer



## ROMANDIE

### LES ACTIVITÉS DE PROMOTION DE LA SECTION ROMANDIE DE L'ALSF EN 2015.

De Philippe Roux

La promotion de l'association, la recherche de nouveaux membres appartiennent aux missions les plus exigeantes de la section Romandie. Celles-ci nécessitent des remises en question régulières afin qu'il y ait constamment adéquation entre les objectifs fixés et la réalité du terrain. Depuis maintenant 2 ans, le responsable des promotions, Pascal Steimer et son groupe, se focalisent presque exclusivement sur des événements liés « au train » ou « à la vapeur ». Dans l'espoir de rencontrer de nombreux « ferroviphiles » afin de les gagner à notre cause, le stand de la section Romandie est monté et démonté aux quatre coins de notre région. Les objectifs restent inexorablement les mêmes : diffuser l'image de notre train, gagner de nouveaux membres, et aussi pourvoir notre section en revenus annexes. Voici, brièvement relatés, les faits importants de la saison 2015 qui vient de s'achever :

10 MAI 2015 - LA BOURSE AUX JOUETS DE MONTHEY (VS)  
Notre année 2015 débuta par un écart à notre stratégie, la première manifestation retenue coïncidant avec une bourse aux jouets, qui ne présentait pas de lien évident avec un train à vapeur. Toutefois, la possibilité d'accéder à une nouvelle région, le Chablais valaisan, de toucher un nouveau public nous a tentés. Une expérience qui s'est malheureusement soldée par un échec : notre message n'a pas capté l'intérêt du public, constitué avant tout par des « initiés » collectionneurs.

31 MAI 2015 - 20ÈME ANNIVERSAIRE DU TNT À MARTIGNY (VS)  
Cette manifestation nous laissait augurer des résultats prometteurs. D'une part, l'anniversaire d'une compagnie ferroviaire cadrait parfaitement avec notre objectif et d'autre part, cet événement se déroulait dans une région où, paradoxalement, notre implantation n'était pas des plus solides. Notre résultat ne fut malheureusement pas à la hauteur de nos espoirs. Il est cependant à relever que le programme ne prévoyait pas de stand le samedi pour les différentes associations, alors que ce jour constituait le point d'orgue de la manifestation. Dommage !

12, 13, 19 ET 20 SEPTEMBRE 2015 - MUSÉE DU BLONAY - CHAMBY

En cette année du bicentenaire de l'adhésion du Canton du Valais à la Confédération helvétique, le musée du Blonay - Chamby a organisé durant deux week-ends une manifestation intitulée : « Le Valais en fête ». La section Romandie de l'ALSF se devait d'y être présente malgré un emplacement du stand non-optimal. Le public a bien

apprécié nombre de nos articles, permettant à la section de présenter un résultat financier des plus intéressants.

16, 17 ET 18 OCTOBRE 2015 - RAIL-EXPO - NYON  
Manifestation incontournable en Suisse romande, le Rail-Expo Nyon demeure pour la section Romandie un haut-lieu de son activité « Promotion ». Présents sur le même emplacement que l'année précédente, nous avons eu à la fois la visite d'un public d'habitues et de familles. Le résultat obtenu est très positif, avec un chiffre d'affaire en hausse.

28 ET 29 NOVEMBRE 2015 - TRANSEXPO - AÉROPORT DE GENÈVE

Enfin, notre saison des promotions s'est terminée par une participation à « TransExpo », qui se déroule chaque année dans le hall principal de la gare CFF de l'aéroport de Genève. C'est une exposition de modélisme, avec des maquettes et des stands de vente, parcourue par un public varié, et qui s'est avérée très précieuse pour la section.

L'enrichissement de notre palette d'articles par l'ajout de casquettes, de linges de cuisine, de couteaux de poche ou de sacs à commission, a éveillé un grand intérêt parmi notre public. Mais c'est surtout la présentation du nouveau DVD, « Train à vapeur, ligne sommitale de la Furka », qui a, dès le mois de juin, dynamisé nos ventes. Le bilan financier de notre participation aux différentes manifestations se révèle, en fin de compte, fort réjouissant. En effet, notre chiffre d'affaires (CA) est en hausse de 33%, dont près de la moitié provenant du DVD, preuve s'il en est qu'un bon produit marketing est un vecteur incontournable d'un succès commercial. Pris sous l'angle de « l'adhésion de nouveaux membres à notre association » ce résultat ne peut être jugé satisfaisant; cependant il n'est pas aussi simple à évaluer que l'aspect financier. Bien sûr que, de temps à autre, une nouvelle personne se laisse convaincre par notre message et nous rejoint. Mais ceci n'est pas de nature à contrebalancer la tendance, qui touche une majorité de nos sections : un déséquilibre négatif entre les nouvelles entrées et les sorties. Si cette réalité mathématique ne peut être contestée, elle ne permet cependant pas de juger la qualité de notre message. Nous ignorons, en effet, quel est son impact caché : notre message n'aurait-il pas décidé des familles à organiser une excursion sur notre ligne pour la découvrir ? Dans ce cas, notre travail aura aussi porté ses fruits. C'est pourquoi en dépit des difficultés, il est important de ne pas baisser la garde, de poursuivre sur notre voie, d'aller à la rencontre des Romands afin de continuer à vanter les beautés de notre train. Je tiens ici à relever la qualité du travail réalisé par Pascal Steimer et son groupe, et à les remercier pour leur soutien et leur engagement démontré tout au long de cette année 2015. Continuez ainsi, votre apport est essentiel à la bonne marche de notre association, de notre train.





# ZÜRICH-SCHAFFHAUSEN- GLARUS

## AGENDA

12.03. - 14 Uhr	HV Kloten (siehe unten)	Bruno Berto	052 222 97 67
30.04.	Bahnpark Brugg	Fritz Renold	052 335 24 39
28.05.	Nostalgiefahrt (ausgebucht)	B. Streckeisen	044 980 33 08
30.05.- 04.06.	Bauwoche 1, KW 22	H.J. Häfliger	079 400 85 39
18.06.	Thales-Einsatz	Res Minder	044 836 64 04
01.07. - 03.07.	Züri-Fäscht mit Kaffee und Kuchen, Werbestand	Simone Hurter	044 761 47 01
15.08. - 20.08.	Bauwoche 2, KW 33	Bruno Berto	052 222 97 67
31.08. - 04.09.	Museumsbahnen Holland	Fritz Renold	052 335 24 39

08.03. / 12.04. / 10.05. / 14.06.

Stamm\*

\* HB, SBB-Kantine „Oase“ Sitzungszimmer; neben Brasserie Richtung Landesmuseum; Aussenlift rechts, 3. Stock  
Weitere Termine sind laufend auch auf unserer Homepage aufgeführt.

## HAUPTVERSAMMLUNG

Datum: Samstag 12.03.16

Zeit: 14:00

Ort: Kath. Kirchenzentrum Kloten, Rosenweg 7 \*

\* 2 Minuten zu Fuss vom Bahnhof; PP vorhanden

Traktanden: Die Statutarischen  
Ersatzwahlen: Der Vorstand schlägt zur Wahl vor:  
Vorstand: Bernhard Streckeisen (für Alfredo Degen)  
Revisorin: Elisabeth Steiner (für Bruno Angst)  
Sektionsredaktor: Rücktritt von Fritz Schmutz. Meldungen von Interessenten für dieses Amt sowie Anträge an die HV an Bruno Berto.

Die detaillierte Traktandenliste und die weiteren Unterlagen dazu werden wie immer an der HV zur Einsicht vorliegen sowie sind auf der Homepage einsehbar.

## BERICHT DES SEKTIONSPRÄSIDENTEN

Von Bruno Berto

Zuerst möchte ich alle neuen Mitglieder, welche im letzten Jahr zu uns gestossen sind, recht herzlich begrüssen und ihnen dafür danken, dass sie sich für die Mitgliedschaft in unserem Verein entschieden haben. Danken möchte ich hier auch meinen Vorstandskollegen, welche mich bei meiner Arbeit für unsere Sektion tatkräftig unterstützen.

An der HV am Samstag 12. März in Kloten (Bassersdorf steht wegen Umbau nicht zur Verfügung) würde ich mich freuen, wieder eine grosse Anzahl Mitglieder begrüssen zu können. Leider müssen wir im Vorstand den Rücktritt unseres engagierten Eventmanagers und Messeleiters Alfredo Degen zur Kenntnis nehmen. Wir verlieren damit einen sympathischen und wertvollen Kollegen in unserem Vorstand. Er wird sei-

ne Energie aber weiterhin für die DFB einsetzen, indem er Beat Klarer im neu geschaffenen Marketing-Ressort des VFB unterstützt. Wir wünschen Alfredo für seine weitere Tätigkeit viel Elan und Befriedigung. Als Nachfolger schlagen wir Bernhard Streckeisen zur Wahl vor. Bernhard hat mit Alfredo zusammen schon mehrere Messen und Events organisiert. Wegen Krankheit musste unser Revisor Bruno Angst kurzfristig zurücktreten. Wir wünschen Bruno für die Zukunft viel Gesundheit und schöne Stunden zusammen mit seinen Angehörigen. Auch für diese Stelle haben wir einen Ersatz gefunden und zwar in der Person von Elisabeth Steiner, welche wir ebenfalls zur Wahl vorschlagen.

Die Kurz-Lebensläufe:

### BERNHARD STRECKEISEN (1941)

Nach Primar- und Sekundarschule Lehre als Buchdrucker. Diese nach zwei Jahren abgebrochen zugunsten einer Verkäuferlehre und anschliessend diverse Weiterbildungen. Tätigkeiten im Einzel- und Grosshandel für Schallplatten, dann als Berater/Verkäufer in der Sparte Büro-Organisation, später in der Branche Büromaschinen. Vor der Pensionierung während 15 Jahren Verantwortlicher für das Wiederverkaufs-Händlernetz.

Hobbys: Klarinetten-Spiel bei verschiedenen Jazzbands. Aufbau einer Jazzplatten-Sammlung. Seit 1968 im Besitz des Privat-Piloten Brevets. Reisen in Europa, Kanada und Australien mit Kleinflugzeugen. 1986 Gründungsmitglied der PFA Switzerland (Precision Flying Association), welche jährlich im Auftrage des Aero Clubs eine Schweizermeisterschaft im Präzisionsfliegen durchführt. Während fast 25 Jahren im Vorstand der PFA, zuerst als Wettkampfleiter und Organisator dieses Anlasses, anschliessend als Protokollführer.

Bei einer Reise mit dem Pullman-Glacier-Express der RhB von St. Moritz nach Zermatt, verbunden mit einer Fahrt über die Furka mit der DFB, wurde ich vom Dampffieber gepackt



und meldete mich vor 3 Jahren als Mitglied beim VFB. Im vergangenen Jahr konnte ich mich in unserer Sektion schon aktiv einbringen bei der Organisation von Ausflügen, Events und Ausstellungen.

### **ELISABETH STEINER (1948)**

Die Schulzeit verbrachte ich in Walenstadt. Danach folgten Sprachaufenthalte in Genf und in Urio/Italien. Nach dem KV-Abschluss arbeitete ich in der Maschinen-Industrie im Sekretariat und später in einem Treuhandbüro. Seit fast 40 Jahren erledige ich zu Hause für KMUs diverse Büroarbeiten, für Privatpersonen die Steuererklärung, sowie allgemeine Treuhandarbeiten. Die Freizeit verbringen mein Ehemann und ich vorzugsweise in der Natur. Unser grosses Hobby ist unser Wohnwagen auf dem Campingplatz in Bad Zurzach. Schwimmen, Velo fahren, wandern und lesen sind unsere geliebten Freizeit-Aktivitäten. Ich freue mich auf meine neue Tätigkeit für unsere Sektion und die DFB.

Auch der Rücktritt unseres langjährigen Redaktors Fritz Schmutz beschäftigt uns weiterhin: bis zum Redaktionsschluss hat sich leider noch niemand gemeldet, der/ die diese Lücke schliessen möchte!

Den Mitgliederschwund zu bremsen wird auch dieses Jahr ein Hauptziel sein. Es wird immer schwieriger, bei den Leuten das Interesse an unserer Bahn zu wecken. Deshalb sind wir auch auf die Unterstützung von jedem einzelnen Mitglied angewiesen. Im engeren Umfeld, sei es bei Verwandten, Nachbarn oder im Sport oder Beruf Leute zu finden, die sich für unsere Ziele begeistern lassen, sollte doch möglich sein? Mit drei (plus eventuell einer sektionsübergreifenden) Bauwochen, dem Thales-Einsatz und wie immer zahlreichen Einzel-Engagements haben wir wieder ein anspruchsvolles Arbeitsprogramm aufgestellt. Alle Termine werden immer aktuell auf unserer Sektions-Homepage [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) veröffentlicht.

Nebst den Arbeitseinsätzen versuchen wir den gesellschaftlichen Teil mit attraktiven Events zu beleben. Einen grossen Erfolg konnte Bernhard Strecken, Organisator der Frühlings-Nostalgiefahrt, verbuchen; musste doch wegen grossem Interesse ein zusätzlicher Wagen organisiert werden! Nicht vergessen sei auch der monatliche Stamm in Zürich, dessen Besuch ich jedem Mitglied empfehlen kann. Neumitglieder können dort langjährige „Aktivisten“ kennenlernen und sich von ihrem grossen Engagement anstecken lassen!

Für das neu begonnene Jahr wünsche ich allen Mitgliedern und freiwilligen Mitarbeitern eine unfallfreie Zeit und freue mich jetzt schon auf die interessanten Gespräche und Begegnungen mit Euch im neuen Jahr.

Auch dieses Jahr stellen wir jeweils verdiente Fronarbeiter vor, die im Hintergrund und ohne grosses Aufsehen tätig sind.

### **WALTER MEIER (1932)**

Interview mit Bruno Letter

*Wie bist du zur Fronarbeitergruppe gestossen?*

Anlässlich einer Besichtigung beim Paul Scherrer-Institut sprach mich Fritz Schmutz an. Als ich erwähnte, dass ich Gipser von Beruf sei, liess er nicht mehr locker und machte mich irgendwie „gwundrig“. Da mich meine Frau darin bestärkte, mitzumachen, sagte ich spontan für einen ersten Besuch vor Ort zu, trotz meinen gesundheitlichen Einschränkungen.

*Was war dein erster Eindruck?*

Kurz vor meinem Einführungstag wurde im Bahnhöfli Realp mit dem Innenausbau begonnen. Mit Schrecken stellte ich fest, dass hier willige aber unerfahrene Mitarbeiter am Werk waren, denn praktisch keine Wand war im Lot! Dies störte mich und ich sagte deshalb meine Mitarbeit zu. Mein erster Einsatz folgte umgehend. Meine Frau Berti und ich fuhren am ersten Arbeitstag mit dem Anhänger voller Material und Werkzeug nach Realp. Berti war für mich eine wertvolle Stütze, da sie jahrelang in unserem eigenen Gipser-Geschäft mitarbeitete. Weil uns ein weiterer Fachmann unterstützte, ging der Innenausbau zügig voran. Walter und Manfred Willi liessen mir freie Hand, die einzige Vorgabe war: zur Eröffnung des Fahrbetriebes musste das Bahnhöfli fertig sein!

*Ging alles so reibungslos vonstatten?*

Rückblickend betrachtet schon. Ich merkte aber bald, dass ein Fronarbeiter-Betrieb mit ausgeprägtem Pioniergeist andere Regeln hat und viel Improvisationswillen abverlangt! So staunte ich nicht schlecht, als die Isoliermatten angeliefert wurden; die angelieferte Menge hätte für zwei Bahnhöfli gereicht! Erst nachträglich erfuhr ich, dass der Lieferant die Menge eigenhändig bestimmte und natürlich auch in Rechnung stellte!

*Konnte die Terminvorgabe eingehalten werden?*

Ja, sozusagen in letzter Minute. Bei der Eröffnung erstrahlte „unser“ Bahnhöfli im besten Licht! Obwohl ein verspäteter Schneefall mit tiefen Temperaturen die Gipserarbeit verzögerte.

*Habt ihr in der DFB-Unterkunft gewohnt?*

Nein, dies war aus verschiedenen Gründen nicht ideal, denn wir waren oftmals für längere Zeit in Realp. Mit einer Sondergenehmigung der Gemeinde Realp durften wir unseren Wohnwagen auf dem öffentlichen Parkplatz abstellen und dort wohnen.

*Welche weiteren Aufträge folgten?*

Wie auch heute gab es damals an jeder Ecke Arbeit. Ich erinnere mich z.B. an einen Einsatz beim Furkawirt und weitere Einsätze leistete ich im Bereich der neuen Hochbauten in Realp. Des Weiteren konnte ich – als Glücksfall – Fritz Hofer, den Schwager meiner Gattin, für die DFB gewinnen.



Als erfahrener Förster wurde er bald ein gefragter Mitarbeiter. Ich erinnere mich an Einsätze mit ihm auf der Strecke nach Oberwald, wo zahlreiche Bäume entlang dem Trasseee gefällt werden mussten. Dies war eine anforderungsreiche und nicht ungefährliche Aufgabe im steilen Gelände.

*Was war deine Motivation mitzumachen?*

Das alpine Kulturgut „Furka-Bergstrecke“ muss für die Nachwelt erhalten bleiben, da es so einzigartig ist! Aber 2016 möchte ich meine letzten Einsätze leisten und noch einige anstehende Arbeiten und Verschaltungen abschliessen.

*Was beschäftigt dich, was macht dir Sorge im Zusammenhang mit VFB/DFB?*

Jeder Verein leidet unter Mitgliederschwund und ich befürchte, dass auch VFB/DFB vermehrt davon betroffen sein wird. Die Jungen haben andere Interessen. Gratis arbeiten und sich für eine Sache begeistern ist nicht mehr gefragt. Ich bin gespannt, wie VFB/DFB damit umgehen können. Ausserdem hoffe ich, dass die Wagenremise bald realisiert werden kann; denn es ist schade, dass die Personenwagen stets der Witterung ausgesetzt sind.

## ABSCHIED

*Von Fritz Schmutz, Sektionsredaktor*

Mit dieser Ausgabe verabschiede ich mich von meinem Amt, und zwar mit einem lachenden wie auch einem weinenden Auge! Einerseits kann ich gern verzichten auf den wiederkehrenden Termindruck des Redaktionsschlusses, andererseits aber hat mir das Leben so nahe am Puls unserer aktiven Sektion sehr gut gefallen!

Sicher bin ich enttäuscht, dass sich bis Redaktionsschluss noch niemand als Nachfolger gemeldet hat. Aber als Optimist bin ich sicher, dass unter all den guten Vorsätzen bei unseren knapp 2500 Mitgliedern einer dabei ist, sich dieser dankbaren Aufgabe zu stellen?!

Wohl ist es wichtig, dass jemand gern schreibt, aber ein grosses schriftstellerisches Talent ist auch nicht nötig; es geht primär darum, die eingegangenen Texte zu koordinieren, leserfreundlich zu gestalten und meist zu kürzen! Dies angesichts des knappen Platzangebotes im Heft! Und ich garantiere meiner Nachfolge eine Einführung nach Mass!

Ich bleibe aber trotzdem ein Aktivist in Furka-Dingen: als Mitglied des Gönnerclubs und Aktionär helfe ich, unsere Bahn finanziell über Wasser zu halten! Und mein Spezial-Hobby ist die 114-jährige Lok Breithorn, die wegen ihres Oel-Betriebs bei uns nie eine gute Presse hatte und deswegen seit bald drei Jahren in Göschenen still vor sich hin schlummert! Als ihr „Götti“ versuche ich, ihr doch noch ein würdiges Aktiv-Leben zu verschaffen!

Meinen Vorstandskollegen danke ich bei dieser Gelegenheit für die kollegiale Zusammenarbeit auch nach meinem Rücktritt aus diesem Gremium.

# BERLIN-BRANDENBURG

## 22. BERLINER MODELLBAHNAUSSTELLUNG IN MARZAHN

*Von Axel Schiele*

Am 20. und 21. Februar 2016 wird unsere 22. Modelleisenbahnausstellung im KulturGut Berlin-Marzahn (Alt Marzahn 23 in 12685 Berlin-Marzahn) stattfinden mit internationaler Beteiligung aus den Niederlanden.

Die Sektion Norddeutschland wird eine mehr als 20 m lange Modulanlage ausstellen, die den Abschnitt Gletsch nach Oberwald in H0m darstellt.

Dann gibt es eine neue Ausgabe von „Opas Blechbahn“ aus den 30iger Jahren in Spur 0 vor. Als Hintergrund sind im Maßstab passende Puppenhäuser mit den entsprechenden Puppen geplant. Das wird dann auch besonders beleuchtet werden. Bestimmt ein Hingucker!

Weitere Anlagen in verschiedenen Spurweiten, Stände der Furka und anderer Eisenbahnvereine sowie ein Modellbau-workshop ergänzen die Ausstellung.

## BAUWOCHE IN 2016

Für das Jahr 2016 hat die Sektion Berlin-Brandenburg die KW 28 vom 11.7. bis zum 16.7.2015 als Bauwoche in Realp festgemacht. Es ist davon auszugehen, dass es genug Arbeit geben wird; über das Wetter ist noch nichts bekannt. Anmeldungen nimmt der Präsident gerne entgegen.

## ETWAS LITERATUR

Auf Einladung es Freundeskreises der Städtefreundschaft Potsdam-Luzern haben einige unserer Furka-Mitglieder in der Adventszeit eine Lesung in Potsdam besucht. Es ging um das Buch „Gotthard“ von Zora del Buona, einer Schweizerin, die in der achtziger Jahren zum Studium nach Berlin kam und hier hängengeblieben ist. Heute ist sie bei Mare-TV engagiert und freie Schriftstellerin.

Zum Inhalt: Es kommen ein Mitglied aus unserer Sektion des Vereins Furka Bergstrecke vor, Eisenbahnen und der Gotthard-Basistunnel. Das Ganze findet an der Südrampe des Gotthards statt. Mehr wird nicht verraten.

In nur sechs Stunden Zeit passieren in diesem Buch diverse erstaunliche Dinge, spannend geschrieben.

Mal nicht trockener Eisenbahn-Lesestoff.

## UNSERE TREFFEN

„Zum Torhaus“

Nordendstraße 46

13156 Berlin (Niederschönhausen)

Telefon 030-916 61 14, Internet <http://zumtorhaus.de>

Tram M1 Richtung „Rosenthal“

(Wichtig! Einige Tram fahren ab S-Pankow nach „Schillerstr“) bis Nordendstr. und 50 Meter zu Fuß.

Wir treffen uns am 11. März und 20. Mai 2016.



## RHEIN/MAIN

### BAUWOCHEN 24 UND 25 2015

Von Hans-J. Kabbe

Für den Gleisumbau von Km 54,180 bis Km 54,480 oberhalb der Steinstaffelbrücke waren unsere Bauwochen 24 und 25 wiederum gut besetzt. Zusätzlich wurden zwei Wasserdurchlässe erneuert. Ausserdem haben wir bei der Wagenrevision und beim Ausbau rund um die Remise Realp geholfen.

Wie in den Vorjahren war der Bautrupp aus unterschiedlichen Sektionen zusammengestellt. Eine grosse Arbeits erleichterung war die von Matthias Knecht und Norbert Kirchner revidierte Gleisstopfmaschine, auf dem Bild bedient von Lubelle.

Einziges Wermutstropfen aus betrieblicher Sicht war die fehlende Ausrückvorrichtung, um Fahrzeuge passieren zu lassen. Deshalb musste vor jedem Einsatz des Schotterzuges die Maschine per Kran aus dem Gleis gehoben werden. Aber insgesamt hat die Zeitersparnis durch den Einsatz der Stopfmaschine überwogen.

Unsere „Betonfraktion“ hatte unterdessen mehrere Wasserdurchlässe repariert. Die Sanierung des grössten

Durchlasses unterhalb Tiefenbach hat die Sachsencrew völlig neu aufgebaut. Drei unserer vier Damen haben für der Versorgung des Bautrupps gesorgt, die vierte hat abwechselnd mit den Herren des Gleisbautrupps die Gleisstopfmaschine bedient. (siehe Foto)

Früher als in den Vorjahren konnte der Umbau abgeschlossen werden. So blieb ausreichend Zeit noch an der Baustelle die Zahnstangen und Sättel auszubauen, denn die alten Gleise des Bauabschnitts sollen für die Wagenhalle verwendet werden. Am Freitag dann das grosse Aufräumen, um die Baustelle (bis auf die Gleisjoche) „besenrein“ an den Betrieb zu übergeben.

Wieder daheim im Rhein-Main-Gebiet haben wir an mehreren Veranstaltungen Werbung für die DFB gemacht und hoffen auch den einen oder anderen neuen Fronarbeiter zu gewinnen. Allen Beteiligten noch einmal unser Dank für den geleisteten Einsatz zum Wohle unserer Bahn. Bis auf zwei Mann waren alle auch in der 25ten Woche dabei.





# GESUCHT!

## ALS GRUPPENBEGLEITER DEN GÄSTEN DIE DAMPFBAHN NÄHER BRINGEN

Wir begleiten Gruppen im Dampfzug zwischen dem Urserental und dem Obergoms, erläutern die Geschichte der DFB und die Besonderheiten dieser Strecke. Den Besuchern des Depots Realp zeigen wir die Dampf- und Dieselloks. Wir erklären die verschiedenen Aufgaben der Werkstattcrew und die Vorbereitungen bis ein Dampfzug fahrbereit ist.

Haben Sie Freude eine Gruppe zu betreuen, so sind Sie in unserem kleinen Team herzlich willkommen. Sprechen Sie eine Fremdsprache, umso besser.

Gute Unterlagen sind vorhanden und Sie werden zu Beginn der Tätigkeit durch einen erfahrenen Gruppenbegleiter eingeführt. Die Einsätze sind auf wenige Male pro Saison beschränkt.

Für weitere Auskünfte steht Ihnen gerne zur Verfügung:

WERNER RATZENBÖCK  
TEL.: 079 400 35 47  
GRUPPENBEGLEITER.LEITER@DFB.CH  
WIR FREUEN UNS AUF SIE!

### Impressum:

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

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

Redaktionskommission:  
Vorsitz: Julian Witschi, Kommunikation VFB,  
Tel. +41 79 399 04 86, [julian.witschi@dfb.ch](mailto: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](mailto:juerg.zimmermann@dfb.ch)  
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)  
Tel. +41 62 823 02 75, [pepi.helg@dfb.ch](mailto:pepi.helg@dfb.ch)

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

Layout: Verena Hillemeyr

Herstellung, Druck:  
Onlineprinters GmbH  
Rudolf-Diesel-Strasse 10  
D-91413 Neustadt a. d. Aisch

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

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

IMPRESSUM



## Interesse für freiwillige Mitarbeit beim VFB und/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](http://www.dfb.ch/verein) -> Unterlagen.

Personalien (bitte in Blockschrift)			
<b>Name</b>		<b>Vorname</b>	
<b>Geb'datum</b>		<b>Beruf</b>	
<b>Strasse/Nr.</b>		<b>PLZ</b>	
<b>Wohnort</b>		<b>Land</b>	
<b>Tel Festnetz P</b>		<b>Tel mobile</b>	
<b>E-Mail P</b>		<b>E-Mail G</b>	

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

<b>Verein Furka-Bergstrecke</b>			
<input type="checkbox"/>	Wagenbauwerkstatt Aarau (VFB Sektion AG)	<input type="checkbox"/>	Repräsentant/in an Messen und Ausstellungen
<input type="checkbox"/>	Teilnahme an Bauwochen des VFB	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Vorstand einer VFB-Sektion
<input type="checkbox"/>	Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Zentralvorstand VFB
<b>DFB AG</b>			
<input type="checkbox"/>	Dampflokkeizer/in (Lernbeginn: max. 55 Jahre alt)	<input type="checkbox"/>	Landschaftspflege / Vegetationskontrolle
<input type="checkbox"/>	Dampflokfürer (Basisausbildung als Heizer Voraussetzung)	<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in im Gleisbau
<input type="checkbox"/>	Diesellokfürer	<input type="checkbox"/>	Bedienung / Wartung von Baumaschinen
<input type="checkbox"/>	Unterhalt, Revision und Bau von Lokomotiven	<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Bauzügen
<input type="checkbox"/>	Unterhalt, Revision und Bau von Bahnwagen	<input type="checkbox"/>	Arbeiten im Magazin / Durchführung Materialtransporte
<input type="checkbox"/>	Zugchef/in (Eintrittsalter max. 60 Jahre)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau Hoch- und Tiefbau (Maurer, Schreiner, usw.)
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Gästebetreuung (im Zug)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau für Elektro-, Sanitär- und Malerarbeiten
<input type="checkbox"/>	Fahrdienstleiter/in (Eintrittsalter max. 60 J.)	<input type="checkbox"/>	Leiter/-in von Baugruppen
<input type="checkbox"/>	Schaltermitarbeiter/in Billetverkauf	<input type="checkbox"/>	Ingenieur/in (Bau, Kunstbauten)
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen vor Ort/im Zug	<input type="checkbox"/>	Andere Berufstätigkeit
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in eines Souvenirshop	<input type="checkbox"/>	Marketing / Werbung / PR
<input type="checkbox"/>	Betreuer/in Bahnhofcafé Realp	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit am Webauftritt
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Betriebskantine	<input type="checkbox"/>	Software-Entwickler/in
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Hausdienst in den Unterkünften Realp und Gletsch	<input type="checkbox"/>	Betreuung Computer und Netzwerk
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Unterhalt/Instandsetzung 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 die folgende Adresse:

**Furka-Bergstrecke**  
Herr Hansjürg Krapf  
Personalchef DFB AG  
Rosenastrasse 6  
CH-9200 Gossau  
Telefon: +41 71 385 54 06  
Mobile: +41 79 232 42 43  
[personaldienst@dfb.ch](mailto:personaldienst@dfb.ch)

01.01.2016

# ANGETROFFEN



1: Jakob Knöpfel vor seiner Lok 4 am letzten Arbeitstag (Bild von Ruedi Traub)  
2: Am Sonntag, 27. Sept. 2015, fand für den 70jährigen Jakob Knöpfel die letzte Dampffahrt statt.  
3: Kurt Greuter aus Glattfelden, Fahrdienstleiter Oberwald

4: Andrea Andenmatten aus Naters, Verkauf Gletsch  
5: Karin Et Walter Knobloch aus Bad Bellingen, Leiter Shop Gletsch  
6: Renata Freitag aus Obergesteln, Restauration (Bild von Ruedi Traub)  
7: Henry Freitag aus Obergesteln, Restauration (Bild von Ruedi Traub)



Die Fahrt von Realp nach Oberwald kann im und aus dem Führerstand der Lok HG 3/4 Nr. 4 mit Kamera-Blicken aus fünf unterschiedlichen Perspektiven miterlebt werden.  
Der auf einer zusätzlichen Tonspur wählbare Kommentar eines kompetenten DFB-Lokführers vermittelt viel Wissenswertes über den Dampfzugbetrieb.

- ① **NEU: DVD-Film „Voll Dampf am Furkapass“**  
Führerstands fahrt von Realp nach Oberwald  
Verlagsgruppe Bahn / Suder Filmproduction  
110 Minuten Laufzeit; deutscher Kommentar  
Neuauflage 2016 **CHF 34.80**



- ④ **Outdoor-Jacke RUKKA**  
Wasser- und winddicht, atmungsaktiv,  
blau-schwarz mit reflektierenden Streifen,  
aufgesticktem DFB-Logo und mit abnehmbarer  
Kapuze; Grössen S, M, XL, XXL, 3XL  
Die Grösse L ist ausverkauft.  
**Bitte gewünschte Grösse angeben.**  
**CHF 149.00**



Farbe

- ⑥ **Sporttuch dunkelgrau**  
Microfaser, Grösse 60 x 120 cm;  
schnelltrocknend; mit unauffälligem Prägedruck des DFB-  
Schriftzuges; verpackt in kleiner Tasche mit Foto  
„Dampfzug in Gletsch“ und Reissverschluss;  
Taschen-Rückseite offen mit Netz **CHF 28.50**



- ② **Memo-Spiel mit 36 Bildpaaren**  
72 Kärtchen mit attraktiven vierfarbigen  
Bildsujets; Schachtelgrösse ca. 27 x 19 x 4 cm  
(LxBxH); Bildmotive: 30 DFB / 6 DVZO  
Mit Spielanleitung in D/F/E; Eigenverlag DFB  
Ein Freizeitspass für die ganze Familie  
**CHF 27.50**



- ⑤ **Schneidbrett aus Buchenholz**  
in der Form einer Dampflok  
Holz 100% FSC; Dicke ca. 10 mm  
Grösse ca. 26 x 18 cm; mit Laser-  
Gravur des DFB-Firmensignets  
**CHF 12.50**



- ⑦ **Dampfbahn-Teemischung**  
100 Gramm aromatisierter  
Früchtetee mit einem  
DFB-Bild auf der Beutel-  
Etikette **CHF 8.50**



- ③ **Polo-Shirt hellgrau, kurzarm, gute Qualität,**  
mit Knopfleiste und vorne aufgesticktem  
DFB-Logo in schwarzer Farbe  
Lieferbare Grössen: S, M, L, XL, 2XL, 3XL  
**Bitte Grösse angeben. CHF 39.00**



- ⑧ **Sweat-Jacke DFB, schwarz, langarm,**  
mit Reissverschluss und gesticktem  
Signet schwarz/rot mit Aufschrift  
„Dampfbahn Furka-Bergstrecke B.F.D.9  
und 100 Jahre Brig-Gletsch“,  
Grössen S, M, L, XL **CHF 79.00**  
**Bitte gewünschte Grösse angeben.**



- ⑨ **Krawatte aus echter Seide**  
rot mit gold/dunkelblauen  
Streifen und Dampf-  
lokomotive (DFB-Signet)  
**CHF 49.00**

⑩ **Frühlingsschal**  
Baumwolle, mit  
aufgedrucktem  
DFB-Logo; Grösse  
160 x 24 cm  
Erhältlich in den  
Farben rot, blau,  
gelb, grün sowie  
hellgrau und asch-  
grau. **CHF 26.50**



Alle Schals sind im WebShop abgebildet.  
**Bitte gewünschte Farbe angeben.**

- ⑪ **TRIO-Winteraktion** **CHF 129.00**  
Alle drei Artikel zusammen

### Hiermit bestelle ich:

### Weitere Artikel unter [www.dfb.ch/shop](http://www.dfb.ch/shop)

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

Name und Vorname \_\_\_\_\_

Strasse und Nr. \_\_\_\_\_

PLZ und Wohnort \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

DADF 1/2016

**Bestellung im WebShop:** [www.dfb.ch/shop](http://www.dfb.ch/shop)

**Per E-Mail:** [souvenir@dfb.ch](mailto:souvenir@dfb.ch)

**Oder Talon senden an:** DFB Souvenirhandel,  
Bahnhof SBB, CH-8718 Schänis

Telefon: 0848 000 144 (vom Ausland +41 848 000 144)

### Verkaufs- und Lieferbedingungen:

Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung  
Pauschale für Porto- bis CHF 250.00 = CHF 10.00  
kosten in Schweiz: ab CHF 251.00 = kostenfrei  
Porto ins Ausland wird nach Aufwand verrechnet.

**Telefon-Nummer oder  
E-Mail-Adresse für Rückfragen**